

PRUEBA DEL MITSUBISHI GALANT TD

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

16 de agosto 1986

Núm. 147 • 200 ptas.

# R-21

COMPARATIVA  
**FRENTE  
A SUS  
RIVALES**



**YA RUEDAN LOS  
309 ESPAÑOLES**

**RALLYE DE  
ARGENTINA**

**FORMULA 1  
G.P. DE HUNGRIA**



UN DEPORTIVO POPULAR

325 ix



**MOTOR** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.494 c.c. (84 x 75 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,7 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 171 CV a 5.800 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,9 km/h.; 2.ª, 13,8 km/h.; 3.ª, 21,7 km/h.; 4.ª, 30,4 km/h.; 5.ª, 37,8 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

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

**FRENOS** Sistema: Discos en las cuatro ruedas.

**SUSPENSIONES** Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

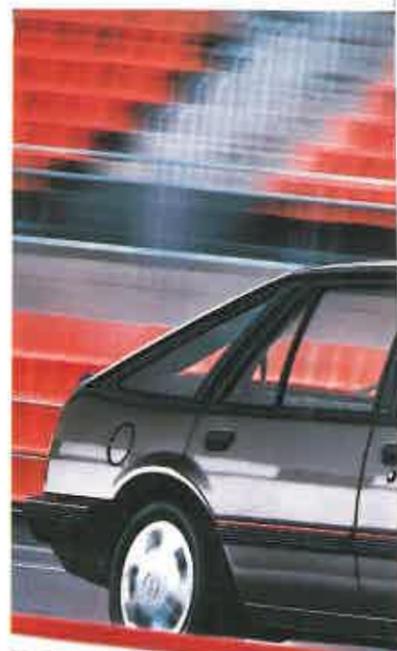
**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 5,5 x 365 pulgadas.

**PESO** En orden de marcha: 1.215 kg.

| MODELO     | Cilindrada c.c. | Potencia CV | V. máx. km/h. | Consumo (litros 100 km.) | Coste/km. 15.000 km/año | Prueba en el número |
|------------|-----------------|-------------|---------------|--------------------------|-------------------------|---------------------|
| 316        | 1.766           | 90          | 176           | 9,1                      | 10,48                   | 46                  |
| 314 4p     | 1.766           | 90          | 176           | 9,1                      | 10,48                   | 46                  |
| 318        | 1.766           | 105         | 184           | 8,5                      | 10,00                   | —                   |
| 318 4p     | 1.766           | 105         | 184           | 8,5                      | 10,00                   | —                   |
| 320        | 1.990           | 125         | 191           | 11,0                     | 12,14                   | 83                  |
| 320 4p     | 1.990           | 125         | 191           | 11,0                     | 12,14                   | 83                  |
| 325        | 2.494           | 171         | 217           | 10,0                     | 13,45                   | 138                 |
| 325 4p     | 2.494           | 171         | 217           | 10,0                     | 13,45                   | 138                 |
| 325 ix     | 2.494           | 171         | 212           | 10,4                     | 12,57                   | 132                 |
| 325 ix 4p  | 2.494           | 171         | 212           | 10,4                     | 12,57                   | 132                 |
| 325 Cabrio | 2.494           | 171         | 212           | 10,4                     | 12,57                   | 132                 |
| 324 D      | 2.443           | 86          | 159           | 7,9                      | 7,28                    | 126                 |

Motor 16

Despegando a la nueva  
Nuevo Opel Ascona



Deje atrás otros conceptos y despegue. Alcance la nueva dimensión del Ascona GT: ahora en dos volúmenes y con 5 puertas.

Pero con todo el carácter deportivo del GT. La potencia de los 115 CV de su motor 1.796 c.c. de inyección que le hacen llegar hasta 187 Km/h.

Una nueva dimensión por estética, por belleza de líneas, acabado y equipamiento deportivo completo.

Por capacidad del maletero, amplitud y comodidad.

La nueva dimensión del Ascona GT en la que todo ha sido concebido y diseñado para que Vd. disfrute al máximo el conducir como a Vd. le gusta: con toda la agilidad en las calles; con toda rapidez y seguridad en carretera.

Por eso, suba el volumen y despegue a la nueva dimensión del Ascona GT.

Le espera en cualquiera de los más de 350 puntos de venta y servicio Opel.

Y benefíciase con ellos de las ventajosas condiciones de financiación Opel Credit.

Y, además de las otras ventajas exclusivas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 Km. y el seguro de Euroservice Assistance, que le asegura asistencia gratuita durante un año en España y otros 25 países europeos.

Desde sólo 1.808.674 Ptas., incluido I.V.A.

OPEL INNOVACIONES EN MARCHA.

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 Benet, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez.

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

Director de Publicidad: Julio Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín. Montilla, Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, 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 94 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGEL Polígono Industrial. Avda. Valdeleppara s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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

Precio para Cuadras, Cuentas y Muebles: 200 ptas. sin I.V.A. Gastos de transporte incluidos.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



6 LO ULTIMO Porsche 928 S4

8 Nuevos Ferrari

10 Los 309 españoles

16 ECONOMIA Fiat desbanca a VW

19 MERCADO Ecos de la semana

20 Precios de coches nuevos

24 Precios de coches usados

26 Precios motos



28 A FONDO Mitsubishi Galant

36 FRENTE A FRENTE R-21 y sus rivales

43 GENTE SOBRE RUEDAS Sueños de millonarios

47 CUENTENOS SU CASO

48 COMPRAR Y VENDER

51 MOTOS G.P. de Suecia

54 OCIO El coche de Cobra

57 DEPORTE Rallye de Argentina



60 F-1: G.P. de Hungría

66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Esto marcha

EN agosto, dicen los manuales, la noticia es que hoy no hay noticias. Sin embargo, este atípico mes se ha descolgado con algo que informativamente hablando se puede calificar como un bombazo, sin caer en la exageración: en el pasado mes de julio, la venta de coches ha superado las setenta y una mil unidades, cifra que constituye un récord histórico para el mercado nacional.

Este volumen de ventas es superior en un 10 por 100 al registrado un mes antes, y se ha distribuido proporcionalmente a todas las marcas, que han visto aparecer en sus balances elevados porcentajes de aumento. Así, se puede hablar de unas ventas en Ford y General Motors de 11.000 —cifra que también es récord para ellas—, o de casi 4.000 en Citroën. Del resto de las marcas, contagiadas por la huida veraniega, no se conocen datos pero es evidente que han sufrido una experiencia similar.

Julio es un mes «normalmente bueno» para los fabricantes de automóviles, aunque en los dos meses anteriores cuando asisten a una mayor demanda. Sin embargo, en este año parecen haberse conjugado varios factores que han influido en un nivel de ventas realmente espectacular. Por un lado, una evidente mejora en la situación económica, elemento común barajado por todos los fabricantes, en una lectura rápida de las cifras. A ese mayor poder adquisitivo del usuario español se une indudablemente el factor vacacional y la estabilidad bonancible del precio de los combustibles que, si en alguna dirección se tienen que mover, todo indica que sería a la baja.

Otro elemento que se maneja, éste ya más etéreo pero no por ello menos influyente, es la estabilidad, la tranquilidad que vive el país tras un periodo electoral ya resuelto, proceso que siempre tiende a crispar los ánimos y a generar extrañas incertidumbres. Los resultados, pues, están ahí. Los próximos meses, agosto incluido, no registrarán cifras como las comentadas. Pero la marcha de las ventas en los últimos tres meses indica que el mercado puede comenzar a consolidarse, abriendo unas expectativas muy claras para el sector.



# Despegue a la nueva dimensión.

Nuevo Opel Ascona GT: Carácter deportivo.



**D**eje atrás otros conceptos y despegue. Alcance la nueva dimensión del Ascona GT: ahora en dos volúmenes y con 5 puertas.

Pero con todo el carácter deportivo del GT. La potencia de los 115 CV de su motor 1.796 c.c. de inyección que le hacen llegar hasta 187 Km/h.

Una nueva dimensión por estética, por belleza de líneas, acabado y equipamiento deportivo completo.

Por capacidad del maletero, amplitud y comodidad.

La nueva dimensión del Ascona GT en la que todo ha sido concebido y diseñado para que Vd. disfrute al máximo el conducir como a Vd. le gusta: con toda la agilidad en las calles; con toda rapidez y seguridad en carretera.

Por eso, suba el volumen y despegue a la nueva dimensión del Ascona GT.

Le espera en cualquiera de los más de 350 puntos de venta y servicio Opel.

Y benefíciase con ellos de las ventajosas condiciones de financiación Opel Credit.

Y, además de las otras ventajas exclusivas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 Km. y el seguro de Euroservice Assistance, que le asegura asistencia gratuita durante un año en España y otros 25 países europeos.

Desde sólo 1.808.674 Ptas., incluido I.V.A.

**OPEL**   
INNOVACIONES EN MARCHA.

SERIE PRODUCCION

15

ECONOMIA:  
EL GRAN CAPITAL, PAG. 14



## BMW SERIE 3

**L**OS populares deportivos germanos de la Serie 3 llevan muchos años en el mercado, y los últimos retoques que recibieron a nivel de carrocería, suspensiones, motores y cajas de cambio se remontan a noviembre de 1982. Hay cinco tipos de mecánicas diferentes, una de ellas de gasóleo, que van desde los discretos 86 caballos del Diesel hasta

los ágiles 171 del 325. Se pueden obtener con dos o cuatro puertas, y también existe una versión descaпотable con las mismas especificaciones técnicas del modelo superior, el 325i. Mejoran bastante en comportamiento respecto a los antiguos, y las prestaciones y consumos de los más grandes son muy buenas. Lo peor de estos turismos es su precio elevado.



## Motor 16



|                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| 28 A FONDO            | Mitsubishi Galant     |
| 36 FRENTE A FRENTE    | R-21 y sus rivales    |
| 43 GENTE SOBRE RUEDAS | Sueños de millonarios |
| 47 CUENTENOS SU CASO  |                       |
| 48 COMPRAR Y VENDER   |                       |
| 51 MOTOS              | G.P. de Suecia        |
| 54 OCIO               | El coche de Cobra     |
| 57 DEPORTE            | Rallye de Argentina   |



|    |                                |
|----|--------------------------------|
| 60 | F-1: G.P. de Hungría           |
| 66 | JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO |

tiencia similar.

Julio es un mes «normalmente bueno» para los fabricantes de automóviles, aun-

que en los dos meses anteriores cuando asisten a una mayor demanda. Sin embargo, en este año parecen haberse conjugado varios factores que han influido en un nivel de ventas realmente espectacular. Por un lado, una evidente mejoría en la situación económica, elemento común barajado por todos los fabricantes, en una lectura rápida de las cifras. A ese mayor poder adquisitivo del usuario español se une indudablemente el factor vacacional y la estabilidad bonancible del precio de los combustibles que, si en alguna dirección se tienen que mover, todo indica que sería a la baja.

Otro elemento que se maneja, éste ya más etéreo pero no por ello menos influyente, es la estabilidad, la tranquilidad que vive el país tras un periodo electoral ya resuelto, proceso que siempre tiende a crispar los ánimos y a generar extrañas incertidumbres. Los resultados, pues, están ahí. Los próximos meses, agosto incluido, no registrarán cifras como las comentadas. Pero la marcha de las ventas en los últimos tres meses indica que el mercado puede comenzar a consolidarse, abriendo unas expectativas muy claras para el sector.

Benito, Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11.

Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín. Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, 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-Monteserin. Teléfono: 268 04 02-03.

Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGEL Polígono Industrial. Avda. Valdeparra s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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





OPEL KADETT 1,6

MOTORES MEJORES

LOS Opel Kadett 1,6 llevarán motores más ahorrativos desde el próximo otoño. Los motores optimizados de la nueva generación de la marca alemana tendrán versiones alimentadas por gasolina y por gasóleo.

El 1,6 de gasolina ha perdido algo de potencia, ya que da 82 caballos en lugar de los 90 actuales, pero tiene más fuerza a bajo régimen y oficialmente consume menos que los motores predecesores: 4,9

litros a los 100 km a 90 vez de 5,2 litros, y 8,2 litros en ciclo urbano en lugar de 9,8 litros.

Este motor funciona con gasolina normal, pero también puede funcionar con gasolina sin plomo con sólo pulsar una clavija en el cuadro de mandos. El nuevo diesel ha disminuido su rumorosidad mientras que los consumos han bajado de 4,4 a 4,2 litros, a 90 por hora; de 6,3 a 6 litros, a 120, y de 7,1 a 6,6 litros en ciclo urbano.

CAMIONES

VOLVO Y GM SE ESTUDIAN

LA empresa sueca Volvo y la norteamericana General Motors han llegado a un principio de acuerdo para cooperar en el segmento de los vehículos pesados de transporte. Desde hace tiempo, GM viene buscando un socio europeo —primero fue Enasa, luego Leyland— para dar salida a su división de vehículos comerciales Bedford, instalada en el Reino Unido. Volvo, que es el tercer fabricante mundial de camiones superiores a las 16 toneladas, pretende, ade-

más, con esta operación consolidar su posición en Estados Unidos desde que comenzara sus exportaciones, hace ahora cinco años. Por el momento, las discusiones del acuerdo se centran en la participación de cada empresa en el proyecto, los costes de la cooperación, el desarrollo de los proyectos de mercado y el intercambio de componentes. Aunque hasta ahora no ha trascendido nada más, el ambiente en la marca sueca es de moderado optimismo.

SEGUROS

MUTUALISTAS EN LA CALLE

OTRA entidad de seguros, en este caso una mutua, ha quebrado, dejando en el aire a treinta mil mutualistas. Se trata de la Mutua Popular del Automóvil, a la que se ha aceptado la solicitud de quiebra ante «la insostenible situación de insolvencia que atravesaba». Según las denuncias presentadas, la Mutua había sido advertida repetidamente del peligro de las elevadas comisiones que se abonaban a algunos agentes, y ahora se han detectado anomalías contables, déficit en el margen de solvencia y otras incorrecciones de funcionamiento. El descubierto que ha dejado la entidad supera los 400 millones de pesetas.

ANIVERSARIO

75 AÑOS DE LA DAMA ALADA

EL espíritu del éxtasis» o, con su nombre más conocido, «La dama alada» cumple ahora setenta y cinco años desde su nacimiento. La popular figurilla que corona el radiador de los prestigiosos Rolls Royce fue



gestada allá por 1911 por un famoso escultor y artista, Charles Sykes, por encargo de la marca.

Sykes utilizaría como modelo a Eleanor Thorton, entonces secretaria del presidente del Real Automóvil Club del Reino Unido. El resultado de su trabajo fue, en sus propias palabras, «una pequeña monería que va a emprender el vuelo hacia senderos muy altos».

RELOJES

HORA DE CAMPEONES

TAG sabe dónde está la calidad, y de ahí sus grandes éxitos. Al igual que en la Fórmula 1 se unió a Porsche, ahora ha formado asociación con Heuer, líder en el campo de la tecnología para relo-

jes. El resultado de esta nueva unión es una línea de relojes deportivos en seis colores que realzarán cualquier muñeca. Resistencia, precisión y funcionalidad son sus características.



SALON

A LAS PUERTAS DE PARIS

MAS de mil expositores se darán cita en la próxima edición del Salón de París, que tendrá lugar del 2 al 12 de octubre en el Parque de Exposiciones de la capital francesa.

El simpático cartel que anunciará la celebración de este importante salón del sector automovilístico, uno de los de más solera y prestigio, donde salen a la luz las más importantes novedades, es obra de Caryl Arnstam, que ha convertido a la Torre Eiffel en un dorado utilitario.



BARCELONA

TUNEL SI, TUNEL NO

LOS polémicos túneles del Tibidabo de la Ciudad Condal, cuyas obras están paralizadas desde hace varios años, parece que por fin van a verse terminados.

En 1987 deberían comenzar de nuevo las obras que incluyen la construcción de un túnel de tres carriles y los accesos tanto por Barcelona, que conectarán con el paseo de la Bonanova, como por la parte de Vallvidrera, en que se encontrarán a la altura de Les Planes. La entrada en servicio está prevista para 1991.

Las obras tienen un pre-

MITSUBISHI

VIENEN TRESCIENTOS

PARA finales de agosto o primeros de septiembre comenzarán a ven-

derse los Mitsubishi que la firma ICA importará en nuestro país.

El proceso electoral ha demorado la decisión administrativa de adjudicación del cupo, que según directivos de la firma rondará las 300 unidades.

De ellas, se prevé que la

mitad serán del modelo Montero, un 15 por 100 del Starion, otro tanto del Colt y el resto del Galant, porcentajes que dependerán de la cartera de pedidos. Esta ya es numerosa y ahora mismo están cubiertas las ventas hasta el mes de noviembre.



supuesto de 10.000 millones de pesetas, y el peaje que los automóviles deberán pagar

será, en pesetas de 1986, de 183. Según los responsables de Tabasa, la sociedad que debe construir el túnel, este peaje es «un elemento disuasorio para neutralizar los efectos de una utilización masiva del túnel».

COMBUSTIBLES

PETROLIS DE CATALUNYA

LA Generalitat de Cataluña quiere crear antes de fin de año una empresa importadora, almacenadora y distribuidora de gasolinas que, además, explotará una

red de gasolineras en esa comunidad autónoma. Según el consejero de Industria y Energía de la Generalitat, Joan Hortalà, se quiere aprovechar el desmantelamiento del monopolio de Campsa «para que los beneficios de la liberalización del sector se queden en Cataluña». El proyecto, que aparece todavía con bastantes nudos sin atar, se basaría en la importación de combustibles del mercado libre, de acuerdo al cupo que le corresponde a España dentro de la CEE. Si la nueva Campsa no entra en el negocio, la Generalitat buscará un socio, probablemente una compañía petrolera francesa.



Verde y Rojo

● José María Visea, que en los últimos cinco años se ha encargado de transmitir a los medios de comunicación todo lo que sucedía en Enasa desde su gabinete de Prensa, deja ahora esa empresa para pasar a otras actividades en el sector privado.

● Algunos es que no se enteran... o se hacen los suecos. Mil veces se ha denunciado el peligro que determinados vehículos especiales circulen por la peligrosa M-30 madrileña. Pues nada. Durante estas semanas las

enormes cosechadoras campan a su aire, creando más de un problema.

● Ya se sabe el dicho: en Madrid y en agosto, como en Baden-Baden. Su Ayuntamiento ha repetido este año la experiencia y ha acortado el periodo de tiempo de aplicación de la dichosa ORA, con lo que aparcar en determinadas horas en el mismo centro es pura delicia.

● De acuerdo que se están realizando las obras para que la autopista Astur-leonesa haga honor a su nombre allá para la primavera del año que viene. Pero podrían retrasar para entonces la subida del peaje que se anuncia para los próximos días. Y luego quieren que se utilicen las autopistas.

## PORSCHE 928 S4

# LLEGA LA MADUREZ

**E**L Porsche 928 sigue su carrera ascendente, el buque insignia de la gama Porsche cumple su décimo aniversario con un lanzamiento especial, el 928 S4, el «no va más» dentro de la tecnología automovilística. 320 caballos de potencia, más de doscientos setenta kilómetros por hora de velocidad punta, una aceleración fulgurante que permite pasar de cero a cien en menos de seis segundos y un precio en Alemania que supera los siete millones seiscientos mil pesetas son los datos identificativos de este recién nacido que estará en el mercado a primeros del próximo otoño.

El 928 S4 es el último componente de la familia «ecológica» que Porsche está poniendo en el mercado. El 924 S, el 944 Turbo, el 944 S4 y el 928 S4 son coches de combustión limpia que casi no contaminan y dan siempre la misma potencia tanto en las versiones normales como en aquellas otras que llevan convertidor catalítico para los gases de escape.

Los técnicos de Porsche han amaestrado este dispositivo que al aplicarlo en modelos de otras marcas se convierten en una verdadera fiera devoradora de potencia. La culata con cuatro válvulas por cilindro montada en el 928 S4 es la clave para conseguir tal resultado.

El nuevo modelo de Porsche incorpora una importante serie de retoques, retoques de diseño que saltan a la vista en el exterior del conjunto y otros, mecánicos que dan más vitalidad al ya enérgico motor de ocho cilindros en V.

El 928 S4 es más aerodinámico que su predecesor, el 928 S; para mejorar el coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el CX que en esta nueva versión es igual a 0,34 se han modificado el frontal y la parte posterior. La «nariz blanda», el paragolpes elástico utilizado por los 928 desde su nacimiento, es ahora más grande, se aproxima más al suelo y lleva aberturas para refrigerar los frenos, así como para el alojamiento

de los pilotos y las luces antiniebla.

En la parte trasera del 928 S4 destaca el alerón en poliuretano que evita la flotación del eje trasero cuando se rueda a altas velocidades. También se han modificado las formas de los grupos ópticos.

El verdadero elemento distintivo del 928 S4 es, sin duda alguna, su motor; el ocho cilindros en V tiene ahora casi cinco litros de cubricaje, frente a los 4,7 litros de los modelos anteriores, y recibe culatas con cuatro válvulas por cilindro. La potencia final sube hasta los



El nuevo Porsche 928 S4 es más aerodinámico. La velocidad máxima supera los 270 kilómetros por hora.



El alerón trasero, hecho en poliuretano, es el elemento más distintivo de la nueva generación de Porsche 928.

trecientos veinte caballos, también se ha aumentado el empuje a medio y bajo régi-

men. Los consumos han crecido un poco, alrededor de medio litro a los 100 kilóme-

tros en todos los terrenos. Los valores oficiales que Porsche da para su nuevo 928 S4 son: 9,4 litros a los 100 cuando se rueda a 90 por hora; 10,8 litros a 120 y 19,6 litros en ciclo urbano.

El motor del Porsche 928 S4 lleva un dispositivo que evita los problemas cuando se utilizan gasolinas de mala calidad, gasolinas con un octanaje inferior al que pide la mecánica. El protector de «picado» cambia el momento de ignición en cada cilindro en función de las características del carburante, lo que da una mayor longevidad a la mecánica.

Los otros modelos de la

gama Porsche también reciben retoques en sus versiones 87. Todos los 944 podrán disponer ya del sistema antibloqueo frenos, el sistema ABS, que ya viene montado de serie en los 928 S4. Por su parte, el Porsche 911, que ya tiene veintitrés años de historia a sus espaldas, se beneficia de una nueva caja de cambio de cinco velocidades para la versión Carrera. El embrague también se ha modificado, ya que ahora se acciona hidráulicamente para eliminar esa dureza legendaria que siempre ha exigido una pierna izquierda de ciclista profesional.

### LA EVOLUCION DEL 928

| Modelos           | 928                    | 928 S (I)              | 928 S (II)             | 928 S4                 |
|-------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Cubicaje .....    | 4.474 c.c.             | 4.664 c.c.             | 4.664 c.c.             | 4.957 c.c.             |
| Potencia .....    | 240 CV/<br>5.250 rpm   | 300 CV/<br>5.900 rpm   | 310 CV/<br>5.900 rpm   | 320 CV/<br>6.000 rpm   |
| Par .....         | 38,7 mkg/<br>3.600 rpm | 39,2 mkg/<br>4.500 rpm | 40,7 mkg/<br>4.500 rpm | 43,9 mkg/<br>3.000 rpm |
| Pot. especif. . . | 53,6 CV/l              | 64,3 CV/l              | 66,5 CV/l              | 64 CV/l                |
| Veloc. máx. . .   | 230 km/h               | 250 km/h               | 255 km/h               | 270 km/h               |

La potencia bruta de los 928 ha subido sin parar desde su nacimiento; ha bajado, sin embargo, el valor de la potencia específica, los caballos producidos por cada litro de cubricaje.

## AGRESIVIDAD AMERICANA



6/ Motor 16

**E**L Lincoln Mark VII está haciendo estragos en las espectaculares pruebas de «stock-car», competiciones en circuitos ovales en las que los coches de turismo nacidos en USA ruedan a más de trescientos treinta por hora.

La firma Cars y Concepts de Michigan quiere aprovechar al máximo esa fama de

El techo eléctrico del S/T-10 Chevrolet es el principal atractivo de un todo-terreno tratado con el máximo lujo.

ganador, y para ello ha dado vida a un Lincoln Mark VII GTC que no tiene nada que envidiar a los Thunderbird de competición. Cars y Concepts han puesto a punto un kit de carrocería que mejora la aerodinámica y da un toque de agresividad a todo el conjunto. La mecánica, por su parte, queda a la misma altura del exterior. Jack Roush Performance ha aplicado un verdadero tratamiento vitamínico en el que se incluyen: amortiguadores de gas Koni, que se pueden regular desde el exterior; muelles de suspensión más deportivos, barras estabilizadoras más gruesas delante y detrás, dirección servoasistida, pastillas de freno semimetálicas y unos Goodyear de medida 245/50 VR

16, calzados sobre unas llantas de aleación BBS de siete pulgadas.

El comprador de este «juguete» tiene una auténtica máquina de carreras que

puede andar por la calle con toda tranquilidad y con una garantía plena a lo largo de un año de utilización o de 18.000 kilómetros de vida. Los más modestos podrán

conformarse con el Lincoln Mark VII LSC, que sólo incorpora las mejoras de la carrocería.

El S/T-10 Chevrolet Woody Package es otra

transformación de Cars y Concepts; en este caso se mejora un todo-terreno Chevrolet al añadir un techo eléctrico muy especial y madera en los flancos.



Motor 16 / 7

# FERRARI ESTAN QUE NO PARAN

EN las últimas semanas, la actividad en la fábrica Ferrari es virulenta. Las idas y venidas de los prototipos en pruebas a la pista de Fiorano es continua. Basta que los Fórmula 1 dejen de rodar en ese circuito para que inmediatamente lleguen uno o dos prototipos más o menos camuflados, oportunidad que ha sido aprovechada por nuestro corresponsal para captar estas reveladoras fotografías que pueden ayudar a desvelar un poco más los futuros planes de la marca.

No menos de seis modelos diferentes entran y salen continuamente del santuario de Módena. El departamento de desarrollo, en el que el ingeniero Mauro Forghieri está aplicando ahora la vasta experiencia adquirida a lo largo de años y años en la scuderia, es un hervidero. No es extraño para quien conoce la febril creatividad de este hombre, hoy por hoy el más representativo de la marca italiana después del *Commendatore*, para quien ha sido casi como un hijo.

Los modelos fotografiados han sido el nuevo Mondial, el futuro 408 de tracción a las cuatro ruedas, el prototipo de cuatro puertas y un Lancia Thema 8.32 retocado.

El nuevo Mondial no tiene grandes cambios. Recibe una inyección de potencia que pretende caldear el tibio entusiasmo despertado entre los fieles de la marca por este modelo. La cilindrada se incrementará hasta 3,4 litros, desde los 3,2 actuales. Unas nuevas tomas de aire en las aletas posteriores son la única diferencia externa para esta versión, que se rumorea podría ser presentada en el Salón de París.

Otro Ferrari que continúa su fase de experimentación es el 408. Este modelo, que ya desvelamos en exclusiva mundial en nuestro número 123, del pasado 1 de marzo,



GIANCARLO FERRENI

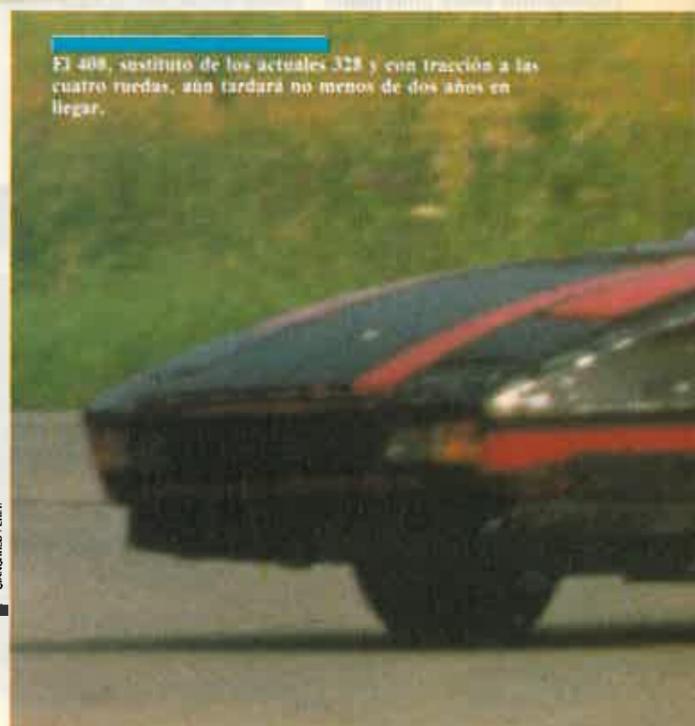
El prototipo del cuatro puertas sigue haciendo pruebas, aunque en Ferrari aseguran que nunca será fabricado. En las fotografías se aprecia con claridad la ventana de la puerta trasera, lo que pone fin a las dudas sobre si este prototipo era o no un cuatro puertas.



GIANCARLO FERRENI

sustituirá, a finales de la presente década, a los actuales 328. Seguirá siendo un deportivo a ultranza, con su motor central, pero gozará de una mayor amplitud interior, mientras que sus líneas exteriores tendrán una cierta semejanza con las del Testarossa. Se confirma también que será el primer Ferrari de producción con un sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas, tras los rumores surgidos en Ferrari que apuntaban a que utilizaría una transmisión con sólo dos ruedas motrices.

Lo que todavía está en el aire es el proyecto cuatro puertas. Fuentes de la propia marca han asegurado que Ferrari jamás construirá un coche así. Sin embargo, el



El 408, sustituto de los actuales 328 y con tracción a las cuatro ruedas, aun tardará no menos de dos años en llegar.

GIANCARLO FERRENI

prototipo sigue rodando y lo que sí está claro, a pesar del camuflaje, es que se trata de una carrocería de cuatro puertas. Hace meses, y ante la insistencia de los hombres de marketing de la firma italiana, se llegó a pensar que este prototipo fuera la base de un coupé tipo 412. Pero estas fotos dejan ver bien a las claras detalles reveladores, como son la altura, las dimensiones generales y las ventanas de las puertas traseras, que anteriormente no eran visibles. En fin, toda una historia de espionaje industrial que muy posiblemente no llegue a plasmarse en un modelo de producción, sino que ha traído de cabeza a todos los especialistas de la prensa del motor.

La última noticia de esta información afecta al llamado Lancia-Ferrari. Este modelo, que dentro de un año estará disponible en versión 4x4, podría incorporar

próximamente un alerón posterior retráctil, que haría su aparición automáticamente al rodar a alta velocidad para mejorar la adherencia y que se camuflaría

discretamente en el maletero cuando no fuera necesario. Un curioso anticipo de lo que puede ser la berlina de tracción total más rápida del mercado.



Alerón retráctil, para mejorar el agarre a alta velocidad, en el Lancia Thema 8.32.

GIANCARLO FERRENI



El Ferrari Mondial va a recibir un motor de mayor cilindrada que el actual. Un año después de haber pasado de 3,0 a 3,2 litros se prueba el modelo de 3,4, que se llamará 348.



DESEMBARCO  
INMEDIATO

# LOS 309 ESPAÑOLES



**P**ESE a que nos encontramos en una época tradicionalmente de vacaciones, en Villaverde se trabaja a tope en el 309, cuyo lanzamiento debe producirse en el próximo mes de septiembre. Puede decirse que la definición de cada una de las versiones ha sido decidida, hasta tal punto que se han entregado ya algunos prototipos al INTA para su homologación.

En principio serán cuatro las versiones que inicialmente se lancen al mercado, todas ellas con motores de gasolina. La filial española de Peugeot ha optado por introducir algunas diferencias

en ellas, de cara a una mejor adaptación de estos coches a las carreteras españolas. También se ha buscado el nacionalizar al máximo el 309 español, de acuerdo con lo pactado con la Administración. Así, tres de las variantes llevarán motores de origen Simca, que se fabrican en Villaverde, y sólo una llevaría un motor de importación.

Si en Francia la oferta del 309 comienza con la versión equipada del motor 1.118 centímetros cúbicos de origen Simca, que en España utilizan los 205 más bajos, en Villaverde van a equipar a la versión más básica con el motor de 1.294 centíme-

tros cúbicos, cuya potencia es de 65 caballos. Este motor lo lleva también el 309 francés en sus denominaciones GL Profil y GR, con los que el español se diferenciará, además de en detalles de presentación y acabado, en sus desarrollos de cambio gracias a la adopción de un grupo cónico más corto. Además del cambio de cinco marchas, había también un cambio de cuatro marchas. En España parece que se llamará GL tan sólo.

La segunda versión española llevará el motor 1.442 centímetros cúbicos de 80 caballos. Por potencia será equivalente a los GR/SR franceses, que llevan el mo-

tor 1.600 XU —el mismo que monta el BX 16—, que si bien tiene un diseño más moderno, es un motor menos elástico y se recupera peor de velocidades bajas que el que llevarán los coches españoles. Pese a esto, llevará también unas relaciones más cortas que las que tiene su homólogo francés y su denominación debería ser GR.

El tercer escalón será el coche con motor de 1.592 centímetros cúbicos, el mismo del GTX, con 92/94 caballos. Llevará un cambio de cinco marchas y seguramente llevará las siglas SR.

Finalmente habrá la versión GT, con el motor XU de 1.905 centímetros cúbicos y 105 caballos, que es el mismo del BX 19 GT. Es un motor importado y llevará un cambio de cinco marchas.

La gama española es más potente y está mejor escalonada que la francesa, que va de 55 a 105 caballos.

Seis meses después de este lanzamiento aparecerá la versión diesel del Peugeot 309.

Los Peugeot 309 españoles realizan sus últimas pruebas antes de su presentación, que tendrá lugar en el próximo mes de septiembre. En principio, el nuevo modelo se ofrecerá con cuatro motores.



UN FORMULA 1 DE CIUDAD

Un coche que está por encima de los conceptos clásicos.



**LUZ VERDE AL SUPERCINCO GT TURBO**

**C**onducirlo es como tratar de retener entre las manos una fuerza enorme. Se escapa. El acelerador baja unos centímetros y el ritmo del corazón sube... se enciende.

**L**a adrenalina que penetra en el torrente sanguíneo desata en ti todo un torrente de emociones. De 0 a 100 kilómetros por hora en ocho segundos. De la realidad a la fantasía en un segundo.

**E**l Supercinco GT Turbo es energía pura. Esa misma que tú necesitas para romper la barrera de los doscientos y así revelar tu verdadera personalidad... la personalidad de un ganador.



**Hay ventajas que son realmente exclusivas... la ventaja de ser un Supercinco.**

Mientras el Estado español privatiza el único fabricante de turismos que tenía en su poder —Seat—, el peso de los poderes públicos en la industria de automoción europea sigue siendo muy elevado. Nada menos que un tercio del capital social de las empresas fabricantes de vehículos está bajo el control de los distintos estamentos gubernamentales, y sólo Fiat y Peugeot, entre las grandes marcas, originariamente europeas, pueden alardear de ser privadas al ciento por ciento.

# QUIEN CONTROLA LA INDUSTRIA EUROPEA EL GRAN CAPITAL

**Q**UE la presencia estatal, tanto directa como indirecta, en los paquetes accionariales de la industria europea de automoción es muy importante, es algo que no se puede obviar. Y a los números nos remitimos. Según datos recabados por esta revista, el 33 por 100 del capital social de esa industria es propiedad pública.

Como se puede observar en el mapa que publicamos en estas mismas páginas, hay en Europa importantes paquetes de acciones totalmente en manos de capital público. Tal es el caso de Austin Rover en el Reino Unido; Alfa Romeo, en Italia; Renault, en Francia, y Enasa en España. En el caso de altos porcentajes estatales pero sin llegar al total se encuentran el fabricante holandés de camiones DAF y, también en los Países Bajos, Volvo Car AB, así como una presencia representativa en dos marcas de Alemania Federal, Volkswagen y BMW.

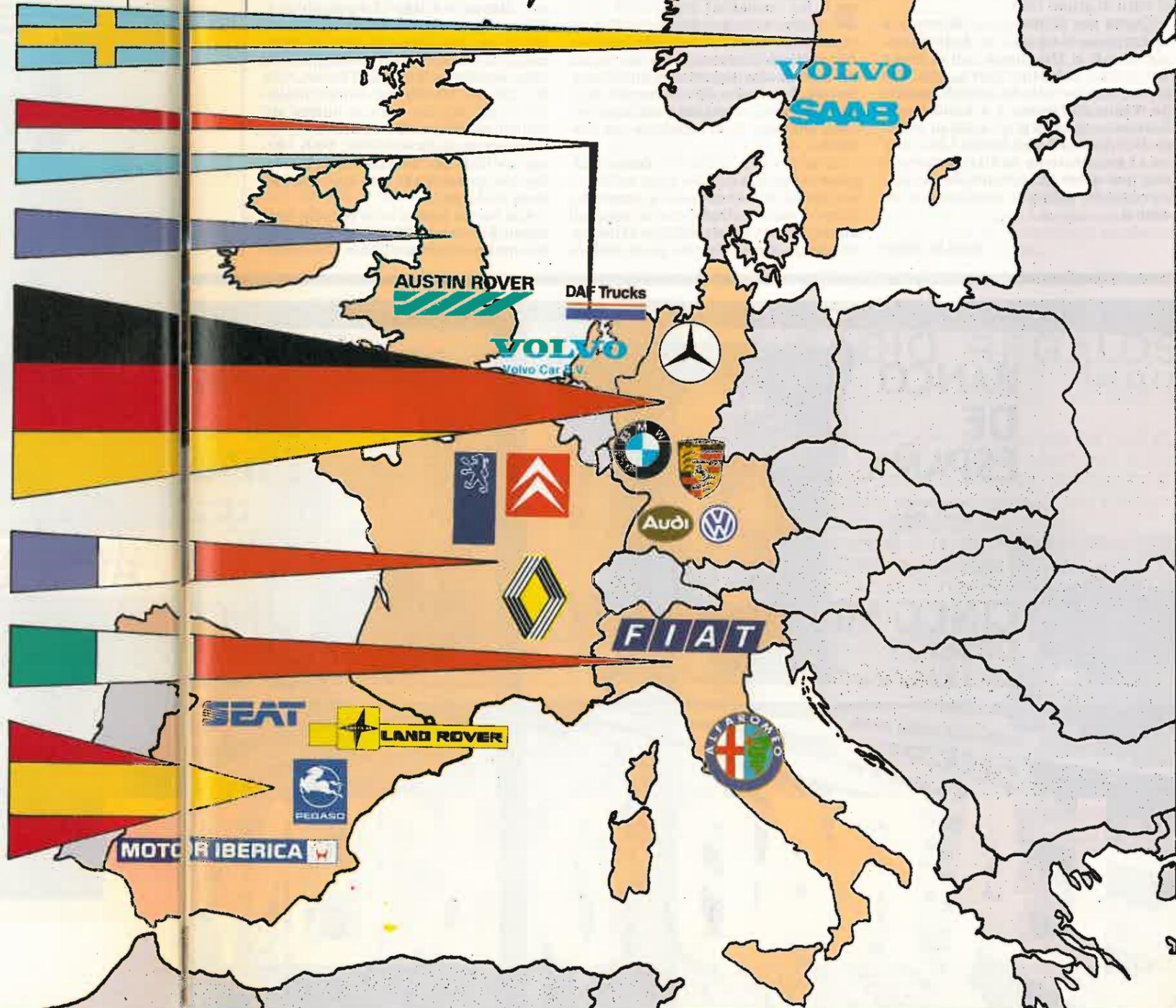
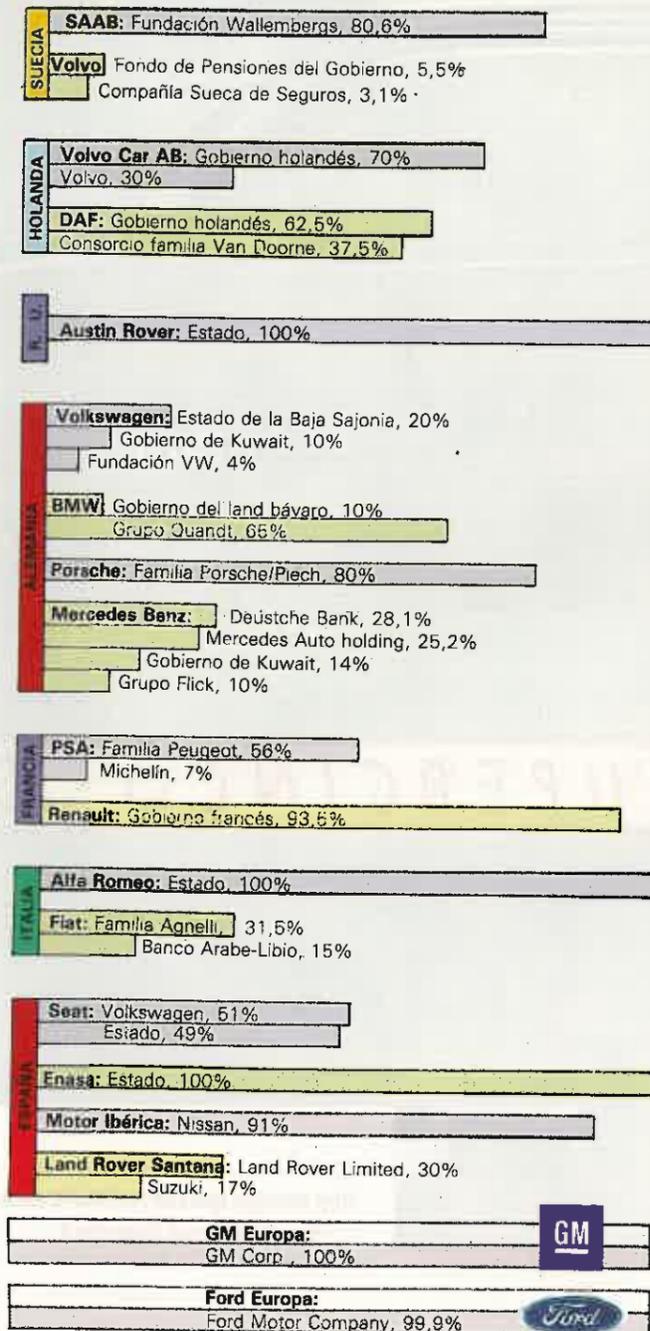
Nó sólo los Gobiernos europeos pululan en las aguas de su industria de automoción, ya que el capital público árabe, crecido al amparo del «boom» petrolero, fijó hace tiempo sus ojos en ella. El Gobierno de Kuwait aparece con importantes paquetes de acciones en Volkswagen y en Mercedes Benz, y el coronel Gaddafi, a través del Banco estatal Arabe-Libio, controla un 15 por 100 de Fiat, porcentaje que la familia Agnelli está intentando recuperar.

Las familias como tal siguen aún presentes, como en su origen, entre las marcas. Tal es el caso de la familia Peugeot, que controla el 56 por 100 del grupo; la Agnelli, con el 31,5 por 100 de Fiat; la Porsche, con el 80 por 100 del capital de la mítica marca, y la Van Doorne, con el 37,5 por 100 de las acciones de la holandesa DAF.

Esta participación estatal en la industria de automoción ejerce una evidente influencia en el sector. Mientras las compañías privadas deben concurrir a pecho descubierto en los mercados de capitales, las «otras» disponen de políticas crediticias más favorables (bajos

tipos de interés, largos plazos de amortización, etcétera) y ello pese al estricto control que aplica la Comisión Europea, órgano ejecutivo de la CEE, en la concesión de ayudas estatales a las empresas. La razón es evidente y se enmarca en las distintas políticas sociolaborales aplicadas en cada país, no en vano esta industria propicia elevados volúmenes de negocio y de actividad. Baste recordar, como botón de muestra reciente, el agrio debate parlamentario suscitado en la Cámara de los Comunes británica con ocasión de los tanteos compradores de Ford hacia Austin Rover que luego no cuajaron.

El caso de España, en cuanto al reparto del accionariado, es distinto. Mientras en países industrializados con una larga tradición de economía de mercado se dan elevados índices de na-



cionalización (en el Reino Unido la única marca autóctona es ciento por ciento estatal; en Italia, una es privada, la otra, estatal; en Francia ocurre lo mismo), el único fabricante de turismos aquí nacido, Seat, pasa desde el Instituto Nacional de Industria a una multinacional germana, en parte estatalizada. El resto está en manos privadas: Ford y General Motors España dependen directamente de sus matrices. Citroën Hispania es en un 68 por 100 del grupo PSA y un 9 por 100 de Michelin, repartiéndose el 23 por 100 restante entre pequeños accionistas. En Fasa-Renault, la Regie dispone del 77 por 100 de las acciones. Y en Talbot, sólo un escaso 2 por 100 está en manos de pequeños accionistas, correspondiendo el resto al grupo PSA.

Queda por último hacer referencia a la Empresa Nacional de Automociones, donde el INI cuenta con el ciento por ciento; a Motor Ibérica, con una creciente presencia de capital japonés de manos de Nissan, y a Land Rover Santana, con el 30 por ciento en poder de la británica Land Rover Limited y un 17 por ciento de Suzuki, porcentaje éste que se irá incrementando paulatinamente en sucesivas ampliaciones de capital.

Raul R. Sáez

## EUROPA EN EL PRIMER SEMESTRE

### FIAT DESBANCA A VW

Fiat se ha colocado en el primer puesto del ranking de ventas en el mercado europeo, desbancando a la poderosa Volkswagen. Dieciocho meses llevan ya disputándose ese puesto los dos gigantes de la automoción europea y este año parece que la firma italiana superará a la germana.

De los resultados registrados en el primer semestre del año se deduce algo muy simple: el mercado europeo consolida su recuperación y las ventas de automóviles siguen creciendo ininterrumpidamente. Sin embargo, sólo los fabricantes alemanes e italianos han visto aumentar la demanda de sus modelos.

El grupo Fiat, según los datos recopilados por esta revista, se ha colocado en cabeza de las ventas de automóviles nuevos en el periodo enero-junio, al conseguir una penetración en el mercado del 13,2 por 100, lo que le coloca

por delante del líder del pasado año, Volkswagen, que mantiene una cuota del 13 por 100, y del conjunto de fabricantes japoneses, que ha conseguido un buen bocado en Europa al hacerse con el 11,8 por 100 de las ventas totales. Mientras, las dos marcas líderes aumentan su diferencia respecto a sus inmediatos seguidores, (Ford, PSA, Renault y GM) que además son adelantados por primera vez por los constructores de Japón.

Las ventas totales en el periodo analizado han superado la barrera de los seis millones de unidades (concreta-

mente 6.136.000) con un aumento del 8 por 100 respecto a las contabilizadas en enero-junio del pasado año. Fiat ha conseguido vender 810.697 vehículos (aumento del 11,4 por 100 respecto al mismo periodo de 1985), mientras que las ventas de Volkswagen alcanzan las 795.463 unidades, con un alza del 8 por 100. Ford aumentó un 6,7 por 100 (vendió 708.368 vehículos); el grupo PSA un 6,1 por 100 (689.887 unidades); General Motors un 5,4 por 100 (688.890 unidades), y Renault seguía sin levantar cabeza al disminuir sus ventas un 0,6 por 100 (615.426 unidades).

En Renault, que figura en el sexto puesto del ranking de ventas con una cuota de penetración del 10 por 100 del mercado europeo, se considera que esta caída de las ventas es temporal y está relacionada con la desaparición del modelo R-18. Sin embargo, se confía en la buena marcha de su último modelo, el R-21, que le puede situar a final de año en la cuota del 11 por 100 del total.

Pese a todo, la preocupación en Europa sigue centrada en la penetración japonesa, cuyas ventas, en el mismo periodo comentado, han aumentado un 22,1 por 100, porcentaje que sólo en el mercado alemán ha sido del 17,6 por 100. En Gran Bretaña, donde las ventas totales se incrementaron en un 2,2



El Fiat Uno le está ganando la partida al Volkswagen Golf. La marca italiana copa ya el 13,2 por ciento del mercado europeo.

por 100, las japonesas aumentaron casi un 11 por 100. En los pequeños mercados, especialmente en Bélgica, la progresión japonesa ha variado entre un 30 y un 40 por 100. Toyota ha sido la marca japonesa más agresiva, y ha visto pasar su cuota total en el mercado europeo del 2,5 del pasado año al 2,9 por 100 actual.

De las marcas que no aparecen en los primeros puestos de ventas habría que referirse al continuado avance que está registrando Mercedes Benz, gracias a la puesta en el mercado de la serie 190.

Las ventas de esta firma han aumentado un 10 por 100 y ha conseguido superar en la clasificación a Austin Rover, marca esta muy castigada por los compradores ante la incertidumbre que se abrió por su posible venta a Ford.

En opinión de los expertos del sector, y visto el primer semestre, es muy probable que Fiat cierre el actual ejercicio como líder del mercado europeo, toda vez que en el último trimestre del año viene siendo tradicional en la marca de Turín la obtención de excelentes resultados de ventas.

## LA RADIO REGALOS

Mayra se acostumbró a regalar y no hay quien la pare.

Es como si el dinero se le escapase de las manos. Es como si no pudiese dejar de hacer feliz a los miles de oyentes que la acompañan cada mañana. Claro, son muchos años de entregar los mejores premios de Europa. Y eso crea hábito.

Así Mayra se ha transformado en mucho más que una amiga. Trayendo, día a día, el dinero más simpático de España. Y de algo estamos seguros: el dinero que Mayra reparte es, sin duda, una cosa muy bien hecha.



Mayra Gómez Kemp

antena 3



# LA RADIO BIEN HECHA

Hay quien pierde el tiempo con mucha frecuencia...

# Cada Minuto cuenta

Para no perder el tiempo dándole al dial con mucha frecuencia... ¡sintonícenos! Tenemos la mejor fórmula para usted.

Las noticias al minuto...  
Tal como surgen en la misma ciudad.  
Y la mejor música...  
La que después será «hit».  
Si le gusta estar informado y oír la música antes... ¡cuente con nosotros!  
Somos ya 9 emisoras de Radio Minuto.  
Y seguimos creciendo.  
Porque nuestra fórmula funciona.  
Da buenos resultados.  
Y no hace perder el tiempo.  
¡Cada Minuto cuenta!

**RADIO MINUTO**  
la radio al minuto.

Alicante, Barcelona, Gijón,  
Las Palmas, Madrid, Sta. Cruz  
de Tenerife, Sevilla, Valencia,  
Zaragoza.



## Mercado

PRECIO  
**EGOS DE LA SEMANA**

● Abastecedora Catalana, S. A. y su red de colaboradores, agentes oficiales de Firestone en Cataluña ofrecen el plan del verano, que consiste en la compra de cuatro neumáticos y pagar tres, esta oferta es únicamente para neumáticos anchos y superanchos.

### NUEVOS PRECIOS

EN la sección Mercado de este número, en el apartado Coches Usados, ofrecemos a nuestros lectores la nueva valoración para los meses de julio, agosto y septiembre que establece la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Ganvam, para los distintos modelos de segunda mano que existen actualmente en el mercado.

● El éxito alcanzado por el Opel Corsa TR ha hecho que prácticamente no haya unidades en los concesionarios de la marca alemana, ante lo cual muchos clientes se están decidiendo por adquirir alguna de las variantes del Opel Corsa tres puertas.

● Ford ha subido el precio de los Scorpio, modelos más altos de su gama, en un 5 por 100; así los precios nuevos de estos modelos, ya se incluyen en nuestras páginas de mercado.

### RECTIFICACION

En la página 17 del número 144 de nuestra revista, en el artículo «Los precios del aire fresco», se deslizó un pequeño error, publicando el precio del aire acondicionado del Citroën BX antes de la aplicación del IVA como 123.025 pesetas, cuando éste en realidad es con IVA; su precio sin incluir dicho impuesto es de 99.000 pesetas.



### SEGUNDA MANO

#### BERLINAS MEDIO-ALTAS

Las berlinas de tipo medio-alto han experimentado en los últimos años un fuerte relanzamiento en sus ventas en nuestro país. Esto ha tenido su repercusión en el mercado de ocasión, en el cual existe ya una amplia oferta de este tipo de automóviles. Esto hace que su adquisición no represente graves problemas, aunque si se busca un modelo determinado la espera puede durar varios meses.

Normalmente, las personas que se interesan por alguno de estos vehículos son clientes que desean adquirir un automóvil con unas buenas prestaciones y ahorrándose un dinero que en caso de los Peugeot, Ford y Opel incluso puede llegar al millón de pesetas. El caso del Seat es distinto, ya que es un automóvil que dejó de fabricarse en el año 82 y que está



muy depreciado en su cotización. Precisamente este detalle hace que el 132 no sea de los automóviles más solicitados dentro de los diferentes modelos que componen la gama de las berlinas. Este modelo por el momento no tiene problemas a la hora de encontrar repuestos. Un Seat 132-2000 de las últimas series que se fabricaron

puede adquirirse por un precio que ronde las 500.000 pesetas.

Estos automóviles, por norma general, suelen encontrarse en un buen estado de conservación, ya que sus antiguos propietarios suelen haberles dado un trato aceptable, habiéndole hecho al automóvil un kilometraje regular.

Otros puntos que pueden decidir al futuro comprador por uno de estos vehículos son el confort, la seguridad, la amplitud del automóvil, etcétera...

Han quedado fuera de este pequeño análisis vehículos como el Talbot 180, automóvil que entra de pleno en este sector pero que ha quedado ya totalmente desfasado, y el Citroën CX, que entra ya en el sector de las berlinas altas, si no por su precio si por sus dimensiones.

| Modelo      | Valoración                           | Oferta                 | Notas  |
|-------------|--------------------------------------|------------------------|--|
| Peugeot 505 | Gasolina: Buena<br>Diesel: Muy buena | Hay muy pocas unidades | Comenzó a comercializarse en el año 83 en nuestro país, desde entonces se han vendido un total de 21.885 unidades. Es uno de los vehículos más solicitados en el mercado de ocasión. |
| Ford Sierra | Gasolina: Buena<br>Diesel: Buena     | Hay unidades           | Los importados son los que han gozado de mayor aceptación. Pueden encontrarse algunas unidades en precios interesantes.  |
| Opel Rekord | Gasolina: Regular<br>Diesel: Regular | Hay unidades           | Las últimas versiones de este modelo son las que pueden tener más aceptación.  |
| Seat 132    | Gasolina: Mala<br>Diesel: Mala       | Hay unidades           | Este automóvil, si no está en un precio muy interesante, no suele gozar de las preferencias de los clientes de vehículos de ocasión.   |

# Mercado

## MOTOS

En estos precios está incluido el IVA, no se incluye seguro de ningún tipo. Puede haber variaciones según el lugar de matriculación o por gastos de transporte.

| Modelo | Cilindrada c.c. | Potencia CV | Velocidad km/h | Precio total Ptas. |
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|

### BENELLI

|           |     |    |     |         |
|-----------|-----|----|-----|---------|
| 250       | —   | —  | —   | 236.696 |
| 854 Sport | 800 | 84 | 180 | 528.556 |
| 900 SE    | 900 | 80 | 215 | 761.075 |

### BIMOTA

|         |       |     |     |           |
|---------|-------|-----|-----|-----------|
| 884*    | 1.074 | 112 | 257 | 2.972.482 |
| 884-S   | 1.074 | 112 | 257 | 2.983.163 |
| 885-S   | 1.100 | 112 | —   | 3.084.544 |
| 885-SP* | 1.135 | 118 | 285 | 3.207.850 |

### BMW

|           |     |    |     |           |
|-----------|-----|----|-----|-----------|
| R 65      | 650 | 90 | 175 | 938.594   |
| R 80 G6   | 797 | 79 | 134 | 949.584   |
| K 75 C    | 750 | 75 | —   | 1.143.350 |
| K 100*    | 987 | 90 | 215 | 1.373.334 |
| K 100 RS* | 987 | 90 | 220 | 1.581.336 |
| K 100 RT* | 987 | 90 | 210 | 1.617.901 |

### CAGIVA

|                |       |    |     |           |
|----------------|-------|----|-----|-----------|
| Einhorn 125*   | 124,6 | 15 | 105 | 438.704   |
| Ala-Vento 250  | 242,6 | 25 | —   | 400.800   |
| Ala-Rosso 250* | 242,7 | 32 | —   | 617.015   |
| Alazzurra 650  | 649   | 65 | —   | 1.006.040 |

### DERBI

|                      |       |     |    |         |
|----------------------|-------|-----|----|---------|
| Variante Cal         | 48,7  | —   | —  | 96.076  |
| Variante Street      | 40,9  | —   | —  | 103.675 |
| DS 90*               | 49,0  | —   | —  | 144.910 |
| Street 74            | 74,1  | 6,5 | 30 | 178.970 |
| Street 74 (arr. 41)* | 74,1  | 6,5 | 30 | 189.970 |
| RC-125 Cross         | 122,6 | 31  | —  | 352.950 |
| RC-250 Cross         | 248,1 | 43  | —  | 399.950 |

### GILERA

|          |       |    |     |         |
|----------|-------|----|-----|---------|
| 50 GR-2  | 49,8  | —  | —   | 123.200 |
| 75 GR-1* | 74,8  | —  | 78  | 150.184 |
| RV 200*  | 183,4 | 25 | 137 | 481.864 |
| RK 200   | 183,4 | 24 | —   | 487.058 |

### GUZZI

|         |       |    |   |         |
|---------|-------|----|---|---------|
| V 65    | 643,4 | 52 | — | 702.796 |
| V 65 SP | 643,4 | 52 | — | 741.514 |

| Modelo | Cilindrada c.c. | Potencia CV | Velocidad km/h | Precio total Ptas. |
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|

### HONDA

|                    |      |     |     |           |
|--------------------|------|-----|-----|-----------|
| FAZ-50             | 49   | —   | —   | 103.300   |
| FX-500 (arr. 40c.) | 49   | —   | —   | 124.900   |
| MBX 75             | 74,5 | 12  | —   | 267.950   |
| Scorpio 50i 80*    | 75,6 | 11  | —   | 219.900   |
| CS-125             | 124  | 12  | —   | 226.400   |
| XL-200 R           | 196  | 18  | —   | 399.900   |
| XL-200 Pro-D       | 196  | 18  | —   | 409.500   |
| VF-1000 R*         | 996  | 130 | 263 | 1.792.990 |

### HUSQVARNA

|                |       |   |   |         |
|----------------|-------|---|---|---------|
| 125 XC         | 124   | — | — | 435.700 |
| 250 XC         | 245   | — | — | 475.400 |
| 600 XC         | 488   | — | — | 497.000 |
| 125 WR (End.)  | 124   | — | — | 447.900 |
| 249 WR (End.)  | 239,4 | — | — | 495.000 |
| 400 WR (End.)  | 395,6 | — | — | 527.000 |
| 125 CR (Cross) | 124   | — | — | 426.800 |
| 250 CR (Cross) | 244,7 | — | — | 478.600 |
| 500 CR (Cross) | 488   | — | — | 494.500 |

### JAWA

|     |       |    |   |         |
|-----|-------|----|---|---------|
| 350 | 343,6 | 21 | — | 220.000 |
|-----|-------|----|---|---------|

### KAWASAKI

|           |     |     |     |           |
|-----------|-----|-----|-----|-----------|
| KZ 550*   | 553 | 52  | 130 | 649.800   |
| KZ 550 S  | 553 | 56  | —   | 729.900   |
| KLR 600 E | 564 | 45  | —   | 883.750   |
| GPZ 600 R | 582 | 75  | —   | 829.750   |
| GPZ 900 R | 898 | 115 | —   | 1.148.750 |

### KTM

|             |       |      |   |         |
|-------------|-------|------|---|---------|
| GS 125 End. | 123,6 | 31,5 | — | 425.500 |
| MX 125      | 123,6 | 30   | — | 409.500 |

| Modelo | Cilindrada c.c. | Potencia CV | Velocidad km/h | Precio total Ptas. |
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|

### LAMBRETTA

|             |       |    |   |         |
|-------------|-------|----|---|---------|
| GS-250 End. | 238,6 | 44 | — | 454.000 |
| MX 250      | 238,6 | 45 | — | 454.000 |
| GS 390      | 390   | 48 | — | 450.000 |
| Baja 600    | 600   | —  | — | 522.000 |
| GS 600      | 600   | 46 | — | 515.000 |

### LAVERDA

|            |     |     |   |         |
|------------|-----|-----|---|---------|
| 125 Elect. | 123 | 8   | — | 158.800 |
| 200 Linea  | 198 | 3,7 | — | 181.853 |
| 200 Elect. | 198 | 3,7 | — | 199.523 |

### LAVERDA

|          |     |    |   |           |
|----------|-----|----|---|-----------|
| 1000 NGH | 991 | 94 | — | 1.527.000 |
|----------|-----|----|---|-----------|

### MERLIN

|                 |       |   |   |         |
|-----------------|-------|---|---|---------|
| DG 7 125        | 124,8 | — | — | 297.200 |
| DG 7 212        | 212   | — | — | 396.500 |
| DG 3 R          | —     | — | — | 360.900 |
| CRESTA          | 346,8 | — | — | 340.000 |
| DG 11 4 Tiempos | 346,8 | — | — | 383.000 |

### MZ

|          |     |    |     |         |
|----------|-----|----|-----|---------|
| ETZ 250* | 243 | 21 | 130 | 365.000 |
|----------|-----|----|-----|---------|

### MONTESA

|                |       |    |     |         |
|----------------|-------|----|-----|---------|
| Cota 242       | 242   | —  | —   | 219.100 |
| Cota 330       | 332,8 | —  | —   | 277.400 |
| Cota 330 Turb. | 332,8 | —  | —   | 289.600 |
| Enduro 80 H7   | 74,0  | —  | 72  | 135.300 |
| Enduro 250 H7  | 240,3 | —  | 118 | 249.900 |
| Enduro 300 H7  | 300,6 | —  | 130 | 367.500 |
| Impala 125     | 124,9 | 10 | 100 | 229.800 |
| Impala 175     | 174,7 | 13 | 100 | 271.800 |

### MORINI

|          |       |    |     |         |
|----------|-------|----|-----|---------|
| 125 Mono | 123,5 | 12 | —   | 260.000 |
| 250 2-C  | 239,5 | 25 | 130 | 316.000 |
| 350 R-2  | 344,1 | 35 | 160 | 595.000 |

### MZ

|          |     |    |     |         |
|----------|-----|----|-----|---------|
| ETZ 250* | 243 | 21 | 130 | 365.000 |
|----------|-----|----|-----|---------|

| Modelo | Cilindrada c.c. | Potencia CV | Velocidad km/h | Precio total Ptas. |
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|
|--------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|

### PUCH

|               |      |     |   |         |
|---------------|------|-----|---|---------|
| X-10          | 48,8 | —   | — | 79.900  |
| Mini          | 48,8 | —   | — | 99.400  |
| Mini FA       | 48,8 | —   | — | 100.900 |
| Mini Pa Negra | 48,8 | —   | — | 102.400 |
| Minion I      | 48,8 | —   | — | 130.400 |
| Lilo Yaris    | 73   | 6,5 | — | 208.000 |
| 74 H-42 PD    | 71,8 | 6,8 | — | 235.216 |

### RIEJU

|                 |    |     |   |         |
|-----------------|----|-----|---|---------|
| Street          | 74 | 8,5 | — | 183.000 |
| Marathon RR-50  | 75 | 14  | — | 284.500 |
| Marathon Enduro | 88 | 20  | — | 307.000 |
| Marathon Cross  | 60 | 20  | — | 307.000 |

### SUZUKI

|             |     |     |     |           |
|-------------|-----|-----|-----|-----------|
| GSX 400 E   | 398 | —   | —   | 635.000   |
| GSX 550 ES* | 543 | 56  | 192 | 895.000   |
| DG 3 R      | —   | —   | —   | 360.900   |
| GSX 750 ES* | 747 | 64  | 210 | 1.045.000 |
| GSX 750 R*  | 748 | 106 | 230 | 1.350.000 |

### VESPA

|                 |       |      |     |         |
|-----------------|-------|------|-----|---------|
| Vale            | 49,7  | —    | —   | 85.120  |
| Vespino         | 49,7  | —    | —   | 89.456  |
| Vespino ALX     | 49,7  | —    | —   | 108.864 |
| PK 75 S Junior* | 74,0  | 6,0  | 76  | 183.520 |
| PK 75 S Elect.  | 74,0  | 4,4  | 90  | 179.760 |
| PK 75 S Elect.  | 74,0  | 4,4  | 90  | 187.040 |
| 125 NC          | 121,1 | 6,6  | 100 | 158.109 |
| PK 125 S Elect. | 121,1 | 6,6  | 100 | 183.792 |
| PK 125 S Elect. | 121,1 | 6,6  | 100 | 195.000 |
| Hi 150          | 149,5 | 8,2  | 100 | 219.848 |
| 200 DN          | 197,9 | 10,8 | 110 | 243.390 |
| Hi 200          | 197,9 | 10,2 | 110 | 243.390 |

### YAMAHA

|                |       |      |     |           |
|----------------|-------|------|-----|-----------|
| DT 80*         | 72,9  | 9,7  | 83  | 217.550   |
| SR 250*        | 249   | 20   | 117 | 358.300   |
| SR 250 Special | 249   | 20   | 115 | 378.000   |
| RD 350 LC*     | 347   | 59   | 180 | 598.000   |
| XS 400         | 389   | 45,5 | 175 | 586.200   |
| XT 600*        | 595   | 44   | 185 | 631.000   |
| XJ 600*        | 598   | 72   | 202 | 639.000   |
| YZ 750*        | 749   | 105  | 233 | 1.400.000 |
| XJ 900*        | 891   | 97   | 219 | 1.188.000 |
| FJ 1.100*      | 1.097 | 125  | 243 | 1.537.315 |

## NOTICIAS DE EMPRESA

### PREMIO AL 9.000

LOS productos suecos presentados en el mercado son juzgados cada año por la Sociedad Sueca de Artesanía y Diseño, que otorga sus premios anual-



mente. Uno de los tres premios al diseño ha sido en esta edición para el Saab 9.000, producto diseñado por Saab Desing Trollhättan en Suecia junto con Italdesign. El jurado ha considerado que este vehículo es un ejemplo de tradición de diseño automovilístico.

### NO MAS PINCHAZOS

PARA evitar los pinchazos y quedarse tirado en la cuneta o perder un precioso tiempo en una carrera, Michelin ha sacado al mercado una cámara maciza para motocicletas. La Bib Mousse tiene el aspecto externo similar al de una cámara de aire clásica inflada, pero su interior está relleno de gomaespuma en lugar de aire. Su utilización no produce alteraciones en el comportamiento de los neumáticos y ha si-

do diseñada especialmente para ser usada en competiciones de todo terreno.



### LA ARIZONA, EN LA BAJA

LA nueva Gilera 250 Arizone Rallye, pilotada por Pepe López y Fernando Gil, ha sido vencedora en su categoría de la cuarta edición de la Baja Montesblancos, con más de once minutos de ventaja sobre el segundo clasificado.

### MARLBORO Y EL TENIS

EL Trofeo Internacional de Tenis Ciudad de Palma, que contó con el total apoyo del Ayuntamiento de Palma de Mallorca y el patrocinio de Marlboro, bajo cuyo trofeo se celebró la competición, tuvo participantes de categoría. Tulasne, Sánchez Vicario, Becker y Sundstrom se disputaron la victoria, que al final fue para este último. El éxito de esta primera edición ha sentado las bases para el futuro y la continuidad del trofeo.



# Cambio 16 "resucita" al auténtico Pepe Carvalho.



Leo Burnett

"Asesinado" en la serie televisiva, Cambio 16 da a sus lectores, con toda su personalidad, el genuino personaje creado por Manuel Vázquez Montalbán. Una novela completa e inédita, junto a cada número de Agosto de Cambio 16: "Las cenizas de Laura", "Jordi Anfruns, sociólogo", "Desde los tejados" y "Aquel 23 de febrero". ¡Que no se le escapen de las manos!

**cambio 16**  
Independiente, semana a semana.



Agosto: Mes de la novela negra en Cambio 16

4 semanas, 4 novelas de Vázquez Montalbán.

**A FONDO**

## **MITSUBISHI GALANT 1.8 TD**

# **BURGUESIA ORIENTAL**

**E**l Galant es un turismo familiar de la categoría medio-alta con un motor diesel sobrealimentado que tiene un buen rendimiento para la relativamente pequeña cilindrada de 1.795 c.c. que cubica. Sus prestaciones son más que honorables, sus consumos sorprendentemente bajos y su suavidad de funcionamiento y manejo le convierten en un vehículo atractivo para el uso tranquilo. El mayor in-

conveniente viene dado por el elevado precio a que se venderá en nuestro país y con el que tendrá que enfrentarse a coches sólidamente asentados y de gran renombre, como pueden ser el BMW 324D y el Mercedes 190 D. Una carrocería que balancea demasiado, con la consiguiente incomodidad y sensación poco segura para los ocupantes, y un equipamiento en el que se echan en falta pequeños detalles bastante usuales

en turismos de su nivel, completan la lista de críticas a tener en cuenta por el fabricante si quiere competir con mayores posibilidades en nuestro mercado. La firma japonesa Mitsubishi ha traído un reducido muestrario de cuatro tipos diferentes de automóviles en esta primera incursión a España. Con ellos tendrá una pequeña representación en varios sectores como son el de los coupés deportivos, con el Starion;



**PROBADO  
MOTOR 16**

### **VIRTUDES DEFECTOS**

|                    |                        |
|--------------------|------------------------|
| Motor brillante    | Precio elevado         |
| Suavidad de manejo | Balanceo de carrocería |
| Caja de cambio     | Equipamiento justo     |

el de los todo terreno, con el Montero (al que en otros lugares se conoce con el nombre de Pajero); el de los vehículos de tamaño medio y populares, con el Colt; y, por último, el de las berlinas grandes de más lujo y seriedad, con el modelo que nos ocupa, el Galant. El reducido cupo de unidades que se les ha concedido en esta primera importación determina que los precios no se encuentren en un grado de competencia

óptimo con el que poder hacer frente a los rivales que les van a plantar cara. Fiabilidad, suavidad y cuidada terminación juegan a favor de los nuevos coches nipones que, por otro lado, no suponen ninguna revolución en el campo del automóvil, sino que más bien al contrario, son vehículos sencillos y tradicionales técnicamente.

El modelo que tuvimos ocasión de conducir y que aparece en las fotos de

esta prueba fue el primero en llegar a nuestro país y algunos detalles de equipo no coinciden del todo con las versiones definitivas que se pondrán a la venta en los concesionarios y que vendrán algo más completas. Aire acondicionado, cerraduras centralizadas o elevalunas eléctricos serán parte de las cosas que veremos en los futuros Mitsubishi y que éste que aparece aquí carecía de ellas.



La línea en cuña del Galant sigue una tendencia muy de moda que es usada por varios fabricantes.



## CONSUMOS A LA BAJA

UNO de los aspectos que más nos ha sorprendido del Mitsubishi Galant es el referente a los consumos, pero lo que todavía resulta más increíble es que las cifras obtenidas en nuestras pruebas estén por debajo de las anunciadas por el fabricante. En todos los recorridos hemos gastado 0,6 litros menos, cosa que se justifica por las medias de velocidad, ligeramente más bajas en nuestras pruebas, pero que, por otro lado, da idea de lo ajustados que van los datos homologados por la marca.

terreno favorito del modelo japonés. Sólo el problema de suspensiones al que hacíamos referencia le hacen que no se encuentre tan a gusto en otras zonas, porque tanto la dirección como los frenos responden con decisión cuando las curvas se suceden. En efecto, la dirección es precisa y se mueve sin dificultad, aunque tiene el grado de dureza justo para que siempre tengamos la sensación de que todo marcha bajo control. Cuando abusamos de los frenos, el pedal va aumentando su recorrido y si el esfuerzo es muy prolongado

## MECANICA



A simple vista, los 1,8 litros que cubica el motor diesel del Galant podrían parecer escasos a la hora de mover una carrocería con semejante volumen y peso, pero lo cierto es que los resultados nos hacen ver que no es así. Sus 82 caballos mueven al coche con alegría y agilidad, además de darle una velocidad máxima superior a los 160 kilómetros por hora, que no está nada mal. Únicamente las recuperaciones en marchas largas enturbian, en parte, el conjunto y esto nos obligará a hacer un uso de la caja de cambio más frecuente de lo deseado por los conductores cómodos, en el momento de adelantar o abordar pendientes elevadas. Por otro

lado, esta maniobra del cambio de marchas se puede efectuar con toda rapidez y precisión, ya que la palanca se mueve sin oponer la más mínima resistencia y las relaciones de cambio son muy correctas, con un escalonamiento ideal entre las diferentes marchas.

## FICHA TECNICA



### MITSUBISHI GALANT

**MOTOR** Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.795 c.c. (80,6 x 88 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora, con turbo. Compresión: 21,5 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 60 litros. Potencia máxima: 82 CV a 4.500 rpm. Par máximo: 16,8 mkg a 2.250 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,7 km/h.; 2.ª, 13,8 km/h.; 3.ª, 22,3 km/h.; 4.ª, 29,6 km/h.; 5.ª, 38,3 km/h. Embraque: Mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro: 11,8 metros.

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

**SUSPENSION** Tipo: Independiente delante y semiindependiente detrás.

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

**PESO** En orden de marcha: 1.155 kg.

En cuanto a consumos no hay nada que objetar. Las cifras obtenidas son francamente bajas, sobre todo a velocidades moderadas y sin pretensiones demasiado deportivas. Incluso exprimiendo al máximo las posibilidades del coche veremos que es difícil llegar a los diez litros por cada cien kilómetros, cantidad que sólo será ligeramente rebasada con una conducción al límite, para la que no ha sido pensada este modelo y que muy pocos usuarios se la van a dar en alguna ocasión.

El motor, a pesar de ser de gasóleo, no emite un ruido elevado y funciona con la suavidad y precisión que caracteriza a las máquinas construidas en el país oriental del que procede.

En cuanto a consumos no hay nada que objetar. Las cifras obtenidas son francamente bajas, sobre todo a velocidades moderadas y sin pretensiones demasiado deportivas. Incluso exprimiendo al máximo las posibilidades del coche veremos que es difícil llegar a los diez litros por cada cien kilómetros, cantidad que sólo será ligeramente rebasada con una conducción al límite, para la que no ha sido pensada este modelo y que muy pocos usuarios se la van a dar en alguna ocasión.

## PRESTACIONES



| VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)       | 162,4 |
|--------------------------------|-------|
| ACELERACION (seg.)             |       |
| 400 m. salida parada           | 20,0  |
| 1.000 m. salida parada         | 36,9  |
| De 0 a 100 km/h.               | 13,2  |
| RECUPERACION (seg.)            |       |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª   | 22,1  |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5.ª   | 26,3  |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª | 39,7  |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª | 46,9  |
| De 80 a 120 km/h. en 4.ª       | 10,8  |
| De 80 a 120 km/h. en 5.ª       | 15,8  |



La estabilidad del Mitsubishi es buena en cualquier circunstancia, pero su carrocería balancea demasiado, con lo cual los pasajeros tendrán una sensación de inseguridad poco agradable. El motor no tiene una gran cilindrada (1,8 litros), aunque su rendimiento, tanto en prestaciones como en consumos, es brillante.



llega un momento en que la eficacia se resiente, pero bastará darle un ligero respiro para que rápidamente se vuelva a recuperar.

## CARROCERIA



La carrocería del Galant es la clásica de tres volúmenes, en la que el cofre del maletero se encuentra separado del resto del habitáculo. Su diseño en cuña, con la parte posterior algo más levantada, sigue una moda muy actual que están empleando varios fabricantes y que tiene como pega más relevante la dificultad en maniobras de aparcamiento, ya que no se ve dónde acaba el coche y es complicado de calcular.

El espacio interior es amplio y cinco adultos viajarán sin estrecheces en él. Los asientos delanteros carecen de formas anatómicas donde el cuerpo se

## COMPORTAMIENTO



Aunque ya hemos dicho que el Mitsubishi Galant está construido con una filosofía tranquila y familiar, la suspensión resulta excesivamente blanda en conjunto. Bien es verdad que esto no afecta de forma clara a la estabilidad, muy buena en cualquier circunstancia, pero el brusco balanceo de la carrocería cuando el coche va muy apoyado en zonas viradas y la flotación que se produce cuando el piso está ondulado o bacheado, dan una sensación

poco agradable a los pasajeros, que no tendrán la seguridad necesaria para viajar de una forma tranquila y relajada. La primera impresión sentados al volante del Galant en terrenos de montaña es de desconfianza, impresión que se va suavizando con el paso de los kilómetros al comprobar el buen agarre del coche, pero que será difícil de transmitir a quienes nos acompañan. Las ruedas, de la marca Semperit, tienen unas dimensiones adecuadas (185/70 HR 14) y pegan como una lapa el vehículo a la carretera.

Las rectas largas, con curvas de amplio radio y piso en buen estado son el

## CONSUMO



|                          | l/100 km. |
|--------------------------|-----------|
| CIUDAD                   |           |
| A 28,0 km/h. de promedio | 7,0       |
| CARRETERA                |           |
| A 90 km/h. de cruceo     | 4,5       |
| En conducción rápida     | 10,1      |
| AUTOPISTA                |           |
| A 120 km/h. de cruceo    | 5,9       |
| A 140 km/h. de cruceo    | 7,1       |
| CONSUMO MEDIO PONDERADO  |           |
| Litros/100 km.           | 6,1       |
| AUTONOMIA MEDIA          |           |
| Kilómetros recorridos    | 935       |



Cuadro de instrumentos sencillo y de fácil lectura. En el Galant, las concesiones que se hacen al lujo son escasas.

bería ser algo más duro para que los riñones no se resintieran después de llevar un tiempo largo sentados.

El cuadro de instrumentos lleva los relojes imprescindibles, ni más ni menos. El cuentarrevoluciones y el velocímetro tienen un tamaño generoso y las consultas se hacen sin problemas de un solo vistazo. Todos los mandos están muy al alcance de la mano sin necesidad de buscarlos o tener que moverse del asiento para conectar o desconectar cualquiera de ellos.

Por lo que respecta al acabado, nada que criticar. Está hecho con esmero y cada cosa se ha rematado cuidadosamente, de forma que no hay vibraciones ni ruidos molestos cuando la carretera no se encuentra en buen estado. También, cualquier elemento movable se acciona suavemente, sin resistencias ni forcejeos.

Múltiples mandos en el asiento del conductor. Desde él se pueden abrir el maletero y el depósito de combustible.

acople para poder soportar sin fatiga largos recorridos, pero sujetan lo suficiente para no ir dando bandazos de izquierda a derecha. El del conductor, además de los reglajes clásicos, puede modificarse en altura y, así, se facilita el encontrar una postura de conducción cómoda. El asiento trasero va fijo y no puede ser abatido como ocurre en modelos más modernos de tres cuerpos, con lo que aumentaría el espacio de carga en caso necesario. Su mullido de-

#### EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES: Aire acondicionado: 232.750 pesetas. Pintura metalizada: 53.200 pesetas.

#### FRENOS

#### DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)

|             |      |
|-------------|------|
| A 60 km/h.  | 11,4 |
| A 100 km/h. | 32,2 |
| A 120 km/h. | 49,4 |

#### FRENTE A SUS RIVALES

Los competidores con los que tendrá que enfrentarse el protagonista de la prueba de esta semana serán huesos muy duros de roer. Por tamaño, mecánica, concepto y precio, sus más directos rivales van a ser el BMW 324d y el Mercedes 190D, dos coches con un nombre y prestigio que hablan por sí mismos de las cualidades que encierran. Nunca es fácil luchar contra la leyenda y menos cuando la diferencia de dinero a desembolsar en la compra es reducida; concretamente, el Mitsubishi y el BMW cuestan lo mismo, mientras que el Mercedes vale medio millón de pesetas más, una cantidad poco importante en turismos de estas características.

A pesar de contar con un motor más

#### SONORIDAD

|             |      |
|-------------|------|
| Al ralentí  | 53,4 |
| A 60 km/h.  | 62,8 |
| A 90 km/h.  | 65,3 |
| A 120 km/h. | 70,1 |
| A 140 km/h. | 74,4 |
| A tope      | 79,7 |

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



La amplitud del modelo japonés es generosa y el maletero tiene una buena capacidad.

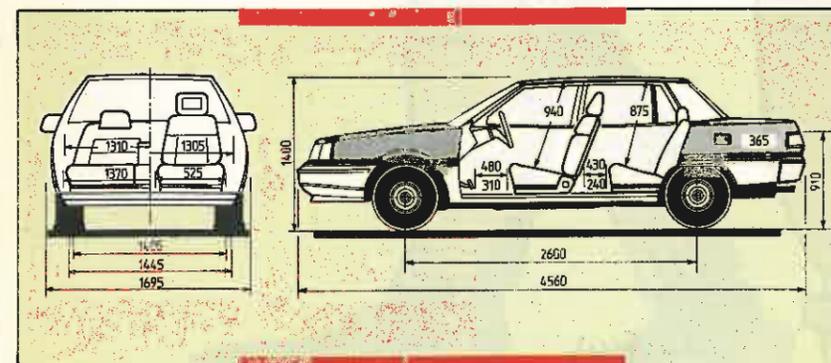


Los asientos delanteros son poco anatómicos. Los traseros, además de ser blandos, no se pueden abatir.

pequeño, el Galant está a la altura de los coches germanos en el apartado mecánico, con unas prestaciones en línea con las de sus rivales. Y por si fuera poco, les aventaja con holgura en consumo. En el Mercedes todo es equilibrio y confort; ni los más exigentes podrán criticar en él los defectos característicos de un diesel. El 324 es suave de conducir, muy elegante y con unas cualidades ruterías dignas de la bien ganada fama deportiva que tienen los turismos de

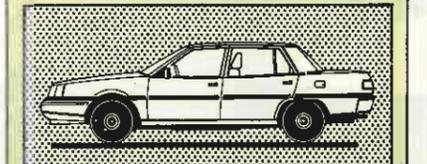
la marca. El Mitsubishi Galant no desentona en ningún terreno, pero la verdad es que en el ambiente de su interior existen diferencias difíciles de explicar. El aire que se respira en el habitáculo del vehículo japonés no es tan noble, ni tan puro, ni tan lujoso como el que hay dentro de los coches germanos con los que ha de repartirse el mercado.

Jaime Hernández y Santiago Ibáñez  
Fotos: Alex Pujol



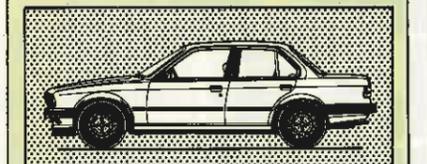
#### MITSUBI GALANT 1.6 STD 2.902.875 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.795 c.c. Potencia: 82 CV a 4.500 rpm. Peso: 1.155 kg. Velocidad máxima: 162,4 km/h. Consumo medio ponderado: 6,1 l/100 km. Volumen del maletero: 365 dm<sup>3</sup>.



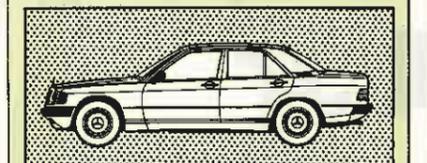
#### BMW 324 d 2.909.925 plus.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.443 c.c. Potencia: 86 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.155 kg. Velocidad máxima: 159,3 km/h. Consumo medio ponderado: 8,0 l/100 km. Volumen del maletero: 350 dm<sup>3</sup>.



#### MERCEDES 190 D 3.435.034 plus.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.997 c.c. Potencia: 72 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.100 kg. Velocidad máxima: 164,0 km/h. Consumo medio ponderado: 7,3 l/100 km. Volumen del maletero: 450 dm<sup>3</sup>.



# LA FUERZA DE LA SER.

La fuerza de la radio es la fuerza de la SER.

El mayor medio informativo después de televisión.

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

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

¡Que la fuerza le acompañe!



17A

## FRENTE A FRENTE

# RENAULT 21 TXE FRENTE A SUS RIVALES EL DINERO MANDA

**RENAULT 21 TXE**  
Precio en la calle:  
1.898.533 ptas.

### VIRTUDES

- Amplitud y confort.
- Consumos ajustados.
- Buenas prestaciones.

### DEFECTOS

- Dirección muy sensible.
- Instrumentación digital.
- Estabilidad mejorable.

**PEUGEOT 505 SR**  
Precio en la calle:  
2.095.611 ptas.

### VIRTUDES

- Comportamiento.
- Confort y habitabilidad.
- Suavidad del cambio.

### DEFECTOS

- Frenos poco progresivos
- Tapicería áspera.
- Acabado mejorable.

**OPEL ASCONA GLS**  
Precio en la calle:  
1.924.533 ptas.

### VIRTUDES

- Motor muy progresivo.
- Comportamiento y confort.
- Precio razonable.

### DEFECTOS

- Desarrollos del cambio.
- Dirección lenta.
- Recuperaciones poco brillantes.

**MG MONTEGO EFI**  
Precio en la calle:  
2.014.974 ptas.

### VIRTUDES

- Presentación atractiva.
- Buenas prestaciones.
- Motor brillante.

### DEFECTOS

- Opción aire acondicionado muy cara.
- Motor rumoroso.
- Autonomía corta.

**VW SANTANA GX5**  
Precio en la calle:  
2.583.088 ptas.

### VIRTUDES

- Manejo de la caja de cambio.
- Calidad de acabado.
- Consumo.

### DEFECTOS

- Recuperaciones lentas.
- Interior bastante sobrio.
- Posición de conducción.

**ALFA ROMEO 90 2.0i**  
Precio en la calle:  
2.295.150 ptas.

### VIRTUDES

- Velocidad y aceleraciones.
- Buena presentación.
- Comportamiento y confort.

### DEFECTOS

- Reprises lentos.
- Suspensión blanda.
- Autonomía corta.

**L**a llegada del Renault 21 ha llenado de inquietud a los responsables comerciales de las marcas que tienen coches competidores. El ajustado precio con que ha irrumpido el coche fabricado en Palencia ha dejado a algunos de ellos mal posicionados. En esta prueba hemos querido reunir a todos los rivales del R-21 TXE. Evidentemente, hemos dejado fuera a coches que por características mecánicas podrían estar en este grupo, pero a los que su imagen de marca les permite tener precios extraterrástricos que les impiden figurar dentro de la alternativa de compra del tipo de usuario al que va di-

rigido el R-21. Nos referimos a los Mercedes 190, los BMW 320i o los Audi 80/90. Tampoco hemos metido el Opel Rekord, que está prácticamente muerto al estar a punto de aparecer su sucesor, el Omega. Representando a Opel sí está en cambio el Ascona 1,8 E, que también es competidor del R-21.

Es una prueba de seis coches, todos ellos con carrocerías de tres volúmenes —que, según las estadísticas de los diferentes departamentos de marketing, es una característica que marca mucho—, con motores entre 1,8 y 2,0 litros, todos ellos equipados de un sistema de alimentación por inyec-

ción, salvo el del Peugeot. Las potencias oscilan entre los 108 caballos del Peugeot y los 130 del Alfa Romeo.

Frente a estos rivales, el R-21 TXE no lo tiene precisamente fácil. Sin embargo, se defiende bien en consumo y en prestaciones. Pero es, sobre todo, el precio lo que le permite sobresalir. Un precio bajo que aunado a ese buen rendimiento de la mecánica y la amplitud que ofrece su carrocería pueden hacer olvidar ciertos defectos en su comportamiento y en su acabado.

Como su principal rival se destaca el MG Montego, que, a falta de una velocidad semejante, es el coche con más nervio de todos los probados.

COMPARADOS  
MOTOR 16



# FRENTE A FRENTE

## CONSUMO

|                                | Alfa 90 | Ascona | Montego | R-21 | Santana | 505  |
|--------------------------------|---------|--------|---------|------|---------|------|
| Litros/100 km.                 |         |        |         |      |         |      |
| <b>CIUDAD</b>                  |         |        |         |      |         |      |
| A 24,4 km/h. de promedio       | 11,8    | 11,1   | 10,1    | 10,8 | 10,6    | 12,4 |
| <b>CARRETERA</b>               |         |        |         |      |         |      |
| A 90 km/h. de cruceo           | 6,2     | 6,3    | 6,8     | 6,5  | 6,5     | 7,4  |
| En conducción rápida           | 11,2    | 11,8   | 11,1    | 12,5 | 11,8    | 12,4 |
| <b>AUTOPISTA</b>               |         |        |         |      |         |      |
| A 120 km/h. de cruceo          | 7,8     | 8,0    | 8,7     | 7,3  | 7,4     | 8,4  |
| A 140 km/h. de cruceo          | 10,5    | 10,1   | 10,7    | 9,8  | 10,4    | 10,9 |
| <b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b> |         |        |         |      |         |      |
| Litros/100 km.                 | 9,7     | 9,4    | 9,8     | 9,0  | 9,0     | 9,8  |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>         |         |        |         |      |         |      |
| Kilómetros recorridos          | 450     | 600    | 490     | 680  | 620     | 610  |

## FRENOS

### DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

|             | Alfa 90 | Ascona | Montego | R-21 | Santana | 505  |
|-------------|---------|--------|---------|------|---------|------|
| A 60 km/h.  | 13,2    | 14,0   | 12,7    | 11,1 | 12,5    | 12,2 |
| A 100 km/h. | 37,6    | 44,6   | 36,0    | 33,4 | 37,0    | 34,8 |
| A 120 km/h. | 59,8    | 60,8   | 54,0    | 52,3 | 55,5    | 52,8 |

## FICHA TECNICA

|                          | ALFA 90                  | ASCONA                   | MONTEGO                  | R-21                     | SANTANA                  | PEUGEOT 505              |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>MOTOR</b>             |                          |                          |                          |                          |                          |                          |
| Disposición              | Del. longitudinal        | Del. transversal         | Del. transversal         | Del. longitudinal        | Del. longitudinal        | Del. longitudinal        |
| Número de cilindros      | 4, en línea              | 4, en línea              | 4, en línea              | 4, en línea              | 5, en línea              | 4, en línea              |
| Cilindrada               | 1.962 c.c.               | 1.994 c.c.               | 1.994 c.c.               | 1.994 c.c.               | 1.994 c.c.               | 1.971 c.c.               |
| Cigüeñal                 | De 5 apoyos              |
| Distribución             | Arbol de levas en cabeza |
| Alimentación             | Iny. electrónica         | Carb. doble              |
| Compresión               | 10 a 1                   | 9,5 a 1                  | 9,1 a 1                  | 10 a 1                   | 10 a 1                   | 8,8 a 1                  |
| Tipo de carburante       | 97 octanos               |
| Capacidad del depósito   | 49 litros                | 61 litros                | 53 litros                | 66 litros                | 60 litros                | 70 litros                |
| Potencia máxima          | 128 CV a 5.400 rpm.      | 115 CV a 5.800 rpm.      | 112 CV a 5.500 rpm.      | 120 CV a 5.500 rpm.      | 115 CV a 5.400 rpm.      | 108 CV a 5.280 c.c.      |
| Par máximo               | 17,9 a 4.000 rpm.        | 15,4 a 4.800 rpm.        | 18,2 a 2.800 rpm.        | 17,1 a 4.500 rpm.        | 16,6 a 3.200 rpm.        | 17,2 a 2.300 rpm.        |
| <b>TRANSMISION</b>       |                          |                          |                          |                          |                          |                          |
| Tracción                 | Trasera                  | Delantera                | Delantera                | Delantera                | Delantera                | Trasera                  |
| Caja de cambio           | Manual, 5 marchas        |
| Vel. a 1.000 rpm. en 1.ª | 8,7 km/h.                | 10,0 km/h.               | 8,6 km/h.                | 7,7 km/h.                | 8,2 km/h.                | 8,9 km/h.                |
| Vel. a 1.000 rpm. en 2.ª | 15,5 km/h.               | 15,8 km/h.               | 14,7 km/h.               | 14,4 km/h.               | 15,3 km/h.               | 15,4 km/h.               |
| Vel. a 1.000 rpm. en 3.ª | 24,1 km/h.               | 23,1 km/h.               | 20,9 km/h.               | 22,3 km/h.               | 21,9 km/h.               | 23,6 km/h.               |
| Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª | 32,1 km/h.               | 30,6 km/h.               | 26,9 km/h.               | 30,6 km/h.               | 29,9 km/h.               | 32,3 km/h.               |
| Vel. a 1.000 rpm. en 5.ª | 38,9 km/h.               | 38,5 km/h.               | 32,7 km/h.               | 36,6 km/h.               | 36,4 km/h.               | 39,2 km/h.               |
| <b>DIRECCION</b>         |                          |                          |                          |                          |                          |                          |
| Tipo                     | Asistida                 | De cremallera            | Asistida                 | Asistida                 | Asistida                 | Asistida                 |
| Vel. de vol. entre topes | 3,5                      | 4,1                      | 3,0                      | 3,5                      | 3,25                     | 3,0                      |
| Diámetro de giro         | 10,1 metros              | 10,1 metros              | 10,5 metros              | 10,2 metros              | 10,8 metros              | 10,7 metros              |
| <b>FRENOS</b>            |                          |                          |                          |                          |                          |                          |
| Sistema                  | Disco/disco              | Disco/tambor             | Disco/tambor             | Disco/tambor             | Disco/tambor             | Disco/tambor             |
| <b>SUSPENSIONES</b>      |                          |                          |                          |                          |                          |                          |
| Tipo                     | Indep./Indep.            | Indep./Semiindep.        | Indep./Semiindep.        | Indep./Indep.            | Indep./Indep.            | Indep./Indep.            |
| <b>RUEDAS</b>            |                          |                          |                          |                          |                          |                          |
| Llantas                  | Chapa                    | Chapa                    | Aleación                 | Aleación                 | Aleación                 | Chapa                    |
| Neumáticos               | 185/70 HR 14             | 180/65 HR 14             | 185/65 HR 365            | 185/65 HR                | 180/70 R 13              | 175/14                   |
| Peso en orden marcha     | 1.090 kg.                | 1.005 kg.                | 1.050 kg.                | 1.100 kg.                | 1.085 kg.                | 1.240 kg.                |

## PRESTACIONES

|                                | Alfa 90 | Ascona | Montego | R-21  | Santana | 505   |
|--------------------------------|---------|--------|---------|-------|---------|-------|
| <b>VELOCIDAD MAXIMA</b>        |         |        |         |       |         |       |
| Km/h.                          | 188,9   | 185,0  | 184,2   | 194,2 | 178,7   | 172,8 |
| <b>ACELERACION (seg.)</b>      |         |        |         |       |         |       |
| 400 m. salida parada           | 17,1    | 18,0   | 17,7    | 16,8  | 18,1    | 18,9  |
| 1.000 m. salida parada         | 31,7    | 32,5   | 32,6    | 31,4  | 33,0    | 35,0  |
| De 0 a 100 km/h.               | 9,9     | 10,4   | 9,3     | 9,7   | 10,3    | 12,4  |
| <b>RECUPERACION (seg.)</b>     |         |        |         |       |         |       |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª   | 20,5    | 19,5   | 18,1    | 19,0  | 21,9    | 19,2  |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5.ª   | 23,1    | 22,6   | 20,0    | 21,8  | 24,0    | 21,6  |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª | 38,0    | 37,0   | 33,5    | 35,3  | 37,8    | 35,9  |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª | 42,2    | 42,0   | 36,8    | 39,1  | 42,5    | 39,8  |
| De 80 a 120 km/h. en 4.ª       | 13,0    | 11,7   | 9,8     | 10,6  | 14,3    | 11,4  |
| De 80 a 120 km/h. en 5.ª       | 19,8    | 13,5   | 11,4    | 13,0  | 17,7    | 14,7  |

## SONORIDAD

|             | Alfa 90 | Ascona | Montego | R-21 | Santana | 505  |
|-------------|---------|--------|---------|------|---------|------|
| Al ralentí  | 60,3    | 54,3   | 55,4    | 52,2 | 47,4    | 55,4 |
| A 60 km/h.  | 67,0    | 68,0   | 62,4    | 65,2 | 60,6    | 62,1 |
| A 90 km/h.  | 71,5    | 69,6   | 68,2    | 69,6 | 66,5    | 67,2 |
| A 120 km/h. | 73,5    | 74,0   | 72,6    | 72,7 | 69,6    | 72,4 |
| A 140 km/h. | 75,5    | 75,1   | 77,6    | 74,4 | 73,4    | 75,2 |
| A tope      | 79,5    | 78,2   | 80,4    | 82,4 | 78,2    | 78,9 |

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



El R-21 se comporta como un típico tracción delantera. Le cuesta entrar en las curvas cerradas cuando se rueda rápido. Por otra parte, con poca carga, sobre piso irregular, el eje trasero en curva rebota.



El MG Montego se puede conducir en forma acorde a la tradición deportiva de MG. Es un tracción delantera, en que el conductor que lo lleva va como si fuera sobre raíles.



El Peugeot 505 tiene un comportamiento bastante bueno, que se verá mejorado montándole en opción las llantas de aleación de 5,5 pulgadas y los neumáticos de 185/70.



El Volkswagen Santana adolece de su marcada tendencia a tirar de morro a la entrada de las curvas, que además resulta difícil de paliar, dado que el tren trasero se resiste a deslizar lo más mínimo.



El Opel Ascona 1.8 E es un coche fácil de conducir. No tiene un comportamiento de tracción delantera demasiado acusado, quizá porque su eje trasero en curva desliza suavemente hacia el exterior.



Impecable el comportamiento del Alfa Romeo, al que se le puede criticar tan sólo que balancea un poco más de la cuenta en las curvas, lo que afecta más al confort de los pasajeros que a la estabilidad.

## AL VOLANTE

No está mal el rendimiento que las gentes de Renault han sacado al motor 2 litros del R-21. Sólo Alfa Romeo obtiene más potencia de su 2 litros. Esto, unido a una excelente aerodinámica —que tiene que existir, puesto que sino no se obtendrían estos resultados—, le permite ser el más rápido de todos en punta.

En aceleraciones y repri-ses, la palma se la lleva el coche británico, cuyo excelente motor se ve apoyado por una caja de cambio super-suave, superprecisa y bien adecuada a las posibili-

dades del motor. En este aspecto decepciona el Alfa Romeo, que se ve precisamente traicionado por un cambio demasiado largo, cosa poco habitual en la marca. Tampoco brillan el Santana, en razón de su motor poco elástico, y el Ascona, por lo largo de sus desarrollos.

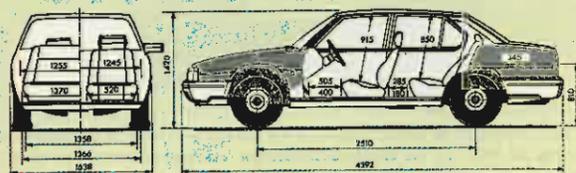
En consumos, el Renault vuelve a marcar el ritmo, acompañado esta vez por el Santana, que hace honor a la tradicional sobriedad de los motores de Volkswagen. En el otro extremo están el Montego y el 505. Uno paga por esos desarrollos más cortos, que le permiten ser el más brillante del grupo en aceleraciones y repri-ses,

mientras que el Peugeot rinde cuentas a su alimentación por carburador, menos efectiva y ahorradora que la inyección. Hay que precisar que las diferencias en consumo entre estos coches son mínimas.

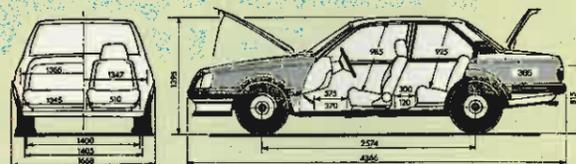
En comportamiento, el nivel está muy alto. El Alfa, pese a que sus suspensiones son relativamente blandas, y el MG Montego están en primera línea de comportamiento, seguidos a escasa distancia por el 505 y el Opel Ascona. Cada uno con sus características, el Alfa y el Peugeot de coches con tracción trasera, y el Montego y el Ascona de tracción delantera. Por detrás, pero siempre con una clasificación de

notable, quedan el Santana y el R-21. El primero se ve penalizado por una tendencia excesivamente marcada a tirar de morro, en la que algo tiene que ver el llevar el motor longitudinal en voladizo por delante del eje. En cuanto al R-21, que también lo lleva en esta posición, hay que añadirle también una cierta ligereza del tren trasero, cuando no se lleva carga, que habría que achacar-sela a la buena voluntad del fabricante por adaptar el coche a España, que en esta ocasión no ha obtenido el resultado deseado. Con el endurecimiento de la suspensión ha conseguido que el coche rebote sobre piso irregular.

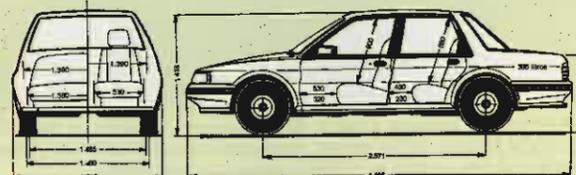
ALFA 90



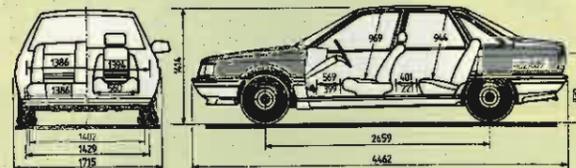
OPEL ASCONA



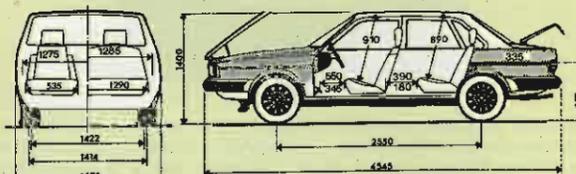
MG MONTEGO



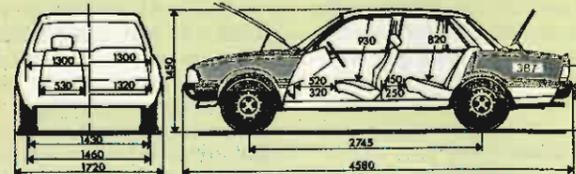
RENAULT 21



VOLKSWAGEN SANTANA



PEUGEOT 505



EQUIPAMIENTO

|                                 | Alfa 90 | Ascona | Montego | R-21  | Santana | 505   |
|---------------------------------|---------|--------|---------|-------|---------|-------|
| Cuentarrevoluciones             | SI      | SI     | SI      | SI    | SI      | SI    |
| Cuentakm. parcial               | SI      | SI     | SI      | SI    | SI      | SI    |
| Termómetro de agua              | SI      | SI     | SI      | SI    | SI      | SI    |
| Man. pres. aceite               | SI      | NO     | NO      | NO    | NO      | NO    |
| Reloj                           | SI      | SI     | SI      | SI    | SI      | SI    |
| Ordenador de viaje              | NO      | OP     | NO      | SI    | NO      | NO    |
| Testigo reserva gasol.          | SI      | SI     | SI      | SI    | NO      | SI    |
| Testigo freno mano              | SI      | SI     | SI      | SI    | SI      | SI    |
| Parabrisas laminado             | SI      | SI     | SI      | SI    | SI      | SI    |
| Faros antiniebla                | NO      | OP     | NO      | SI    | SI      | NO    |
| Piloto niebla tras.             | SI      | SI     | SI      | SI    | SI      | SI    |
| Aire acondicionado              | NO      | NO     | OP      | OP    | SI      | OP    |
| Volante regulable               | SI      | OP     | NO      | SI    | NO      | NO    |
| Asiento regulable en altura     | NO      | OP     | NO      | SI    | NO      | NO    |
| Apoyacabezas del.               | SI      | SI     | SI      | SI    | SI      | SI    |
| Elevav. eléctricos (del./tras.) | SI/SI   | OP     | SI/NO   | SI/SI | SI/SI   | SI/NO |
| Cerraduras centraliz.           | SI      | OP     | SI      | SI    | SI      | SI    |
| Luz lectura mapas               | SI      | SI     | SI      | SI    | NO      | SI    |
| Llantas aleación                | OP      | OP     | SI      | SI    | SI      | NO    |
| Preequipo de radio              | SI      | SI     | SI      | SI    | SI      | SI    |

OPCIONES: ALFA 90 2.0 I: Pintura metalizada, 60.000; llantas de aleación ligera, 80.000. OPEL ASCONA 1.8 E: Pintura brillante, 11.023; pintura metálica, 39.385; retrovisor pasajero eléctrico y térmico, 19.413; computadora de a bordo, 33.366; volante ajustable en altura, 24.912; dirección asistida, 81.647; elevavinas eléctricos delanteros, 50.325; elevavinas eléctricos delanteros y traseros, 91.150; faros antiniebla delanteros, 23.874; reposacabezas traseros, 17.351; cerradura centralizada, 32.449; asiento conductor regulable en altura, 8.243; techo solar deslizante, 68.170; llantas de aleación ligera, 65.162. VOLKSWAGEN SANTANA GX 5: Pintura metalizada, 40.166. RENAULT 21: Aire acondicionado, 126.000; pintura metalizada, 23.000. MG MONTEGO: Pintura metalizada, 15.945; aire acondicionado, 223.522. PEUGEOT 505 SR: Aire acondicionado, 122.630.  
NOTA: Para el Alfa 90 y el Opel Ascona, existen como accesorio equipos de aire acondicionado Diavla y Autoclima.

para las piernas que el que existe en el Peugeot.

Los otros tres coches forman un segundo grupo, en el que el Ascona sería el que dispondría de la mayor anchura interior utilizable y el Santana de mayor amplitud para las piernas de los ocupantes del asiento trasero, dejando en un término medio al Alfa 90.

En el apartado de maleteros, el Renault es el que ofrece la mayor capacidad, con la particularidad que, en caso de necesidad, su volumen de carga se puede ampliar abatiendo el asiento trasero, bien parcialmente, bien totalmente. Una posibilidad de la que carecen todos sus rivales, con excepción del MG Montego, que también dispone de por sí de un amplio maletero. El peor servido en este aspecto es el Santana, cuyo compartimento de equipajes tiene poca altura, lo que limita un tanto la capacidad de carga.

En los seis coches, la accesibilidad a las cuatro plazas habituales es normal y sin problemas. En el capítulo de asientos hay de todo, aunque el nivel medio es alto. Por su forma, la dureza

de su revestimiento, la sujeción lateral que proporcionan, por sus asientos delanteros, nos quedaríamos con los del MG Montego y los del Opel Ascona. Es el mejor compromiso desde el punto de vista del confort y la buena posición del conductor para que aguante sin problemas un viaje largo. Después, en ese mismo nivel están el R-21, el Alfa 90 y el Peugeot 505, cuyas butacas también sujetan bien y resultan confortables. Son incluso más anchas que las del MG y las del Opel, pero tienen el defecto de ser demasiado blandas y el cuerpo acaba acusando esa blandura en viajes prolongados. En último lugar colocamos a las del Santana, de cuyos asientos apreciamos la dureza que tienen, pero que sujetan poco lateralmente, y además, el respaldo está excesivamente curvado hacia atrás, obligando a llevar sin apoyar la parte alta de la espalda.

En presentación interior, el MG y el Alfa marcan distancias con respecto a sus rivales. Ambas marcas han tenido que padecer en el pasado crisis muy importantes,



Cuadro de instrumentos digital en el R-21 TXE para distinguirlo de su hermano el GTS, más barato. Sin embargo, resulta más fácil de leer el analógico de la versión barata.



En el MG Montego tampoco hay una profusión de relojes en el cuadro de instrumentos. El volante va guarnecido en piel, que resulta bastante agradable al tacto.



Suficiente la instrumentación que ofrece el 505 SR. Cuando menos, nadie podrá decir que no resulta visible, dado el tamaño de los relojes. El aire acondicionado que llevaba la unidad probada es opcional.



En el Volkswagen Santana nos encontramos con el cuadro de instrumentos unificado para prácticamente toda la gama de la marca, con su cuentarrevoluciones y su velocímetro.



El Opel Ascona ha heredado el volante de las versiones más deportivas —GT y GTS—, que no altera mucho la presencia del cuadro de instrumentos, semejante por la información que ofrece al 505.



El Alfa Romeo ofrece el cuadro de instrumentos más completo, de acuerdo con la tradición de la marca de ofrecer coches de altas prestaciones, cuya conducción necesita una buena información.

que hicieron que se resintiera su calidad. En estos momentos, al menos en las gamas a las que nos referimos, el acabado era bueno. Tan

bueno como el del Volkswagen y el Ascona, que, sin embargo, no pueden presumir de la vistosidad interior que sí tienen sus rivales. En

el 505 si encontramos detalles de mal acabado. En lo que se refiere al Renault, la calidad es la habitual en sus productos.

En equipamiento, Renault, Alfa Romeo y Austin Rover están al mismo nivel, pero hay que valorar las diferencias de precio.

INTERIORES

VUELVEN a establecerse dos grupos. Uno, franco-británico y otro, germano-italiano, en cuanto a amplitud se refiere.

El R-21 es el que ofrece el habitáculo más equilibrado. Es más ancho, lo que significa que es el que tiene más

posibilidades de que tres personas vayan acomodadas en el asiento trasero y ofrece un espacio suficiente para las piernas de los ocupantes del asiento trasero. Un espacio que es menor que el que puede tenerse en el Peugeot, que, sin embargo, es menos ancho. En medio está el Montego, algo más estrecho que el Renault en el interior y con menos espacio

# SUEÑOS DE MILLONARIOS



Carl Hahn,  
59 años  
Volkswagen

El Machimoto creado por Giugiaro es un descapotable que utiliza la mecánica del Volkswagen Golf GTI 16 V. Los pasajeros que viajan en este coche se sientan en tres filas como si fueran en una moto. Es un coche que nunca se fabricará en series grandes, pero Hahn dice medio en serio medio en broma que sueña con vender algunos miles de Machimoto en California.

Eligió el Machimoto que Giugiaro presentó en el Salón de Turín en 1986. «Es el coche que me gusta porque es económico, tiene un toque divertido que permite utilizarlo sin problemas en los ratos de ocio y, además, permite viajar a seis personas.»

Los cerebros grises de las empresas automovilísticas, los grandes patrones de la industria del motor sueñan como cualquier persona, tienen sus sueños divertidos, sus pesadillas y, ¿cómo no?, sus pasiones secretas. Hace tan sólo algunos días, los siete magníficos de la industria alemana, los máximos dirigentes de Mercedes, Volkswagen, Opel, Ford, Audi, Porsche y BMW, recibieron en sus despachos el sobre con la pregunta clave: ¿Cuál es el vehículo de sus sueños? Y en ese instante comenzó el gran juego. El vehículo soñado no tenía que ser, necesariamente, un automóvil fabricado por su marca, incluso no tenía que ser ni un coche, tan sólo un medio de transporte. El abanico de posibilidades era muy amplio.

Las respuestas fueron de todo tipo. La personalidad de cada uno de estos dirigentes salió a la luz y todos ellos dieron una pequeña idea de las mentalidades que están implantando en sus respectivas empresas.

Tres personajes, Werner Breitschwerdt, de Mercedes; Carl Hahn, de Volkswagen, y Horst Wilhelm Herke, de Opel, demostraron la fidelidad que profesan a su marca incluso en los sueños más recónditos. Daniel Goeudevert, de Ford, y Peter Schutz, de Porsche, dejaron volar su imaginación en el más amplio sentido de la palabra y se fueron por las nubes sin el menor problema, con un globo y una avioneta, mientras que Wolfgang Habel, de Audi, se inclinó por un modelo utilitario del todo, un coche eléctrico para moverse por los campos de golf.

Eberhard von Kuenheim, de BMW, fue el único dirigente que no quiso desvelar su sueño secreto. Para el patrón de BMW, la pregunta era demasiado íntima, demasiado personal, y por eso no quiso entrar en el juego.

El experimento ha tenido un efecto clarificador. Las respuestas de estos seis hombres millonarios, todos ellos contratados a golpe de talonario, no son muy diferentes de las que podrían ofrecer seis personas elegidas al azar en medio de cualquier calle.



## CONCLUSION

Esta claro que, por el precio que tiene, el rendimiento de su motor y la habitabilidad, el R-21 representa la mejor opción de compra. Sin embargo, pasado el momento del lanzamiento, y cuando comience a verse masivamente por nuestras calles —el éxito comercial nos parece asegurado—, habrá quien busque algo un poco más exclusivo. Es entonces cuando entran en juego coches como el MG Montego, brillante en prestaciones, bien presentado y lleno de detalles, o el Alfa Romeo, que pueden aportar a quien los posea un sello de estilo y de nivel que le va a faltar al Renault, que le falta al 505 en cuanto se le quita el spoiler trasero y las

llantas de aleación. Al Santana, como al Passat, le traiciona su aburrida presentación y una línea un poco obsoleta. Hay que tener en cuenta también la oferta del Ascona, el segundo más barato de la media docena de coches concurrentes en esta prueba; su menos aparatoso aspecto exterior y lo discreto de su presentación hacen que mucha gente se olvide de él, separándolo de su lista de coche entre los que elegir, cuando lo cierto es que dispone de un excelente motor y un buen comportamiento que dará grandes satisfacciones a condición de que no se tenga mucha necesidad de amplitud para llevar pasajeros en el asiento de atrás.

Sergio Piccione  
Fotos: Alex Puyol

## BALANCE FINAL

|                    | Alfa 90 | Ascona | Montego | R-21   | Santana | 505    |
|--------------------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|
| Velocidad máxima   | 2.0000  | 3.0000 | 4.0000  | 1.0000 | 5.0000  | 6.0000 |
| Aceleraciones      | 3.0000  | 5.0000 | 1.0000  | 2.0000 | 4.0000  | 6.0000 |
| Recuperaciones     | 5.0000  | 4.0000 | 1.0000  | 2.0000 | 6.0000  | 3.0000 |
| Consumo            | 4.0000  | 3.0000 | 4.0000  | 1.0000 | 1.0000  | 6.0000 |
| Transmisión        | 5.0000  | 5.0000 | 1.0000  | 1.0000 | 3.0000  | 4.0000 |
| Caja de cambio     | 6.0000  | 5.0000 | 1.0000  | 2.0000 | 4.0000  | 2.0000 |
| Frenos             | 5.0000  | 6.0000 | 3.0000  | 1.0000 | 4.0000  | 2.0000 |
| Dirección          | 4.0000  | 6.0000 | 1.0000  | 5.0000 | 3.0000  | 1.0000 |
| Comportamiento     | 1.0000  | 3.0000 | 1.0000  | 6.0000 | 6.0000  | 3.0000 |
| Aptitudes urbanas  | 3.0000  | 3.0000 | 1.0000  | 1.0000 | 3.0000  | 3.0000 |
| Autonomía          | 6.0000  | 4.0000 | 5.0000  | 1.0000 | 2.0000  | 3.0000 |
| Habitabilidad      | 5.0000  | 6.0000 | 2.0000  | 1.0000 | 4.0000  | 3.0000 |
| Maletero           | 4.0000  | 5.0000 | 2.0000  | 1.0000 | 6.0000  | 3.0000 |
| Confort            | 1.0000  | 4.0000 | 2.0000  | 4.0000 | 6.0000  | 2.0000 |
| Posición conductor | 1.0000  | 5.0000 | 1.0000  | 3.0000 | 5.0000  | 3.0000 |
| Sonoridad          | 4.0000  | 5.0000 | 6.0000  | 3.0000 | 1.0000  | 2.0000 |
| Equipamiento       | 1.0000  | 6.0000 | 1.0000  | 1.0000 | 4.0000  | 4.0000 |
| Calidad-precio     | 4.0000  | 4.0000 | 2.0000  | 1.0000 | 4.0000  | 3.0000 |

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



Entre los asientos delanteros, los del Montego (primera fila a la derecha) y del Ascona (tercera a la izquierda) son los más confortables.

Los de la parte trasera tienen semejante confort. Sólo los del R-21, el Montego y el Alfa 90 llevan reposacabezas. En el Montego y el R-21 el asiento se puede abatir.



**Horst Herke,**  
54 años  
Opel

Eligió una bicicleta de carreras Opel, construida en 1928. «Es mi vehículo preferido porque me mantiene en forma y me recuerda los comienzos de la compañía.» Herke, que es el hombre fuerte de Opel desde el pasado mes de febrero, es un gigante de 1,98 metros de estatura que da toda la importancia del mundo a la forma física. Herke se mantiene fiel a su marca, a Opel, incluso cuando sueña con su vehículo favorito. Hace sesenta años Opel fue el mejor fabricante de bicicletas de Alemania.



**Werner Breitschwerdt,**  
58 años  
Mercedes

Eligió un Mercedes Benz SSK, de 1928. «Es el coche de mis sueños porque es un deportivo clásico y descapotable. Este coche marcó su época con una técnica muy avanzada.»

**Wolfgang Habel,**  
62 años  
Audi

Eligió un Caddymóvil, un coche para moverse en los campos de golf. «Es mi vehículo preferido porque me ayuda a mejorar en mi deporte favorito.» Los jugadores de golf que tienen poco tiempo para practicar su deporte utilizan este Caddymóvil con motor eléctrico, un coche que, además, es ecológico ya que no contamina. Para Habel, que es el jefe de una empresa famosa por haber popularizado la tracción total, el Caddymóvil debería llevar tracción a las cuatro ruedas porque «así se movería con más facilidad por la hierba».



**Daniel Gosuvert,**  
44 años  
Ford

Eligió un globo de aire caliente. «Me quedo con el globo de aire caliente porque mi mejor sueño consiste en volar. También he elegido el globo porque así rindo un homenaje a los hermanos Montgolfier, que hicieron posible que ese sueño fuera una realidad.» Gosuvert, un francés y profesor de literatura que ha llegado a sentarse en el sillón supremo de una compañía americana con sede en Alemania, dice que el vuelo en globo es un sistema ideal para relajarse de las presiones que el negocio del automóvil produce a nivel del suelo. «Con el globo es fácil olvidarse de los problemas cotidianos.»



**Peter Schutz,**  
56 años  
Porsche

Eligió una avioneta deportiva monomotor, una Ryan PT 23. «Es la máquina de mis sueños porque con ella tomé mis primeras horas de vuelo en 1945.» Los Ryan son unos aviones veteranos que llevan un motor de doscientos veinte caballos de potencia que permite lograr una velocidad media de ciento sesenta kilómetros por hora, una velocidad muy inferior a la de cualquier Porsche. El Ryan se utiliza todavía como aparato para la instrucción de pilotos en Indiana, Estados Unidos.

# La radio de vacaciones



José Luis Arriaza y Jesús Mariñas. Con un autobús a la orilla del mar, un velero en el agua, y dos Zodiac con motor Evinrude para hacer los traslados.

**E**ste verano nos llevamos la radio de vacaciones. Recorriendo todo el litoral mediterráneo. Desde el día 4 al 31 de Agosto. Con dos guías fuera de serie.

Vamos a estar donde está la acción. Dándole a toda la programación de la Cadena Cope un toque de frescor y de diversión sana y veraniega. Para que Vd. la disfrute allí donde esté. La Cope a pie de playa. Desde las 9 de la mañana hasta las 2 de la madrugada.

¡Sumérjase en nuestras ondas!



RADIO POPULAR

**CADENA COPE**

EN BARCELONA RADIO MIRAMAR.

## PRECIOS DE IMPORTADOS

**E**SCRIBO para preguntar la razón por la cual en las páginas de los precios de su magnífica revista no ponen los precios de los automóviles ingleses Rolls Royce, precios que, por otra parte, sí se incluyen en otras revistas nacionales.

Otra cosa: ¿Cuál es el precio en España de los automóviles Aston Martin (el Lagonda, el Vantage, el Volante) y Lamborghini Countach LP 400?

**Respuesta.**—A partir del número que tiene usted en sus manos ya aparecen los precios de estos automóviles. Si no los hemos dado con anterioridad ha sido debido a que los precios estaban en francos suizos, lo que dificultaba la posibilidad de dar un precio fijo por las fluctuaciones de esta moneda.

A la segunda de sus pre-

guntas, responderle que, al no disponer de importador para nuestro país, no podemos darle el precio exacto de estos automóviles.

## MERCEDES 350 SE

**M**UY señores míos, el motivo de mi carta es pedirles información relacionada con el coche Mercedes 350 SE Automatic. De este coche no poseo ningún dato técnico y es por lo que les ruego me indiquen cuanto de este modelo puedan.

J. I.

San Sebastián

**Respuesta.**—El Mercedes 350 SE/SEL estaba equipado con un motor delantero de ocho cilindros en V y 3.499 c.c. La potencia era de 200 caballos, llevando una caja de cambio manual de cuatro velocidades o automática de tres. Suspensión por ruedas independientes. La velocidad máxima de este modelo es de 205/200 ki-

lómetros por hora, con un consumo aproximado de 11,5 a 18,5 litros.

## CRITICA DE TIENDAS

### CASA ARMANGUE RECAMBIOS PARA TODOS

**E**STA es una de las primeras tiendas que se dedicó en Barcelona al mundo del automóvil y que además siempre ha estado relacionada con el mundo de las carreras.

Está situada en la Rambla de Cataluña, número 127, ofreciendo a la vista del paseante un escaparate en el que predominan aquellos accesorios de corte deportivo que, como hemos dicho, es una de las vocaciones de la casa.

Prácticamente todo piloto que se ha iniciado en la competición en Cataluña, e incluso en otras provincias, ha adquirido ahí sus primeros equipos, tanto de indumentaria personal como para el vehículo. Por lo demás, esta faceta de dedicación al deporte hace que a los licenciados se les hagan descuentos especiales y la casa colabora también directamente con

iniciativas promocionales. Naturalmente, además de todo lo relacionado con la competición, se ofrecen también artículos para el automóvil de uso diario y de más amplia difusión, aunque sea a través de la faceta deportiva, por lo que es conocida esta tienda.

La gama de productos que se ofrecen es de las más amplias y determinados artículos son imposibles de hallar en otros lugares de la Ciudad Condal.

En cuanto a las marcas que comercializan, cabe destacar Iresa, Recaro, Kamei, Braid, Amazonas, Sparco, Grundy, Moto-Lita, Sprint-Fitter, HMT y Slick 50, de las cuales son distribuidoras. Naturalmente que la mayoría de las restantes marcas de accesorios también están representadas.

Ellos mismos realizan si es preciso el montaje de los distintos productos comercializados. Estos van desde monos, cascos, guantes, antirrobo, equipos de carburación, llantas y todo el largo etcétera de productos susceptibles de ser montados en un coche, tanto para sustituir a los de origen como para mejorarlo.

La atención dispensada al cliente es la de unos profesionales que realmente conocen aquello que están vendiendo, por cuanto que su profesión es su vocación.

Puntuaciones:  
Exposición: 7; Vendedores: 8.



# Cuéntenos su caso

## Agenda

Del 12 al 18 de agosto

### TELEVISION

- El miércoles 13 vuelve **El coche fantástico** en la hora de la sobremesa. Todos los días, por la Primera Cadena, a las 15,35, de lunes a jueves, las aventuras de Kitt divertirán a grandes y chicos.
- El **V Premio Comisión de Fiestas de Motocross 125 c. c.**, puntuable para el **Campeonato de España**, será retransmitido el domingo día 17 por la Primera Cadena, dentro de **Estudio estadio**. La carrera la organiza la **Peña Motorista Vinroma**, de Castellón.
- El domingo día 17, a las **15 horas**, por la **Segunda Cadena**, se retransmitirá la salida del **Gran Premio de Austria de Fórmula 1**. La llegada se ofrecerá en diferido, a las **17,15 horas**, por la **Primera Cadena**.

### AUTOMOVILISMO

- La Escudería Chantada de Lugo organiza la **Subida a Chantada**, puntuable para el **Campeonato de España**, el domingo día 17.
- El **Rallye San Agustín** tendrá lugar los días 16 y 17 de agosto en tierras asturianas. La prueba tendrá su centro neurálgico en **Avilés** y las inscripciones serán gratuitas.

## PUNTUALIZACION

**Q**UISIERA, muy humildemente, tanto como de humildad tiene mi pueblo, llamar la atención de su excelente profesionalidad periodística para, si a bien lo tiene, en el futuro hacer alguna referencia a San Sebastián de los Reyes cuando mencionen el circuito del Jarama, ya que éste se encuentra en el término municipal de este pueblo madrileño.

Madrid villa termina en el kilómetro 13 de la nacional I; Alcobendas, que se encuentra entre Madrid y San Sebastián de los Reyes, finaliza su término en el kilómetro 16, y el circuito del Jarama está en el kilómetro 32, muy dentro ya de San Sebastián de los Reyes.

Cuando hablan ustedes, los periodistas, del circuito de Jerez, nunca dicen gaditano o andaluz, aunque también lo es, como madrileño es el Jarama por estar en la provincia o Comunidad Autónoma de Madrid.

Por tanto, y de manera respetuosa, le solicito, y por deferencia a los 50.000 habitantes de San Sebastián de los Reyes, que en el futuro no se olviden de este maravilloso pueblo.

J. R. Castellanos

S. S. de los Reyes (Madrid)

# Comprar y vender

## AUTOTACOMETRO

MONTE CONJUNTO DE INSTRUMENTOS (KIT). Para Renault, Seat, Ford, Opel, Talbot: Temperatura de Agua o Aceite. Presión de aceite, voltímetro, cuentavuelvas (para motor de gasolina o DIESEL), reloj digital, indicador reserva de combustible.  
AUTOTACOMETRO. TECHO PANORAMICO. Instalado, 24.000 pesetas.  
AUTOTACOMETRO. Andrés Mellado, 85. Tel. (91) 441 80 70.



### OBSERVE ESTA FOTOGRAFIA OFREZCO

Diseño original a empresarios que quieran fabricar CORTAVIENTOS en serie para Seat-Trans. Llamar de 9 a 14 h. al Tel. (91) 894 30 74.  
D. Ricardo Robleño

## PARTICULAR VENDE

### JAGUAR XJ6

Año 1981. Blanco, impecable.  
Sólo un dueño. 3.000.000 pesetas.  
Teléfono (91) 407 21 08

## SE MONTAN TODA CLASE DE Esferas CITROËN

Citroën GS. Las 5 esferas, 19.500 ptas.  
Citroën BX. Las 5 esferas, 20.500 ptas.  
Citroën CX. Las 5 esferas, 28.000 ptas.  
Se dan 6 meses de Garantía total de material y mano de obra. También se montan por unidad.  
Direcciones hidráulicas reparadas de toda clase de vehículos con la misma garantía  
**Talleres JOMA**  
C/ San Deogracias, 41. Tel. 208 09 39  
28044 MADRID

**BUGGY** motor Volkswagen 1.800 biplaza con recambios. 600.000 ptas. Tel. (91) 268 00 68. Srta. Lourdes. Mañanas.

**XR2** seminuevo. Blanco. 1.100.000 ptas. Tel. 252 26 17.

**PARTICULAR**, urge venta Triumph Spitfire, impecable.

Tels. (91) 435 24 28 y 441 71 69.

**VENDO** Seat 124 Sport 1.800. Perfecto estado, extras, M-AG. Noches. Tel. (91) 248 39 49. Convenir.

**VENDA** mejor. En Galileo, 65; compramos cualquier automóvil de pocos kilómetros y en perfecto estado. Pagamos contado.



## GRAN POTENCIA DE FRENADO

PASTILLAS GOLD

# AMK

SIN AMIANTO SUPREME

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

AMADEO MARTI CARBONELL S.A. NULES - CS.

# BBS

## distingue



IMPORTADOR PARA ESPAÑA

## Turisport

Pérez Galdós, 40. Tel. (93) 237 83 24. 08012 BARCELONA

SOLICITENOS CATALOGO, CONTRA REEMBOLSO DE 400 PTAS. EN SELLOS

## SUSCRIBASE A MOTOR 16



# Motor 16

Apartado Nº 330 F.D.  
MADRID

Para cualquier información complementaria llámanos al teléfono 91-268 04 02-03.

# MOTOS

## GRAN PREMIO DE SUECIA SITO SUBCAMPEON

El piloto español Sito Pons se ha adjudicado con brillantez el subcampeonato mundial de la categoría del cuarto de litro, al conseguir el segundo lugar en el Gran Premio de Suecia tras Carlos Lavado. Un gran logro del piloto y del equipo Honda España-Camps, nombres que hay asociar al suyo en cuanto que han hecho posible tal logro con su aportación económica. Antes de la carrera cabía la posibilidad de que en este Gran Premio o el siguiente de San Marino el español fuese campeón si Lavado o su moto fallaban, cosa que no ha sucedi-

do y que tampoco empaña el éxito, de Sito ya que, a fin de cuentas, el hombre más fuerte del año ha sido el venezolano que ha obtenido, con ésta, seis victorias sobre diez carreras. A nuestro

representante, el subcampeonato le confirma además como el mejor piloto de Honda a lo largo del año, lo cual le va a permitir jugar sus cartas en las mejores condiciones para la temporada venidera. Sin el bache que el piloto y el equipo atravesaron entre los Grandes Premios de España, en el que fue tercero, y el de Yugoslavia, que ganó, y marcó su vuelta a los podios, Sito hubiese podido ponerle las cosas mucho más difíciles al venezolano. Pero, en fin, así son las carreras. En Anderstorp se decidió también el título de la máxima categoría a favor de Eddie





Fausto Gresini dominó en Suecia. El actual campeón del mundo puede repetir su título en el 86.



El australiano Gardner luchó como un jabato. Todavía tiene que defender el segundo puesto frente a Mamola.

Lawson, con lo que Yamaha tuvo un fin de semana completo al arrebatarle los dos galardones a Honda.

En Suecia las cosas comenzaron mal para Carlos Lavado. El primer día de entrenamientos sufrió una caída que le

ANDERSTORP EN BREVE

● A causa de la lluvia que arreciaba en los últimos momentos de la carrera de 250 c.c., el director de la misma decidió anticipar el banderazo de llegada dos vueltas antes de cumplirse las 25 programadas. Sacó la bandera justo cuando pasaba Lavado con lo que éste no lo vio y dio una vuelta más como si se tratase de la carrera. Al recibir el banderazo en la siguiente explotación de júbilo y al llegar a boxes rompió a llorar al abrazar a su esposa. La presión psicológica soportada por el venezolano en las últimas semanas ha sido muy fuerte.

● Otro que manifestó su júbilo fue Eddie Lawson. Al recibirle tras la llegada los miembros de su equipo lo enfundaron, como a los ciclistas, con una camiseta que lucía la inscripción: Eddie Lawson, World Champion 1986. Eso es ser previsor.

● A Suecia no fueron ni Angel Nieto ni Juan Garriga. El primero, desanimado prefería la tranquilidad ibi-

cenca. Marcelino García pudo utilizar la moto del zamorano. En entrenos obtuvo un veintisiete puesto, pero en carrera remontó hasta llegar a ir once, momento en el que cayó. Garriga no corrió porque los de Cagiva querían preparar mejor el GP de San Marino dados los problemas de su moto.

● La cobertura televisiva de este Gran Premio corría a cargo de una empresa de vídeo privada ya que la televisión sueca juzga el motociclismo como un deporte violento. Por ello, Eurovisión no tenía imágenes y TV-3, la televisión catalana, compró los derechos para España. Con ello los telespectadores catalanes disfrutaron de las tres carreras en directo.

● Sánchez-Marín y González de Nicolás también estuvieron en Suecia. El «Nani» no se clasificó para la carrera, pero Sánchez-Marín, que había marcado el veinticinco crono en carrera llegó a luchar por la octava plaza, aunque luego terminó once.

dente Vitali con la Garelli, al que siguieron las Armstrong-Rotax de McKenzie y McLeod. El sexto tiempo era para Pons, mientras Cardús era vigésimo segundo.

La táctica de los dos pilotos que optaban al título era clara. Lavado era campeón sólo con quedar por delante de Sito. El español debía impedir que Lavado le superase para forzar el desenlace en San Marino, en donde podría suceder de todo: pinchazos, averías, e incluso, caídas. Sin embargo, la carrera se decidió antes de darse el banderazo de salida, puesto que en aquellos momentos la pista estaba húmeda y con charcos. Si bien no llovía, el cielo se mostraba amenazador. En esas condiciones el éxito dependía de una buena elección de neumáticos. Lavado optó por la seguridad y montó mixtos en ambas ruedas, sabedor de que le interesaba terminar por encima de todo. Sito jugó una baza intermedia, ya que montó un slick atrás y delante otro, pero rayado a mano.

Nada más darse la salida Mattioli cogió la cabeza, con Sito y Mertens a rueda. Al llegar al final de la recta principal Sito falló en la apurada de frenada y aunque no cayó fue a parar en medio del pelotón. Ente tanto, Lavado ya se había colocado en cabeza y otro hombre comenzó a destacar. Se trataba de Baldé, que había apostado por el «seco» montando slicks en ambos trenes. Las condiciones de la pista, que se iba secando, le permitieron remontar hasta colocarse líder. Sito Pons remontaba a marchas forzadas hasta superar a Lavado y dar caza a Baldé. Entonces fue cuando la elección de neumáticos se volvió decisiva, ya que en el último tercio de la carrera comenzó a llover. Suave al principio, para arreciar después. En esas condiciones Lavado era el mejor armado y tomó la delantera. Sito se afianzó en la segunda plaza y Baldé debió conformarse con el tercer lugar. En esas condiciones muchos pilotos se fueron al suelo y entre ellos Mang, lo que aseguró el subcampeonato de Sito. Tras el trío citado entraban en meta Vitali, Sarron y Mertens. Décimo era Alan Carter con la JJ-Cobas, y decimoséptimo Cardús, tras padecer problemas de chasis. La vuelta rápida se la adjudicó Sito Pons.

Las pequeñas motos de 125 dieron lugar a un nuevo duelo fratricida de los dos pilotos del Team Italia, Gresini y Cadalora. En los entrenos el más veloz había sido Auinger, al que siguieron Gianola, Kneubhuler, Brigaglia, Cadalora y Gresini.

Y en carrera Auinger fue el primer líder, pero se le unieron los tres italianos Gianola, Gresini y Cadalora, con lo que se formó un animado cuarteto en cabeza. Gianola se fue a los boxes mientras que Auinger se cayó y «al fin se quedaron solos» los dos protagonistas de este Mundial. Tras pasarse va-



El «ciclón venezolano» Carlos Lavado ya es campeón en 250. El piloto de Yamaha no dio opción a sus rivales. Su estilo es espeluznante.



Eddie Lawson es el nuevo rey de los 500. El californiano ha ganado su título con una sangre fría tremenda.

rias veces entre sí, Gresini dominaba la carrera a partir de la décima vuelta y Cadalora no lograba culminar sus intentos de pasar al campeón en título. En el último viraje el aspirante se jugaba el todo por el todo y aunque lograba adelantar a Gresini no podía evitar una excursión por la hierba que le obligaba a conformarse con el segundo puesto. Tercero en la carrera y también en la clasificación del Mundial es Brigaglia, que terminó muy por delante de Kneubhuler y Pietroniro.

El título de la máxima categoría se decidió también en tierras suecas. La mejor posición de salida se la adjudicó Gardner, el piloto de Honda, que aventajó a Lawson en tres décimas y a McElnea en medio segundo, seguidos por Baldwin, Roche y McKenzie, el piloto de 250 que ya en Silverstone corrió

con una Suzuki del Team Heron. La carrera no tuvo color, ya que con la salvedad de las dos primeras vueltas, comandadas por De Radigues, el resto fue un claro dominio de Lawson. Un Lawson que tuvo a Gardner pegado detrás durante media carrera, momento a partir del cual el piloto de Yamaha pegó un tirón que no pudo seguir el piloto de Honda. En ese tirón Lawson batió varias veces el récord de la vuelta y llegó a la meta con una notable ventaja. Gardner, por su parte, estuvo a punto de ser alcanzado por sus perseguidores: Baldwin, McElnea, Roche, De Radigues, Haslam, McKenzie y un apagado Mamola que arrastraba las consecuencias de su caída en los entrenamientos de Silverstone.

Texto y fotos: J. L. Aznar

17 AÑOS DESPUES...

SITO Pons ha sido subcampeón del mundo en el cuarto de litro. Esta no ha sido la primera vez que un español ha luchado por el título en esta categoría. Hace diecisiete años Santiago Herrero y su Ossa monoscasco debida a la inspiración de Eduardo Giró mantuvieron en jaque a las Benelli y las Yamaha. Santi ganó el primer gran premio, en el Jarama; ganó también en el Gran Premio de Francia y luego hizo dos terceros, el Tourist Trophy de la isla de Man y en Assen. En Bélgica vendría su tercera victoria, mientras que en Alemania del Este era segundo tras Pasolini. Un abandono en Checoslovaquia, una caída en Finlandia aunque logró terminar sexto, otro abandono en Ulster y un quinto lugar en Imola le hacían llegar a la prueba definitiva. Yugoslavia con un punto de ventaja sobre Carruthers (Yamaha) y Andersson (Yamaha). Salió primero, pero una caída cuando empezó a llover le hizo abandonar. Con ello el título para Carruthers y Herrero debía conformarse con el tercer lugar...

Fue la hazaña de un piloto español con una moto española. Ahora, Sito, piloto español, lo ha hecho a lomos de una moto japonesa, tan japonesa como la de sus rivales. Nos queda un consuelo, un consuelo que es toda una esperanza de futuro: en el carenado de la Honda blanquiázul campean unas letras: Campsa. Un capital español que hace triunfar pilotos españoles.

CLASIFICACION

125 c.c.

1, Gresini (Garelli), 40-40-50, a 136 km/h.; 2, Cadalora (Garelli), 40-43-57; 3, Brigaglia (Ducados), 41-07-22; 4, Kneubhuler (MBA), 41-12-09; 5, Pietroniro (MBA), 41-12-41.

250 c.c.

1, Lavado (Yamaha), 39-13-54, a 135 km/h.; 2, Sito Pons (Honda), 39-17-44; 3, Baldé (Honda), 39-18-74; 4, Vitali (Garelli), 39-30-35; 5, Sarron (Honda), 39-30-80.

500 c.c.

1, Lawson (Yamaha), 48-59-33, a 148 km/h.; 2, Gardner (Honda), 49-15-37; 3, Baldwin (Yamaha), 49-17-77; 4, McElnea (Yamaha), 49-18-89; 5, Roche (Honda), 49-41-56.

ASI VA EL MUNDIAL

125 c.c.

1, L. Cadalora, 98 puntos; 2, F. Gresini, 89; 3, D. Brigaglia, 69; 4, E. Gianola, 49; 5, B. Kneubhuler, 40.

250 c.c.

1, C. Lavado, 114 puntos; 2, Sito Pons, 96; 3, J. F. Baldé, 63; 4, D. Sarron, 62; 5, A. Mang, 57.

500 c.c.

1, E. Lawson, 124 puntos; 2, W. Gardner, 105; 3, R. amola, 95; 4, M. Baldwin, 70; 5, R. McElnea, 60.

## UN MERCURY PARA STALLONE



El Mercury que Stallone utiliza en su última película, en Cobra, es un coche de 1950 con una mecánica super actual que le permite dar estos saltos sin el menor problema. El Mercury de Cobra supera los 225 kilómetros por hora.



## EL COCHE DE COBRA

**L**EGA Cobra, llega Marion Cobretti, un detective policial con toda la violencia de los bajos fondos. En Cobra, la última película de Sylvester Stallone, el actor americano interpreta una vez más un papel agresivo y duro, en la misma línea que el boxeador Rocky Balboa o el excombatiente John Rambo, los populares Rocky y Rambo.

En Cobra, la película número once de su carrera, Stallone llega hasta el público al lado de un coche espectacular al máximo, un Mercury coupé de color gris que, a pesar de los treinta y seis años que tiene a sus espaldas, sale tan pimpante y fresco como un modelo de última hora. Para conseguir este resul-

tado, el Mercury ha recibido un tratamiento de musculación, un tratamiento de «body-building» que no tiene nada que envidiar al seguido por su compañero de carne y hueso en su difícil tarea como detective policial de Los Angeles, un detective que debe atrapar a una serie de asesinos que siembra el pánico por la ciudad de forma indiscriminada, no es un coche vulgar sino una auténtica fiera de carreras que para estar más a tono con su dueño tiene la estética de una auténtica serpiente cobra.

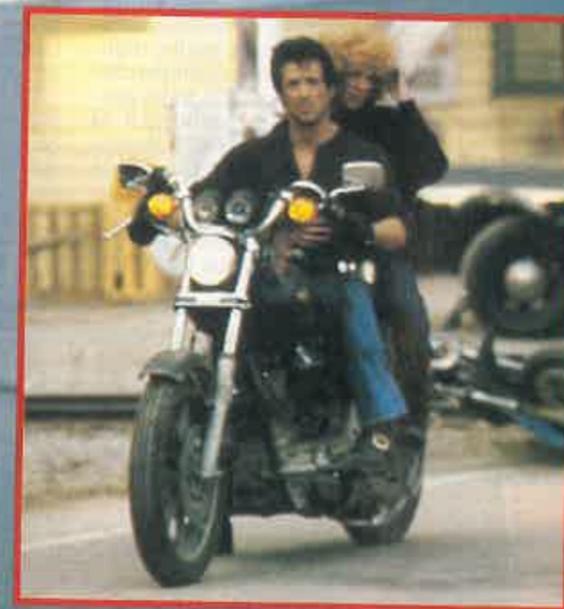
El Mercury que utiliza Stallone en esta película es un modelo del año 1950 que ha perdido buena parte de los cromados característicos que adornaban a

los coches de aquella época. Para reforzar su estilo provocador se han redondeado todos los bloques ópticos, tanto los anteriores como los posteriores, y se ha ensanchado el capó delantero; todo ello con una idea: dar la imagen de un serpiente cobra en el momento en que se prepara para asestar la picadura mortal.

Si la estética del Mercury es violenta y agresiva, otro tanto hay que decir de la mecánica. El Mercury de Stallone no lleva ni el motor, ni la suspensión, ni los frenos originales, todos estos elementos se han cambiado con vistas a una utilización brutal.

El motor que impulsa al Mercury Cobra es una obra de arte a la ameri-

cana; el tranquilo ocho cilindros en V que movía con más pena que gloria a este simpático coupé se ha sustituido por un impresionante ocho cilindros en V de origen Chevrolet, un motor con más de 5,7 litros de cubaje, preparado por los mejores especialistas de la costa oeste americana. Los cien caballos raquíticos del primer motor han dejado su lugar a más de doscientos veinte caballos «pura sangre» que, cuentan, además, con un sistema especial de espuelas, un sistema que inyecta anhídrido nítrico en los cilindros y permite aumentar la potencia casi en un 30 por 100 durante los momentos más delicados de la acción. Gracias a este empuje suplementario, el Mercury Cobra llega

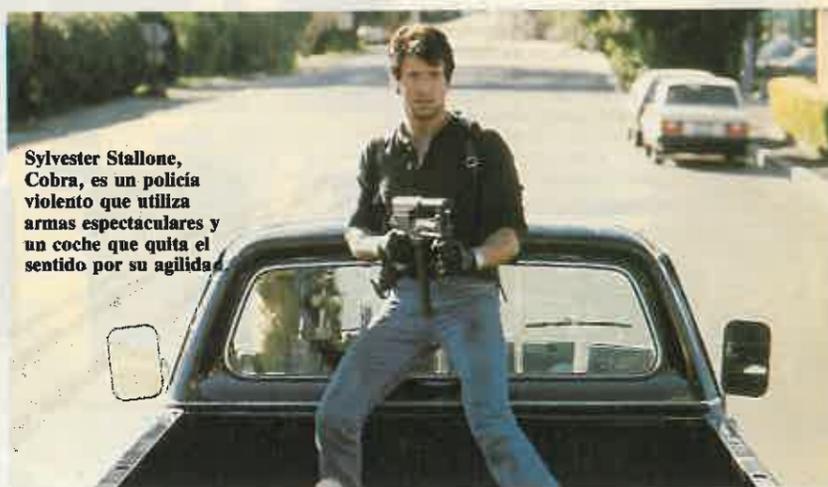


a 225 km/h y acelera de 0 a 100 en poco más de cuatro segundos.

La caja de cambio, preparada para soportar este empuje salvaje, es una caja automática del tipo Hearst 400 hidro, que evita los tirones y da mayor agilidad a la conducción.

Los frenos de este actor mecánico también se han reforzado. El modelo de la película lleva frenos de disco en el tren delantero, en lugar de los tambores originales, mientras que en el tren trasero se ha mantenido el sistema de tambores primitivos, pero el tamaño se ha aumentado de una forma considerable para lograr una mayor eficacia. El coche de Stallone se detiene en menos metros que el Mercury original, bastante flojo en tal aspecto.

Las suspensiones del Mercury Cobra se han adaptado a los saltos tremendos que el coche da en los momentos de acción más frenética. El modelo utilizado por Stallone lleva dos amortiguadores, una técnica empleada en los todoterreno que se utilizan en competiciones como el París-Dakar o la Baja, porque dos amortiguadores mantienen su eficacia durante más tiempo. Los neumáticos son de perfil bajo y hacen gala de una anchura enorme, ideal para dar más estabilidad al coche. Las cubiertas utilizadas son de tipo radial y de la marca B. F. Goodrich, un fabricante



Sylvester Stallone, Cobra, es un policía violento que utiliza armas espectaculares y un coche que quita el sentido por su agilidad.

que hace algunos años saltó a la fama porque los Chevrolet Corvette más monstruosos jamás utilizados en circuito aparecieron en Le Mans y en Daytona calzados con ruedas de la marca.

Los especialistas de Hollywood, capitaneados por Bradley Bovee, han construido tres Mercury Cobra para rodar la película; los tres coches son idénticos en su exterior, pero tienen cambios en el chasis, cambios hechos sobre todo a nivel de refuerzos; que permitieron filmar sin peligro los saltos, los

trompos, los vuelcos y una embestida lateral que podría haber partido en dos a cualquier vehículo normal.

El Mercury de Cobra está a la altura de su conductor, Sylvester Stallone, un actor que gracias a su obsesión por el culturismo se ha convertido, según sus propias palabras, en un fenómeno de la misma naturaleza que Bruce Springsteen, el gran señor del rock, o el presidente Ronald Reagan.

Angel Marco

# RALLYE DE ARGENTINA MARTINI DOBLE



## BILSTEIN AMORTIGUADORES DE GAS

### BILSTEIN Sport Kits

Para conducción deportiva en carretera

BMW  
MERCEDES  
VW-OPEL



Para información, Autoimport.  
Tel. (93) 230 50 02

Campeonato del Mundo de Rallyes



Timo Salonen SF, Peugeot 205 Turbo 16

#### HD = Reforzado & Seguro

El amortiguador BILSTEIN HD a gas presión para marcha a tope y conducción deportiva.

#### R = RACING-RALLYE

El amortiguador BILSTEIN R a gas presión de mayor prestación para circuitos y rallyes.

#### OFF-ROAD

Amortiguadores especiales para vehículos todo-terreno.

CONSIDERADO por algunos como el piloto italiano de rallyes de más valía surgido en los últimos años, el joven Massimo Biasion acaba de confirmar con su triunfo en el VI Marlboro-Rallye de Argentina las esperanzas de aquellos que le consideraban como el más directo sucesor de *Il Drago* Sandro Munari. Un triunfo logrado de principio a fin de la prueba, con el que la marca italiana ha conseguido romper al fin su serie de infortunios y que relanza el interés por el resultado del Campeonato del Mundo de Rallyes.

Ante la negativa del campeón del mundo, Timo Salonen, a participar por motivos familiares en la prueba sudamericana y la ausencia del argentino Carlos Alberto Reutemann, Jean Todt, director deportivo de Peugeot, se veía obligado a contactar con el sueco Stig Blomqvist, que conseguía autorización de Ford para unirse al equipo francés junto al finlandés Juha Kankkunen y el francés Bruno Saby. Por parte del equipo italiano, el piloto local Jorge Raúl Recalde pasaba igualmente a disponer de un Lancia Martini Delta S4 similar al de los pilotos habituales Markku Alen y Massimo Biasion, con los que Lancia debía aspirar a una victoria que de otra forma permitiría a Peugeot,

Massimo Biasion ha conseguido en Argentina su primera victoria en el Mundial. El italiano dominó prácticamente de principio a fin.



junto a otro resultado no inferior a un tercer lugar, revalidar su título mundial.

Massimo Biasion se convertía en el primer líder del rallye, siendo igualado rápidamente por Kankkunen. Pero un pinchazo del finlandés, junto a los problemas de Markku Alen al romper en el segundo tramo un conducto del tur-

bocompresor de su vehículo, que ocasionaba la rotura del mismo dos pruebas más tarde, perdiendo más de minuto y medio, dejaban al piloto italiano en una cómoda primera posición, con cuarenta y ocho segundos de ventaja al término de la primera etapa con respecto al piloto de Peugeot. Quien no completaba la misma era Bruno Saby al

Stig Blomqvist, que recibió permiso de Ford para correr esta prueba con Peugeot, salvó el honor de la marca francesa, que perdió a dos de sus coches, el del líder del Mundial, Kankkunen, y el de Saby.



Markku Alen se vio retrasado por problemas de turbo en la primera parte. Después se recuperó hasta terminar segundo.

Recalde, con su cuarto puesto, dio una gran alegría a los argentinos, en particular a Fanglo, festivo de excepción.



TRAMO A TRAMO

- Audi decidirá el próximo día 26 de agosto su programa deportivo para el año que viene. El más interesado en conocerlo es Walter Röhrl, que responderá a continuación a Cesare Fiorio si vuelve al equipo Lancia o no.
- El resultado del Rallye de Argentina, que relanza las posibilidades de Lancia de cara al título, ha llenado de satisfacción a los organizadores del Olympus Rallye. Hasta ahora sólo contaban con la participación de Toyota, Mazda y Austin Rover. Si el título está en juego, Peugeot y Lancia deberán acudir.
- Blomqvist ha confirmado que efectivamente Ford participará en el Rallye de Montecarlo de 1987. Lo que no ha dejado claro es si participará con un Sierra Cosworth grupo A o el 4x4.
- Enfrentados, deportivamente hablando, en la carretera, los equipos Lancia y Peugeot comparten en Argentina el mismo concesionario, Stevel, que debió multiplicarse por dos para atender a ambos equipos.

● Juha Kankkunen (en la foto) ha afirmado que seguirá en Peugeot, que decidirá cuál va a ser su programa deportivo el próximo mes de octubre.



Peugeot pierde en cambio a Salonen, que tiene ya un pie en Mazda.

- César Torres ha presentado el recorrido del Rallye de Portugal 1987. De él desaparece la primera etapa, el bucle de Sintra, escenario del accidente del pasado año, que se cambia por una prueba en circuito. La prueba tendrá otra vez el 70 por 100 de tramos de tierra, volviendo a disputarse el bucle norte —Arcos-Portela, San Lourenço, etc.) y recorriendo dos veces los de FAFE.
- Unas 50.000 personas se dieron cita en el estadio de fútbol de la ciudad de Córdoba para asistir únicamente a la llegada de la prueba. Todo un récord para el libro Guinness.
- Es posible que Stig Blomqvist pueda volver a conducir para Peugeot en Finlandia. Ello depende, obviamente, de Ford para la que Jean-Todt sólo tuvo palabras de agradecimiento.
- La gran asistencia de público obligó a anular el primer tramo de la segunda etapa. Por lo visto en todas partes cuecen habas.



Eriksson volvió a imponer su Volkswagen Golf GTI en grupo A, imponiéndose al Audi de Stolh. Wittman se conformó con el tercer puesto de la clasificación.

romper el motor de su Peugeot 205 Turbo 16 en el último tramo de la etapa. El grupo A era dominado por los VW Golf GTI del sueco Kenneth Eriksson y del austriaco Franz Wittmann sin más problemas sobre el Audi Coupé de Rudi Stohl y los pilotos locales, entre los que su máxima estrella, Ernesto Soto, había quedado retrasado al perder una de las ruedas de su Renault 18 GTX en el cuarto tramo cronometrado. Juha Kankkunen comenzaba la segunda etapa desencadenando un fuerte ataque sobre Biasion que coincidía con

los problemas de caja de cambios que empezaba a experimentar el italiano, quedando reducida su ventaja a tan sólo veinticuatro segundos. Sin embargo, el actual líder del Campeonato del Mundo sufría la rotura de una rótula de la suspensión trasera izquierda de su vehículo, rodando sobre la rueda unos 25 kilómetros, rompiendo el disco de freno y sufriendo al final problemas de motor en un incidente similar al sufrido por Ari Vatanen en el Rallye de Portugal del pasado año. Esto se producía poco después de que Blomqvist perdie-

se dos minutos cincuenta segundos al quedarse sin motricidad en las ruedas delanteras, cubriendo con su vehículo más de 20 kilómetros en estas condiciones. De esta forma el equipo francés perdía toda posibilidad de victoria tratando a partir de entonces de acceder al menos a una tercera posición ocupada por Jorge Recalde tras una carrera bastante más que aceptable y seguida con indescriptible entusiasmo por miles de sus compatriotas. Blomqvist se imponía al argentino y lograba el objetivo fijado al final de la segunda etapa, siendo tercero en la clasificación general, a cinco minutos y veintinueve segundos de Biasion, que adelantaba a Alen en un minuto catorce segundos, y situado por delante de Recalde por poco más de un minuto. Diferencias éstas un tanto escasas por el primer y tercer puestos que obligaron a Cesare Fiorio a detener a Markku Alen en su ascensión al primer puesto, en una lucha fratricida que hubiese podido tener desastrosas consecuencias, y a indicar a Recalde la necesidad de superar a Stig Blomqvist. El finlandés accedía a regañadientes a lo primero, mientras el argentino cumplía con su cometido anotándose todos los mejores tiempos de la tercera etapa menos uno, en el que desgraciadamente perdía todo el tiempo robado al cronómetro a causa de un pinchazo. Alegría indescriptible finalmente la de Massimo Biasion en el podio y satisfacción entre los responsables del equipo Lancia Martini por el resultado obtenido, del que, sin duda, los más beneficiados serán los espectadores del Rallye de los Mil Lagos, en Finlandia, a celebrar a principios de septiembre, que asistirán a un nuevo duelo y esperamos que no definitivo entre las marcas francesas e italiana.

Texto y fotos: Esteban Delgado

CLASIFICACION FINAL

- 1, Biasion-Siviero (Lancia Delta S4), 6 horas 36 minutos 26 segundos; 2, Alen-Kivimaki (Lancia Delta S4) a 24 segundos; 3, Blomqvist-Berglund (Peugeot 205 Turbo 16), a 4 m. 16 s.; 4, Recalde-Del Buono (Lancia Delta S4), a 5-07; 5, Eriksson-Diekman (VW Golf GTI), a 45-51; 6, Stohl-Kaufmann (Audi Coupé), a 53-39; 7, Wittmann-Feltz (VW Golf GTI), a 1 h. 00 m. 04 s.; 8, Celsi-Olave (Subaru 4WD RX Turbo), a 1-12-18; 9, Soto-Christie (Renault 18 GTX), a 1-15-17; 10, Criticos-Thatti (Opel Manta 400), a 1-26-18.

ASI VA EL MUNDIAL

Marcas

- 1, Peugeot, 124 puntos; 2, Lancia, 105; 3, Volkswagen, 65; 4, Audi, 29; 5, Toyota, 20 puntos.

Pilotos

- 1, Juha Kankkunen, 76 puntos; 2, Markku Alen, 57; 3, Massimo Biasion, 47 puntos.

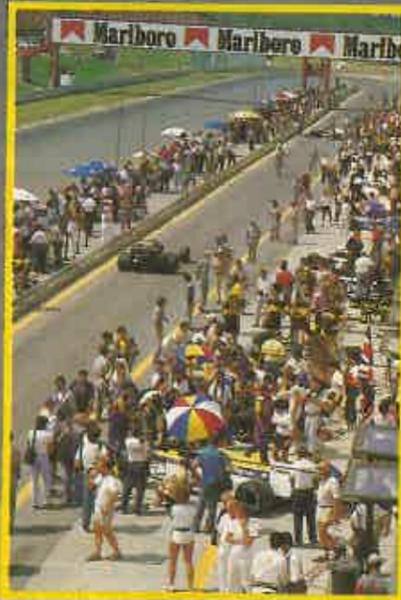
# GRAN PREMIO DE HUNGRÍA DE F-1 PIQUET: RAPSODIA A FONDO



**N**ELSON Piquet ha sido el indiscutible ganador del Gran Premio de Hungría, el primero disputado en un país comunista. Ha sido una vertiginosa victoria a ritmo de rapsodia húngara después de una continua lucha con su compatriota Ayrton Senna, consolida la aplastante superioridad de los Williams y sitúa al brasileño en una posición de lo más favorable para alcanzar su tercer título mundial. No hay duda de que Nelson Piquet ha emprendido un sprint final en esta temporada y, después de ver su comportamiento en los dos últimos grandes premios, queda claro que reúne todos los requisitos.

Sin embargo, Nigel Mansell parece alejarse del liderazgo mantenido hasta el momento. Su actuación en Hockenheim fue deplorable, y aquí, a pesar de haber cruzado la meta en tercer lugar, hay que tener en cuenta que le separaba una vuelta de Nelson Piquet.

La novedad del circuito no ha preo-



Por primera vez en la historia de la Fórmula 1 se ha disputado un Gran Premio en un país del Este. El circuito de Budapest, de reciente construcción, ha sido el escenario de la brillante lucha de Nelson Piquet y Ayrton Senna, ante más de 70.000 espectadores.





Ayrton Senna, en una delicada situación que se repitió varias veces en los entrenamientos. En la carrera intentó por todos los medios prevalecer sobre Piquet, pero su Lotus no está a la altura de las circunstancias.

## HUNGARORING A CASI 300 KM/H.

A veinticinco kilómetros al norte de Budapest, se encuentra el nuevo circuito. Está construido sobre una zona de colinas lindando con la autopista M3 y se caracteriza por su trazado sinuoso de 4.014 metros de longitud. Según los pilotos, sólo Montecarlo le supera en este aspecto.

La recta de boxes mide ochocientos cincuenta metros, lugar donde Keke Rosberg ha registrado 297,674 kilómetros por hora. Luego el trazado se compone de una bajada que termina en una chicane que a su vez deja paso a una recta en subida que desemboca en una curva sin peralte. Este es uno de los puntos más críticos junto con la última curva antes de entrar en la recta de tribunas.

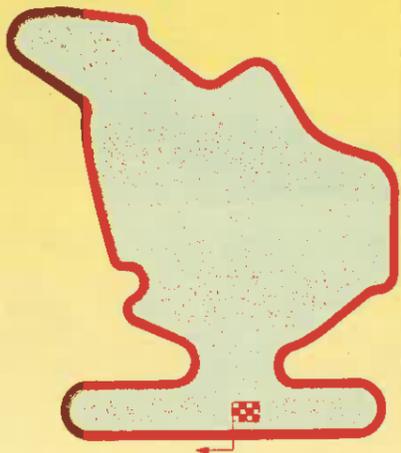
Por el momento, el récord pertenece a Ayrton Senna que ha rodado en 1-29-450 a una media de 161,547 kilómetros por hora.

Según han manifestado los técnicos en neumáticos, aquí se plantea un serio problema, causado por lo resbaladizo que resulta la pista. Esta clase de asfalto sería más indicado para un trazado rápido; al ser todo lo contrario, los neumáticos se ven excesivamente solicitados por el constante deslizamiento y tienden a degradarse con facilidad, tanto con frío como con calor.

Al margen de este problema, todos

los pilotos coinciden en lo divertido que resulta conducir en él. Concretamente Alain Prost y Nigel Mansell lo han calificado como uno de los circuitos más entretenidos. Sin embargo, Ayrton Senna lo ha encontrado muy fatigoso.

Además de estas opiniones, hay que resaltar el excelente concepto general del circuito, donde se ha conjugado la funcionalidad con la seguridad. Todo esto se completa con unas instalaciones que permiten un aforo de 150.000 espectadores.



cupado a los pilotos a pesar de lo sinuoso que resulta el trazado, pero debido a las características del asfalto, se planteó una gran incógnita sobre qué neumáticos escoger. Tanto Good Year como Pirelli carecían de un compuesto perfecto para esta pista y hubo que basarlo todo en qué estrategia escoger en el cambio de neumáticos. Afortunadamente, el problema del consumo de combustible no se llegó a plantear.

En el equipo Lotus se había decidido no usar el nuevo motor Renault EF15C, irregular en la forma de desarrollar la potencia, equipando así sus coches con la versión EF15B. Ayrton Senna, al margen de dar muchos trompos en los entrenamientos, logró la primera *pole position* del circuito rodando en 1-29-450. El brasileño se mostraba optimista para la carrera y su Lotus parecía poder hacer frente a los todopoderosos Williams, acosados también por los McLaren.

Con gran asombro por parte de todos y por primera vez en la temporada, un Lola Ford, el de Patrick Tambay, se alineaba en la tercera fila de la parrilla de salida, detrás de Nigel Mansell y con Keke Rosberg al lado. Este resultado no ha sido fruto de la casualidad, desde el momento que en los entrenamientos libres y cronometrados, tanto Alan Jones como Patrick Tambay se situaban siempre alrededor de la quinta posición, dejando clara la creciente competitividad de ambos Lola.

Desde el banderazo de salida, Ayrton Senna optó por atacar a fondo sin temor al consumo de gasolina y a la es-



El liderazgo de Mansell se ve amenazado por su compañero Piquet. El día de su cumpleaños, Mansell logró el récord provisional del circuito.



Stefan Johansson salvó nuevamente los colores de Ferrari. Su compañero Alboreto se vio obligado a abandonar una vez más.



Tambay consiguió el mejor puesto de toda la temporada. Después de esto queda claro que los Lola-Ford serán competitivos.



pera de que a los Williams les pasara algo. Lástima, no fue así.

Senna ocupó la primera posición durante las primeras once vueltas, seguido por Nelson Piquet, Nigel Mansell, Patrick Tambay y Alain Prost, que iba cada vez más rápido, registrando por dos veces el mejor tiempo.

Al cumplirse la duodécima vuelta, Nelson Piquet tomó el mando de la carrera separándose de Ayrton Senna a un promedio de un segundo por vuelta. A su vez, Nigel Mansell iba perdiendo segundos en cada vuelta. Estaba claro que sólo una avería mecánica podía parar a Nelson Piquet. Para McLaren ya habían empezado los problemas: Alain Prost estaba en boxes por falta de presión en un turbo y cuando Keke Rosberg paró para cambiar neumáticos no pudo ser atendido. Posteriormente, Alain Prost volvía a la pista con ocho vueltas de desventaja, pero su amor propio le sirvió de poco. Poco después, se retiraba a causa de otra avería.

Mientras Patrick Tambay se quedaba cada vez más atrás, Gerhard Berger remontaba desde la decimotercera posición hasta situarse en la cuarta. Se mantuvo firme luchando con Johansson y Dumfries, que le talonaban, pero una vez más el motor de su Benetton le traicionaba, obligándole al aban-



dono. Esto benefició al piloto de Ferrari, que, tras situarse cuarto, optó por una conducción conservadora. Alboreto se había retirado con problemas en el sistema de alimentación y sólo Stefan Johansson podía salvar el honor de la escudería italiana.

Al cumplirse la vuelta cincuenta y cuatro, Piquet intentó adelantar a Senna y éste le cerró para evitarlo, obligando a su rival a una frenada escalofriante. Sólo una vuelta más duró el liderazgo de Ayrton Senna. En el mismo lugar, Nelson Piquet le adelantó por el

HUNGRIA EN BREVE

● Se ha confirmado que **John Barnard** ha firmado un contrato para tres años con el equipo **Ferrari**. Durante este tiempo, **Barnard** será el director técnico de la escudería italiana. Además de los cuatro millones y medio de dólares que ha cobrado a la firma del contrato, **Barnard** ha exigido que el setenta por ciento de su trabajo se realice en Inglaterra con la ayuda de asesores muy allegados a él.

● Durante los primeros dos días de entrenamientos, **René Arnoux** estuvo ensayando un nuevo sistema de frenos contruidos por **Brembo**. A primera vista, los resultados no han sido muy brillantes; sin embargo, **Arnoux** y los técnicos de la casa italiana parecen tener confianza en ellos.

● **Manuel Gómez Blanco**, manager del piloto catalán **Luis Pérez-Sala**, se ha desplazado al Gran Premio de Hungría con el fin de mantener una entrevista con **Ken Tyrrell**. El caso a tratar ha sido el posible fichaje de **Luis Pérez-Sala** en el equipo británico. El resultado de la conversación se ha mantenido en secreto.

● El próximo día catorce, **Renault Sport** hará público si el acuerdo con **McLaren** ha llegado a buen fin. En caso de que la escudería inglesa rechazara la propuesta de **Renault** de emplear sus motores, en la próxima temporada **Renault Sport** se vería obligada a retirarse de la Fórmula 1. Por otra parte, parece ser que **Porsche** ha pedido una cifra astronómica para seguir desarrollando el actual motor **TAG Turbo**.

● El pasado viernes, **Nigel Mansell** cumplió treinta y dos años de edad y coincidió con la renovación de su contrato con la escudería **Williams** para dos años más. En esta fecha, **Mansell** logró aderezar su día de cumpleaños con el primer récord del circuito registrando el tiempo de 1-30-516.

● **Thierry Boutsen** ha pedido volver a conducir el viejo **Arrows**. En un principio esto le fue negado, y a raíz de una gran discusión con el jefe de equipo, **Jackie Oliver**, el nuevo **Arrows** ha sido encomendado a **Christian Danner**, que, por otra parte, no ha mejorado los resultados del nuevo monoplaza.

● El equipo **Minardi** ha estrenado un nuevo coche que será destinado a la próxima temporada. Los primeros ensayos hechos por **Andrea de Cesaris** han sido prometedores. Según ha dicho posteriormente el ingeniero **Giacomo Caliri**, artífice del coche, esto ha sido un primer contacto que precede a un largo periodo de puesta a punto.

exterior de la curva llegando al límite de sus posibilidades. Hizo derrapar su **Williams** con una asombrosa maestría, para luego acelerar una vez encarada la recta. **Senna** ya no pudo con su rival. Con esto se demostró la frialdad de **Piquet**, que ha prevalecido sobre el carácter impetuoso de su compatriota. A partir de ese momento, pensar en seguir a **Nelson Piquet** era una quimera. Su ventaja aumentaba cada vez más y **Senna** se tuvo que conformar con el segundo puesto.

Al cruzar la meta, eran diecisiete los segundos que separaban a los dos brasileños, y **Nigel Mansell** entraba tercero a una vuelta de diferencia, seguido por **Johansson** y **Dumfries**.

Mucho tienen que torcerse las cosas para que **Nelson Piquet** se vea desplazado en el próximo Gran Premio de Austria. Como es habitual en él, nos dará más de una sorpresa antes de que termine la temporada.

*Glgi Corbetta (Enviado especial)*

PARRILLA DE SALIDA

|   |  |
|---|--|
| 6 N. Piquet<br>Williams-Honda<br>1-29-785   | 12 A. Senna<br>Lotus-Renault<br>1-29-450   |
| 5 N. Mansell<br>Williams-Honda<br>1-30-072  | 1 A. Prost<br>McLaren-TAG<br>1-29-945      |
| 16 P. Tambay<br>Lola-Ford<br>1-31-715       | 2 K. Rosberg<br>McLaren-TAG<br>1-30-628    |
| 11 J. Dumfries<br>Lotus-Renault<br>1-31-886 | 28 S. Johansson<br>Ferrari<br>1-31-850     |
| 15 A. Jones<br>Lola-Ford<br>1-32-401        | 25 R. Arnoux<br>Ligier-Renault<br>1-31-970 |
| 26 P. Alliot<br>Ligier-Renault<br>1-32-575  | 20 G. Berger<br>Benetton-BMW<br>1-32-491   |
| 7 R. Patrese<br>Brabham-BMW<br>1-32-956     | 19 T. Fabi<br>Benetton-BMW<br>1-32-707     |
| 3 M. Brundie<br>Tyrrell-Renault<br>1-33-368 | 27 M. Alboreto<br>Ferrari<br>1-33-063      |
| 4 P. Streiff<br>Tyrrell-Renault<br>1-34-414 | 24 A. Nannini<br>Minardi-MM<br>1-33-656    |
| 23 A. de Cesaris<br>Minardi-MM<br>1-34-670  | 8 D. Warwick<br>Brabham-BMW<br>1-34-502    |
| 18 T. Boutsen<br>Arrows-BMW<br>1-35-392     | 17 C. Danner<br>Arrows-BMW<br>1-35-294     |
| 14 J. Palmer<br>Zakspeed<br>1-36-485        | 21 P. Ghinzani<br>Osella<br>1-36-232       |
| 22 A. Berg<br>Osella<br>1-40-984            | 29 H. Rothengatter<br>Zakspeed<br>1-38-527 |

CLASIFICACION

1. N. Piquet (Williams-Honda), 2-00-34/508; 2. A. Senna (Lotus-Renault), a 17-673; 3. N. Mansell (Williams-Honda), a 1 vuelta; 4. S. Johansson (Ferrari), a 1 v.; 5. J. Dumfries (Lotus-Renault), a 2 v.; 6. M. Brundie (Tyrrell-Renault), a 2 v.; 7. P. Tambay (Lola-Ford), a 2 v.; 8. P. Streiff (Tyrrell-Renault), a 2 v.; 9. P. Alliot (Ligier-Renault), a 3 v.; 10. J. Palmer (Zakspeed), a 6 v.

ASI VA EL MUNDIAL

**Pilotos:** 1. N. Mansell, 55 puntos; 2. A. Senna, 48; 3. N. Piquet, 47; 4. A. Prost, 44; 5. K. Rosberg, 19.  
**Constructores:** 1. Williams, 102 puntos; 2. McLaren, 63; 3. Lotus, 50; 4. Ligier, 28; 5. Ferrari, 16.

CURSILLOS

MEJORAR EL NIVEL

LA Federación Catalana de Automovilismo subvenciona, aportando el cincuenta por ciento del importe, los cursillos de conducción que imparte la escuela TAC en La Molina, donde los participantes del Trofeo FAE, que organiza el Real Automóvil Club de Cataluña, ya han realizado uno creado especialmente para ellos. La intención de TAC es dar una enseñanza activa y personalizada, por lo que se graba en vídeo la actuación de los cursillistas en distintos rallyes para que los monitores puedan hacer un seguimiento minucioso de sus actuaciones.

MOTOS

MONTJUICH, SIN 24 HORAS

LAS 24 Horas de Montjuich, que todos los años se celebran por estas fechas, han sufrido un aplazamiento que quizá se convierta en definitivo, pues el montaje de esta prueba supera los veinte millones y de momento no hay un sponsor dispuesto a hacerse cargo de la financiación. Los organizadores, que quieren salvar las 24 Horas, han puesto como último recurso unos derechos de inscripción desorbitados, 175.000 pesetas por equipo, que la mayoría de los pilotos no pueden pagar, aunque están dispuestos a prescindir de los premios si se baja la inscripción. La única posibilidad que parece ser a la Peña Motorista Barcelona para poder celebrar la prueba es que los fabricantes aporten algún dinero como pago de las inscripciones, los pilotos renuncien a los premios y se encuentren algunos pequeños sponsors. Todavía queda una esperanza para esta carrera, que podría ser en octubre.

MONTAÑA

VILARIÑO EN ASCENSION

LA Subida al Mont Doré, puntuable para el Campeonato Europeo de Montaña, ha supuesto para Andrés Vilariño el recuperar el segundo puesto en el Europeo. Su máximo rival, el italiano Mauro Nesti, abandonó en la primera manga, después de ha-



cer un monumental trompo al estar el suelo húmedo. En la segunda manga, ya con el piso seco, el francés **Lacaud** marcó el mejor tiempo, seguido de **Chamberod** y **Vilariño**.

Con este resultado, **Andrés** recupera la segunda plaza del Campeonato, con 74 puntos, y por detrás del inalcanzable **Nesti**, que cuenta con 120 puntos.

**Clasificación:** 1, **Lacaud** (Lola), 5-10-84; 2, **Chamberod** (Lola), 5-12-81; 3, **Andrés Vilariño** (Lola), 5-13-62; 4, **Roland** (Lola), 5-17-54; 5, **Dupuis** (Toj), 5-17-66; 6, **Stenger** (Osella), 5-18-35.

RALLYE RIAS BAJAS

LAMBERTI, A POR LA COPA

NEUEA victoria de **Carlos Alonso Lambertini** en un Rallye de la Copa de España. En Galicia, el canario empezó con mal pie, cuando en el segundo tramo del rallye se rompió el cable de la bobina de su Opel Manta 400 y perdió más de dos minutos. Ante este incidente, el duelo con **Jesús** perdió interés y sólo quedaba ver cómo el piloto de **Hergom** y su R-5 Turbo se mantenía en cabeza hasta el final, pero no fue así. El canario ganó 12 pruebas especiales y Puras, tan sólo dos. En la segunda etapa, bajo la lluvia, y en el segundo tramo, Puras, mal informado de sus tiempos y los del canario, apretó el ritmo de marcha, saliéndose y quedando atravesado en la calzada. Aunque pudo continuar con una llanta rota, el atasco que formó en el tramo obligó a



Lamberti aprovechó el error de Puras. Mora (abajo) volvió a dar un recital.

su anulación, lo que de momento le favorecía. Pero al siguiente tramo, cedió la transmisión del R-5 Turbo y se retiró, perdiendo el Rallye y unos puntos preciosos para la Copa.

El único piloto que rodó en los tiempos de los líderes fue **Pedroche**, con su R-5 Turbo, que después de estar asentado en la segunda plaza, detrás de



LA Federación Española y el Ayuntamiento de Jerez están haciendo todo lo posible para que se celebre la Fórmula 3000 en el circuito andaluz. Ambas entidades negocian, con la FISA como mediadora, con Ecclestone para llegar a un acuerdo que parece tiene muchas posibilidades de lograrse.

LOS portugueses quieren una carrera de Fórmula Ford en España, ya que les falta una prueba para cubrir su calendario. Federación y Ford España están dispuestos a dar todas las facilidades si reciben la petición oficial para que la prueba portuguesa se celebre y puede ser que en ella se deje tomar parte a los españoles que ya dispongan del Fórmula Ford.

SON ya doce los pilotos que disponen de un Fórmula Ford para este Campeonato, pero puede que en los próximos días se incremente considerablemente el número, dado que la primera carrera está muy cerca.

ES muy posible que el comité encargado de la reglamentación de la Fórmula Ford adopte alguna medida para limitar los modelos que pueden correr el próximo año. La idea es proteger a los pilotos que esta temporada han comprado sus coches.

LA II Copa Seat Panda de la Red de Concesionarios de Galicia ha sido anulada para el segundo semestre, decisión que se tomó en una reunión extraordinaria de la Junta directiva de la Federación Gallega de Automovilismo.

LA American Marathon Trophy tendrá lugar del 12 al 26 de septiembre. Este prueba, mezcla de aventura y competición a través de América, tiene unos derechos de inscripción de 320.000 pesetas, en la que están todos los gastos incluidos. Adventure Tours —Unteres Ried 7, D-7772 Uhlidingen, Alemania— es quien se encarga de la organización.

Lamberti, se vio forzado a abandonar mediada la segunda etapa. Para los siguientes puestos, la lucha entre los rapidísimos pilotos gallegos fue imponente. **Mora**, **Pavón** y **Vila**, con R-5 GT Turbo, y **Cleherc**, con R-5 Turbo, lucharon por el segundo puesto, siendo **Mora** el más rápido de ellos.

De los 66 coches que salieron, tan sólo 34 llegaron al final, quedando la clasificación como sigue: 1.º, **Lamberti-Rodríguez** (Opel Manta 400), 2 horas 2 minutos 54 segundos. 2.º, **Mora-Moya** (Renault 5 GT Turbo), a 5 m. y 54 s. 3.º, **Pavón-Díez** (R-5 GT Turbo), a 7 m. y 42 s. 4.º, **Cleherc-García** (R-5 Turbo), a 8 m. y 59 s. 5.º, **Vila-Sampayo** (R-5 GT Turbo), a 9 m. y 10 s. 6.º, **Rueda-García** (R-5 GT Turbo), a 14 m. y 40 s.

Esta operación, que podría tener el apoyo de **Marlboro**, forma parte del programa de promoción de pilotos de monoplazas que ha puesto en marcha el presidente de la federación territorial andaluza, **Vidal Castro**, y que tendrá su base en el kart, que va a ser igualmente potenciado.

Con respecto a la «guerra de los tabacos» que comentaba **MOTOR16** en su pasado número, **Vidal Castro** quiso precisar que hasta donde él sabía no había habido ningún pacto entre las marcas representadas en la carrera jerezana y que lo único que hizo fue defender los intereses de un piloto andaluz que además era amigo personal suyo, pidiendo que las azafatas de **Silk Cut** no hicieran publicidad de su marca en el box de **Paco Romero**.

FEDERACIONES

LA FIESTA SIGUE EN ANDALUCIA

LA Federación Andaluza ha comprado los Fórmula Fiesta del año pasado de cara a hacerlos llegar a un grupo de pilotos jóvenes de la región, a los que se les entregará con su remolque correspondiente.





## BALLESTA

### PROPUESTA PARA NUEVAS SEÑALES



### PAREJAS SUELTAS

## Tarjetas Postales



## Xavier Domingo

**L**OS incendios forestales veraniegos son cada año más feroces. Miles y miles de hectáreas de bosque quedan cada julio y agosto reducidas a cenizas. Los especialistas están alarmados. Si esto sigue así, España entera no tardará en ser un desierto calcinado. Para los que amamos a la naturaleza, estos fuegos son como un atentado contra nuestras vidas.

Todos estos incendios tienen un responsable. Muchas veces intencionado, maligno. En otras ocasiones imbecil, idiota, descuidado. El que tira una colilla encendida desde la ventanilla de un automóvil, por ejemplo.

Pirómanos voluntarios o involuntarios merecen un castigo severo. Un obispo gallego acaba de condenarlos al infierno. Ha dicho que quemar un bosque es pecado grave, mortal. El que quema, que se queme en el fuego eterno. No creo que la doctrina del señor obispo, en los tiempos que corren, sea muy eficaz.

La piromanía es un misterio. Hay casos, bien conocidos y estudiados, de bomberos incendiarios. Para demostrar su capacidad, supongo, o tal vez porque se aburren si no hay fuego, o

## El fuego

por razones aún más estúpidas, tienen un día negro y van y le pegan fuego a una casa o al monte. Menos mal que este no es el tipo más corriente de pirómano. En el sur de Francia se descubrió hace tres o cuatro años que el incendiario de varios miles de hectáreas de bosque, cerca de Salon-en-Provence, era un bombero que quería, con actos de heroísmo, llamar la atención de una señorita de la que se había enamorado. Tuvo que ser sometido a trata-

miento siquiátrico, pero el bosque que quemó ya no volvió a crecer.

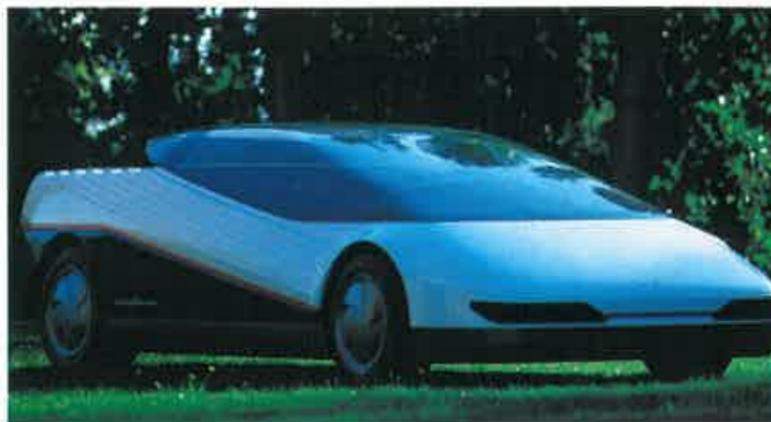
En algunos puntos de España, especialmente en el norte y en Galicia, se podría responsabilizar del desastre a quienes arrasaron robledales y castañares para plantar pino y eucaliptus, árboles tan inflamables como la pólvora.

Un sentido estratégico de la reforestación debiera llevar a volver a plantar aquellas esencias en donde las hubo, aunque la táctica y el corto plazo en la rentabilidad aconsejen pino y esa cosa australiana que huele a farmacia.

Una política proteccionista y carísima para las empresas de prensa ha acabado con frondosas carbalheiras y hermosos castañares y hayedos. El contribuyente paga muy caro la destrucción de su bosque subvencionando la compra obligatoria de papel español cuando sería más barato importarlo e incluso sería papel de mejor calidad.

Sería muy de desear que nuestra entrada en la CEE sirviera al menos para acabar con esta situación proteccionista tan nefasta para el porvenir.

Entre tanto, España se quema un poco más cada verano. No deja de ser una forma de terrorismo.



### HONDA HP-X

**E**N colaboración con el carrocerero italiano Pininfarina, la marca nipona desarrolló un prototipo deportivo de dos plazas en el que se ha empleado el motor V6 de Fórmula 2 de la marca. El modelo destaca por la utilización de la electrónica en todos los aspectos del vehículo y particularmente en la instrumentación. Varios monitores informan sobre el

estado del vehículo, la situación sobre un mapa de la zona y la proximidad de otros vehículos u obstáculos. También emplea el efecto suelo y la aerodinámica prima en el aspecto de la carrocería. Otra particularidad del modelo es el equipo de un freno aerodinámico que se acciona automáticamente al pisar el freno a partir de cierta velocidad.



### Motor 16

## Algunas tarjetas le dan crédito. Esta le acredita como ser humano excepcional.

Hoy el dinero es de plástico.

Seguramente usted lo lleva en su cartera. O en su bolso. Las tarjetas de crédito resultan prácticamente indispensables para todo. Con ellas se puede adquirir cualquier cosa o pagar la cuenta de cualquier servicio hasta en el último rincón del mundo. Basta con su firma. Que es dinero. Dinero que como siempre sirve para conseguir muchas cosas. También para ayudar a salvar la vida natural.

Hágase socio de ADENA. Vale la pena. Y le costará muy poco dinero. A cambio recibirá tan solo una sencilla tarjeta de plástico. Con ella usted no podrá comprar nada. Ni obtener ningún servicio. Pero —se lo aseguramos— habrá prestado un gran servicio a la humanidad.

Su dinero servirá para proteger algo que ya de por sí no tiene precio: la vida.

Y su tarjeta de ADENA será probablemente la más valiosa que haya llevado jamás en su cartera. O en su bolso.

Porque le acredita a usted como ser humano verdaderamente excepcional. Sea usted quien sea.

Si está de acuerdo, no tiene más que firmar abajo. Muchas gracias.



WORLD WILDLIFE FUND  
Asociación para la Defensa de la Naturaleza

**Por sólo 2.000 ptas., hágase socio de ADENA. Nos basta su firma.**

Por favor, rellene y envíe este cupón con sus datos, e indique la forma de pago que le sea más cómoda.

Nombre: \_\_\_\_\_

Dirección: \_\_\_\_\_ D.P. \_\_\_\_\_ Ciudad: \_\_\_\_\_

Provincia: \_\_\_\_\_ Forma de pago: \_\_\_\_\_

ADENA  C/. Sta. Engracia, 10. Deseo hacerme socio de ADENA  Firma \_\_\_\_\_

# 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

## PRUEBA DEL MITSUBISHI GALANT TD

# Motor 16

SEMANAL  
GRUPO

16 de agosto 1986

Núm. 147 • 200 ptas.

# R-21

COMPARATIVA  
**FRENTE  
A SUS  
RIVALES**



## YA RUEDAN LOS 309 ESPAÑOLES

**RALLYE DE  
ARGENTINA**  
**FORMULA 1  
G.P. DE HUNGRIA**

