

NOVEDADES DEL VERANO



Citroën BX



Mitsubishi Starion



*BMW 325i
Cabrio*

CITROËN BX 16, FORD SIERRA 1.8 Y VW PASSAT 1.8, COMPARADOS

PRUEBA A FONDO DEL FORD ORION 1.6 INYECCION

RENOVACION DEL PARQUE: OCHO MIL COCHES A LA CHATARRA

GRANDES PREMIOS DE CANADA Y YUGOSLAVIA

FUERTE PERSONALIDAD

XJS V-12



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 12, en V. Cilindrada: 5.343 c.c. (90x70 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por cadena. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 12,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 91 litros. Potencia máxima: 295 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 44 mkg. a 3.250 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Automática, de 3 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 17,4 km/h.; 2.ª, 29,0 km/h.; 3.ª, 43,5 km/h.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,8. Diámetro de giro: 12 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6,5x15 pulgadas. Neumáticos: 215/70 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.800 kgs.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litro/100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
XJS V-12	5.343	295	230	17,4	18,45	—
XJS V-12 Cabrio	5.343	295	230	17,4	18,45	—
XJS 3,6 Coupé	3.590	228	230	14,5	16,06	—
XJS C 3,6 Cabrio	3.590	228	228	14,5	16,06	—

Motor 16

FIRESTONE EN MARCHA



Integrada plenamente en «The World Tire Operations», Firestone desarrolla su nueva etapa con una mayor dimensión, más capacidad de producción y nuevos avances técnicos.

Firestone marca distancias. Exportando a todo el mundo neumáticos que llegan donde otros no llegan.

Los neumáticos Firestone siguen en marcha durante más tiempo, con mayor seguridad, confort y agarre, sobre terreno seco o mojado.

Compruébelo: entre en un Servicio Firestone y saldrá ganando.



EN MARCHA CON Firestone

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Director: Félix Lázaro. Subdirector: Alberto Mallo. Redactor jefe: Sergio Piccione. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Beneit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

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

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

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaría 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 Calaña Ruc. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Milla López. Pteris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco 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.

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

ESTA SEMANA

AG. 32. ACTUALIDAD; ALERES. NUEVA REGLAMENTACION

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



8 LO ULTIMO	Mitsubishi en España
12	BMW 325i Cabrio
15	Audi 300 V-8
16	BX gama 87
19 MERCADO	Ecos de la semana
20	Precios de coches nuevos
24	Precios de coches usados
25	Precios motos
28 ACTUALIDAD	Cacharros fuera



35 A FONDO	Ford Orión 1600i
42 FRENTE A FRENTE	BX/Sierra/Passat
54 OCIO	Vuelta a América
59 COMPRAR Y VENDER	
66 CUENTENOS SU CASO	



67 DEPORTE	I Premio Puerto Banús
73	A todo gas
75	F-1: G.P. de Canadá
78	Motos: G. P. Yugoslavia
82 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

El juego de los coches

A L paso que vamos, con la ayuda de la pequeña pantalla y de los Mundiales de México, este verano puede ponerse de moda un nuevo juego, el juego de los coches, que causaría furor en todo tipo de tertulias. Si su amigo o su cuñada, por ejemplo, aceptan el reto, usted sólo tendrá que soltarle uno de los slogans que continuamente nos ofrece televisión.

- La conquista del espacio.
- Si interlocutor tendrá que responder a qué marca corresponde.
- Opel Corsa.
- La respuesta no es válida y usted se podrá apuntar el primer punto. Y así hasta que uno de los dos se anote los tres puntos en juego.
- A los cazadores de libertad.
- Hechos para su gente.
- Su fuerza es su dureza.
- Líderes en ruta.
- Despierta los sentidos.
- El campeón más joven.

No, no se trata de títulos de películas en cartel. Son solamente una pequeña parte de los slogans utilizados por los fabricantes de automóviles para promocionar sus productos. La empanada que están elaborando diariamente, sobre todo antes, en o al final de los partidos de fútbol, es impresionante, hasta tal punto de que muchos televisores confunden el mensaje con otra marca que nada tiene que ver.

Hay dos consideraciones importantes en esta cuestión, en la que la mayoría de los fabricantes invierten cifras millonarias:

1. ¿Son realmente útiles este tipo de anuncios?
2. ¿Utiliza la industria del automóvil los mensajes más convenientes?

Personalmente tengo muchas dudas al respecto. Sin embargo, insisto una vez más en lo absurdo que me parece querer vender coches como si se tratara de detergentes. ¿No se le podría echar más imaginación al tema? Otra gran incógnita es el por qué los fabricantes, que se gastan en este capítulo tantos y tantos cientos de millones de pesetas a lo largo del año, no saben utilizar su fuerza para que Televisión Española les recompense su esfuerzo dedicándoles al menos algún espacio que hable de sus marcas, no como compensación publicitaria, sino como información, que, por un extraño e inexplicable pudor, se les niega repetidamente. Pero esto, claro, es otro juego.





FIRESTONE EN MARCHA



Integrada plenamente en «The World Tire Operations», Firestone desarrolla su nueva etapa con una mayor dimensión, más capacidad de producción y nuevos avances técnicos.

Firestone marca distancias. Exportando a todo el mundo neumáticos que llegan donde otros no llegan.

Los neumáticos Firestone siguen en marcha durante más tiempo, con mayor seguridad, confort y agarre, sobre terreno seco o mojado.

Compruébelo: entre en un Servicio Firestone y saldrá ganando.



EN MARCHA CON Firestone



JAGUAR XJS

COUPE deportivo de lujo y altas prestaciones lanzado al mercado en septiembre de 1975. Se vende con dos tipos de motores: uno de 228 caballos y otro de 295. Se puede obtener con carrocería completamente cubierta o descapotable en cualquiera de las variantes mecánicas. Los interiores del prestigioso modelo inglés están llenos de materiales nobles, como el nogal del

salpicadero o el cuero de los asientos. Los detractores del modelo hablan de la gran cantidad de problemas que dan estos coches, pero no cabe duda de que tanto la mecánica como la terminación se tratan actualmente con el mayor esmero y sus usuarios se sienten orgullosos de poseer un vehículo que rebosa prestigio y un marcado carácter de exclusividad.



Motor 16

Juego de coches

que vamos, con la ayuda de la pantalla y de los Mundiales de co, este verano puede ponerse de a un nuevo juego, *el juego de los* usaría furor en todo tipo de tertu o su cuñada, por ejemplo, accep sólo tendrá que soltarle uno de e continuamente nos ofrece te-

ta del espacio. tor tendrá que responder a qué onde.

a no es válida y usted se podrá ner punto. Y así hasta que uno de e los tres puntos en juego. dores de libertad. ra su gente. es su dureza. ruta. os sentidos. n más joven.

ta de títulos de películas en cartel. una pequeña parte de los slogans

utilizados por los fabricantes de automóviles para promocionar sus productos. La empanada que están elaborando diariamente, sobre todo antes, en o al final de los partidos de fútbol, es impresionante, hasta tal punto de que muchos televisores confunden el mensaje con otra marca que nada tiene que ver.

Hay dos consideraciones importantes en esta cuestión, en la que la mayoría de los fabricantes invierten cifras millonarias:

1. ¿Son realmente útiles este tipo de anuncios?
2. ¿Utiliza la industria del automóvil los mensajes más convenientes?

Personalmente tengo muchas dudas al respecto. Sin embargo, insisto una vez más en lo absurdo que me parece querer vender coches como si se tratara de detergentes. ¿No se le podría echar más imaginación al tema? Otra gran incógnita es el por qué los fabricantes, que se gastan en este capítulo tantos y tantos cientos de millones de pesetas a lo largo del año, no saben utilizar su fuerza para que Televisión Española les recompense su esfuerzo dedicándoles al menos algún espacio que hable de sus marcas, no como compensación publicitaria, sino como información, que, por un extraño e inexplicable pudor, se les niega repetidamente. Pero esto, claro, es otro juego.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

28 ACTUALIDAD

Cacharros fuera



35 A FONDO Ford Orión 1600i

42 FRENTE A FRENTE BX/Sierra/Passat

54 OCIO Vuelta a América

59 COMPRAR Y VENDER

66 CUENTENOS SU CASO



67 DEPORTE I Premio Puerto Banús

73 A todo gas

75 F-1: G.P. de Canadá

78 Motos: G. P. Yugoslavia

82 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

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

Director gerente: José Luis Virumbrales.

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

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

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

Es una publicación del GRUPO 16.

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

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

Difusión controlada por OJD.

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

JAPON

RECORTAR EXPORTACIONES

Las autoridades japonesas han pedido a sus fabricantes de automóviles que limiten voluntariamente sus exportaciones hacia la Comunidad Europea de un 10 a un 15 por 100. Según los últimos datos conocidos, las ventas japonesas de coches en la CEE aumentaron en abril un 80 por 100 respecto al mismo mes del año anterior. Mientras en 1985 esas ventas superaron ligera-



En voz baja

- Bob Lutz, uno de los artífices de la nueva generación de automóviles Ford europeos, ha dado todo un corte de mangas a su gran patrón Henry, marchándose con Lee Iaccoca a Chrysler Corporation. Lutz había sido castigado a la división de camiones del coloso americano.
- Ben Heiderich podría ser el importador de los automóviles japoneses Subaru en España. Heiderich ha sido importador de

BMW, Alfa, Lotus y otras marcas de prestigio.

● La mujer será especialmente cuidada en los nuevos productos Seat-Volkswagen. Así, el próximo Marbella, sustituto del Panda, tendrá una versión, bautizada Lady, con detalles muy femeninos, como el espejo de cortesía en el parasol del conductor.

● John Egan, presidente de Jaguar Cars, ha sido nombrado presidente de la Asociación de Fabricantes de Automóviles del Mercado Común, en reconocimiento a su gran labor al frente de la prestigiosa firma británica. Si la pasada semana nos felicitaba por nuestro número de verano, esta semana le felicitamos a él por su nombramiento.

única firma del sector que ha estado presente en la Kermesse de las Estrellas, un acto que coordina la Cruz Roja Española para recaudar fondos.

En la kermesse, Su Alteza Real la Infanta Doña Pilar de Borbón hizo entrega a Moisés González, que patronea ese grupo de concesionarios, de una escultura, creada por el artista Lorenzo Frechilla, que, según su propia versión, «representa la solidez que proporciona la tenacidad y el tesón en el trabajo, así como la ilusión y la inquietud de mejorar cada día». Enhorabuena a la marca de la estrella.

mente el millón de vehículos, en el primer cuatrimestre pasado se situaron en 450.000 unidades. En Japón se teme que, de seguir esta tendencia, se inicie una nada deseada guerra comercial, que pondría en riesgo la economía nipona.

BENEFICENCIA

MERCEDES, EN LA KERMESE DE LAS ESTRELLAS

Mercedes Benz, a través de las marcas Itra, Itarsa y Aucusa, ha sido la



4/ Motor 16

SEAT

ULTIMA JUNTA CON EL INI

SEAT celebró el pasado día 12 su última junta de accionistas bajo la tutela del INI, en la que se presentó el balance del pasado año. Según estos datos, Seat recibió una aportación de 185.000 millones de pesetas por parte del Instituto que ha permitido su saneamiento financiero. Sin embargo, la cuenta de resultados se saldó con unas pérdidas de 36.568 millones de pesetas.



MONGAT, SIN PUNTO NEGRO

El Ayuntamiento de la localidad barcelonesa de Montgat ha elevado al MOPU una propuesta, en el sentido de liberar del peaje la mayor parte de la autopista A-19, que es la que discurre paralelamente al tramo de la nacional II que incluye los kilómetros 630 al 640, el tramo más peligroso de toda la red nacional. Esta propuesta no es nueva, sino que ya se llevan siete años pidiendo que el peaje comience en Masnou, punto a partir del cual la N-II ya es de cuatro carriles, en lugar de los dos que tan sólo tiene a la altura de Masnou.

El nivel de producción de la empresa en el pasado año fue de 320.311 unidades, de las que se exportaron más de 200.000. Por otra parte, Comisiones Obreras ha ganado las elecciones sindicales en Seat, seguida a corta distancia por el sindicato UGT.

AYUNTAMIENTOS

LOS COCHES, MAS CONTROLADOS

A partir de ahora, todos los datos referentes a un vehículo, desde su titularidad a sus situaciones de impago, van a estar mucho más controlados. La Dirección General de Tráfico y la Federación Española de Municipios han suscrito un acuerdo para agilizar la información relativa a vehículos y destinada al cobro del impuesto municipal de circulación, así como notificaciones de infracción. Tráfico pasará toda la información de que disponga a los Ayuntamientos adheridos al acuerdo para que éstos ejerciten las correspondientes funciones ejecutoras.

INDUSTRIA

MOVIDAS ASOCIATIVAS

Los subsectores que rodean a la industria española del automóvil están registrando últimamente nu-

merosos movimientos asociativos. De momento, los concesionarios de marca están propiciando su asociacionismo exclusivo en forma de una federación, que se llamaría Faconauto, alejándose de GANVAM, donde ahora están integrados. Al mismo tiempo se ha constituido una nueva asociación de empresarios dedicada a la defensa de los intereses de comerciantes reparadores de automóviles (ACECRA), cuyos firmantes son los mismos miembros del comité ejecutivo de GANVAM.



INSPECCION

ITV EN CATALUÑA

El consejero de Industria y Energía de la Generalidad de Cataluña, Joan Hortalá, presentó a su presidente, Jordi Pujol, el plan de instalación de nuevas ITV en Cataluña hasta el año 2000. Con este plan, la red de ITV catalanas será la más amplia del Estado español, ya que con las 13 transferidas en 1983 y las que ahora se instalen se asegura que al menos habrá una estación en un ra-



FUTURO SUPERLOTUS

Mike Kimberley, patrón de Lotus, confirmó que para 1991 empezará a producirse el modelo Etna, un Superlotus capaz de competir con el Porsche 959 o el Ferrari Testarossa, que podrá superar los 290 kilómetros por hora y acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en 4,2 segundos. «Tenemos el motor más soberbio para impulsar nuestro supercoche», declaró, refiriéndose al ocho

cilindros en V de 330 caballos de potencia, motor que, según las últimas noticias, podría llegar a equipar al futuro Chevrolet Corvette. El Etna costará 16 millones de pesetas y se fabricará a un ritmo de 200 unidades/año. Con anterioridad al Etna, en 1989, Lotus lanzará su modelo X-100 (véase MOTOR16, número 123), previsto en principio para este año, pero cuyo lanzamiento se ha pospuesto para desarrollar una carrocería más evolucionada.

dio no superior a los 30 kilómetros alrededor de poblaciones de más de 40.000 habitantes.

GENERAL MOTORS

RELEVO DE CARGOS

Daniel J. Young, hasta ahora director de marketing de General Motors España, ha sido nombrado coordinador general de publicidad para Europa, con sede en GM en Zurich. Desde su llegada a España, en 1980, Young ha ocupado los



cargos de organización y desarrollo de concesionarios hasta 1983 y, ha partir de esa fecha, la dirección de marketing. Robertus De Leeuw, holandés, de cuarenta y cuatro años, casado y con dos hijos, es el nuevo director de marketing de GM España. Es ingeniero

industrial, con dieciocho años de experiencia en automoción y quince años en la compañía, donde ha ocupado los cargos en las áreas de ventas y posventa en Holanda, Irlanda y en España, donde llegó en 1983 como director de asistencia técnica.

FAMOSOS

PEDRO RUIZ Y PORSCHE

Los Porsche están de moda. La pasada semana, el ex jugador de baloncesto Emiliano y Pedro Ruiz recogieron los suyos, respectivamente, un 944 y un 928, en la central de Porsche en Madrid. Pedro Ruiz, que ya es adicto a la marca, pues anteriormente tuvo otro 928, no pudo resistir la tentación de subirse a la réplica del 936 ganador en las 24 Horas de Le Mans de 1981 y dijo: «Sería el coche ideal para mi amigo Coll...»



Verde y Rojo

Una vez más, la patronal de estaciones de servicio amenaza con una huelga de gasolineras para los días clave de las vacaciones. Sin entrar en los motivos de su protesta, tan constitucional como la que más, lo que es mosqueante es que cada año, en fechas críticas, nos amenacen con lo mismo.

El reciente acuerdo entre la Dirección General de Tráfico e instituciones ban-

carías, por el cual el pago de las multas de circulación pueden hacerse efectivas a través de estas entidades, nos parece todo un acierto. Si hay muchas multas que no son justas, al menos serán más fáciles de pagar.

Los responsables del servicio a los usuarios en las concesiones de autopistas nacionales deberían prever que las oficinas de cambio de divisas deberían estar abiertas las veinticuatro horas del día. Son muchos los automovilistas que se encuentran sin moneda cambiada y tienen que pagar peajes o carburante. Hay que estar también por la labor de facilitar las cosas y no únicamente en cobrar los peajes.

RENAULT 21. LA LLAVE DE LA LIBERTAD.



DEDICADO A LOS CAZADORES DE LIBERTAD.

La llave de la libertad.

El Renault 21 abre las puertas de la libertad. Las nuevas puertas para los que quieren ver claro y lejos. Para los que necesitan espacio. Para los que lo quieren todo. Sin compromiso.

El espacio en libertad.

Dentro de una línea pura y aerodinámica, las puertas autoclave del Renault 21 prolongan la superficie acristalada y agilizan los accesos.

Dentro se descubre una dimensión nueva. A través de las grandes zonas de luz que emergen de la carrocería. Se domina la ruta. Sin esfuerzo.

El Renault 21 está equipado con un volante regulable en altura (TXE). Y cinco velocidades adelante manejadas desde el equipo de dirección asistida.

El puesto de pilotaje es perfectamente ergonómico. Hecho a la medida del hombre. En el Renault 21 los gestos de mando son simples y precisos. El ordenador de a bordo emite sus informaciones instantáneas. El Renault 21 viaja por el mundo del progreso con toda la seguridad que aporta un motor de gran cilindrada.

El confort en libertad.

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

Más de 1.450 puntos de asistencia en toda España.

Su Renault con Renault Financiación. Hasta cuatro años.





MITSUBISHI EN ESPAÑA

La liberalización parcial de la importación de automóviles japoneses a la Península ha desatado una frenética carrera por el establecimiento de redes comerciales y por la presencia en nuestro país. Así, de la mano de Mercedes-Benz se ha presentado a los medios informativos la firma ICA, S.A., que se encargará de la importación y comercialización de los automóviles Mitsubishi. De la mano de Mercedes-Benz, porque el gigante japonés ha suscrito acuerdos con MB España para la fabricación de una furgoneta de 800 kg. de carga útil, que saldrá de la factoría de Victoria a finales de 1987. Era lógico pues el acuerdo entre

ambas firmas, que se ha plasmado en la suscripción del ciento por ciento del capital social de ICA (400 millones de pesetas) por parte de MB España S. A. Aunque siguen sin cono-

Sin duda, los Montero o Pajero, que es como se conocen en casi todos los países del mundo, serán la máxima atracción de los Mitsubishi que ahora llegan a España.



erse las unidades exactas que Mitsubishi venderá en nuestro país (se estima que del orden de 350/400), se conoce ya la gama de productos y sus precios aproximados:

COLT.—Se trata de un coche de tipo pequeño (3,85 m. de longitud), con motor delantero transversal de 1.500 c.c. y 75 caballos; muy en línea del Seat Ibiza. Su precio final rondará el 1.600.000.

GALANT.—Berlina de categoría media-alta, de tracción delantera y 4,56 m. de longitud, del tipo que puede definir el Peugeot 505. Se importarán sólo las versiones turbodiesel, de 1.800 c.c. y 82 caballos. Su precio final rondará los 2.850.000 pesetas.

MONTERO.—Bajo esta denominación, más ortodoxa que la original, se esconde el todo-terreno de reconocido prestigio Pajero, que consti-



El pequeño Colt, con un motor de 75 caballos (arriba), y el deportivo Starion, con motor de 180 CV, serán el más barato y el más caro de los coches de la marca japonesa.

Krafft®

ACEITES DE MOTOR



CUIDAN AUN MAS EL MOTOR DE SU VEHICULO

Lo ULTIMO

La berlina Galant sólo va a importarse con el motor turbodiesel de 82 caballos. Como todos los japoneses, destaca por la buena calidad de terminación y por un alto grado de equipamiento.



El todo terreno Montero se ofrece en dos versiones de carrocería, larga y corta. El motor es un turbodiesel.

terior y motor de dos litros turbo de 180 caballos, directo competidor de coches como Porsche 944 o Alfa GTV. Su precio aproximado final en España será de 4.250.000 pesetas.

Se trata de una noticia importante, por cuanto Mitsubishi es todo un gigante en el mundo de automoción, muy prestigiado por la calidad de sus productos, que llega a nuestro país con un padrino de primerísima categoría, con experiencia para crear una red comercial eficaz.

Habrá que esperar a la adjudicación del cupo e ir poco a poco tomando contacto con los modelos para extraer mayores consecuencias de este acontecimiento.

tuirá el grueso de las importaciones de la marca.

Se importará en dos versiones, siempre con el motor

turbodiesel de 2,5 litros y 82/84 caballos de potencia. Su precio final se aproximará a 2.650.000 y 3.325.000

pesetas, según sea el corto o el largo.

STARION.—Coupé de 2+2 plazas con portón pos-



Un atractivo diseño y un excelente motor de 170 caballos de potencia, ofrecen un resultado de conjunto difícil de superar. El Cabrio de BMW pone el listón muy alto.

BMW 325i CABRIO EL LUJO DE DESPEINARSE

POR razones que no acaban muy bien de explicarse, el hecho cierto es que los coches descapotables,

los que bautizamos «cabrioles» en la críptica jerga automovilística, están de moda en Europa. Fabricantes de grandes series se mues-

tran cada día más interesados en estos vehículos, que un tanto cínicamente nos intentan vender como ecologistas.

La firma bávara BMW ha esperado bastante tiempo para fabricar sus propios descapotables, pero cuando ahora lo hace demuestra

una vez más la meticulosidad y la seriedad que le caracteriza, ofreciendo al público el 325i Cabrio que, precio al margen, es uno de los vehículos más logrados de su categoría, por no decir el que más. Prueba de ello es que, sin conocer aún el producto, tienen pedidos para agotar la producción hasta finales de año. En España, adonde llegarán a finales de este mes, se venderán aproximadamente cuarenta coches, que están ya poco menos que adjudica-



La facilidad y efectividad con que se maneja la capota es digna de la marca. Una vez tensada, su eficacia es muy similar a la de un coupé rígido.



dos. Su precio definitivo aún no ha sido fijado, pero será de aproximadamente medio millón de pesetas más que la berlina; es decir, aproximadamente 4.150.000 pesetas.

Ante tal demanda, los responsables de la firma han decidido ofrecer únicamente el Cabrio con la más alta motorización de la serie 3, el 325i, de 171 caballos, sin que en el futuro próximo vayan a producirse cabrios con motores inferiores ni, por supuesto, en la serie 5 o serie 6 de la marca.

Más pesado

No se han contentado en BMW con suprimir el techo y lograr un diseño atractivo; al margen del resultado estético, la carrocería ha recibido muchas modificaciones estructurales para aumentar la rigidez. Hasta el extremo de que el peso, a igualdad de equipamiento, es ahora 120 kilos superior.

La capota ha sido magníficamente resuelta. Es muy fácil de plegar, con sólo dos palancas sobre el enganche en el parabrisas. Se escamotea en un habitáculo especial, tras los asientos traseros, muy bien resuelto y de poco tamaño. Y si se utiliza, puede rodarse por encima de los 200 kilómetros por hora sin que los ruidos y vibraciones sean especialmente escandalosos. Como es natural, con el coche descubierto, la rumorosidad y el aire pueden llegar a ser escandalosos, pero no es frecuente rodar a estas velocidades (insistimos que por encima de los 200 kilómetros por hora) en tales cir-





El precio es superior a los cuatro millones de pesetas. Pese a ello, las 40 unidades para España están ya vendidas.

circunstancias, ni los cabriolets son coches para estas utilidades.

En definitiva, nos encontramos con un vehículo de características mecánicas más que notables, capaz de prestaciones de primer orden, de una belleza singular. Evidentemente, conducir el 325i Cabrio en estos días de verano es una auténtica delicia, limitada a quienes puedan disponer de más de cuatro millones de pesetas para un coche de capricho que en muy pocas circunstancias va a ser el único con que cuenta su propietario.

El Cabrio de BMW va a poner muy alto el listón a los demás fabricantes, con descapotables de lujo en sus series.

J. M. C.



El motor de ocho cilindros se prueba en una carrocería de Audi 5000, la versión americana de la gama 100/200.

EL SONIDO DE MODA EN EUROPA



DISTRIBUIDOR EN ESPAÑA



Llansá, 43, planta 1, Tels. 421 05 22 - 421 07 57 - 08015 Barcelona



AUDI está trabajando a fondo para conseguir la berlina más rápida del mercado; el futuro Audi 300, un coche que saldrá al mercado durante 1988, podrá superar los doscientos sesenta y cinco kilómetros por hora. El precio en Alemania superará los cinco millones de pesetas.

El próximo Audi 300 será el buque insignia del constructor alemán, un coche con todos los refinamientos técnicos necesarios para luchar de igual a igual con los mejores BMW serie 7, así como con los Mercedes 420 y 500 SE o SEL.

El Audi 300 utilizará un motor de ocho cilindros en V de poco más de tres litros y medio de cubaje, un motor que en su versión más potente llegará hasta los 250 caballos de potencia; irá situado delante, en posición

AUDI 300 V-8
GRANDE ENTRE LOS GRANDES

longitudinal, y mandará su empuje a las cuatro ruedas, algo normal en el mejor coche de una marca que puso de moda la tracción total.

El motor de ocho cilindros en V utilizado por el Audi 300 se derivará del motor empleado en los Volkswagen Golf GTI, de los cuatro cilindros con culata de 16 válvulas. Todas las interioridades del nuevo V-8 son parecidas a las mostradas por las mecánicas Volkswagen. Los técnicos han renunciado al motor Porsche empleado en los 928 S, un ocho cilindros en V de ca-

acterísticas similares, aunque con más potencia, un motor que se utilizó durante los primeros ensayos del Audi 300.

Al lado de la versión más potente, con 250 caballos de potencia, habrá otro modelo 300 menos espectacular, en el que el motor V-8 irá provisto de una culata sencilla, una culata con sólo dos válvulas por cilindro, que dará poco más de doscientos caballos.

La transmisión integral de los Audi 300 podrá ir acoplada a una caja de cambio manual con seis marchas o

a una automática de cuatro relaciones.

El buque insignia de Audi, el Audi 300, se distinguirá desde el exterior por sus paragolpes, sus faros, sus pasos de rueda ensanchados, su doble salida de escape, sus llantas de radios, parecidas a las del Audi Quattro Sport, y por sus neumáticos, unos radiales enormes de medida 235/45 VR 15.

Sin embargo, a la vuelta del verano, Audi presentará el restyling de su actual gama 100/200. Es el primer cambio que se introduce en este coche, que fue presentado hace casi cuatro años. Las modificaciones afectarán a las ruedas, a las aletas, al maletero, con un alerón integrado; a los bajos de la carrocería, que irán pintados en negro, y posiblemente al motor, que podría estrenar, por fin, la culata de cuatro válvulas por cilindro.

CITROËN BX GAMA 87

LAS MEJORAS SE VEN

EL Citroën BX va a cambiar de cara dentro de muy pocas fechas: el nuevo BX no tendrá diferencias de orden mecánico, pero sí en el capítulo estético. Las diferencias exteriores que caracterizarán al nuevo modelo saltan a la vista en el dibujo espía mostrado en esta página; en el interior destaca, mientras tanto, el cambio de estilo llevado a cabo en el cuadro de instrumentos.

Dentro de esta nueva gama BX aparecerá un nuevo modelo, el BX GTI, que se presentará en el mercado español a mediados del mes de julio. El BX GTI reemplazará al BX Sport, un coche que hasta ahora era el modelo más deportivo de la gama. Los BX Sport forma-

ban una serie de pocas unidades, unas doscientas, puestas a punto por el preparador francés Danielsson, un especialista en coches de carreras, a modo de ensayo comercial. El BX GTI llevará un motor cuatro cilindros de 1,9 litros de cubaje, alimentado esta vez por inyección electrónica; su potencia rondará los ciento veinticinco caballos y su velocidad máxima será del orden de los doscientos kilómetros por hora.

Los retoques más característicos de los nuevos BX estarán en el frontal; los intermitentes de los modelos pertenecientes a la segunda generación son más grandes que en el modelo antiguo y se extienden por el lateral, el paragolpes es más ancho, tiene un faldón que llega

más cerca del suelo y además lleva una serie de rejillas encargadas de cubrir la entrada de aire; las aletas delanteras, por su parte, tienen una pestaña más sobresaliente en el paso de rueda.

En la parte trasera de los nuevos modelos se aprecian unos paragolpes más voluminosos que llevan un pequeño deflector en su parte inferior, pestaña encargada de mejorar la aerodinámica del conjunto. Los pasos de rueda posteriores también son distintos, ya que llevan una especie de perfil que mejora la penetración en el aire. Los retrovisores exteriores y las llantas también son más efectivos que los antiguos de cara a la reducción de consumo.

La versión que incluye mayor número de modifica-



ciones estéticas es la GTI. Conserva las peculiaridades del TRS del dibujo, pero incorpora en el escudo protector delantero dos faros su-

pletorios rectangulares, mientras que en la parte posterior está rematada con un alerón similar al del BX Sport. Además, sus ruedas

son de nuevo diseño. Durante sus cuatro años de vida el BX ha acumulado un montón de críticas por el diseño de su cuadro

de mandos, un cuadro demasiado futurista. Los técnicos de la marca se han dedicado a solucionar el problema y han puesto a punto

un nuevo tablero, en el que todos los datos se leerán con más facilidad; es una mejora similar a la que se llevó a cabo en los CX y Visa.

LA CLASE ROVER



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

ROVER 216



AUSTIN ROVER

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

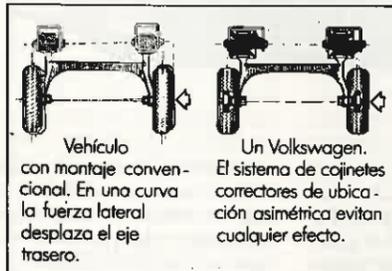
AUSTIN ROVER ESPAÑA, S.A. Apdo. n.º 14.845. Tel. 67682 11. MADRID

Deje que le ofrezcan confort, pero exija estabilidad.

Para Volkswagen el confort empieza en la estabilidad.

Para algunos coches las curvas son peligrosas. Para otros no.

Para algunos coches el "coleo" resulta normal. Para otros no.



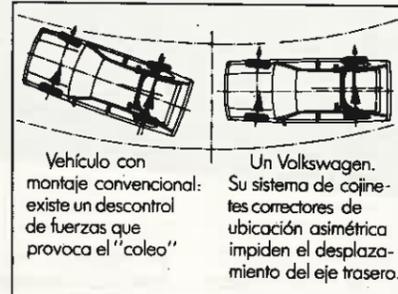
Vehículo con montaje convencional. En una curva la fuerza lateral desplaza el eje trasero.

Un Volkswagen. El sistema de cojinetes correctores de ubicación asimétrica evitan cualquier efecto.

Para algunos coches la estabilidad no parece ser tan importante. Para los Volkswagen sí.

Un ejemplo: el Passat. Su confort de conducción es único. Pero eso no

es todo. En cuestión de estabilidad el Passat dispone del sistema exclusivo Volkswagen. Algo único.



Vehículo con montaje convencional: existe un descontrol de fuerzas que provoca el "coleo"

Un Volkswagen. Su sistema de cojinetes correctores de ubicación asimétrica impiden el desplazamiento del eje trasero.

Se trata de los cojinetes correctores de vía. Un sistema que ha dejado

caduco a los tradicionales casquillos de goma utilizados por la mayoría de los coches.

Gracias a una especial configuración, los cojinetes correctores de vía compensan cualquier fuerza que pueda alterar la dirección del vehículo.

Por tanto, en una curva, un conductor de un Passat no deberá rectificar el trazado lo más mínimo. Ni un milímetro. Lo que equivale a seguridad total. A toda prueba.

Acérquese a su Concesionario más cercano y admire de cerca el Volkswagen Passat.

Todo un monumento a la seguridad.



Volkswagen Passat

ESTABILIDAD VOLKSWAGEN.

Desde 1.697.745 Ptas.
precio final IVA incluido.



Más de 1.000 puntos de venta.

Mercado

EGOS
DE LA
SEMANA



El Land Rover ha subido los precios en un promedio del 6 por 100 el mes pasado.

ce la comercialización de las 40 unidades del Patrol turbodiesel. Se confirma que, de tener éxito el lanzamiento, esta corta serie sería ampliada. En cuanto al precio, salvo variaciones de última hora, se mantienen el de 2.008.000 pesetas franco fábrica.

● Y ya que hablamos de todo terreno, mencionar la subida de precio de los Land Rover, llevada a cabo en las últimas semanas de mayo. La subida ha sido del 6 por 100 como promedio.

● Asociación Hispana, empresa de servicios del automovilista, ha puesto en marcha una interesante iniciativa: ofrecer gratis el seguro a todo riesgo de cualquier coche que se adquiera a través de la compañía.

SUBIDA de precio para los Nissan Patrol y Nissan Vanette. Los nuevos coches se venden entre un 3 y 4 por 100 más caros. Sigue esta marca con un dilatado plazo de entrega, que oscila entre el mes y medio y dos meses para los todo terreno y llega a los tres meses para las furgonetas Vanette.

● Excepto dos versiones, todos los turismos Mercedes Benz han experimentado un incremento de precios entre 3 y 5 por 100 en sus franco fábrica. Los dos modelos que mantienen el precio son el 190 16 válvulas y el 560 SEC.

● Durante este mes de junio, y coincidiendo con la aparición del VW Polo número 150.000, Fiseat ofrece un descuento de 150.000 pesetas en la financiación de los pequeños Polo.

● No será hasta julio cuando comien-



SEGUNDA MANO

TALBOT CON AÑOS

Le toca esta semana el turno a la firma Automóviles Talbot, denomi-



nación actual de lo que han sido sucesivamente Barreiros (Simca) y Chrysler.

En primer lugar encontramos a los Dodge, automóviles que durante muchos años fueron todo un símbolo de prestigio.

Se inició la fabricación del Dodge Dart en el año 1969, dejando de fabricarse en el año 1977. El total de unidades fabricadas fue de 27.358 unidades y exceptuando las 300 unidades vendidas en los años 77-78 el resto pasará las revisiones.

SIMCA 1200.—Se inició su producción en el año 1969, llegando hasta 1982. Se fabricaron un total de 351.939 unidades. Por el momento no pasarán las revisiones unas 130.000 unidades.

SIMCA 900.—Se inició su producción en el año 1970 y se terminó en el

año 1976, fabricándose un total de 46.607 unidades. Tendrán que pasar la inspección todas ellas.

180/2 L.—Se fabricó entre los años 75-81, por lo que tendrán que pasar la revisión unas 19.000 unidades de las 88.000 que se fabricaron.

SIMCA 1000.—El año de comienzo de fabricación fue 1966, llegando hasta 1977, con excepción de las 2.862 unidades vendidas en el último año de comercialización (1977); el resto tendrá que sufrir las revisiones, aproximadamente, unas doscientas mil unidades.

El resto de los modelos de la marca, tales como el **Horizon**, **150**, **Solara** o el **Samba**, iniciaron su producción en años posteriores al 76, por lo que no se verán afectados por el momento por estas medidas de control.

PRECIO

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Scoopy SH-90*	78,6	8	—	219.900
CS-125	124	12	—	226.485
XL-200 II	196	18	—	399.900
XL-200 Plus-D	196	18	—	409.000
VF-1000 R*	998	130	253	1.752.866

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.)	238,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.800
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.500
500 CR (Cross)	468	—	—	494.500

JAWA

350	347,5	23	—	220.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 550*	553	57	178	649.800
KZ 580 S	553	55	—	738.900
KLR 600 E	584	46	—	830.750
GPZ 600 N	592	75	—	880.750
GPZ 900 N	958	115	—	1.140.750

KTM

GS 125 End.	123,4	11,5	—	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 350	350	48	—	450.000
Beja 500	500	—	—	522.000
GS 600	568	45	—	515.000

LAMBRETTA

125 Elect.	123	0	—	156.800
200 Linea	198	9,7	—	181.950
200 Elect.	198	9,7	—	186.500

LAVERDA

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

MERLIN

DG 7 125	124,6	—	—	387.200
DG 7 212	212	—	—	396.800
DG 3 R	—	—	—	395.000
CRESTA	346,8	—	—	340.000
DO 11 4 Tiempos	346,8	—	—	389.000

MZ

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

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trail	327,8	—	—	288.600
Enduro 80 H7	74,8	—	72	175.300
Enduro 250 H7	246,3	—	119	245.500
Enduro 380 H7	349,6	—	130	367.590
Impala 125	124,9	10	100	229.800
Impala 175	174,7	13	100	271.880

MORINI

125 Mono	121,5	12	—	358.000
250 Z-C	229,5	25	138	538.000
350 X-7	344,1	35	160	559.000

MZ

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

PUCH

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

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Strada	74	8,5	—	183.000
Marathon MS-80	75	14	—	264.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

SUZUKI

GSX 400 E	396	—	—	639.000
GSX 550 ES*	549	86	182	895.000
GSX 750 ES*	747	84	219	1.546.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.350.000

VESPA

Vale	49,7	—	—	85.120
Vespino	49,7	—	—	99.456
Vespino ALX	49,7	—	—	108.864
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.780
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
165	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
165	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	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XS 400	399	45,5	175	586.200
XT 600*	585	44	165	631.000
XJ 600*	588	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.637.315

Descubre la formula del Uno.



Fiat Uno turbo i.e.

Descubre los secretos de la Fórmula Uno aplicados a los modelos de serie de Fiat. Descubre el Fiat Uno turbo i.e., el resultado de años y años de dedicación Fiat a la competición en la Fórmula Uno.

Descubre su tecnología:

La más avanzada del momento.

Motor transversal de 1.300 cc. Turbocompresor IHI refrigerado por agua. Inyección Bosch LE-Jetronic, con control electrónico de encendido. 105 CV a 5.700 r.p.m., 5 velocidades. Suspensión independiente a las cuatro ruedas. Amortiguadores de gas y barra estabilizadora delantera. Cuatro frenos de disco, autoventilados los delanteros.

Descubre su línea y equipamiento.

Línea aerodinámica, equipamiento completo.

CX: 0,33. Neumáticos de perfil bajo HR de la serie 60. Llantas de aleación.

Elevalunas eléctricos delanteros. Lector de mapas y reloj digital. Controles permanentes del funcionamiento del motor.

Descubre sus prestaciones.

Inmejorables en su clase.

Velocidad máxima: 200 Km/h. De 0 a 100 Km/h. en 8,3 seg. Un kilómetro, saliendo parado, en 28,9 seg.

Descubre su fórmula en los concesionarios Fiat.

Uno turbo i.e. ...es un FIAT TECNOLOGIA LIDER

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

CONCESIONARIOS EN MADRID:

VAGMA, S. A. López de Hoyos, 62 • COMERCIAL AUTO HISPANIA. Ctra. de Barcelona, Km. 11,300 • AGOSA. Dr. Esquerdo, 178 • EXIMBO, S. A. Paseo de Castilla, 1. (Alcorcón) • LORENZO SALCEDO, S. A. Ctra. de Toledo, Km. 14,500. (Getafe)

CONCESIONARIOS EN BARCELONA:

THEMAUTO. Autovia de Castelldefels, Km. 5 (Prat de Llobregat) • AUTO ITALIA. Balmes, 212 • AUTO 88, S. A. Gran Via de les Corts Catalanes, 760 • DIFISA. Ronda de Poniente, 73 (Sabadell) • MARESME MOVIL. Camí Ral, 551, esquina Paseo Dr. Fleming, s/n. (Mataró)

NOTICIAS DE EMPRESA



DAF, EL LIDER

EN menos de tres años de actividad, Daf Truck España ha conseguido el primer lugar entre los importadores de camiones medios y pesados. En este tiempo, la filial de la firma holandesa ha pasado de un volumen de negocios inferior a los cuatrocientos millones de pesetas a cuatro mil quinientos millones en 1985, cantidad que se elevará hasta los seis mil millones en el presente año. Tal volumen de actividad ha obligado a aumentar el tamaño de las instalaciones en Madrid, «reinauguradas» el pasado jueves con la pre-

sencia del embajador de Holanda; de A. van der Padt, presidente de la Corporación Daf Trucks, y de Alberto Aguero, director general de Daf Truck España, Sociedad Anónima.

PROSEGUR FORMA

EL grupo Prosegur, dedicado a prestar servicios de seguridad, va a con-

tar con un Centro Nacional de Formación, básicamente dedicado a la formación del grupo, pero también abierto a otras empresas. Este centro viene a cubrir una laguna importante en la formación en seguridad privada y se puede considerar como pionero de este sector en España. En conjunto, la creación de este centro representa una inversión superior a los doscientos millones de pesetas.

RENAULT 21 CON VALEO

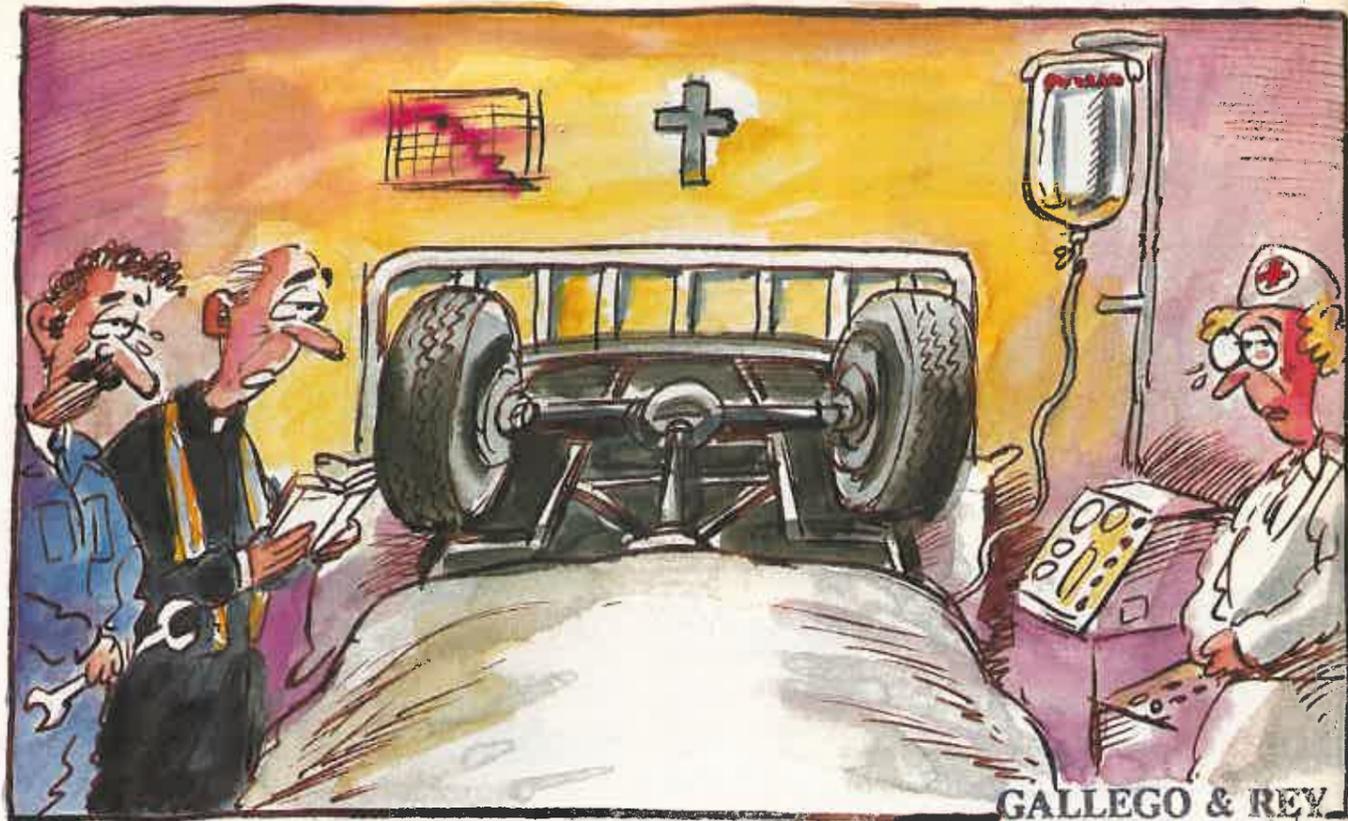
EL Renault 21 recientemente presentado en el mercado español está equipado en origen con algunos productos del Grupo Valeo, como son el embrague, las pastillas de

frenos, el aparato de aireación y ventilación, el aire acondicionado, en opción, los faros principales, el piloto delantero, el motor de arranque y el alternador.



BOSCH-SUPER

BOSCH evolucionando siempre en paralelo con los avances del automóvil, ha sido la primera marca en desarrollar una bujía con núcleo de cobre, la Bosch-Super, cuya termoelasticidad constituye una buena alternativa a las cambiantes situaciones del tráfico en ciudad y carretera. Su electrodo central con núcleo de cobre es uno de los elementos de mejor conductibilidad térmica.



GALLEGO & REY

Ocho mil viejos coches podrán ser sustituidos por otros tantos nuevos, de acuerdo con el convenio suscrito la pasada semana por la Dirección General de Tráfico, tres bancos —Central, Hispano Americano y Exterior— y Ganvam. Con una dotación inicial de cinco mil millones de pesetas, este plan quiere ampliarse a uno más ambicioso de renovación del parque, aunque ha nacido rodeado por la polémica.

CAMBIAR DE COCHE YA ES MAS BARATO CACHARROS FUERA

CON el convenio se abre una línea de crédito inicial de cinco mil millones de pesetas en forma de préstamos personales, con la que se puedan sustituir esos coches viejos (véase cuadro adjunto). Y con él también se abre una polémica entre el valedor del programa, Martín Palacín, y los fabricantes de automóviles, que, curiosamente, y tras varios meses de negociaciones, no estaban presentes en la firma del plan.

Palacín, que aseguró que el convenio está abierto a otras entidades y personas (en este punto, MOTOR16 ha podido saber que planean acogerse al plan tres nuevas entidades bancarias, Banca Catalana, Banco de Santander y Ban-

co Pastor), dijo que, según sus noticias, los fabricantes, y más concretamente la asociación, ANFAC, «no han rechazado el acuerdo y no ha habido una negativa, sino la petición de más tiempo para pensárselo. No obstante —añadió Palacín—, los fabricantes se adhieren de alguna forma, ya que se les cita textualmente en el convenio: "Todos los fabricantes, concesionarios, distribuidores o vendedores de automóviles que se adhieran al presente acuerdo marco, etcétera..."» ANFAC hizo público un comunicado un día más tarde en el que asegura que esa asociación «no ha suscrito dicho convenio y, por consiguiente, las empresas fabricantes de automóviles no están vinculadas al mismo ni

han contraído ninguna obligación al respecto».

La polémica que ahora se ha abierto entre ambas instituciones ha estado soterrada pero latente en los últimos meses. ANFAC había presentado hace varios meses (véase MOTOR16, núm. 125) un plan de renovación del parque que afectaba a cien mil unidades. Para ello se proponía que el tipo impositivo del IVA se redujese del 33 al 12 por 100, y que la operación se canalizara a través de las financieras de marca. A cambio ofrecían una prima de achatarramiento del vehículo viejo de 40.000 pesetas. Pero no hubo acuerdo.

Según Martín Palacín, «canalizar el

plan a través de las financieras de marca suponía encarecer de un 4 a un 4,5 por 100 los tipos ofrecidos por la Banca. La reducción del IVA tampoco era viable. He realizado gestiones hasta con Juan Francisco Martín Seco, secretario general de Hacienda, quien me aseguró que por el momento no van a realizar modificaciones en el reglamento del IVA. Pero todo esto parece que alguien de ANFAC no lo ha entendido. Los fabricantes son los que menos arriesgan en la operación y, además, nunca nos habíamos comprometido a vincular de manera explícita esta operación con el tema del IVA».

tara nada, ya que se rechazó de plano modificar el IVA. El plan —añade el mismo portavoz— no estaba maduro y no hemos entrado porque no se puede firmar algo así deprisa y corriendo, y sin creer en una cosa que no va a funcionar».

Pesimismo en el sector

La misma nota de ANFAC añadía que esa asociación y las empresas que fabrican automóviles «comparten con la DGT la preocupación por el envejecimiento del parque y la necesidad de su renovación. En este sentido reiteran

teado todo sin una base mínima necesaria. Habría posibilidades para llegar a un buen acuerdo, pero la credibilidad se ha perdido».

En línea similar se han manifestado representantes de las marcas, quienes coinciden en señalar un cierto «tufillo electoralista» en la velocidad con que se ha suscrito el «descafeinado convenio». Este extremo es rechazado por Martín Palacín, quien asegura que «quisimos firmar con los fabricantes el dieciséis de mayo último. No hay nada de electoralismo. Pretendíamos que buen número de familias con bajo poder adquisitivo salieran ya a la carrete-

Los fabricantes de
automóviles siguen
empeñados en que
Hacienda rebaje el IVA
del 33 al 12 por 100 para
estas operaciones

Estos argumentos son rechazados por un portavoz de ANFAC, quien, a preguntas de esta revista, afirmaba oficialmente que «respecto a las financieras de marca, los fabricantes se habían comprometido a que no encarecieran la operación, ya que iban a trabajar sin beneficio en el caso de que se produjera el achatarramiento. Las financieras aportarían su experiencia y sus mecanismos ante los fallidos e impagados, cosa que la Banca no está preparada para hacer. Finalmente, estuvimos de acuerdo en quitar de en medio a las financieras. Pero, además, se nos pedía que la prima de achatarramiento se elevara hasta las 60.000 pesetas, y todo esto sin que la Administración apor-



En la mesa de la firma se echó en falta la presencia de los fabricantes Martín Palacín, Epifanio Ridruejo y Ruiz Mata, suscribiendo el acuerdo

su voluntad de seguir negociando sobre las medidas que deben ser adoptadas para su propia resolución». Pese a este llamamiento, el pesimismo reina en el sector, según todas las fuentes consultadas por esta revista. El mismo portavoz de ANFAC añadía que «no se han querido apurar los temas. Se ha plan-

ra este verano con un vehículo nuevo».

Entre los fabricantes, que en todo momento mantienen una postura unitaria en torno a ANFAC, se insiste en la «poca claridad» del convenio y en que el Estado «se tiene que mojar». La reducción del IVA para esta operación la consideran clave. El asesor jurídico

LOS VIEJOS DEL LUGAR

	Turismos	%	Camiones	%	Autobuses	%
Más de veinte años	143.425	1,54	41.418	2,70	2.606	6,23
Más de diecisiete y menos de veinte años ..	662.518	7,12	122.599	7,99	5.899	14,11
Más de trece y menos de diecisiete años ...	1.582.979	17,02	238.389	15,53	9.647	23,07
Más de nueve y menos de trece años	2.320.881	34,95	349.108	22,74	9.758	23,34
Más de cinco y menos de nueve	2.368.609	25,47	363.061	23,65	6.314	15,10
Menos de cinco años	2.221.900	23,90	420.342	27,39	7.591	18,15
TOTAL	9.300.312	100,00	1.534.917	100,00	41.815	100,00



La condición clave para contar con el préstamo es el achatarramiento. Con un interés muy favorable se puede conseguir en quince días.



Más de una tercera parte del parque tiene más de nueve años de antigüedad. Todavía circulan 140.000 vehículos con edad superior a los veinte años.

de la filial de una importante multinacional norteamericana apuntaba que «no se pueden dar créditos baratos con este IVA tan brutal. Además, se nos ha dicho que el tipo actual no se podía modificar ahora, pero bien que se han retocado las plusvalías en el impuesto sobre la renta sin tener que esperar a los Presupuestos del Estado. Y siguen sin entender que el Estado no va a perder dinero porque, aunque bajen el tipo impositivo, se van a vender más coches y con ello la recaudación se mantendrá».

Tres importantes bancos apoyan la renovación de los primeros 8.000 coches viejos aportando 5.000 millones de pesetas

Lo cierto es que los planes de renovación se han quedado en muy poca cosa. De los cien mil coches que se preveía sustituir prácticamente de una tacada, no llegará a ocho mil con el dinero que los bancos van a poner ahora a disposición del convenio. Hay otro extremo a resaltar: la posibilidad de que el coche achatarrado sea sustituido por uno de segunda mano, aunque joven, lo que introduce un elemento diferente a lo previsto. Obviamente, el plan no es lo que era.

Raúl R. Sáez

COMO HACER LA OPERACION

TRES bancos —Central, Exterior de España e Hispano Americano— tienen ya preparados los cinco mil millones de pesetas para acogerse al convenio suscrito con la DGT y Ganvam. Y según explicaba Epifanio Ridruejo, consejero-director general del Banco Central, el acceso a esos créditos no va a ser muy complicado. «No habrá ningún requisito extraño —dijo—, ni siquiera el de ser cliente de la entidad, y sólo se evaluará el nivel de solvencia. Después de los trámites burocráticos, del dinero se podrá disponer en un plazo de quince días.»

En el convenio se estipula que todas aquellas personas que posean un vehículo con una antigüedad igual o

superior a los diez años, y del que haya sido titular durante un plazo no inferior a los dos años, podrá acceder al crédito bancario para adquirir posteriormente un vehículo nuevo o usado. En este último caso, el coche no debe tener una antigüedad superior a los dos años.

Achatarramiento

La condición clave para contar con el préstamo es el achatarramiento del vehículo viejo, que será tasado —siempre que pueda llegar circulando a la tienda— por los vendedores en 40.000 pesetas. Una vez achatarrado, Tráfico expedirá un certificado de

baja que se presentará en la entidad prestataria.

El crédito personal llevará un interés anual del 12 por 100 real más las comisiones habituales en este tipo de operaciones y con un plazo de amortización de hasta cinco años. Para un crédito de un millón de pesetas, las anteriores condiciones suponen una mensualidad de 21.000 pesetas durante cinco años, a las que hay que unir el abono en el momento de acceder al préstamo de 5.000 pesetas por comisiones y 3.000 por gastos.

Frente a lo que se preveía en el plan inicial, no hay limitación en cuanto a la cilindrada y al origen de los automóviles nuevos.



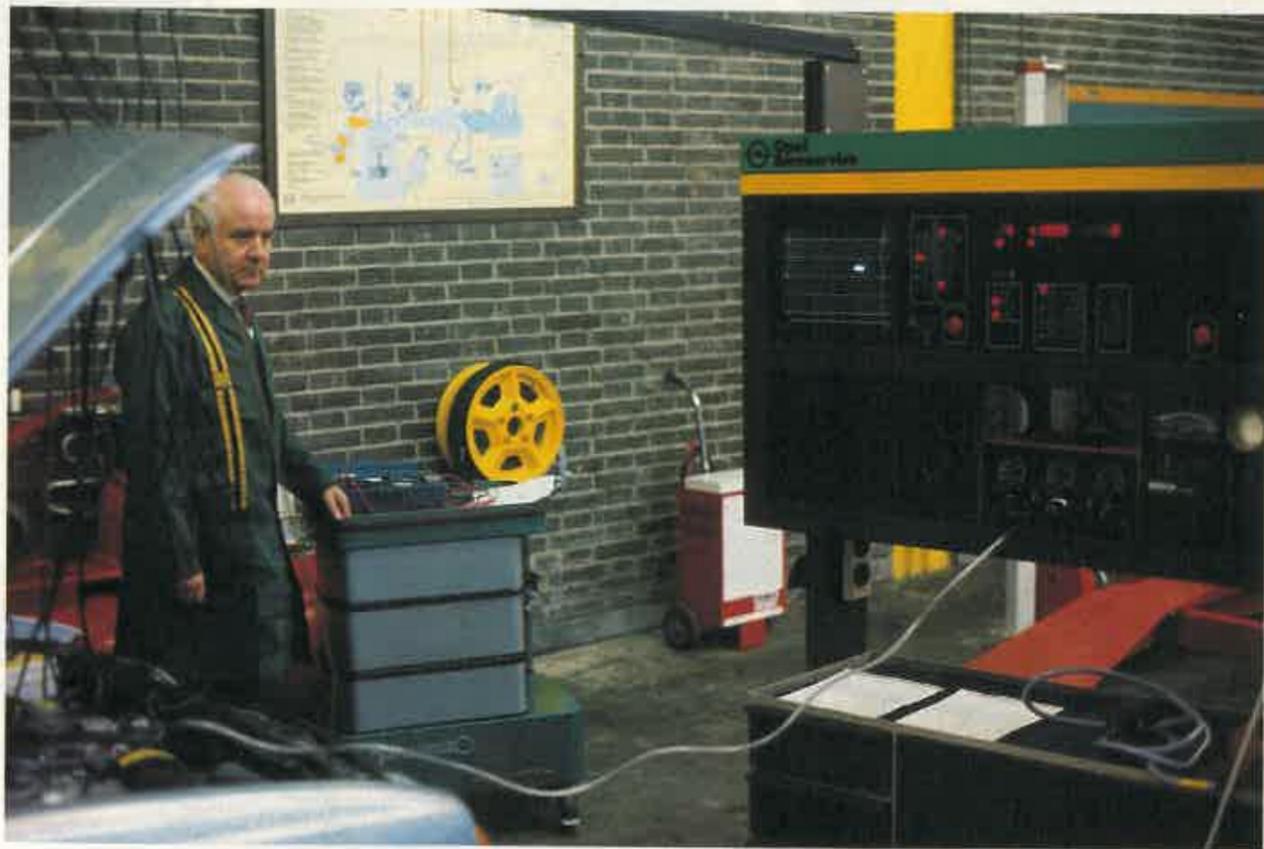
EN MOJADO... LA SEGURIDAD DEL LIDER

EN mojado... como en toda circunstancia difícil, es necesario conservar lo esencial: LA SEGURIDAD. La seguridad es mucho más que una palabra. Investigación exhaustiva, experiencia, éxito en la competencia y espíritu de servicio, permiten a Michelin ofrecer al cliente un neumático de calidad inmejorable. Por eso Michelin es el número uno en el mercado europeo, un verdadero líder en quien se puede confiar en los momentos difíciles.

MICHELIN
Tecnología comprobada ✓



43 86006 2E



En 1979, la Administración española recibía un aviso de los talleres: ojo a la clandestinidad y a los fraudes en las reparaciones de automóviles. Siete años después, el sector cuenta con una nueva reglamentación en la que los derechos de los usuarios se defienden de manera radical.

NUEVA REGLAMENTACION TALLERES AL ORDEN

ACTUALMENTE hay en nuestro país del orden de diez mil talleres clandestinos en los que se reparan automóviles. Si a ello se une que de los legales —unos cuarenta mil— la cuarta parte practica habitualmente más de un abuso, se habrá diseñado el panorama más sombrío al que el automovilista tiene que enfrentarse ante la más mínima avería en su vehículo.

Desde hace varios años los talleres legales vienen insistiendo ante la Administración para que se regule esta actividad. A punto estuvo de hacerlo hace ahora dos años, pero la burocracia y los intereses encontrados dentro de la propia Administración lo frenaron (véase MOTOR 16, n.º 45). Sin embargo, el Consejo de Ministros del pasado viernes 6 de junio daba el visto bueno a un real decreto que regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres.

El texto del real decreto, que aún no ha sido publicado en el «BOE» y al que ha tenido acceso esta revista, recoge novedades importantes, al menos en lo que al consumidor se refiere. En él se refunden las disposiciones que son competencia del Ministerio de Industria (apertura de un taller, tipo de reparaciones, registro industrial, etcétera) y del Ministerio de Sanidad y Consumo (presupuestos, facturas, atención al cliente, garantías, etcétera), así como las infracciones y procedimiento sancionador.

Según comenta a MOTOR16 el subdirector general de inspección de productos industriales y servicios del Ministerio de Sanidad y Consumo, Francisco Barrios, el elemento más innovador es que «por primera vez se define qué es un taller y se realiza una clasificación más clara de las actividades —que hasta ahora estaban solapadas— en mecánica, electricidad, carrocería y pintura. Se crea

también un registro especial para los talleres que dependerán de las Comunidades Autónomas, y éstas de la Administración Central, y se define muy claramente las condiciones que deben cumplir las piezas de repuesto, que deben ser nuevas. Si son usadas para casos de urgencia, aparte de la aprobación por el usuario deben ser autorizadas por el Ministerio de Industria.»

Otro elemento innovador es el de las garantías a los usuarios. Todos los talleres deberán exponer en lugar muy visible sus tarifas, sus horarios, la obligación de expedir un presupuesto si lo pide el cliente, la presencia de las hojas de reclamaciones y la garantía a la reparación que se sitúa en tres meses o 2.000 kilómetros. Asimismo, se regula el derecho de admisión de vehículos, que debe ser en orden correlativo según va llegando y que afecta a la garantía, ya que ésta no permitirá la postergación de la re-

clamación. Si no se exige presupuesto, se tiene derecho a un resguardo de depósito y las facturas pueden incluir los gastos de estancia cuando se retrasa la recogida del automóvil.

Mención aparte merece el capítulo de infracciones y sanciones, que vienen tipificadas por el contenido del real decreto. Las infracciones leves pueden ser sancionadas con una multa de hasta 500.000 pesetas, las graves hasta dos millones y medio, y las muy graves, hasta los diez millones. Francisco Barrios matiza el alcance de las sanciones al señalar que «una infracción leve puede ser de tan sólo veinticinco mil pesetas. Que no se asuste nadie, porque las cifras citadas son el máximo. Somos conscientes de que una sanción de diez millones supone el cierre de un taller».

El real decreto ha sido acogido favorablemente, aunque con alguna reticencia, por el sector. El asesor jurídico de CETRAA (Asociación de Talleres), Armando Higuera, comentaba a esta revista que ese texto legal recoge la mayoría de las aspiraciones del sector, aunque alguna se ha quedado fuera. «Por ejemplo —dice—, no se ha incluido la exigencia de que en cada taller haya un responsable con formación profesional en automóviles, algo que hemos propuesto para dignificar los talleres. No vamos contra la



El nuevo decreto protegerá al usuario y beneficiará a muchos talleres. Ha sido acogido favorablemente, aunque con alguna reticencia, por el sector

libertad empresarial, sino que deseamos que se dé una seguridad técnica. Teniendo por delante reducciones de plantillas en empresas automovilísticas como Seat, va a proliferar la aparición de talleres con el monto de la indemnización, y va a seguir habiendo exceso de oferta. Y eso no es bueno.»

Respecto a la defensa del consumidor, Higuera considera que se «ha puesto el listón muy alto, pero los talleres legales sabrán afrontar el reto de las garantías. Quien no va a poder hacerlo son los clandestinos o los legales que realizan prácticas fraudulentas».

Otro tema que se va a negociar es la entrada en vigor del real decreto. El sector pide seis meses de adaptación. Pero según Francisco Barrios, el texto no recoge ningún periodo transitorio y según ley se pone en marcha a los veinte días de su publicación, extremo que será recurrido por los talleres. Sin embargo, lo que realmente preocupa a los talleres es si realmente se va a hacer cumplir la nueva reglamentación, porque hasta ahora el incumplimiento ha sido la norma general.

R. R. S.

EL MEJOR AMIGO DEL CARROCERO

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

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

Un avanzado sistema, famoso en toda Europa:

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



MaxMeyer

Pinturas Especiales para Carrocerías

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



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.



A FONDO



**FORD ORION
GHIA 1600 i**

**UN TRABAJO
BIEN HECHO**

TRADICIONALMENTE, Ford se ha venido caracterizando en los últimos tiempos por la producción de automóviles de fuerte personalidad, con una cuidadísima elaboración, criticables las más de las veces por la utilización de soluciones mecánicas muy tradicionales, pero ensalzados por los usuarios, satisfechos por el nivel de fiabilidad de los productos de la marca.

En este sentido, el Orion es posiblemente quien mejor cumple con estas tradiciones de la marca: es un coche pensado para satisfacer a un público con pocas exigencias mecánicas, pero eormemente exigente en la fiabilidad y en el grado de acabado.

El Ford Orion se caracterizaba por una potencia de tipo medio, un equipamiento completo y un buen nivel de

confort, pero ahora resulta que en Ford han decidido potenciar el motor, dotándolo de inyección y buscando una presencia y prestaciones con cierto estilo deportivo.

Para ello ha recurrido a una inyección Bosch K-Jetronic de tipo mecánico que proporciona 105 caballos. En definitiva, han montado el motor del Escort XR/3i en el Orion.

El resultado es más que aceptable. El Orion se convierte en una berlina de tipo medio, con todas las virtudes que ya son conocidas del público: mejorados algunos aspectos en las versiones 86 y dotado ahora de un excelente motor, con una potencia razonable y un buen resultado. No es un coche rabioso, ni extraordinariamente rápido, pero va a satisfacer a cualquier conductor exigente que necesite un coche muy capaz y

que ruede a velocidades de cruceo algo por encima de las permitidas.

MECANICA



El motor que anima al Orion inyección es un viejo conocido, no en balde se utiliza desde hace tiempo por el XR3i. Se trata del motor CVH de 1.597 centímetros cúbicos, con culata de aluminio y bloque de fundición. Las siglas CVH indican (en un trabalenguas en inglés) que los ángulos de las válvulas son distintos para admisión y escape; pero lo más importante es que la distribución es hidráulica. Para quienes no están familiarizados con este sistema digamos que el juego entre taqué y leva se regula mediante un sistema de com-

VIRTUDES DEFECTOS

Acabado excelente
Frenos antibloqueo
Motor progresivo

Comportamiento mejorable
Alumbrado escaso
Dirección lenta



pensación hidráulica, evitando las periódicas puestas a punto y reglaje, a la vez que reduce el nivel sonoro de funcionamiento del motor.

Este motor, que no ha sufrido más modificaciones respecto a las versiones 85 que una nueva bomba de engrase de

menor rozamiento y el sistema de inyección de carburante, nos ofrece 65 caballos por litro, cifra bastante razonable.

La caja de cambio, de cinco velocidades, está a mitad de camino entre lo que en Alemania es costumbre (de-

sarrollos muy largos) y lo que cabría esperar de un coche de más de cien caballos y ciertas pretensiones para andar deprisa. La verdad es que, excepto un excesivo salto entre 2.^a y 3.^a, los escalonamientos y relación final están bastante bien elegidos, incluso para un

país como el nuestro, montañoso y sin autopistas. La velocidad punta se obtiene en quinta a 4.900 vueltas, mientras que en cuarta se rozan los 170 km/h. reales. Podrían, en efecto, ser algo más cortas estas marchas, pero penalizarían el consumo. En definitiva, nos encontramos con unos desarrollos apropiados a la mentalidad a la que va dirigida el coche.

Las suspensiones ya han sido modificadas respecto a los Orion de años anteriores. Los muelles son más duros en la parte delantera y los amortiguadores también se han endurecido, con lo que el coche ha mejorado algo su comportamiento sin perder en confort.

Como la mayoría de los lectores conocen, los nuevos Orion del 86 incorporan opcionalmente el sistema de frenos SCS (Stop Control System), sobre el que nos extendimos hace dos sema-

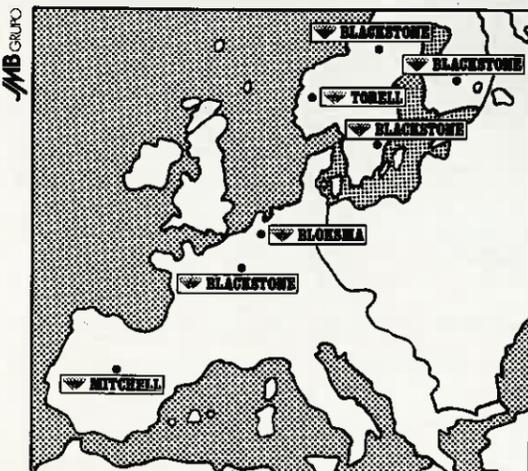
A FONDO

El motor CVH 1600 de Ford recibe la inyección que le permite alcanzar 105 caballos. Los faros rectangulares no son un prodigio de eficacia. Por seguridad, las luces de frenos deberían de ser las más altas.



HAGA SU NEGOCIO CON EMPRESAS SERIAS.

MITCHELL



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

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

FICHA TECNICA



ORION 1.6i GRIA

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.597 c.c. (79,96 x 79,52 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección mecánica. Compresión: 8,2 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad del depósito: 48 litros. Potencia máxima: 105 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 14,1 mkg. a 4.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.^a, 8,8 km/h.; 2.^a, 14,5 km/h.; 3.^a, 21,6 km/h.; 4.^a, 29,1 km/h.; 5.^a, 36,4 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,42. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y tambores detrás.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 14 x 6 pulgadas. Neumáticos: 185/60 HR.

PESO En orden de marcha: 935 kg.

CONSUMO		
CIUDAD		L/100 km.
A 27 km/h. de promedio	9,7	
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	5,6	
En conducción rápida	9,2	
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	7,0	
A 140 km/h. de cruceo	9,6	
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km.	8,2	
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	530	

nas al hablar del Escort. Con este sistema, obviamente menos perfecto que el ABS electrónico, pero muchísimo más barato y fácil de popularizar, se consiguen efectos muy similares: evita el bloqueo de las ruedas en caso de frenazo violento, permitiendo conservar la trayectoria en cualquier circunstancia. Aunque las distancias de frenado en seco se alargan aproximadamente en un 10 por 100 (a igualdad de presión sobre el pedal), el pedir esta opción, que cuesta aproximadamente unas 80.000

PRESTACIONES		
VELOCIDAD MAXIMA		(km/h.)
177,0		
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,0	
1.000 m. salida parada	33,3	
De 0 a 100 km/h.	11,6	
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	19,7	
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	22,0	
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	36,9	
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	41,7	
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	13,4	
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	20,0	

A FONDO



Como es habitual en Ford, los interiores han sido no sólo cuidadosamente diseñados, sino elaborados con unos standards de calidad mucho más altos de lo que es frecuente en la industria española.



Asientos delanteros poco envolventes
En un tejido cálido y acogedor

Asientos posteriores muy inclinados
De gran comodidad y versatilidad

pesetas, resulta recomendable por la tranquilidad que da el saber que no se llega a bloquear las ruedas y que en todo momento se mantiene su poder direccional. Algo que se agradece en situaciones límite. La incuestionable mejora de la frenada en mojado y la tranquilidad de no «salirnos por la tangente» en ninguna circunstancia son elementos decisivos para solicitar el SCS en los Escort y Orion.

COMPORTAMIENTO

★ ★ ★
Nunca el Orion se ha caracterizado por un comportamiento excepcional. En este aspecto, el Orion era un coche más bien corrientito. Las incorporaciones que han sido recientemente introducidas han mejorado notablemente este aspecto, que los ingenieros de Ford habían ya detectado desde los comien-

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Con SCS	Sin SCS
A 60 km/h.	16,8	12,3
A 100 km/h.	40,5	37,6
A 120 km/h.	63,5	55,3

SONORIDAD

Al ralenti	56,4
A 60 km/h.	65,4
A 90 km/h.	69,1
A 120 km/h.	73,1
A 140 km/h.	77,3
A tope	81,2

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

EQUIPAMIENTO

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

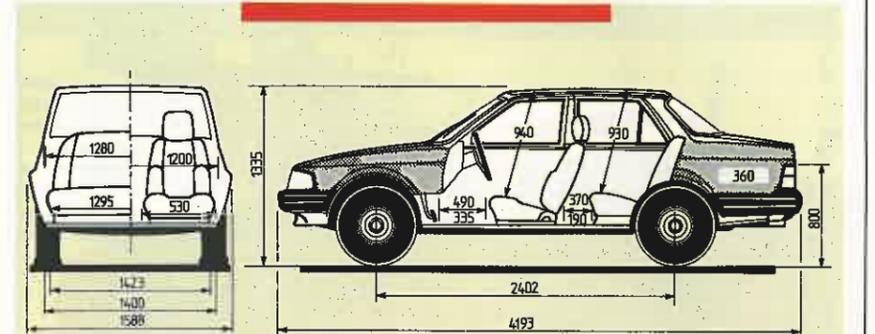
OPCIONES: FORD ORION 1.6 i Gha: Doble de parabrisas, 21.400 ptas.; techo solar, 53.300 ptas.; cinturones de inercia traseros, 20.700 ptas.; llantas de aleación, 50.700; espejo derecho control remoto, 4.100 ptas.; espejos remotos termoelectrónicos, 18.300 ptas.; sistema antibloqueante de frenos, 80.500 ptas.; luz antiniebla trasera, 2.400 ptas.; ordenador de consumo, 39.600 ptas.; pintura metalizada, 18.900 ptas. (Precios, con IVA incluido.)

A FONDO

zos (uno siempre acaba preguntándose las razones por las cuales estas mejoras no se introducen desde el primer momento en que se detectan). Ahora el Orion es más rígido en su comportamiento, balancea menos y el morro sigue la trayectoria con más decisión. Unos neumáticos 186/60 en llanta 14 enmascaran casi cualquier defecto de las suspensiones, como ocurría en la unidad de pruebas, pero el resultado de su montaje en el Orion de inyección es sencillamente bueno. El coche se comporta con docilidad y no da sustos. Es delicado de conducir en mojado (sobre todo cuando caen las primeras gotas). Por lo demás, es fácil de conducir y cómodo; las situaciones más o menos apuradas se superan sin grandes difi-

cultades. El coche tiende en principio a irse de morro; manteniendo la trayectoria forzada, comienza entonces a mover la zaga, cuyo momento de inercia (por su peso muy descolgado) es grande. No hay que dejar que comience a derrapar de atrás, porque entonces, salvo los muy virtuosos, es más difícil de controlar; conviene levantar ligeramente el pie y terminar de negociar el viraje. Pero todo ello son situaciones límite que no van a plantearse la inmensa mayoría de los conductores.

En cuanto a velocidad punta, los 177 km/h. cronometrados son una cifra honesta, sin más. Queda el consuelo de que, en condiciones favorables (ligera cuesta, viento a favor), se superan con facilidad, ya que a la velocidad máxi-



UN INVENTO HISTORICO... ECOJET

+ POTENCIA — CONSUMO

Made in Italia

Reduce el consumo... aumenta la capacidad del motor



Importador exclusivo
LUMERCAMP, S. A.
Tel. (93) 890 15 97
Ignacio Iglesias, 8. Vilagrana del Penedés (Barcelona)

ABRIENDO PASO AL SONIDO

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



La rejilla delantera de nuevo diseño, muy en el estilo de los Sierra y los Scorpio, más moderna que las antiguas



Cuatro puertas laterales y un maletero generosísimo le confieren una vocación eminentemente familiar.

ma el motor no llega a las 5.000 rpm y en estas condiciones podemos estirar sin problemas hasta 5.750 ó 6.000 rpm. Los valores de aceleración y recuperación se ven en principio penalizados por las relaciones de cambio, pero no son malos gracias a un motor agradablemente elástico, que empuja desde 1.500 rpm, y poco perezoso para subir

de vueltas. Entre 3.000 y 4.500 rpm es cuando más a gusto rueda, con un nivel de rumorosidad francamente bajo.

CARROCERIA



Desde un planteamiento estético, el Orion no es lo más brillante que ha di-

señado el equipo que dirige Uwe Bahsen. Con un voladizo posterior muy grande, en este Ford se ha sacrificado la línea para lograr una gran capacidad interior y un buen confort. Hay detalles muy significativos que merece la pena resaltar. Así, los respaldos posteriores tienen una inclinación muy superior a la normal, por lo que resultan muy relajantes para los pasajeros, si bien la visibilidad de los ocupantes de estos asientos se ve algo mermada.

Como es tradicional en Ford, los interiores han sido cuidadosamente realizados. Respecto a los veteranos Orion, se han modificado bastantes detalles, como las palancas del volante y la mayoría de los mandos, ahora más modernos e igualmente eficaces. Las tapicerías, acogedoras, son algo calientes en verano, aunque transpiran muy bien. Al margen del diseño, la calidad es impecable, incluso en los pequeños materiales, como gomas o burletes, tan criticados en otras marcas.

En cuanto a la habitabilidad, nada que reprochar. Es quizá algo más estrecho entre hombros de lo que sus dimensiones exteriores dan a entender, pero ya se sabe que no hay coche, por ancho que sea, y exceptuando algunos modelos americanos, en los que tres personas vayan cómodos, y dos van con holgura en casi cualquier cosa mayor que un Panda.

Hay suficiente espacio para las piernas de los pasajeros traseros, incluso para el conductor que le guste separarse del volante. La visibilidad es buena hacia atrás, si bien la iluminación no es nada del otro mundo. Unos proyectores supletorios de larga distancia vendrían bien, aunque quedaría sin resolver la escasa iluminación en cruce.

FRENTE A SUS RIVALES

El excelente precio que Ford España ha fijado para la versión Ghia Inyección hace que sus rivales queden a priori descolgados por este aspecto. Sólo

A FONDO

encontramos dos verdaderamente afectados: el Fiat Regata 100 y el Alfa 33, si bien este último tiene una estructura de carrocería más próxima a un fast-back que a una berlina. Otros coches, como el Rover 216 Vitesse, el VW Jetta, el Lancia Prisma; etcétera, podrían aproximarse, pero hay cuando menos cerca de medio millón de pesetas de diferencia de precio.

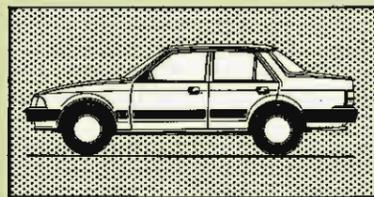
El Fiat es algo menos potente y sobre todo va a cambiar muy importantemente en los próximos meses, cuando llegue a España la versión inyección monopunto y carrocería modernizada. Ofrece unos consumos muy aceptables y un maletero cavernícola.

En cuanto al Alfa, una diferencia de coste de casi 300.000 pesetas le separa de la mayoría de los potenciales clientes. El Alfa ofrece una imagen deportiva que el Orion nunca ha perseguido, ni siquiera en esta brillantemente realizada versión inyección.

José M. Cernuda

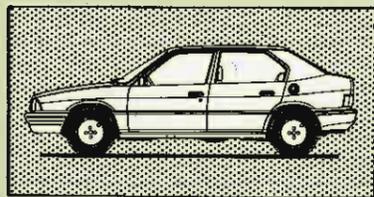
FORD ORION 1600 I GMA 1.497.975 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanters. Cilindrada: 1.597 c.c. Potencia: 105 CV a 6.000 rpm. Peso: 935 kg. Velocidad máxima: 177 km/h. Consumo medio ponderado: 8,2 l./100 km.



ALFA ROMEO 33 QV 1.783.375 ptas.

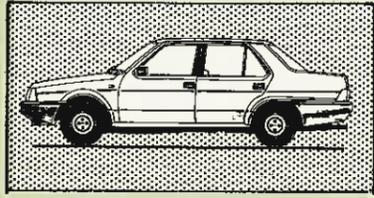
Motor: Delantero boxer longitudinal. Tracción: Delanters. Cilindrada: 1.490 c.c. Potencia: 105 CV a 6.000 rpm. Peso: 890 kg. Velocidad máxima: 178 km/h. Consumo medio ponderado: 10,4 l./100 km.



FIAT REGATA 100 S* 1.570.795 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanters. Cilindrada: 1.585 c.c. Potencia: 100 CV a 5.900 rpm. Peso: 970 kg. Velocidad máxima: 180 km/h. Consumo medio ponderado: 7,9 l./100 km.

(* Datos del fabricante.)



TECNORRENTABILIDAD

Valore los vehículos más rentables del mercado.

- Por variedad, la gama más completa. Vehículos para todo tipo de aplicaciones.
- Por su relación calidad/precio, la mejor que se puede conseguir.
- Por su Red de Asistencia, la más completa de España, creciendo rápidamente por Europa. Un servicio profesional, ayudándole desde siempre.
- Por sus recambios originales, en cualquier lugar, a su justo precio y con la garantía Pegaso.
- Por sus facilidades económicas, la financiación más rentable del mercado, gestionada por Financiera Pegaso.

Valore y sume estos puntos, obtendrá como respuesta la Tecnorentabilidad Pegaso.

Infórmese en su Concesionario.

Líderes en ruta.



Leo Burnett

ACEITE CS PEGASO, lubricante recomendado por Pegaso.



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



FRENTE A FRENTE

VOLKSWAGEN PASSAT 1.8 CL

CITROËN BX 16 TRS

FORD SIERRA LASER 1.8

VIVA LA CLASE MEDIA

LA prueba comparativa de esta semana reúne a tres coches familiares con precios que rondan el millón y setecientas mil pesetas, con carrocerías de cinco puertas equipadas con motores de 90 caballos de potencia. Los tres coches tienen una habitabilidad semejante, aunque su tamaño exterior difiera un poco. En ese terreno, Citroën, con una arquitectura mecánica más moderna que le ha permitido colocar transversalmente el motor, consigue un mejor resultado. Es

el más compacto. El Sierra y, sobre todo, el Passat, con sus motores longitudinales, tienen un diseño menos logrado en ese sentido.

La mecánica más moderna es también la del BX, para el que se desarrolló toda una nueva línea de motores —los XU— que después han equipado otros modelos de las marcas del grupo PSA. Con sólo 1.600 centímetros cúbicos consigue un rendimiento semejante al de sus dos rivales que llevan motores de 1.800 centímetros cúbicos. Es un

motor más brillante, que mantiene la confrontación con sus rivales, aunque tenga que inclinarse en materia de consumo ante el del Volkswagen, que es el más económico.

En lo que se refiere al confort, los tres están a un altísimo nivel en lo que a rendimiento de suspensiones se refiere. En cambio, en asientos, Ford está por delante, particularmente de Citroën, que ha optado por un diseño un tanto extraño.

En comportamiento, el nivel es también muy alto, pero Citroën, con su suspensión hidroneumática, consigue imponerse.

Es, por tanto, una prueba muy refinada en la que las diferencias son casi de matiz. Un matiz que es el que vamos a intentar destacar a lo largo de estas páginas.



VOLKSWAGEN PASSAT
1.8 CL
Precio en la calle:
1.719.120 ptas.

VIRTUDES

- Consumo reducido.
- Dirección suave.
- Calidad de acabado.

DEFECTOS

- Desarrollos largos.
- Equipamiento mínimo.
- Diseño de los asientos delanteros.

CITROËN BX 16 TRS
Precio en la calle:
1.648.068 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Equipamiento completo.
- Confort de marcha.

DEFECTOS

- Frenos poco progresivos.
- Escasa autonomía.
- Diseño de los asientos delanteros.

FORD SIERRA LASER 1.8
Precio en la calle:
1.696.643 ptas.

VIRTUDES

- Calidad de acabado.
- Confort de marcha.
- Postura del conductor.

DEFECTOS

- Suspensión demasiado blanda.
- Ventilación escasa.
- Desarrollos de cambio largos.

COMPARADOS
MOTOR 16

AL VOLANTE

Como decíamos más adelante, el BX es quien dispone del motor más brillante. Con doscientos centímetros menos, da incluso dos caballos más que los motores de

1.800 centímetros cúbicos de sus rivales. La diferencia de cilindrada se nota con una menor potencia a bajas revoluciones, pero lo compensa con unas relaciones de cambio más cortas, llegando a ser el que mejor se recupe-

ra. En cambio, esas mismas relaciones cortas le penalizan en consumo, apartado en el que se ve superado por el Passat.

El Volkswagen tiene un magnífico motor, con mucha potencia a bajo régimen y con unos consumos bajísimos. Lástima que en las unidades montadas por Seat no se hayan acoplado cajas de

cambio de relaciones más cortas, más adecuadas a nuestro país, montañoso y sin autopistas. Lo cierto es que el motor consigue asimilarlas bastante bien, pero a costa de perder mucho en prestaciones, particularmente cuando se trata de recuperarse de velocidades bajas.

La mecánica del Ford se coloca a medio camino entre la del Citroën y la del Volkswagen. Es menos potente a altas revoluciones que la del coche francés y que la del coche alemán en baja. Sin embargo, consigue tener mejores reprises que este último, al no tener unos desarrollos de caja de cambio tan largos. Es el motor que más consume, particularmente en ciudad, en donde se nota la efectividad del funcionamiento del carburador de registro, que limita la alimentación por debajo de un determinado número de revoluciones, que lleva el Passat.

En lo que se refiere a las cajas de cambio, su manejo es muy bueno en los tres coches. Si hay que establecer un orden, pondríamos en primer lugar la del Citroën,

suave, precisa y de recorridos más cortos que la del Ford. La del Volkswagen tiene también el inconveniente de los recorridos largos entre marcha y marcha, y, además, un tacto ligeramente esponjoso, que en ocasiones hace que permanezca la duda de si se ha engranado una marcha o no.

En comportamiento, nuevamente hay que dar un sobresaliente a los tres, porque de verdad se lo merecen. De todas formas es más alto en el caso del BX, ayudado por su suspensión hidroneumática. El Sierra se coloca a continuación, aunque le perjudica una suspensión excesivamente blanda que le hace balancear en exceso. En cuanto al Passat, lo peor es su marcada tendencia a tirar de morro a la entrada de las curvas, muy superior a la que pueda tener el otro tracción delantera del grupo —el BX—, que hace pesada la conducción el coche en curvas. A paliar este comportamiento no contribuye en nada la muy desmultiplicada dirección, que, además, por las caídas y reglajes del tren delantero —pensados para que mantenga una buena estabilidad direccional en autopista a alta velocidad— no retorna. La dirección del Sierra es tan desmultiplicada como la del Passat, pero en este coche se nota menos corta. Como tiene una cierta tendencia a deslizar del eje trasero, ayuda al conductor a terminar el trazado de la curva, sin que éste tenga necesidad de manotear tanto el volante. En cambio, esta dirección del Ford transmite a las manos del conductor todas las irregularidades de la ruta. La dirección del Citroën es también bastante desmultiplicada, pero menos que la de sus competidores. De todas formas, resulta recomendable solicitar la dirección asistida, si se puede pagar las casi setenta mil pesetas que cuesta.

En el capítulo de frenos, el mejor compromiso lo ofrece el Passat, con unos frenos potentes y progresivos. Los del Citroën son igual de potentes, pero carecen de progresividad. Hace falta un cierto periodo de



El Passat tiene una clara tendencia a irse de morro en las curvas. El confort de suspensión es bueno, aunque ésta sea dura.



El BX cuenta con una excelente suspensión hidroneumática. Le favorece tanto en el comportamiento como en la comodidad.



Al Ford Sierra le perjudica un poco una suspensión demasiado blanda. El coche balancea más de la cuenta en curvas y mal piso.

adaptación para conseguir dosificar el esfuerzo de los frenos correctamente. Y aun así, siempre se está expuesto a que un pisotón intempestivo sobre un piso deslizante pueda suponer un bloqueo de los frenos. El Sierra es el coche que más distan-

cia invierte en frenar, pero hay que valorar sus frenos ventilados, que le permiten mantener la eficacia casi constante, aunque se abuse del freno más de la cuenta. En insonorización, los tres coches están muy bien, aunque haya que reconocerle una cierta ventaja al BX.

ca de suspensión excesivamente blanda, lo que supone ciertos bamboleos incómodos, mientras que el Passat es relativamente duro. En insonorización, los tres coches están muy bien, aunque haya que reconocerle una cierta ventaja al BX.

CONSUMO

	BX	Sierra	Passat
	Litros/100 km.		
CIUDAD			
A 26,6 km/h. de promedio	10,8	13,1	10,4
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruceo	6,7	6,4	6,0
En conducción rápida	12,2	13,0	11,2
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruceo	7,6	8,3	6,6
A 140 km/h. de cruceo	9,2	9,5	8,7
CONSUMO M. PONDER.			
Litros/100 km.	9,3	10,6	8,7
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	430	520	640

PRESTACIONES

	BX	Sierra	Passat
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	170,8	173,9	170,6
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada	18,4	18,7	18,0
1.000 m. salida parada	34,6	34,5	33,1
De 0 a 100 km/h.	11,9	11,8	11,2
RECUPERACION (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	19,2	20,2	20,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	22,3	22,8	23,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	35,9	37,3	38,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	42,1	43,9	44,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	12,9	14,2	13,3
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	17,6	19,4	19,8

FICHA TECNICA

	CITROËN BX 16 TRS	FORD SIERRA LASER 1.8	VW PASSAT 1.8 CL
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.580 cc.	1.796 cc.	1.781 cc.
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación	Carb. doble cuerpo	Carb. Venturi vari.	Carb. electrónico
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1	10 a 1
Tipo de carburante	Super	Super	Super
Capacidad del depósito	44 litros	60 litros	60 litros
Potencia máxima	92 CV/6.000 rpm.	90 CV/5.400 rpm	90 CV/5.200 rpm.
Par máximo	13,4 mkg/3.500 rpm.	14,3 mkg/3.500 rpm.	14,8 mkg a 3.300 rpm.
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Trasera	Delantera
Caja de cambio	5 marchas	5 marchas	5 marchas
Veloc. 1.000 rpm. en 1.ª	7,8 km/h.	8,2 km/h.	7,7 km/h.
Veloc. 1.000 rpm. en 2.ª	13,7 km/h.	15,3 km/h.	15 km/h.
Veloc. 1.000 rpm. en 3.ª	20,1 km/h.	22 km/h.	23,6 km/h.
Veloc. 1.000 rpm. en 4.ª	26,5 km/h.	30,2 km/h.	32,2 km/h.
Veloc. 1.000 rpm. en 5.ª	34 km/h.	36,8 km/h.	39,2 km/h.
DIRECCION Y FRENO			
Tipo	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,7	4,2	4,2
Diámetro de giro	10,2 metros	10,6 metros	10,7 metros
Frenos delanteros/tras. ..	Disco	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES Y RUEDAS			
Tipo	Independiente	Independiente	Ind. del./Eje tors. det.
Llanta	De chapa, 120 TR 365	De chapa, 5,5J x 13	De chapa, 5,5 J x 13
Neumáticos	170/65 R 365	185/70 x 13	185/70 x 13
Peso en orden de marcha	950 kg.	1.040 kg.	985 kg.

SONORIDAD

	BX	Sierra	Passat
Al ralentí	50,7	58,2	53,4
A 60 km/h.	67,8	65,8	64,5
A 90 km/h.	69,7	69,6	67,6
A 120 km/h.	72,0	74,5	72,4
A 140 km/h.	74,4	76,2	75,2
A tope	79,8	81,2	80,4

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

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	BX	Sierra	Passat
A 60 km/h.	12,6	12,9	12,6
A 100 km/h.	34,2	37,8	34,0
A 120 km/h.	54,7	59,9	56,3

SE NOTA LA BUENA CORREA. ES DE FIRESTONE.

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



CORREAS DE VENTILADOR

FH Fabricadas por
Firestone
HISPANIA S.A.



FRENTE A FRENTE

INTERIORES

Como decíamos al principio, los treinta centímetros que el Citroën concede al Volkswagen y los veinticin-

co que le lleva el Ford no se repercuten en los interiores de estos coches, que más o menos ofrecen una misma habitabilidad. En anchura útil, el Passat y el BX son iguales y ligeramente más

EQUIPAMIENTO

	BX	Sierra	Passat
Cuentarrevoluciones	SI	NO	SI
Costa/kilómetros parcial	SI	SI	SI
Termómetro agua	NO	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI
Testigo freno de mano	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	NO
Parabrisas laminado	SI	SI	SI
Faros antiniebla	OP.	NO	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	NO
Aire acondicionado	OP.	OP.	NO
Volante regulable	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	SI	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI
Elevallas eléc. (del./tras.)	SI/SI	OP.	NO/NO
Cerraduras centralizadas	SI	OP.	NO
Luz lectura mapas	SI	SI	NO
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI
Llantas aleación	OP.	NO	NO
Preequipado de radio	SI	SI	SI
Limpia-lavavetna trasero	SI	OP.	SI
Asiento posterior divisible	NO	SI	NO

OPCIONES SIERRA LASER 1.8: Transmisión automática, 86.184; aire acondicionado, 191.919; limpia-lavavetna trasero, 25.802; techo solar apertura manual, 71.421; cintos traseros de inercia, 25.137; retrovisor derecho control remoto, 11.571; cerradura centralizada, 34.048; dirección asistida, 85.652; suspensión reforzada, 8.911; pintura metalizada, 37.373; faros de largo alcance, 21.679; y elevallas eléctricos delanteros, 52.535.

OPCIONES VOLKSWAGEN PASSAT 1.8: Pintura metalizada, 29.925.

OPCIONES BX 16 TRS: Lunas tintadas con cortiallas, 15.295; llantas de aluminio, 50.663; pintura metalizada, 32.452; aire acondicionado, 127.281; y dirección asistida, 67.963.

Precios con IVA incluido.



Cuadro de instrumentos del Passat. Es el habitual de la gama Volkswagen.

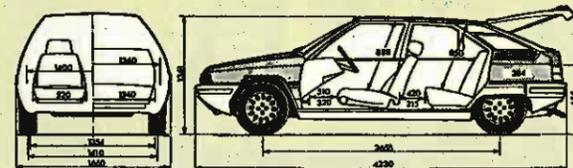


El cuentarrevoluciones del BX apenas se lee. Falta también un termómetro de agua.

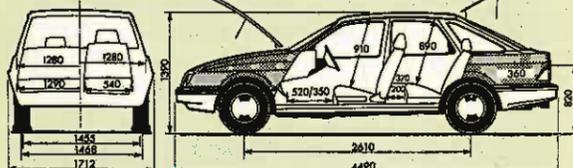


Muy simple el cuadro del Ford Sierra. Lleva termómetro, pero no cuentarrevoluciones.

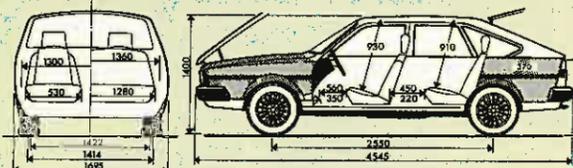
CITROËN BX



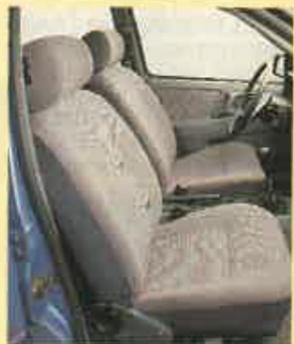
FORD SIERRA



VOLKSWAGEN PASSAT



anchos que el Ford, cuyos guarnecidos de puertas son muy aparatosos y roban algún espacio. Porque curiosamente, es el Ford el más ancho de los tres y el que ofrece una mayor anchura de asiento, aunque ésta no



En asientos gana el Ford, por delante del Passat y el BX. Los del Citroën pecan de ser excesivamente cóncavos.



Los asientos traseros del VW y el BX son bajos. En los del Sierra se tiene una mejor postura.



En maleteros, el del BX es más capaz cuando el asiento posterior está en posición normal y se mantiene la bandeja.



Con asientos traseros abatidos, el de mayor volumen de carga es el Passat. El BX tiene el mayor ángulo de apertura de puertas.



sea totalmente utilizable.

En longitud de habitáculo es el Passat el más amplio y el que ofrece en todas condiciones el mayor espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero. En segundo lugar hay que situar al BX, que supera al Sierra por muy poco. Además, en el Sierra existe el inconveniente del túnel de la transmisión impuesto por su condición de tracción trasera, que siempre limita un tanto las posibilidades de ocupación del asiento posterior.

En la calidad de los asientos se lleva la palma Ford. Son los más confortables y mejor formados. Tanto los delanteros como los traseros. En segundo lugar hay que poner los del Passat, aunque a los delanteros les haría falta un poco de forma en la parte alta del respaldo, excesivamente echada hacia atrás. Todo lo contrario que le ocurre a los del Citroën, excesivamente cóncavos y blandos de guarnecido, lo que hace que resulten cansados en viajes largos. Al asiento trasero hay que criticarle la excesiva preformación, que hace más incómoda de lo normal la ubicación de un tercer ocupante. Como al Passat, tam-

bién hay que criticarle el que el asiento trasero resulta un poco bajo. En el Ford, que tiene un asiento de más altura, la postura es mejor. Como también es mejor la postura al volante, pese a las posibilidades de regulación que ofrece el asiento del Citroën.

El maletero es semejante en los tres coches. Con bandeja y asiento posterior en posición normal, el del BX es más grande, pero si se abate el asiento posterior entonces el mayor volumen lo ofrece el Passat. De los tres coches, el Sierra es el único que ofrece la posibilidad de abatir por partes este asiento posterior.

En la presentación, Ford se impone una vez más. Aunque el Laser es un nivel de acabado barato, la presentación es impecable y el equipo suficiente. En cualquier caso, superior al del Passat, que llega excesivamente desnudo, hasta el punto de carecer de piloto trasero de niebla, que es un elemento de seguridad.

El Citroën, en cambio, tiene un alto nivel de acabado, que incluye elevalunas eléctricos, cerraduras centralizadas, etcétera. La presentación es un poco sorprendente, en la tónica de la marca. El agrupamiento de los mandos a ambos lados del cuadro de instrumentos no es mala idea, pero se requiere un cierto periodo de aprendizaje para poder utilizarlos correctamente y con rapidez. En cuanto al cuadro, que carece de termómetro de agua, tiene en cambio marcador de nivel de aceite y un cuentarrevoluciones luminoso escasamente visible y, por tanto, poco útil.

Para terminar, en el capítulo de acabado, Ford y Volkswagen están a un nivel superior que Citroën. En el BX se siguen descubriendo fallos de terminación en piezas que no encajan bien, interruptores mal montados, guarnecidos mal pegados o atornillados, etcétera, que resulta muy difícil descubrir en sus otros dos rivales. No son fallos importantes que afecten a la fiabilidad mecánica, pero que disgustan al usuario que acaba de gastarse casi un millón y cuarto.

ESTO ES VIDA

Vida larga y «saludable» para su coche. Solamente SHELL podía desarrollar el lubricante a la altura de los grandes avances tecnológicos de la industria automovilística actual y de las necesidades de los conductores de hoy en día. HELIX.

HELIX cuida del motor y le da vida, aun en las condiciones de uso más duras. Durante años y kilómetros... De un aceite así no debe perderse ni una gota. El moderno diseño de su envase, con dispositivos especiales de cierre y vertido, impide que esto ocurra. Una ventaja más de HELIX.

HELIX, más vida para su coche.

NUEVO LUBRICANTE

HELIX
EL ACEITE VIVO

Lubricantes Shell



Las líneas modernas del Sierra y del BX contrastan con la del Passat. El coche alemán acaba de ser objeto de su «restyling».

CONCLUSION

A la vista del cuadro de balance final, el Citroën BX aparece como el vencedor de esta confrontación, aunque sea por un escaso margen. Probablemente es el producto con mayor nivel tecnológico de los tres que presentamos, que tiene una habitabilidad semejante a la de los otros dos, un equipamiento alto y un precio bastante razonable. En su contra sólo hay que poner esa falta de remate final que no se

consigue acabar de dar en la factoría de Vigo y que, en cambio, sí ofrecen sus rivales.

Entre ellos, Ford se sitúa en una posición media. Casi constantemente es el segundo en todo. Es el más rápido y el que dispone de los asientos más confortables. En su contra hay que poner el que el consumo es más alto y que la ventilación es escasa. Algo que Citroën, en el BX, ha sabido resolver bien, pese a tratarse también de un coche de línea muy aerodinámica.

En cuanto al Passat, es el coche amplio, fiable, honesto, pero sin más. Casi como si se pretendiera hacer aburrida su conducción, se ha penalizado su buen motor con unos desarrollos al límite de lo que es capaz de soportar. El resto es una presentación pobre y un equipamiento mínimo. Aunque es cierto que esas virtudes de fiabilidad y economía darán satisfacción a muchos usuarios, tampoco hay la necesidad de ir de tristes por la vida, que es un poco lo que le ocurre a este modelo de Volkswagen.

Sergio Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

BALANCE FINAL



	BX	Sierra	Passat
Velocidad máxima	2.0***	1.0***	2.0***
Aceleraciones	2.0****	2.0****	1.0****
Recuperaciones	1.0****	2.0***	3.0***
Consumo	2.0**	3.0**	1.0****
Transmisión	1.0****	2.0***	3.0***
Caja de cambio	1.0****	2.0****	2.0****
Frenos	2.0****	2.0****	1.0****
Dirección	1.0****	2.0***	2.0***
Comportamiento	1.0****	2.0****	2.0****
Aptitudes urbanas	1.0****	2.0****	2.0****
Autonomía	3.0**	2.0***	1.0****
Habitabilidad	2.0****	2.0****	1.0****
Maletero	1.0****	2.0****	1.0****
Confort	1.0****	2.0****	3.0****
Posición conductor	2.0**	1.0****	3.0**
Sonoridad	1.0****	2.0****	2.0****
Equipamiento	1.0****	2.0***	3.0**
Valor-precio	1.0**	1.0**	1.0**

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

Mientras otros Diesel vibran, los Volvo le hacen vibrar.



VOLVO
Seguro a todo riesgo.

Modelos de la gama Volvo Diesel:
340 Diesel, Sedán o Compacto,
4 cilindros y 56 HP. 240 GL, Sedán o
Ranchera, 6 cilindros y 82 HP. 740 GL,
Sedán, 6 cilindros y 82 HP. 740 GLE
Turbo Diesel, Sedán o Estate,
6 cilindros y 109 HP. 760 GLE Turbo
Diesel, Sedán, 6 cilindros y 109 HP.

Elija cualquier modelo de la Gama Diesel que Volvo le ofrece. Siéntese al volante y arranque. Nada le indica que está ante un motor Diesel. No hay ruidos. No hay vibraciones. Sólo potencia y elasticidad.

Nada le indica que es un motor Diesel. Nada que no sea una economía y una fiabilidad fuera de serie.

A LA VENTA EN SU QUIOSCO
A PARTIR DEL 19 DE JUNIO

CATALOGO

Núm. 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.**



VUELTA A AMERICA

«YUPPIES» CONTRA EL TIEMPO

RECORRER más de trece mil kilómetros en ocho días con una única parada, una parada intermedia de poco menos de ocho horas, no es ni un juego ni un paseo, es un verdadero esfuerzo que tiene para los jóvenes profesionales americanos, para los «yuppies», la misma fuerza de un París-Dakar. Este es el desafío que lanza la segunda Vuelta a América, One Lap of America, la última carrera inventada por el periodista Brock Yates, un fanático del automóvil, que tiene a sus espaldas la competición más demencial hecha nunca en Estados Unidos, la Cannonball. Más de cinco mil kilómetros cubiertos en poco menos de dos días, en durísima competencia con policías de carretera, con radares camuflados, calabozos de pueblo, multas en dólares y con la ayuda de los camioneros, enemigos radicales de la limitación que arruina sus negocios, y de los transmisores de radio que emiten en onda CB.

El nombre elegido para la carrera y para el trofeo final, Cannonball Baker, ya supuso el toque definitivo de ilegalidad. Cannonball Baker fue un piloto



El japonés Rocky Aoki en su Cadillac preparado con nevera, horno de microondas y una moto para pequeños desplazamientos, era el concursante más curioso



El Toyota Celica GTS de Chevalier ganó la carrera



Este Ford Lincoln Capri era el más veterano, era un modelo de 1954

Venga al sabor de Marlboro



No. 1 en USA y No. 1 en el mundo.

rapidísimo de los años treinta, que se consagró no por su habilidad en las pistas, sino por sus facultades como transportista de whisky durante el periodo de la «ley seca». Todo un indicio de lo que se pretendía.

Pilotos profesionales de la talla de Dan Gurney o del «abuelo» A. J. Foyt, un monumento viviente de las carreras USA, fueron los encargados de dar brillo a la Cannonball, aunque sólo Gurney fue capaz de ganar la primera edición.

Los Cadillac de los «yuppies» hicieron juego igual con los Ferrari, los Porsche aguantaron los embites de los Mercedes y los Rolls Royce de los magnates de Wall Street, pero al final se impuso la picaresca, mucho más importante que la potencia de los motores o la habilidad de conducción.

Foyt se agenció una ambulancia Dodge para despistar a los policías; un motor de carreras con más de quinientos caballos de potencia se encargó de hacer la diferencia. Otros competidores consiguieron engañar a los vigilantes de varios Estados con un cargamento de ojos de cerdo, que presentaron siempre como una colección de ojos humanos preparados para el trasplante, que debían llegar con la máxima urgencia a Los Angeles.

La segunda edición de One Lap of America, celebrada hace menos de un mes, no tiene ya el sabor de lo prohibido, ahora se trata de cubrir miles de kilómetros a un ritmo sostenido, de pasar por los controles secretos en el instante exacto dispuesto por la organización. Se ha revalorizado así el espíritu viajero americano.

Dejar el trabajo quince días, buscar un buen coche y pagar más de ciento cincuenta mil pesetas en concepto de inscripción son las exigencias primarias de esta nueva Cannonball. Después hay que derrochar paciencia al volante, sufrir las estrecheces de un vehículo cargado hasta los topes y compartido con dos conductores más, para terminar tragándose todos esos kilómetros, tanto en desiertos como en zonas nevadas, siempre con la precisión de un reloj.

Este año la victoria ha ido a parar a un Toyota Celica, el de Karl Chevalier, que quedó por delante del Audi 200 Quattro, de John Buffum, el campeón americano de rallyes.

Angel Marco
Fotos:
Giancarlo
Perini



El cómodo Chevrolet Blazer, toda una solución de espacio interior.



La chica pilotaba una Yamaha 1.100 enorme, que se retiró por culpa del frío. El gordito terminó sexto, al volante de un Yugo, el coche más barato de USA.



Un taxi de Nueva York, un Checker Marathon, terminó en novena plaza.



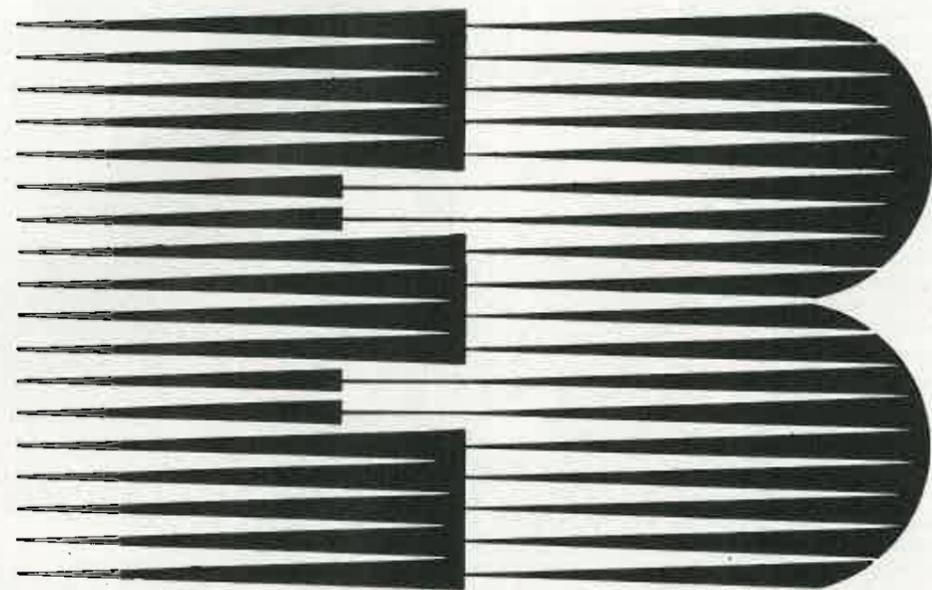
El más incómodo: un Triumph TR 250



El parálítico Hamilton en su Ford

EXPOBAJA

SALON INTERNACIONAL
DE VEHICULOS DE COMPETICION
Y ACTIVIDADES CONEXAS
ZARAGOZA, 23-27 JULIO-1986



SECTORES EXPUESTOS

AIRE

- AEROMODELISMO
- VUELO CON Y SIN MOTOR
- AEROSTACION
- ALAS DELTA
- VELEROS
- PARACAIDAS, etc.

NAUTICA

- EMBARCACIONES MOTOR
- EMBARCACIONES NEUMATICAS
- SKY NAUTICO
- VELEROS, etc.

TIERRA

- AUTOMOVILES
- CAMIONES
- MOTOCICLETAS
- TODO TERRENO
- TRINEOS
- BOOSLEYS, SKYS, PATINES, etc.

Publicaciones especializadas, Asociaciones, vestuario, neumáticos, cascos, calzado, lubricantes, aditivos, amarres, repuestos, componentes, etc.

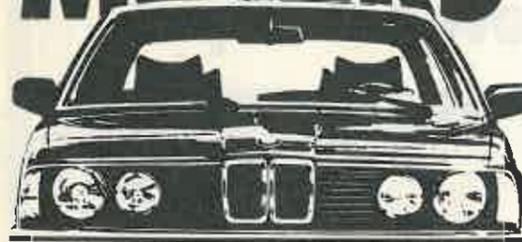
Una exposición donde se darán cita las más importantes firmas de vehículos de competición, exponiendo todas sus novedades.

Palacio Ferial. Apartado de Correos 108-E-50080.
Zaragoza (España). Tfno. 976/35 81 50.



Comprar y vender

BAVIERA MOTORS



ES BMW
en todo

FREE TAX
Y también
con placa turística

BAVIERA MOTORS S.A.

Concesionario oficial BMW
EXPOSICION Y TALLERES
MADRID
Avda. Manoteras, núm. 2. Km. 5,300 Ctra. Burgos. Tel. 766 40 00. 28050
EXPOSICIONES
P.º de la Castellana, 242. Tel. 733 93 90. 28046 MADRID
Príncipe de Vergara, 276. Tels. 458 88 17-18. 28016 MADRID
TALLER CHAPA Y PINTURA
Ctra. de Barcelona, km. 18,400. Tel. 672 22 11. San Fernando de Henares (MADRID)

SEAT

Castellana Motor, S. A.

Audi

CASTELLANA, 278

Madrid 28046

TELS. 215 33 40 - 215 51 59

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

¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!

Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas

TAMBIEN ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte

VOLVO

Concesionario Oficial

MOTOR SUECO, S. A.

EXPOSICION Y VENTA:

CASTELLO, 23
Tels. 431 28 48-64
431 29 24-83
28001 MADRID

SERVICIO OFICIAL

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

Diavia

aire acondicionado
para automóviles



DIAVIA AIRE, S. A.

Emilio Vargas, 18. Madrid. 413.92.18. 413.93.40

Distribuidores en España:

Cataluña y Baleares: **EXPALSA**. Calle Loreto, 8.
Barcelona. 321 77 42.

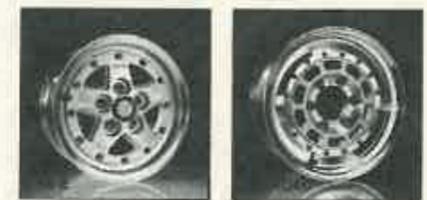
Levante y Murcia: **VALAIRE, S. L.**
Adzaneta, 1 bajo. Valencia. 333 08 76.

Asturias: **AUTOPARKE**
Ctra. Oviedo-Gijón, Km. 10. Pruvia (Oviedo)
Tel. (985) 262369

- Servicio garantizado en toda España.
- Equipos para todas las marcas y modelos.
- Montaje en el día.

GOTTA
(FRANCIA)

¡¡la nueva imagen!



RUEDAS DE ALEACION DESMONTABLES
• TURISMOS • TODO TERRENO • COMPETICION
RELACIONES LIGERAS EUROPEAS...

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

alto standing a precio de la CEE

PRECIOS	2.0	2.098.595
LLAVE EN MANO	2.0TD	2.373.595
	2.5.6V	2.708.595

CON DIRECCION
ASISTIDA

Alfa 75

SERVAUTO

CONCESIONARIO OFICIAL MADRID

Alberto Aguilera, 15 Tel 24193 42
Castellana, 70 Tel 2614372

Avda. de America, 18 Tel 2553394
Galileo, 23 Tel 4458800



Alfa Romeo

Motor 16 / 59



radio
automovil

HIFI - CAR - STEREO

DISTRIBUIDOR

SERVICIO OFICIAL
ESPECIALISTA AUTO-HIFI



FUJITSU TEN



SPARKOMATIC



SONY



SERVICIO OFICIAL CAR-HIFI

KENWOOD

- Instalaciones especiales, ocultamiento antirrobo con muy poco costo adicional.
- Reparaciones e instalaciones garantizadas y efectuadas por los mejores especialistas.
- Extrahible para todos los modelos de automóviles (Mercedes, BMW, Porsche).
- Financiamos hasta 36 meses.

C/ Conde de Aranda, 14. Tels. 431 83 15 y 276 93 30 (semiesquina a Claudio Coello, 10). 28001 Madrid

Haga llegar su voz a todos los puntos de su empresa

MARVILSA
RADIOCOMUNICACIONES

EMISORAS-BUSCAPERSONAS

Laboratorios propios.
Instalaciones en toda España.



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



SEAT Vallehermoso Motor

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

ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS.
CONSULTENOS

LA GAMA MAS AMPLIA DEL MERCADO

¡¡LE ESPERAMOS!! SEAT Audi VW

Cuéntenos su caso

AGRADECIMIENTO

A lectura del editorial del núm. 133, del 10 de mayo de 1986, de su revista MOTOR16, me ha conforado de tantas y tantas incomprensiones y críticas a que estamos sometidos los dirigentes deportivos que por ello quiero expresarle mi reconocimiento y gratitud a título personal, pero también, y en nombre del motociclismo español, quiero dejar constancia escrita de la satisfacción que nos ha producido el que un medio de información del prestigio de MOTOR16, en su editorial, exponga con plena objetividad y elegante gallardía las glorias y las penas del motociclismo deportivo español.

Antonio López López
Presidente de la
Federación Motociclista
Española.

puro instinto de conservación.

Andrés Leite
Madrid

Respuesta.—Lamentamos discrepar absolutamente de sus opiniones. En principio, porque los límites no existen en todos los países; en segundo lugar, porque nadie juega con la vida de los demás por ir más deprisa o más despacio. Mire usted: si hubiera que actuar contra todo lo que tiene riesgo, no nos quedaría tiempo para llevar a los tribunales a los vendedores de tabaco, alcoholes y productos químicos. A los que tienen perros o gatos. A los que llevan un mechero de gas en el bolsillo, a los que practican judo o a los Ayuntamientos, por poner columpios en los parques.

Mire usted: de los 5.000 muertos por accidentes de tráfico, un tercio son peatones, arrollados las más de las veces a velocidades inferiores a 50 km/h; ciclistas y conductores de ciclomotores suman casi otro tercio y accidentes, auténticamente a velocidad superior a la autorizada son una ínfima parte que ni siquiera está estadísticamente recogida. Nadie, por más que lo ha intentado, ha podido demostrar un efecto de causa-efecto entre velocidad y accidente. Afortunadamente, esta dicotomía se ha olvidado ya y los profesionales del tráfico trabajan en otras direcciones. Si le interesan estos temas, procure ponerse al día y no se quede anquilosado.

VELOCIDAD, NO

Van proliferando los anuncios de distintas marcas de automóviles que exaltan su capacidad de circular a velocidades vecinas a los doscientos kilómetros por hora. Como eso no sólo es ilegal, sino que también pone en grave peligro a los demás usuarios de las vías públicas, quisiera saber a qué esperan las autoridades para actuar de oficio. Es vergonzoso que se juegue así por dinero con la vida de los demás, que debemos reaccionar de modo eficaz por

Agenda

Del 17 al 23 de junio

AUTOMOVILISMO

● La penúltima prueba del Campeonato de España de Autocross tendrá lugar en Talavera de la Reina (Toledo) el domingo 22 de junio. La organización corre a cargo de la Escuela Talavera.

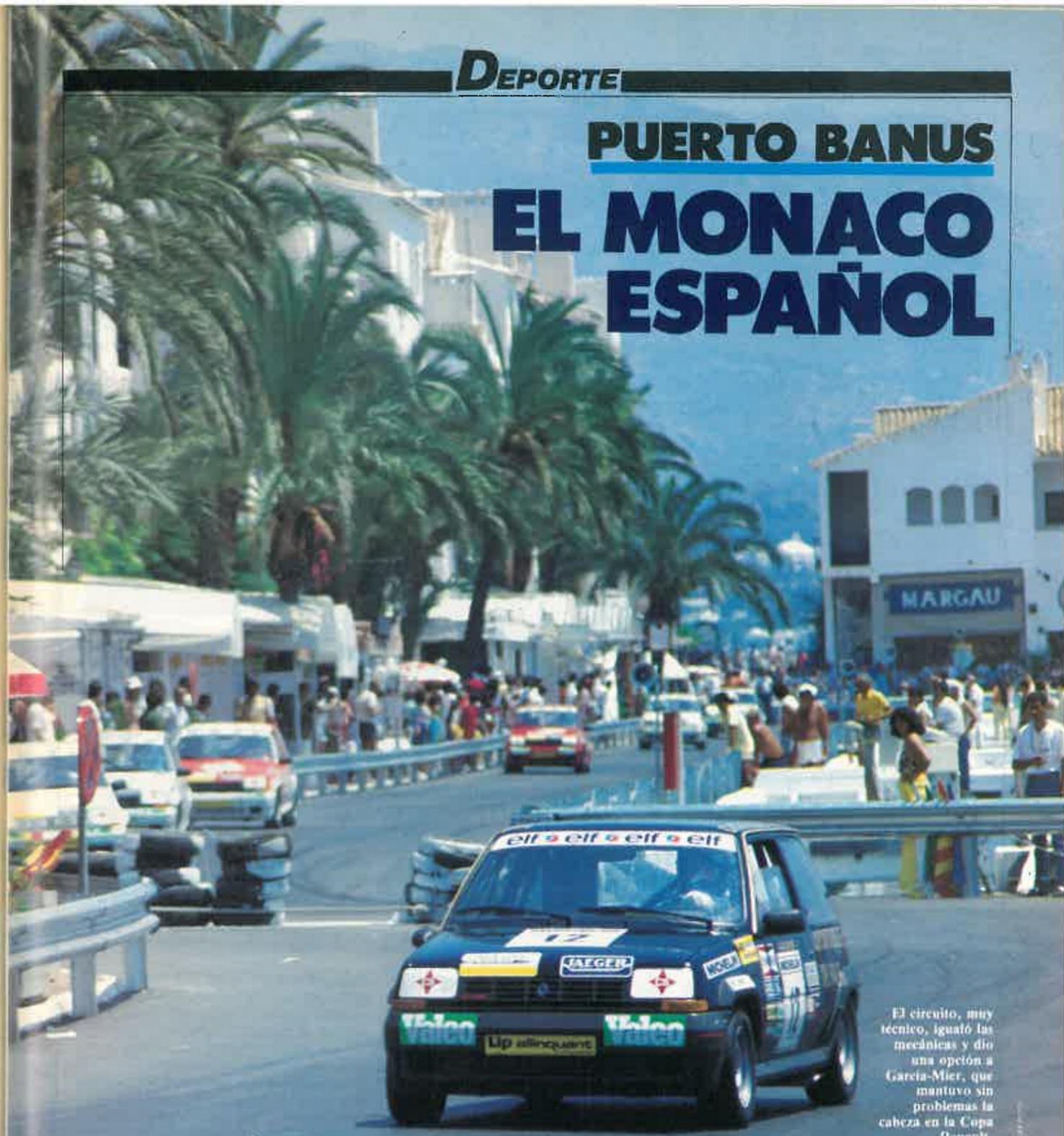
CLASICOS

● La Asociación Aragonesa de Clásicos Deportivos tiene previsto un episodio en San Juan de la Peña el próximo día 22 de junio.

VIDEO

● Video Motor ha puesto a la venta, al precio de 5.990 pesetas, un video de diez minutos con imágenes y comentarios de los Grandes Premios del Mundial de Motociclismo del pasado año. Se puede pedir al apartado de correos 61091, 28080 Madrid.

PUERTO BANUS EL MONACO ESPAÑOL



El circuito, muy técnico, igualó las mecánicas y dio una opción a García-Mier, que mantuvo sin problemas la cabeza en la Copa Renault.

Lo que parecía casi imposible se ha hecho realidad y las estrechas calles de Puerto Banus se convirtieron durante dos días en un improvisado circuito considerado peligroso para algunos, pero calificado como muy técnico y bonito por la mayoría de los pilotos una vez terminadas las pruebas. A punto estuvo de no haber carreras, ya que el sábado por la mañana, antes de comenzar los entrenamientos, los participantes trataron de ponerse de acuerdo

para negarse a correr por la falta de medidas de seguridad, el peligro del público y la estrechez del trazado que dificultaba mucho los adelantamientos. Sin embargo, ninguna de las iniciativas cuajó, y todas las carreras previstas se celebraron sin que ningún incidente de importancia se produjera.

Los primeros, como siempre, en abrir la pista fueron los pequeños de Renault, entre los que se impuso sin problemas Enrique Marqués, que Jun-

to con Domecq comenzaron en la tercera vuelta a distanciarse de sus rivales, rodando tan juntos ambos pilotos que el coche de Domecq, falto de refrigeración, se calentó mediada la carrera, lo que obligó al piloto andaluz a abandonar a tan sólo cuatro vueltas del final, con lo que de momento pierde el liderazgo en la clasificación general en favor de Marqués.

Dentro del apretado programa hacia su debut la Copa Polo, en la que ya en-

Agárrate a la seguridad del M 5 GT



El MABOR M 5 GT es un neumático concebido y diseñado para "agarrarse" con seguridad. En cualquier situación. Por arriesgada que parezca. Porque debes confiar tu seguridad y la de tu familia a cualquier neumático, confía en el M 5 GT.



Seguridad. Fuerza. Rapidez.



Distribuidor exclusivo para toda España

CONTINENTE S.A.

Condessa Casa Bércena, 7. Telex: 83088 AUGO - E. Apartado 201
Teléfono: (986) 41 45 22 - VIGO-4

Neumáticos que ruedan al frente de la tecnología

entrenamientos se destacó el joven Alvaro de Arezana, marcando el mejor tiempo. En el mismo segundo estaban otros cinco pilotos, con mucha experiencia y años de carreras a sus espaldas, que al final coparon las cinco primeras posiciones, ya que Arezana, acosado desde la salida por Jodar, se salió al final de recta en la séptima vuelta, dañando seriamente su coche. Jodar mantuvo cómodamente su primera plaza y la lucha de Jaime Reh, Juan Escavias y García Galiano por la segunda plaza evitó que la carrera se convirtiera en una monótona hilera de coches.

Muchos incidentes y alguna salida sin importancia se produjeron en la Copa Renault Turbo, donde trece pilotos estaban en dos segundos en los entrenamientos, siendo González-Mier el que marcó el mejor tiempo, logro muy importante en este circuito, donde las posiciones de salida eran fundamentales y en el que las diferencias mecánicas quedaban igualadas por la lentitud



Correcaminos al final fue el vencedor. Saliendo cuarto, se colocó segundo en la primera vuelta.



Carlos Jodar, primero de los Polo. Al piloto madrileño le sirvió su veteranía

del trazado. De los 32 pilotos inscritos sólo los 25 mejores tiempos pudieron estar en la parrilla de salida, y nada más darse el banderazo, en la llegada del pelotón a la primera curva, los toques de chapa fueron muy numerosos. La carrera fue toda una exhibición de García-Mier, que desde las primeras vueltas demostró su superioridad. Por detrás, en un apretado pelotón, González Julián, Maguregui y Palau se disputaban la segunda plaza, hasta que Palau se salió a final de recta y quedó descolgado del grupo. Por su parte, Antonio Castro, que mantiene el primer puesto en la clasificación general, se retiró en la octava vuelta, dado que su coche se calentaba y rodaba bastante descolgado de la cabeza.

También la producción estuvo movida, y fue una de las carreras más bonitas del programa, en la que el duelo de Javier Moreno, con VW Golf GTI, y Correcaminos, con Renault 11 Turbo,



Muchos nombres conocidos en la Copa Polo. Gracias a Jodar se celebró la carrera

Sigue la Honda del lider



WILLIAMS-HONDA vencedor en el G.P. de Brasil y G.P. de Bélgica.



HONDA
SCOOPY
Automático y con arranque eléctrico.

Puerto Banús ha sido la primera victoria de Marqués, que tiene en Domecq un duro rival.



por la primera plaza levantó aplauso del público. A cuatro vueltas del final el piloto de Amstrad adelantó limpiamente a su rival, que con problemas de frenos vio cómo Correcaminos se dis-

tanciaba. El Trofeo de la Federación Andaluza fue para Ricardo Villar, con Porsche 911 SC, seguido por un magnífico García-Mier, con Renault 5 GT Turbo. **M.º Jesús Beneit**

CLASIFICACIONES

RENAULT INICIACION

1.º Marqués, 21-47-83; 2.º Puras, a 14-97; 3.º Gómez Blanco, a 36-72; 4.º Cuadros, a 41-64; 5.º De los Santos, a 1-03-80.

COPA POLO

1.º Jodar, 27-36-22; 2.º Reh, a 02-48; 3.º Escavias, a 04-66; 4.º Galiano, a 09-72; 5.º López de la Cámara, a 14-31.

COPA NACIONAL RENAULT

1.º García Mier, 26-38-01; 2.º González Julián, a 07-10; 3.º Maguregui, a 12-31; 4.º Jiménez Reyes, a 14-01; 5.º Vidal de la Peña, a 17-02.

CAMPEONATO PRODUCCION

1.º Correcaminos (Renault 11 Turbo), 26-32-33; 2.º Moreno (VW Golf GTI), a 03-72; 3.º Ripollés (VW Golf GTI), a 06-57; 4.º Arias (VW Golf GTI), a 29-02; 5.º López de la Cámara (VW Scirocco), a 31-40.

TROFEO FEDERACION ANDALUZA

1.º R. Villar (Porsche 911 SC); 2.º García-Mier (Renault 5 GT Turbo); 3.º E. Villar (Citroën Visa Crono); 4.º Rueda (Renault 5 GT Turbo); 5.º Díaz (Citroën Visa Crono).

LINEA DEL PUERTO

- Al final los pilotos no se pusieron de acuerdo y el intento de plante ante la «peligrosidad» del circuito no dio resultado. Jodar fue el que animó a los participantes de la Polo. Bernal decidido a salir en la Turbo hizo que todos los demás participaran en los entrenamientos pese a que la mayoría —28 a 4— habían votado no salir.

- El intento de Bernal de animar a sus compañeros fue inútil ya que se quedó en la primera vuelta de carrera sin posibilidad de puntuar después de que su actitud estuviera mal vista por sus compañeros.

- Los organizadores pretenden repetir el próximo año e intentarán solucionar los numerosos fallos que han tenido en esta prueba. Además existe un proyecto de ampliación de Puerto Banús, Puerto Banús II, que ya está diseñado pensando en las carreras.

- La organización no brilló precisamente por su eficacia. Los retrasos fueron continuos y pese al esfuerzo realizado por los servicios de

seguridad, no se logró que el público se mantuviera en su sitio.

- El temor de los pilotos de darse un baño con coche incluido estuvo a punto de convertirse en realidad a primera hora de la mañana del sábado. En la chicane del puerto González Calderón de la Polo terminó contra el guarda-rail y estuvo a punto de caer al agua.

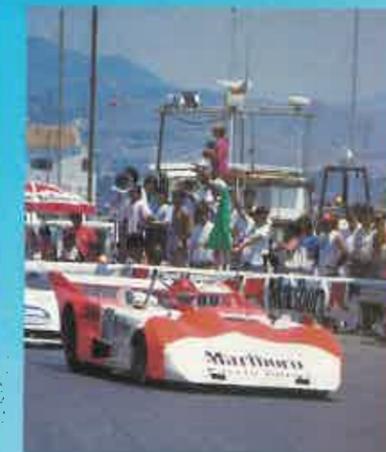
- Otro de los mayores temores era entrar directamente en Casa Antonio, el restaurante más «chic». Los pronósticos se cumplieron cuando González Campa chocó de frente contra la valla protectora a tan sólo dos vueltas del final de la carrera de los Turbo.

- Actuación destacable de López de la Cámara y García-Mier. Ambos pilotos corrieron en dos pruebas e hicieron muy buenos papeles.

- El torero Paco Ojeda, rodeado de sus incondicionales, hizo sus pinitos en el Trofeo de la Federación Andaluza, a los mandos de un Visa GTI. Fue el único famoso que participó acaparando la atención de sus paisanos.

- Mención especial a la efectividad del piloto Sergio García. Efectividad que demostró no sólo a los mandos del Renault 11 Turbo de Taravía sino también a la hora de alojar a todos los que solicitamos sus servicios.

- En Puerto Banús, Marlboro presentó su nueva challenge, destinada a buscar jóvenes promesas. Este año



se hará una selección en cinco comunidades autónomas —Andalucía, Galicia, Asturias, Valencia y Canarias—. Para participar tan sólo hay que solicitar las bases en cualquier estanco.

- Paco Romero se lució ante sus paisanos luchando a los mandos de una barqueta con Fermín Vélez y «El abuelo», Juan Fernández, que ofrecieron todo un recital de cómo se conducen estos aparatos, en las vueltas que dieron de exhibición.

- La exhibición de Coches Clásicos fue un escaparate de millones de pesetas y de piezas raras y bien conservadas. Un Ferrari, un Lamborghini, dos Jaguar, y unas réplicas muy bien logradas dieron el color; el espectáculo lo dio el MG Midget.



**PARA UN GIGANTE, 60 AÑOS
SON SOLO EL PRINCIPIO.
FELICIDADES PHILIPS.**

MEDIA PLANNING
General Perón, 38 Plta. 16ª
28020-MADRID
TELEFONO (91) 456 60 65
TLX. - 45758 MEPL-E

MEDIA PLANNING
Numancia, 185 Plta. 7ª
08017-BARCELONA
TELEFONO (93) 204 61 52
TLX. - 59262 MEPL-E

MEDIA PLANNING, S.A.
ESPECIALISTAS EN MEDIOS

 **TODO GAS**

ASI VAN LOS CAMPEONATOS

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES.—1, Serviá (908 puntos); 2, Beny Fernández (848); 3, Moratal (494); 4, Xabier Domingo (440); 5, Sainz (426); 6, Pradera (400); 7, Colomer (368); 8, Sangrador (330); 9, Piñón (314); 10, Bassas (276).

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE GRUPO A. TROFEO MONROE.—1, Moratal (806); 2, Pradera (604); 3, Sangrador (480); 4, Bassas (402); 5, Bardolet (388); 6, Muñoz (326); 7, Loza (324); 8, Cima (300); 9, Burrull (282); 10, Hansi Babler (200).

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE GRUPO N.—1, Colomer (700); 2, X. Domingo (644); 3, Piñón (614); 4, Pino (324); 5, M. Rodríguez (280); 6, Hevia (240); 7, Rodríguez (216); 8, Ambudio (200); 9, Molina (176); 10, Alsina y Toril (162).

COPA DE ESPAÑA.—1, Puras (365); 2, Etchebers (35); 3, Graña (108); 4, Ortiz (105); 5, «Peitos» (100); 6, Hafner y Hafner (96); 8, Otero (92); 9, Capdevila (90); 10, Pena (88).

COPA INTER IBIZA.—1, Aragón (177); 2, Graña (120); 3, Zenker (90); 4, Blanco (66); 5, Calmet (60); 6, Holke (45); 7, Rodríguez (30); 8, Orozco (24); 9, Viesca (18).

DESAFIO PEUGEOT.—1, X. Domingo (312); 2, Hevia (108); 3, Lizana (88); 4, Ramos (78); 5, Moreno (42); 6, Ripoll (36); 7, Company (18).

COPA FORD.—1, Cima (39); 2, Ros (26); 3, Maynar (21); 4, Pino (19); 5, Argenta (17); 6, Escuder (7); 7, Joseja (6); 8, Meana (5); 9, Testa (3).

COPA OPEL CORSA.—1, Sangrador (500); 2, Otero (285); 3, Roza (255); 4, Gardón (240); 5, Alonso (210); 6, Collin (120); 7, J. M. Alonso (90).

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE TIERRA.—1, Oforo (57); 2, Villanueva (47); 3, Pujol (40); 4, Barreras (32); 5, Ordóñez (30); 6, Muñoz y Arnella (24); 8, Rius y Oyarbide (20); 10, Biamonti (16).

CAMPEONATO DE EUROPA DE RALLYES.—1, Tabaton (145); 2, Chatriot (120); 3, Beny Fernández (119); 4, Serviá (116); 5, Cerrato (108); 6, Pregliasco (107); 7, Snijers y Zanussi (96); 9, Toivonen; 10, Kuzmic (63)... 13, Sainz (45).



AUTOCROSS

CIRCUITO EN SEGOVIA

EN el pueblo segoviano de Otero de Herreros ya se han dado los primeros pasos para inaugurar muy pronto un nuevo circuito de autocross. El propietario y promotor de la idea, Víctor Barba, que desde hace tiempo soñaba con este proyecto, tiene ya lista la pista y esta semana comenzará los cerramientos y finalizará la construcción de la pequeña torre de control. El circuito, que ya tiene concedidas dos pruebas del campeonato Castellano-Leonés, dispondrá incluso de coches de alquiler para que los aficionados puedan rodar. Además, no se descarta la celebración de carreras de motos en este trazado, que cuenta con una buena ubicación.



TODO-TERRENO

RUTA JACOBEEA 4x4

A través del originario Camino de Santiago, 12 vehículos han cubierto los 44 kilómetros que separan O Cebreiro de Compostela, en la primera edición de la Jacobee 4x4. La prueba estuvo organizada por dos jóvenes lucenses, quienes con escasos medios realizaron por primera vez el recorrido completo, en el que se emplearon quince horas y cuarenta y cinco minutos, y durante el cual apenas se tocó el asfalto. Ya con anterioridad, las pruebas de selección del Camel Trophy se realizaron por este camino, pero las dificultades causadas por la nieve impidieron que se completara.

FORD

VIVA EL GRUPO A

EL próximo día 26 de junio habrá reunión del comité ejecutivo de la FISA, en donde se concretarán las normas que regirán en el futuro en los rallyes del Mundial. Pese a que la comisión permanente de constructores de automóviles —sin el apoyo de Fiat-Lancia y Ford— va a presionar, porque se aceptan sus propuestas —hay una de los pilotos, otra de Tony Fall, el director deportivo de GM, y otra de la propia comisión de constructores—, que, en definitiva, defienden una forma de grupo S, todo parece indicar que saldrán victoriosas las tesis de grupo A y N como únicos grupos admitidos en el Mundial.

Ford y Fiat-Lancia están de acuerdo en ello, lo mismo que algunos de los que se oponen, que ya están trabajando en coches de grupo A.

Sobre este aspecto, Stuart Turner, el director deportivo de Ford, que estuvo en Madrid, se mostró completamente de acuerdo, a condición de que no haya evoluciones. Con respecto al programa deportivo del presente año, depende todo de lo que se decida el día 26. En cuanto al futuro de los coches, sería la venta a usuarios normales, aunque no se descarta una participación en el Paris-Dakar.



● Jimmy McRae (Metro 6R4) y Franco Cunico (Lancia 037) son por ahora los pilotos europeos que han confirmado su asistencia al Rallye Corte Inglés. Es también posible que se desplacen a Las Palmas Terry Kaby y Bernard Darniche.

● Por cierto, que hay problemas con las dos pruebas canarias, ya que la huelga de estibadores puede complicar el traslado de coches y material de asistencias.

● Después del abandono de los principales pilotos con Metro, Mike Sundstrom ha ganado el Rallye de Escocia, por delante de Mark Lovell. Sundstrom conduce un Peugeot 205 Turbo 16, y Lovell, un Ford RS 200.

● Lindstrom-Grunberg, con Volvo, ganaron los 500 kilómetros de Brno, puntuables para el Campeonato de Turismos. Segundo fue Tom Walkinshaw-Percy, con Rover 3.500.

● Andrés Vilariño ha conseguido el tercer puesto en la subida en cuesta de Ecce Homo en Checoslovaquia. El piloto vasco sólo se doblegó ante el italiano Nestí y el alemán Steinger. El piloto del equipo Repsol ya es tercero en el campeonato.

Sea usted el primero en enterarse.

El domingo día 22, a las 8 de la tarde, cierran los colegios electorales.

E inmediatamente después la SER le anticipa el resultado.

El instituto de opinión Metra-Seis realiza, en exclusiva para la SER, un muestreo

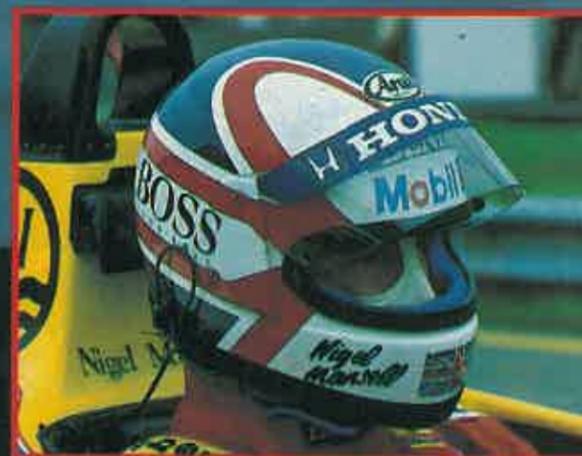
en mesas electorales de toda España.

Para que sea usted el primero en conocer el resultado de las elecciones.

El Domingo 22 por la tarde, a las 8 en punto.



SER Informativos. Los primeros en saberlo.



«Robinson» Mansell, el hombre de las islas, se impuso en la de Nôtre Dame, en el Gran Premio de Canadá, tras realizar una carrera perfecta en la que únicamente cedió el liderazgo a Rosberg durante unas pocas vueltas.

G.P. DE CANADA

**«ROBINSON»
MANSSELL**

LA Isla de Nôtre Dame fue el escenario de una victoria inapelable de Nigel Mansell en el Gran Premio de Canadá. Mansell, el hombre que vive en la Isla Mann, demostró estar en una inmejorable forma y ya desde los entrenamientos se impuso a todos, como si el estar en un circuito rodeado de agua le diera ese *feeling* tan suyo, que le permite cuajar actuaciones excepcionales igual que hace unas semanas en Bélgica. Efectivamente, Mansell es el hombre de las grandes carreras, uno de esos pilotos que permanecen en la mente de los aficionados.

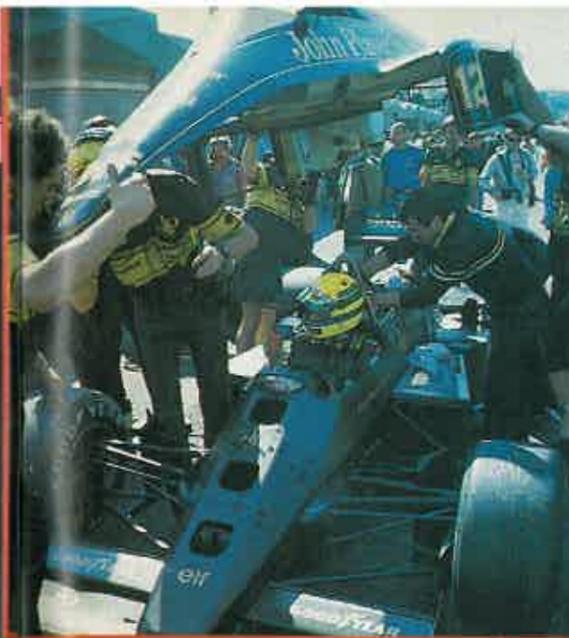
Con un Nigel Mansell intocable, el segundo puesto se jugó entre Nelson Piquet y los hombres de McLaren, Prost y Rosberg. Junto con los Williams, los McLaren fueron dueños y señores del circuito Gilles Villeneuve. Ni siquiera Ayrton Senna con todo su derroche de habilidad pudo hacer sombra a estos hombres. Senna logró el segundo mejor tiempo en la parrilla de salida, si bien los entrenamientos del viernes había estado imperial bajo la lluvia, sacando más de un segundo a su inmediato seguidor, Nelson Piquet. El circuito Gilles Villeneuve, trazado en los alrededores de Montreal, tiene una

zona lenta y sinuosa en un extremo y una *horquilla*, que se toma en primera en el otro. Trascientos metros más delante, los monoplazas corren ya a 260 kilómetros por hora antes de afrontar una S. Es un circuito en el que los maestros del derrapaje controlado hacen las delicias del público y ganan esas centésimas de segundo que pueden ser decisivas. Por esta razón se esperaba mucho de Senna, pero al final su coche no estuvo a su altura y el brasileño se conformó con el quinto puesto, después de haber salido en segunda posición.

En los entrenamientos, Teo Fabi su-

Alain Prost hizo una extraordinaria carrera y tras el intocable Mansell se colocó segundo, apuntándose seis puntos que le sitúan en cabeza de la clasificación del Campeonato del Mundo.

Todo el empuje de Ayrton Senna no bastó para compensar la superioridad de los Williams y de los McLaren. El hombre de Lotus había hecho el segundo mejor tiempo en entrenamientos.



Nelson Piquet ocupó varias vueltas el segundo puesto y a punto estuvo de lograr el doblete para Williams.



Rosberg fue el único capaz de discutir la supremacía de Mansell, pero tras ser rebasado por Prost acabó tercero.



frío un accidente y el Ferrari de Johansson se prendió fuego: Pero la comidilla era el rumor de que Senna ya había estado probando los Ferrari en Fiorano de cara a su posible fichaje el año que viene, junto con el ingeniero francés Gerard Ducarouge. Todo esto coincidía con que a Michele Alboreto se le rompía su coche y se pasaba buena parte de la primera sesión de entrenamientos cruzado de brazos, ya que el muleto o coche de reserva lo estaba utilizando Johansson. Alboreto, de pésimo humor, no atendía los razonamientos de Marco Piccini y al final ocuparía un puesto en la sexta línea, por

delante de Johansson, en la novena línea.

Antes de darse la salida, en el warm-up, Patrick Tambay se salía muy fuerte con su Lola Ford. En un principio se temió por sus piernas, pero al final todo quedó en un susto de los gordos.

La carrera fue una cabalgada de Mansell. Senna, Prost, Piquet y Rosberg salieron a continuación, protagonizando este último los momentos más emocionantes de esta primera parte de la carrera. Primero adelantó a Piquet, luego a Prost y seguidamente a Mansell para colocarse momentáneamente en cabeza. Este liderato sólo iba a durar tres vueltas. Mansell le seguía como su sombra y al doblara Alan Jones aprovechó un hueco para recuperar la cabeza de carrera, que ya no volvería a perder. Entre tanto, Senna había bajado al quinto puesto por detrás de Piquet, éste a su vez bastante retrasado respecto al trío de cabeza, que cerraba Alain Prost.

Ayrton Senna estuvo luchando durante varias vueltas con el Ligier de René Arnoux. Este se encontraba especialmente motivado, pero al final Senna acabaría por imponerse, no sin haber tenido que ceder ocasionalmente al empuje del otro piloto Ligier, Jacques Laffite.

Los cambios de neumáticos no iban a alterar las posiciones de cabeza, a pesar de que en McLaren fueron especialmente lentos, invirtiendo casi catorce y veinte segundos con Rosberg y Prost. Poco después, Nelson Piquet tendría la suficiente capacidad como para desbordar primero a Prost y seguidamente a Rosberg. Los hombres de McLaren rodaban muy juntos y Prost, que hasta ese momento había conservado más que su compañero de equipo, lanzó su ataque. El piloto francés rebasó a Rosberg y se colocó en tercera posición. Por entonces, la diferencia entre los hombres de Williams era de veintiséis segundos.

Cuando todo hacía pensar en un doblete de los Williams-Honda, Nelson

Piquet entró en boxes a cambiar sus neumáticos traseros. Tras siete segundos y siete décimas salió en tromba, sin el más mínimo respeto para con su computadora de a bordo y el consumo de gasolina. Pero fue una parada que sentenció el tercer puesto a Rosberg, no pudo alcanzar a Alain Prost y quedó tercero, a quince segundos del francés.

Con este resultado, Prost se pone en cabeza de la clasificación del Campeonato del Mundo, con Senna y Piquet pisándole los talones. El próximo Gran Premio será el de Estados Unidos, en Detroit, el próximo fin de semana.

Philip Turner

Fotos: Archivo

PARRILLA DE SALIDA

5 N. Mansell Williams-Honda 1-24-118	[1]	12 A. Senna Lotus-Renault 1-24-188
6 N. Piquet Williams-Honda 1-24-506	[2]	1 A. Prost McLaren-TAG 1-25-192
25 R. Arnoux Ligier-Renault 1-25-224	[3]	2 K. Rosberg McLaren-TAG 1-25-632
20 G. Berger Benetton-BMW 1-26-439	[4]	26 J. Laffite Ligier-Renault 1-26-447
7 R. Patrese Brabham-BMW 1-26-439	[5]	8 D. Warwick Brabham-BMW 1-27-413
27 M. Alboreto Ferrari 1-27-495	[6]	18 T. Boutsen Arrows-BMW 1-27-614
15 A. Jones Lola-Ford 1-28-058	[7]	16 P. Tambay Lola-Ford 1-28-095
19 T. Fabi Benetton-BMW 1-28-102	[8]	11 J. Dumfries Lotus-Renault 1-28-521
4 P. Streif Tyrrell-Renault 1-28-639	[9]	28 G. Johansson Ferrari 1-28-881
3. M. Brandle Tyrrell-Renault 1-29-111	[10]	24 A. Nannini Minardi 1-29-653
23 A. Cesari Minardi-MM 1-29-854	[11]	14 J. Palmer Zakspeed 1-30-005
21 P. Ghinzani Osella 1-31-479	[12]	29 H. Hothenagter Zakspeed 1-32-113
22 C. Danner Osella 1-41-436	[13]	

CLASIFICACION

1. N. Mansell (Williams-Honda), 1-42-26/415, 2, A. Prost (McLaren-TAG), a 36-659, 3, N. Piquet (Williams-Honda), a 36-262; 4, K. Rosberg (McLaren-TAG), a 1-35-673, 5, A. Senna (Lotus-Renault), a una vuelta, 6, R. Arnoux (Ligier-Renault), a 1 v.; 7, J. Laffite (Ligier-Renault), a 1 v.; 8, M. Alboreto (Ferrari), a 1 v.; 9, M. Brandle (Tyrrell-Renault), a 2 v.; 10, A. Jones (Lola-Ford), a 3 v.; 11, P. Streif (Tyrrell-Renault), a 4 v.; 12, H. Hothenagter (Zakspeed), a 6 vueltas

ASI VA EL MUNDIAL

Pilotos

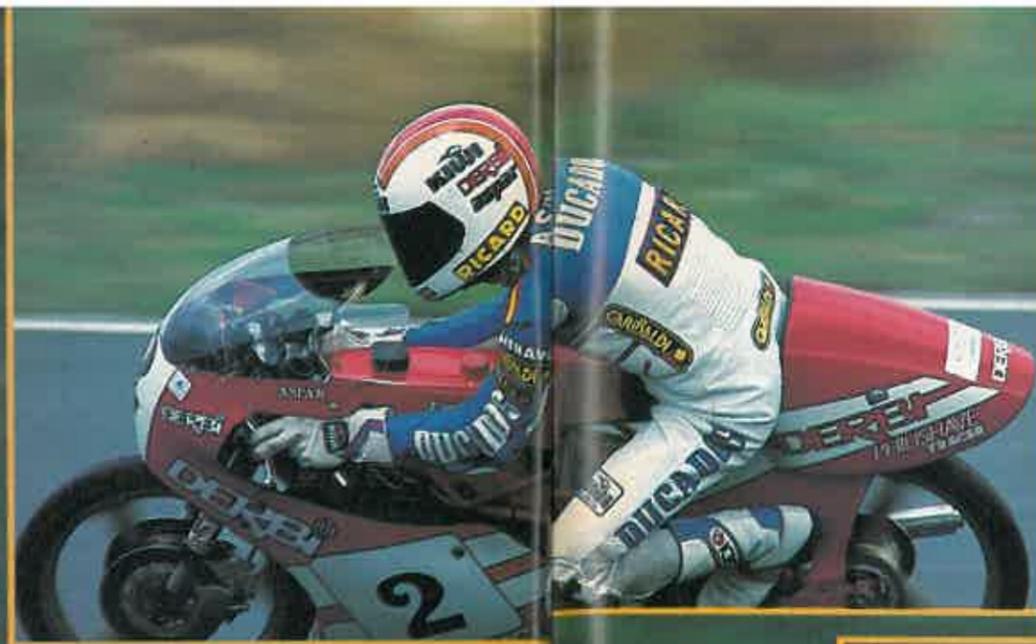
1, Alain Prost, 29 puntos; 2, Nigel Mansell y Ayrton Senna, 27; 4, Nelson Piquet, 19, 5, Keke Rosberg, 14; 6, Jacques Laffite y Stefan Johansson, 7; 8, Gerhard Berger y René Arnoux, 6, 10, Michele Alboreto, 3 puntos

Constructores

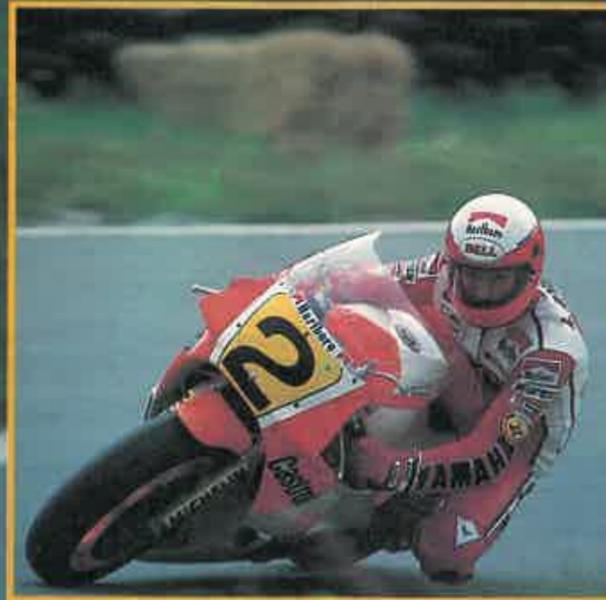
1, Williams, 46 puntos, 2, McLaren, 43, 3, Lotus, 27, 4, Ligier, 13, 5, Ferrari, 10

G.P. DE YUGOSLAVIA

LA FURIA ESPAÑOLA ARRASA



«Sito» Pons y Jorge Martínez «Aspar» fueron los triunfadores en dos de las tres carreras del Gran Premio de Yugoslavia. En 500, la victoria de Eddie Lawson y su Yamaha no tuvo apelación.



LOS pilotos españoles han tenido en el Gran Premio de Yugoslavia una excelente actuación. En primer lugar hay que citar las victorias de Aspar y «Sito» Pons, que para el primero supone que el camino hacia el título empieza a despejarse, mientras que para el segundo el éxito viene justo en el momento que las críticas empezaban a caer y, por qué no, el desánimo también comenzaba a aflorar. Pero con ellos no termina todo, porque Cardús y Nieto también han hecho carreras memorables.

Esta quinta prueba del mundial de motociclismo tenía como escenario el circuito permanente cercano a Rijeka. Una pista de pilotaje puro, con largos virajes encadenados.

Mejor tiempo en los entrenos, en carrera Jorge Martínez «Aspar» ha cogido la cabeza del grupo a las pocas vueltas de la salida y «ha dicho adiós» a sus rivales hasta la bandera de cuadros, marcando, entre tanto, la vuelta rápida. Del resto, Manuel Herreros «Champi», que podía perfectamente hacer segundo, ha debido abandonar con el cigüeñal partido.

Segundo ha sido Dorflinger, tras una carrera en la que no ha brillado excesivamente; a su decir, por culpa de los neumáticos. El británico McConnachie, que pilotaba la segunda moto, ha sido quien ha completado el pódium.

Un pódium en el que debía haber estado Ángel Nieto al realizar una carrera excelente tras una cosa bastante habitual, mala arrancada. Ha remontado, ha luchado y ha dado todo lo que su madera de campeón le ha permitido, pero se ha debido conformar con esa cuarta plaza.

En la décima posición ha entrado Luis Miguel Reyes, tras una carrera excelente y después de que por fin la moto no le ha dado problemas. Juan Ramón Bolart había logrado un quinto tiempo, gracias a la ayuda del equipo de cronometraje, pero en carrera remontaba una regular salida; subía hasta el quinto puesto, pero una caída ponía fin a su actuación. De las otras Autista hay que destacar la del joven brasileño Barros, el cual debía abandonar con problemas de motor cuando era cuarto para sorpresa de muchos. Tras esta carrera, el mundial de la mínima categoría se pone al rojo vivo: Aspar es líder, con 57 puntos. Le siguen empatados con 47 Dorflinger y Herreros, y tras ellos otro empate, el de Nieto y McConnachie con 31 puntos.

En la categoría del cuarto de litro nada presagiaba la victoria de nuestro representante «Sito» Pons. Ni tan siquiera el haber marcado el cuarto tiempo en los entrenamientos, que una vez más eran dominados por el venezolano Lavado y su Yamaha al que seguían las de Wimmer y Taira. Pons era, pues, el mejor piloto Honda. Hay que destacar que Anton Mang participaba pese a sus



lesiones en los pies y no podía hacer mejor que decimoséptimo. Cardús obtenía la vigésima plaza de salida y «Toni» García, la vigésima octava. «Nani» González de Nicolás se fracturaba un pie aunque piensa estar en el próximo Gran Premio.

En la salida Cardús arrancaba perfecto y se colocaba en los talones del pelotón de cabeza, mientras que Lavado Sito y Wimmer lo hacían en la cola. Los dos pilotos de Campsa iban a ternos en vilo. Cardús se colocaba en el grupo que mandaba la carrera y que estaba formado por Ricci, Balde y Sarron. Iba a dar cuenta de cada uno de ellos hasta colocarse en cabeza justo en el momento que Lavado los alcanzaba. Una vez que el venezolano conseguía una mínima ventaja, el de Tiana seguía luchando de tú a tú con una moto que es inferior. Mientras, «Sito» Pons también estaba llamando la atención. Tras tener que salirse por

la hierba en la segunda vuelta a remontar a ritmo de casi dos segundos por vuelta sobre el grupo de cabeza, hasta cogerlos. En ese momento, Lavado, que era un cómodo líder, cometía uno de aquellos errores que le hicieron famoso cuando corría con una moto en inferiores condiciones: se fue al suelo cuando no tenía ninguna razón por la que forzar el ritmo. «Sito» Pons, entre tanto, era la sorpresa de todos pues conectaba con el grupo de cabeza, los pasaba uno a uno, y se iba hasta la bandera cuadros. Una victoria que el equipo Campsa necesitaba como agua de mayo. Cardús, sin neumáticos, debía conformarse con ser quinto, tras Balde, Sarron y Ricci. Una buena carrera la suya.

En quinientos, con la ausencia de Spencer, convaleciente de su operación de tendinitis, no tenía mayor problema Lawson para dominar al resto. En los entrenamientos, había sido el más veloz hasta el último instante en que Mamola le «sopló» la «pole-position», pero en carrera. Una vez colocado líder, nadie supo de él. El título está a la vista. Por la segunda plaza asistimos a una bella batalla entre Mamola y Gardner. El americano había arrancado muy mal y remontó hasta alcanzar a Gardner. Este fue más duro de roer de lo previsto y una vez superado no se dejó descolgar en ningún instante. Cuarto era McElnea, que se destacó del dúo formado por Saron y Baldwin, que estuvieron batallando hasta la bandera a cuadros. En cuanto a Garriga, había sido décimo en los entrenos, pero en carrera era undécimo.

J. L. Aznar
Enviado especial

EN DIRECTO

La operación que le permitirá volver a correr posiblemente en el Gran Premio de Francia ha consistido en hacer un «túnel carpiano», es decir, permitir que los tendones que mueven los dedos no queden atrapados por la musculatura y la irrigación sanguínea se mantenga.

De los españoles modestos hay que resaltar de nuevo a Félix Rodríguez. Esta vez una caída ha puesto fin a su actuación. La fábrica Autisa le prestó recambio y ahora tal vez vaya a correr la prueba de campeonato europeo que tendrá lugar en Assen la misma semana que el Gran Premio de Holanda. Toni García terminó en el puesto 27.

Garriga se quedó en carrera sin el uso de la bomba de freno posterior. Ello explica su baja de rendimiento con respecto a los entrenos. Luego se sumó una bajada de potencia hacia final de carrera. El motor era el de magnesio, pues todavía no está perfectamente a punto el de aluminio. Ello parece una vuelta atrás pero resulta que los de aluminio no se ven tan afectados por la temperatura a lo largo de la carrera y no decae la potencia.

Mang debió retirarse, debido a que sus lesiones no le permitían seguir. De los otros favoritos, Wimmer se cayó cuando intentaba recuperar puestos, tras su mala salida, y Taira se fue al suelo al ser tocado por Mang.

CLASIFICACIONES

80 CC
1. Jorge Martínez «Aspar» (Derbi), a 144,483 km/h. de media. 2. S. Dorfinger (Krauser), a 11-20. 3. I. McConnachie (Krauser), a 16-16. 4. Ángel Nieto (Derbi), a 16-53. 5. H. Spaan (Casal), a 19-30. (...) 10. Luis Miguel Reyes (Autisa), a 50-31. (...) 25. I. Torrontegui (J. J. Cobas), a dos vueltas.

250 CC
1. «Sito» Pons (Honda), a 154,438 km/h. de media. 2. J. F. Balde (Honda), a 2-92. 3. D. Sarron (Honda), a 3-12. 4. F. Ricci (Honda), a 4-26. 5. Carlos Cardús (Honda), a 6-53.

500 CC
1. E. Lawson (Yamaha), a 160,275 km/h. de media. 2. R. Mamola (Yamaha), a 10,74. 3. W. Gardner (Honda), a 11-26. 4. R. McElnea (Yamaha), a 24-32. 5. M. Baldwin (Yamaha), a 31-32. (...) 12. Juan Garriga (Cagiva), a una vuelta.

PEUGEOT 205 DESTINO: AL FIN DEL MUNDO

Si quieres ir al fin del mundo por todo lo alto, el vehículo que mejor cubre tus expectativas de vuelo lo encontrarás seguro, en la flota Peugeot 205. Una amplia y variada gama de modelos en diesel y gasolina, con 3 y 5 puertas de embarque, que te va a hacer muy fácil elegir.

GAMA PEUGEOT 205:

Gasolina 3 y 5 puertas.

Potencia, desde 55 CV, hasta 105 CV. • Velocidad máxima, hasta 190 Km/h. • Consumo a 90 Km/h., desde 4,9 litros

• Aire acondicionado [Lacoste y opcional en GT] • Elevalunas eléctricos y cierre centralizado de puertas [GT] y GT. Opcional en XR y SR).

Diesel 3 y 5 puertas.

Potencia, 60 CV • Velocidad máxima, 155 Km/h. • Consumo a 90 Km/h., 3,9 litros. • Autonomía más de 1.200 Km.

• Aire acondicionado, elevalunas eléctricos y cierre centralizado de puertas, opcionales [SRD].



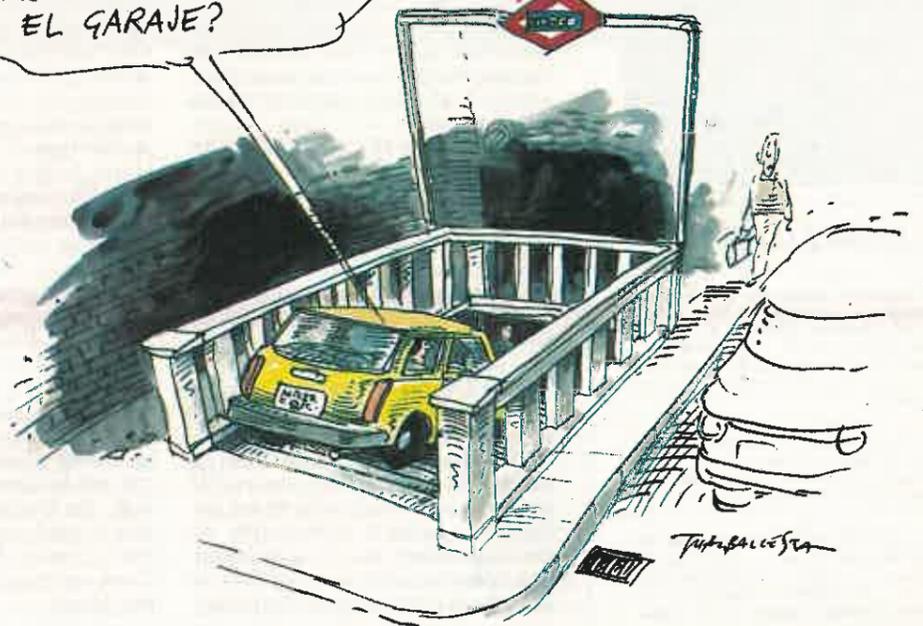
PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.

PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA



BALLESTA

¿BORRACHO? ¿SOLO PORQUE SE ME HA OCURRIDO METER EL COCHE EN EL GARAJE?



Tarjetas Postales



Xavier Domingo

HAY gente, entre la que me cuento, que para conocer una ciudad prefiere visitar sus mercados públicos como si fueran los verdaderos museos de la vida cotidiana de sus ciudadanos.

Así que me conozco los mercados de todas las ciudades del mundo que he visitado, que no son pocas; y el de Valencia es uno de los más bellos. El edificio mismo en el que está instalado es ya una maravilla arquitectónica identificadora de la ciudad y de su espíritu mediterráneo. Pero lo importante y significativo está dentro y, sobre todo, en la presencia en los puestos de verduras, frutas, pescados y carnes, de materias primas de calidad o de productos originales de la región.

En el mercado de Valencia suelo comprar garrofons, que son esas alubias blancas que dan fécula y pastosidad al arroz en la paella, y allí, en el mercado, aprendí de boca de una vendedora que los mejores garrofons son los muy blancos con una pinta negra. También me llevo baquettes; es decir, esos carcoles blancos y aplastados que, en lo alto de las serranías valencianas, se nutren exclusivamente de tomillo, romero e hinojo. También son indispensables para el arroz, si se le quiere dar un sabor silvestre y montañoso. Van muy bien, sobre todo, en los arroces de conejo o perdiz. Las baquettes llegan a alcanzar precios

El mercado de Valencia

increíbles. Por ejemplo, a 100 pesetas unidad en las mejores clases.

Pero una de las más succulentas golosinas del mercado son las salazones: la tonyina de sorra, o ventresca de atún en salazón, o las huevas y mojamas, o las anchoas y sardinas de barril, cosas todas a las que los valencianos son muy aficionados —como todas las gentes del Mediterráneo— y también muy expertos.

En las pescaderías buscaremos, sobre todo, la marea de bajura, tanto en pescados como en mariscos. Son a veces especias humildes y desprestigiadas, espinosas y difíciles de limpiar, de apariencia agresiva y antipática, pero su frescor es inigualable y su aprovechamiento óptimo

para caldos, fumets y sopas. No todo es así ni tan barato en la bajura. Si llega salmónete o lubina es de calidad excepcional y de precios en consecuencia.

Suelen aparecer también cada día por el mercado cangrejillos playeros y otros modestos crustáceos de escasa chicha, pero de muy gustosa envidia si se trata de hacer caldos y fumets para otros platos o para cocer el arroz, y en ellos está a menudo el secreto del sabor de la cocina casera y popular.

Y, en fin, la huerta. El esplendor de la huerta valenciana, temporada tras temporada y a medida que sus productos van llegando a sazón y a la mesa. La colosal variedad de tonalidades verdes, desde el verdiclaro de las acelgas hasta el verdinegro de las alcachofas. Podemos soñar, paseando por el mercado de Valencia, en las más succulentas y sutiles menestras, ese plato que cada día se encuentra menos. Ahora están en su punto mejor los guisantes y las habas, esenciales para dar al plato, con una hojita de menta fresca, toda su fragancia.

Quiero por fin mencionar, en este mercado, esas hermosas cebollas que maceran en vinagre tinto y adquieren tonalidades nazarenas. Variante exquisita para quienes gusten de lo ácido y acompañamiento ideal para todo aperitivo con salazones.

SERIE PRODUCCION

75



VOLKSWAGEN PASSAT

DESDE que comenzó a fabricarse en España, este modelo se ha convertido en uno de los familiares más cotizados. Sus buenas características rúteras y la amplitud interior son los principales argumentos para su éxito. En nuestro mercado se comercializa en la actualidad con tres motores. El más básico es el motor 1600 diesel, que tiene unas prestaciones modestas. Des-

pues hay una versión del mismo motor sobrealimentada, pero sólo disponible en la versión familiar, que se denomina Variant. Por último, hay un motor de gasolina de 1800 centímetros cúbicos que desarrolla 90 caballos, más que suficientes para un vehículo de pretensiones familiares, que le permite alcanzar una velocidad de 170 kilómetros por hora, con facilidad.



Motor 16

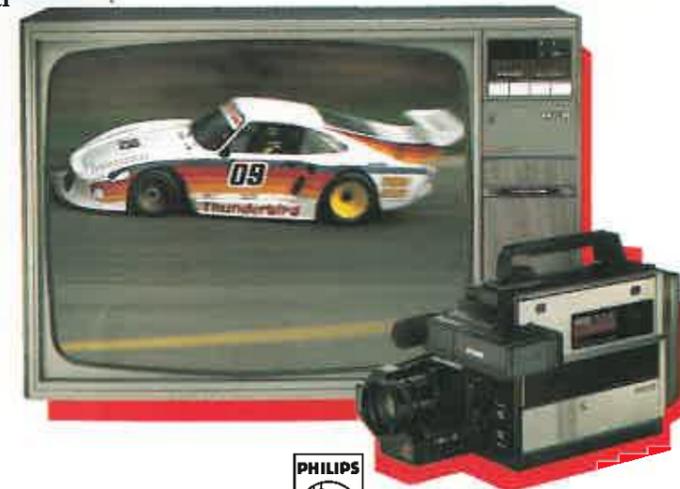
Cámara VHS Movie de PHILIPS

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

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

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

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



PHILIPS



Negro y turbo



Al fin es tuyo. Y no estás soñando.
Ya tienes esa máquina maravillosa, perfecta, veloz. Tu gran ilusión.
Y para celebrarlo, una comida estupenda y
un brindis con CORDON NEGRO BRUT FREIXENET.
Este coche no es juego de niños.
Hay placeres que son universales.

CORDON NEGRO BRUT
El Cava Universal

SEMANAL Motor 16 GRUPO

21 de junio 1986

Núm. 139 • 200 ptas.

NOVEDADES DEL VERANO



Citroën BX



Mitsubishi Starion



BMW 325i
Cabrio

CITROËN BX 16, FORD SIERRA 1.8 Y VW PASSAT 1.8, COMPARADOS

PRUEBA A FONDO DEL FORD ORION 1.6 INYECCION

RENOVACION DEL PARQUE: OCHO MIL COCHES A LA CHATARRA

GRANDES PREMIOS DE CANADA Y YUGOSLAVIA