

COMPARATIVA: ESCORT 1.6 GHIA CONTRA R-11 TXE

# SEMANAL Motor 16 GRUPO

26 de julio 1986

Núm. 144 • 200 ptas.

**VEHICULOS  
CON LISTA  
DE ESPERA**

**AIRE  
ACONDICIONADO:  
MODELOS  
Y PRECIOS**

## COCHES FRESCOS



**INGLATERRA: MUNDIAL DE RESISTENCIA**

**FRANCIA: GRAN PREMIO DE MOTOCICLISMO**

**A FONDO: MITSUBISHI COLT**



## UTILITARIO MULTUSOS



## CITROËN VISA GTI

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.580 c. c. (83 x 73 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas, en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 43 litros. Potencia máxima: 115 CV a 6.250 rpm. Par máximo: 13,1 mkg. a 4.000 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,7 km/h.; 2.ª, 13,5 km/h.; 3.ª, 18,8 km/h.; 4.ª, 23,9 km/h.; 5.ª, 29,5 km/h. Embrague: Manual mecánico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 10,6 metros.

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

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

**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 185/60 HR 13.

**PESO** En orden de marcha: 870 kg.

| MODELO            | Cilindrada c.c. | Potencia CV | V. máx. km/h. | Consumo litros/100 km. | Coste/km. 15.000 km/año | Problemas en el número |
|-------------------|-----------------|-------------|---------------|------------------------|-------------------------|------------------------|
| Visa              | 652             | 35          | 124           | 6,8                    | 7,52                    | —                      |
| Visa II E         | 1.124           | 57          | 136           | 9,3                    | 9,69                    | 20                     |
| Visa Challenger   | 1.124           | 57          | 136           | 9,3                    | 9,69                    | 72                     |
| Visa II RE        | 1.124           | 57          | 136           | 9,3                    | 9,69                    | 72                     |
| Visa TRS 14       | 1.380           | 60          | 149           | 6,4                    | 7,32                    | 70                     |
| Visa GTI          | 1.580           | 115         | 192           | 8,6                    | 9,80                    | 130                    |
| Visa D Challenger | 1.769           | 60          | 152           | 6,8                    | 5,80                    | 92                     |
| Visa 17 RD 5V     | 1.769           | 60          | 152           | 6,8                    | 5,80                    | 92                     |

Motor 16

# Motor

FORTUNA, Nº1  
EN SABOR DE RUBIO AMERICANO.

ESTA SEMANA

PAG. 45 ACTUALIDAD:  
LOS COCHES MAS DESEADOS

## Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS,  
S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.  
Vicepresidentes: 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, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz,

Ángel 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). Diseños: Juan G. Aso. Fotografía:

Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel

Valcárcel. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente.

Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan

Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos);

Xavier Domingo (Castronoma); Jaime Hernández (Pruebas); José

Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones);

Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor

Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo

(Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirector de

Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaría de Publicidad:

María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente.

Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B.

Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona

Cataluña: Pere 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. Álvarez-Monteserín. Teléfono:

268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26.

Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A.

Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A.

(INPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la

Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIP.

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

Difusión controlada por OJD.



## SUMARIO

|                 |                         |
|-----------------|-------------------------|
| 4 PUNTO DE MIRA |                         |
| 8 LO ULTIMO     | Ferrari 412 Cabrio      |
| 11              | Mitsubishi Delica       |
| 12              | Peugeot 505 V-6 con ABS |



|               |                          |
|---------------|--------------------------|
| 14 ACTUALIDAD | Los frescos del verano   |
| 19 MERCADO    | Ecos de la semana        |
| 20            | Precios de coches nuevos |
| 24            | Precios de coches usados |
| 25            | Precios motos            |



|                     |                       |
|---------------------|-----------------------|
| 28 A FONDO          | Mitsubishi Colt       |
| 36 FRENTE A FRENTE  | Escort 1.6/R-11 TXE   |
| 51 COMPRAR Y VENDER |                       |
| 60 FUERA DE SERIE   | Un Ferrari «corrupto» |



|                                   |                        |
|-----------------------------------|------------------------|
| 62 DEPORTE                        | Motos: GP de Francia   |
| 67                                | A todo gas             |
| 68                                | Mundial de Resistencia |
| 72                                | Fórmula 3.000: Pergusa |
| 74 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO |                        |

## Semáforos que vienen

En España todavía no nos hemos tomado demasiado en serio el tema de la contaminación atmosférica y su estrecha vinculación al mundo del automóvil. Hemos oído hablar, eso sí, de que algunas estaciones de servicio ofrecen gasolina sin plomo, para satisfacer las necesidades de algunos raros turistas que nos visitan. Hemos leído, aunque poco, algo sobre los catalizadores, pero a nivel de calle nadie conoce de qué se trata. Mientras en otros países éste es un tema de permanente debate político, que ocupa la primera página de los periódicos, aquí ni siquiera estamos mínimamente sensibilizados con este grave problema, al que los propios fabricantes de automóviles dedican muchas horas de investigación y, por supuesto, grandes sumas de dinero.

El tema ecológico es un problema que nos afecta a todos. En otras ciudades europeas los progresos en este sentido son espectaculares. Estos días, por ejemplo, los tranquilos habitantes de Berna se han visto sorprendidos con la instalación de semáforos con cuatro colores. A los tradicionales verde, ámbar y rojo añaden ahora el azul, que se enciende simultáneamente con el rojo cuando la retención del tráfico es superior a los doce segundos. Las luces verde y azul encendidas indican a los conductores la conveniencia de apagar sus motores. Este cuarto color es el resultado de las investigaciones realizadas por las autoridades suizas en materia de medio ambiente, que durante muchos meses han estudiado el comportamiento de los conductores en el momento de su obligada retención ante 110 semáforos de la capital. Los resultados han sido verdaderamente sorprendentes: el semáforo azul puede ahorrar unos dos millones de litros de combustible al año, equivalentes a 600 toneladas menos de gases nocivos.

Con estos datos en la mano, pensamos que no estaría demás que las autoridades españolas estudiarán a fondo los resultados de la experiencia suiza. En Madrid, sin ir más lejos, la instalación de este cuarto semáforo, que en principio no parece demasiado complicado, podría limpiarnos notablemente la atmósfera y hacer posible que los habitantes de esta ciudad respirásemos un aire algo más limpio. Si además nos ahorramos un buen puñado de duros en combustible, la operación podría ser redonda.



Félix Lázaro

Motor 16 / 3

# Fortuna

FORTUNA, N°1  
EN SABOR DE RUBIO  
AMERICANO.



## CITROEN VISA

**E**L utilitario más versátil de la gama Citroën nació a comienzos del otoño de 1978. La variedad de versiones es muy grande y se puede decir que existe un Visa para cada gusto. Hay motores de pequeñas y medianas cilindradas con potencias reducidas y diversos tipos de acabado, un modelo deportivo con mecánica de 115 caballos, otros dos que utilizan el gasóleo co-

mo combustible y hasta, variantes para usos industriales. Los Visa son coches manejables, con un comportamiento rutero digno y sumamente económicos, sobre todo en las versiones diesel. Su espacio reducido y un maletero escaso, junto con una línea que no ha llegado a calar en los gustos hispanos, suponen sus pegas más relevantes sin defectos de orden técnico.



## Semáforos vienen

todavía no nos hemos tomado en serio el tema de la contaminación atmosférica y su estrecha relación al mundo del automóvil. Claro, eso sí, de que algunas ciudades ofrecen gasolina sin plomo para las necesidades de algunos coches que nos visitan. Hemos leído algo sobre los catalizadores, pero nadie conoce de qué se trata. En otros países éste es un tema de debate político, que ocupa la primera plana de los periódicos, aquí ni siquiera se han sensibilizado con el problema, al que los propios fabricantes de automóviles dedican muchas horas y, por supuesto, grandes su-

El problema es un problema que nos afecta a todos. En otras ciudades se han instalado semáforos de colores.



## Motor 16



|                     |                       |
|---------------------|-----------------------|
| 28 A FONDO          | Mitsubishi Colt       |
| 36 FRENTE A FRENTE  | Escort 1.6/R-11 TXE   |
| 51 COMPRAR Y VENDER |                       |
| 60 FUERA DE SERIE   | Un Ferrari «corrupto» |



|                                   |                        |
|-----------------------------------|------------------------|
| 62 DEPORTE                        | Motos: GP de Francia   |
| 67                                | A todo gas             |
| 68                                | Mundial de Resistencia |
| 72                                | Fórmula 3.000: Pergusa |
| 74 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO |                        |

do son espectaculares. Estos días, por ejemplo, los tranquilos habitantes de Berna se han visto sorprendidos con la instalación de semáforos con cuatro colores. A los tradicionales verde, ámbar y rojo añaden ahora el azul, que se enciende simultáneamente con el rojo cuando la retención del tráfico es superior a los doce segundos. Las luces verde y azul encendidas indican a los conductores la conveniencia de apagar sus motores. Este cuarto color es el resultado de las investigaciones realizadas por las autoridades suizas en materia de medio ambiente, que durante muchos meses han estudiado el comportamiento de los conductores en el momento de su obligada retención ante 110 semáforos de la capital. Los resultados han sido verdaderamente sorprendentes: el semáforo azul puede ahorrar unos dos millones de litros de combustible al año, equivalentes a 600 toneladas menos de gases nocivos.

Con estos datos en la mano, pensamos que no estaría demás que las autoridades españolas estudiarán a fondo los resultados de la experiencia suiza. En Madrid, sin ir más lejos, la instalación de este cuarto semáforo, que en principio no parece demasiado complicado, podría limpiarnos notablemente la atmósfera y hacer posible que los habitantes de esta ciudad respirásemos un aire algo más limpio. Si además nos ahorramos un buen puñado de euros en combustible, la operación podría ser redonda.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, 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. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (INPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

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



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

TAFSA





**Q**UE buena oportunidad ha perdido la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles (ANFAC) al no haber explotado el buen momento de ventas en el mes de junio. Alguien, no sabemos quién, al que nosotros bautizamos con el cariñoso nombre de «El guerrero del Antianfac», se ha limitado a hacer públicos los datos de mayo, claramente pesimistas comparados con los del mismo mes de 1985. Es algo así como tener el enemigo en casa y es una verdadera lástima que el buen momento automovilístico se haya visto empañado con esta inoportuna nota, que lo único que ha conseguido es despistar al usuario con sus rebajas de verano.

#### PREMIOS

### GM CONTRA EL CÁNCER

**L**A Fundación de General Motors para la investigación del cáncer ha entregado sus premios anuales a tres investigadores por sus descubrimientos, preven-



ción y conocimiento de esta enfermedad. Harald zur Hausen, de la República Federal Alemana (en la fotografía), Donal Pinkel, de Texas, y Phillip Allen Sharp, de Massachusetts, han sido los tres vencedores este año. Estos premios se concedieron por primera vez en 1979. Desde entonces, la Fundación ha recibido de la multinacional automovilística un apoyo superior a los ocho millones de dólares.



#### IMPUESTOS

### IVA EN CAMIÓN

**L**A Dirección General de Tributos ha contestado a una consulta de la Cáma-

ra Oficial de Comercio e Industria de Tarrasa que las ventas de vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías y realizadas por empresarios en el desarrollo de su actividad industrial no están exentas del IVA. No obstante, el sujeto pasivo transmitente podrá reducir las cuotas del impuesto soportadas en la adquisición. Si estarán exentas las ventas de automóviles efectuadas por empresa-

### MISTERIOSO RENAULT

**L**OS trabajadores de FASA-Renault en Valladolid se quedaron de una pieza hace tan sólo un par de semanas, cuando vieron pasar por delante de sus narices un vehículo totalmente cubierto por una lona, escoltado por los guardias jurados de la empresa. El destino de tan misterioso automóvil era la sala de prototipos. Este «tesoro» Renault es, sin lugar a dudas, un nuevo modelo que la marca francesa prepara quizá para el próximo año.



rios o profesionales actuando en su condición de tales, siempre que su adquisición o importación no hubiera determinado el derecho a deducir en favor del transmitente.



#### SORTEO

### LA MOTO, A PONTERRADA

**A**NTONIO Tejero Luque, de Ponterrada (León), ha sido el lector de MOTOR16 agraciado con la moto Gilera 125 RX, sorteada entre los coleccionistas de las fichas de MOTOR16. El Sr. Tejero tiene cuarenta y un años, es mecánico de mantenimiento en la residencia Camino de Santiago, de Ponterrada. Anteriormente estuvo ligado al mundo de la motocicleta en Barcelona, donde trabajó durante veintiún años en una fábrica de amortiguadores para motos.

#### SEGUROS

### BUEN COCHE

**A** partir del próximo mes de septiembre, El Corte Inglés ofrecerá un nuevo servicio a sus clientes a través de su agencia libre Centro de Seguros, que comenzará a trabajar en el ramo de automóviles. Los seguros del automóvil que ofrece este centro, además de los daños propios de los automóviles, ofrece como novedad el complemento de defensa penal y civil y servicios, entre los que destaca la posibilidad de contar con un coche alquilado con los gastos pagados en caso de avería del asegurado. Estos nuevos servicios se harán a través de un acuerdo del Centro de Seguros y la empresa Arag y el Real Automóvil Club.

#### INGLATERRA

### POLICIAS Y SCORPIONES

**M**UY pronto los policías británicos van a disponer de un nuevo vehículo que les ayudará en su trabajo. Basado en el Scorpio 4x4, con sistema de frenos antibloqueo, los ingenieros de Ford, en Dutton, han desarrollado un coche patrulla de altas prestaciones, que lleva un terminal de ordenador a bordo. Con dirección asistida, caja de cambio de cinco velocidades y motor de 2,8 litros, seis cilindros e inyección, los 150 caballos de este coche se complementan con una mejora aerodinámica, al introducir alerones laterales, spoilers delantero y trasero, y sustituir las luces del techo por una placa de vidrio.



#### ROBOS

### CACOS DE LUJO

**U**Na red internacional dedicada al tráfico ilegal de automóviles de lujo ha sido descubierta por la Policía en Algeciras. Dos italianos y un francés, integrantes de una banda aún no desmantelada en su totalidad, denunciaban el robo de vehículos y, tras cobrar de las compañías aseguradoras, falsificaban la documentación y las matrículas de los coches para exportarlos posteriormente a países del continente africano. En esta operación policial se incautaron seis Mercedes, un Ferrari y un Lancia, que ya estaban preparados para salir de España. Dos Mercedes robados se encuentran en un barco en ruta hacia Dubai.



### EL REY Y LOS COCHES

**N**O es ninguna novedad que al Rey Don Juan Carlos le gusten los coches. Ahora lo ha manifestado en una entrevista concedida a la revista «Tráfico». El Rey afirma que le encanta conducir, tanto coches como motos, aunque «hoy, a mis años, me decido por el coche; pero a veces tengo nostalgia por las motos». A la pregunta de quién es más aficionado a los coches en la Familia Real y quién conduce mejor, Don Juan Carlos contesta: «Aficionados, todos. En cuanto a quién conduce mejor voy a ser, por una vez, inmodesto: creo que la experiencia es un factor importante que en este caso juega a mi favor. Aunque la verdad es que creo que los restantes miembros de la familia conducen francamente bien.»

Aunque de momento no se ha podido determinar el número de vehículos exportados por la organización, la Policía española continúa sus investigaciones para localizar al resto de la banda de falsificadores.

#### NEUMATICOS

### PIRELLI APRIETA

**P**IRELLI invertirá cinco millones de pesetas para potenciar la producción en su factoría de Manresa dentro de su plan de reestructuración. Durante el primer año de actividad independiente dentro del grupo, Pirelli Neumáticos, que preside José Ramón Álvarez Rendueles, ex gobernador del Banco de España, alcanzó una facturación de 20.000 millones de pesetas y unos beneficios de 570 millones. Asimismo, el pasado año se culminaron los ajustes laborales y se cerró el ejercicio con una plantilla de 2.023 empleados.



### En voz baja

● El «equipo Ford», que controlaba la dirección de marketing de Seat (Juan Antonio Díaz Ruiz e Iñigo de Rueda), no cuenta con el respaldo total de los nuevos hombres de Volkswagen. De momento han regresado Félix Escudero y Juan Cristóbal, mientras que Rueda ha dejado la compañía.

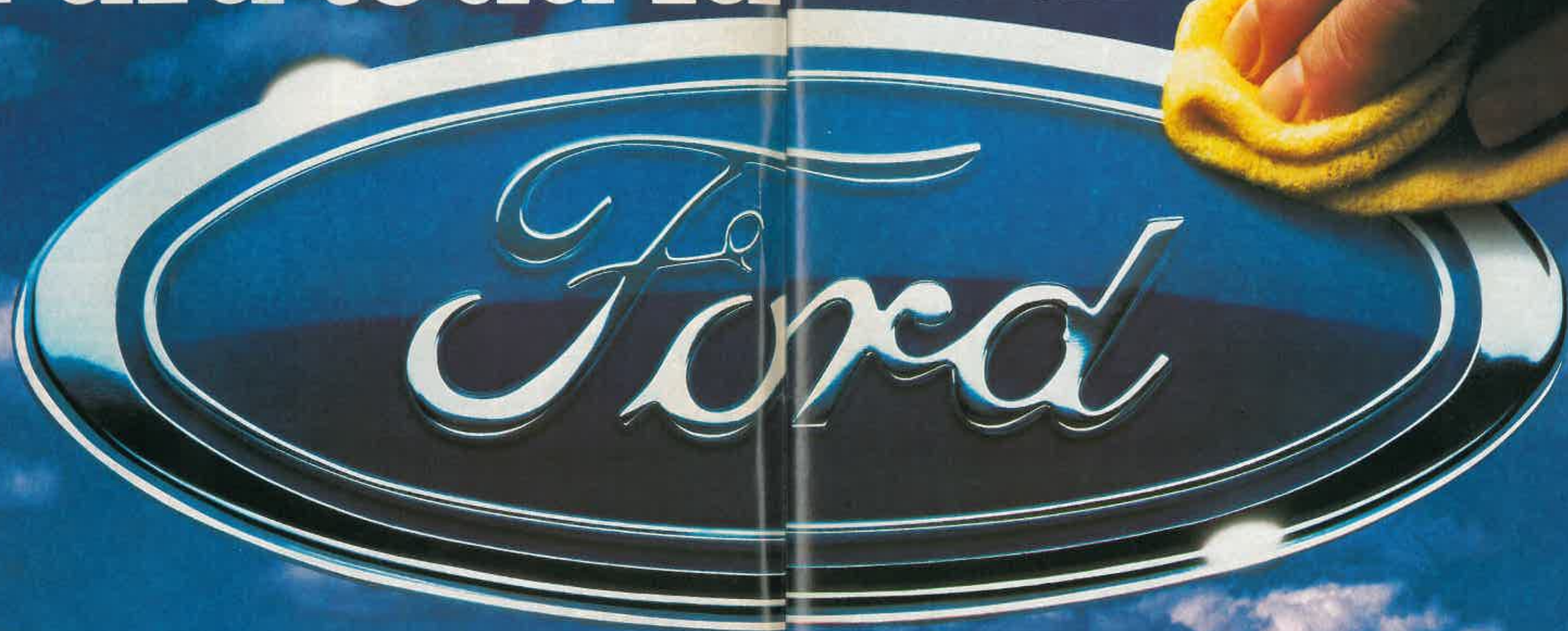
● El Ministerio japonés de Comercio Internacional ha reunido a los fabricantes de automóviles para pedirles que reduzcan sus exportaciones a la CEE, ya que en los cuatro primeros meses de este año las ventas de coches japoneses en los doce países comunitarios se han incrementado en un 32,4 por

100, alcanzando una cifra de 458.653 unidades.

● Más del 12 por 100 de los accidentes mortales ocurridos en autopista son debidos a una presión de neumáticos anormalmente baja, según un estudio realizado por Michelin en varias autopistas y países europeos.

● Ante los acuerdos anunciados Ford-Alfa, Agnelli ha propuesto a sus rivales italianos otro plan alternativo, cuyas líneas principales son: creación de una sociedad, 50 por 100 Fiat + 50 por 100 IRI, para la construcción en Pomigliano de 200.000 coches al año, la mitad de los cuales con la marca Lancia; mantenimiento de la actual producción de la fábrica de Arese; abandono de la producción de motores Alfa en Pomigliano; creación, con un tercer fabricante europeo, de un complejo industrial para la fabricación de una gama de automóviles de tipo medio-alto. La decisión entre Ford o Fiat la tomará el presidente de la República italiana en los próximos meses.

# Garantizamos las reparaciones. Para toda la vida.



La Red de Concesionarios Ford tiene confianza absoluta en la calidad de los productos que vende, así como en las personas, piezas y reparaciones que realiza. Por eso puede ofrecerle una garantía así. Única,



como su Ford. Con la **Garantía de Por Vida**, si usted ya ha pagado una reparación, su Concesionario Ford le garantiza, según contrato, que jamás volverá a pagarla, ni en piezas ni mano de obra, mientras disfrute de su Ford.

Esta nueva garantía de su Concesionario Ford se suma a la garantía normal de **un año sin limitación de kilometraje**, a la garantía opcional de hasta **4 años de Seguridad Mecánica Ford** y a la garantía de **seis años contra la perforación por**

**corrosión** de la carrocería dadas por el Fabricante. Sólo quien está muy seguro de la calidad de sus reparaciones puede ofrecer una garantía para toda la vida.

Para más información, pregunte en su Concesión Ford.

## Las mejores garantías del mercado.



Diseño y Calidad

## FERRARI 412i CABRIO

# DIVERSION SIN TECHO



«cumbre», un combate entre dos pesos pesados: por un lado, el nuevo Ferrari y, por otro lado, el futuro Cadillac Allanté, el último diseño de Pininfarina, un coche que se permitirá el lujo de cruzar el Atlántico a bordo de unos Jumbos de Alitalia preparados especialmente para el transporte de carrocerías.

El próximo Ferrari 412 i Cabriolet será un modelo clásico, con chasis tubular y con el motor situado en posición delantera, en la misma línea del actual 412 i. El coche no utilizará en su chasis ni fibra de carbono ni aleaciones ligeras especiales, elementos que se reservan para el Testarossa descapotable.

El 412 i Cabriolet conservará la distribución interior del modelo con carrocería cerrada: seguirá siendo un coupé con dos plazas posteriores muy amplias y dos posteriores algo más pequeñas, pero suficientes para dos adultos.

Los amantes de los descapotables clásicos estarán encantados con el futuro Ferrari, porque podrán disfrutar de un coche de la vieja escuela; motor delantero con más de trescientos caballos de potencia, tracción trasera, suspensión por ruedas independientes y velocidades de impresión.

Despeinarse a más de doscientos por hora mientras se respira el aroma embriagador del cuero Connolly, utilizado por Ferrari en los interiores de sus coches, al tiempo que se oye el bramido armónico de un motor V-12 lleno de genio latino, son los placeres que reserva el futuro 412 i Cabriolet.

LOS talleres de Ferrari están trabajando a todo ritmo. Las demostraciones de esa actividad febril saltan a la vista, en Fiorano ya está rodando el prototipo definitivo del Ferrari 412 i Cabriolet, algunas cámaras indiscretas han captado, mientras tanto, la silueta de un Testarossa descapotable cuando se movía por las calles de Módena, y hace tan sólo unas semanas presentábamos el GTO Evoluzione, el último coche de carreras de la marca. Dentro de esa factoría de la velocidad regida por el mago Enzo Ferrari, el ritmo creativo es tan tremendo como el de una buena carrera de Fórmula 1.

El 412 i Cabriolet y el Testarossa Cabrio son dos coches que van calentar al máximo la batalla de los descapotables, una batalla que ya está teniendo sus primeras escaramuzas en Europa, pero que será verdaderamente dura en Estados Unidos, país que verá un verdadero combate en la

# FASA-RENAULT

## JUNTA GENERAL ORDINARIA

celebrada en Valladolid el día 26 de junio de 1986

El Consejero Secretario, Don Santiago López González, dio lectura a la Memoria, Balance y Cuentas del Ejercicio de 1985, de los que se destacan las siguientes cifras:

|                                                                    | 1985      |
|--------------------------------------------------------------------|-----------|
| ● Producción nacional de turismos y furgonetas .....               | 1.344.736 |
| ● Producción de Fasa-Renault .....                                 | 245.790   |
| ● Matriculaciones totales en la Península y Baleares .....         | 606.739   |
| ● Ventas de Fasa-Renault (incluidas exportaciones) .....           | 256.220   |
| ● Cifra de negocios de Fasa-Renault (en millones de pesetas) ..... | 235.493   |
| ● Exportaciones de Fasa-Renault (en millones de pesetas) .....     | 74.458    |
| ● Cash-flow (en millones de pesetas) .....                         | 11.600    |

Las inversiones efectuadas en 1985 fueron de 14.585 millones de pesetas.

La Junta aprobó la gestión del Consejo en 1985 y los acuerdos propuestos.

## RESUMEN DEL DISCURSO DEL PRESIDENTE, DON MANUEL GUASCH

- 1985, en términos automovilísticos, ha sido un año muy especial, produciéndose importantes variaciones, alguna incluso de signo contrario, moviéndose dentro del marco de ajuste y de crisis, con la adaptación necesaria para los efectos de nuestra entrada inmediata en la C. E. E.
- Tanto por la inyección de renta llevada a cabo a mediados de año por la Administración como por el hecho que se produjo a finales de año de adelantamiento de compras por el temor que producía la implantación del IVA, la demanda de automóviles aumentó en un 9,9%, llegando a una cifra anual de matriculaciones de 606.739 vehículos.
- En 1985 ha habido un aumento de producción gracias a tener una gama más completa con el nuevo Renault Supercinco, en todas sus versiones, gracias al efecto IVA y a una política de diversificación de exportaciones.
- Al hablar de producción no podemos olvidar que una gran parte de nuestra actividad se concentra cada vez más y más en la producción de componentes, de los cuales se exporta una gran parte.
- Fasa-Renault y todos los constructores nacionales necesitan incrementar su competitividad, aprovechando con eficacia el período transitorio de nuestro Tratado de Adhesión a la Comunidad, y de esta manera estar preparados para cuando se produzcan los efectos plenos del mercado único intercomunitario.
- Nuestra estrategia actual se concreta en una doble acción de reindustrialización, con un fuerte plan de inversiones y de adaptación de la oferta a la demanda, con el consiguiente descenso de efectivos.
- Uno de nuestros principales activos cara a la integración es nuestra fuerte implantación comercial, que abarca toda la geografía española.
- El cash-flow que se produjo en 1985 fue de 11.600 millones de pesetas, que supone un ligero aumento sobre el año pasado, que fue de 9.800 millones de pesetas. La diferencia es un incremento de casi el 12%, pero que si incluyéramos el costo del Plan Laboral llevado a cabo, el aumento real y económico del cash-flow sobre el año anterior sería de aproximadamente el 60%.
- Los datos económicos del año en curso nos permiten anunciar que el ajuste financiero en Fasa-Renault ha terminado ya.

MITSUBISHI DELICA L-300

## ASI SERA LA FURGONETA MERCEDES



**M**ITSUBISHI acaba de presentar en el mercado japonés su nueva gama de furgonetas, las Delica L-300, los modelos sobre los que ya está trabajando Mercedes Benz España para lanzar un nuevo vehículo de transporte ligero. Las furgonetas Mercedes-Mitsubishi utilizarán el chasis de las Delica, pero su motor será el Mercedes Diesel de 2,4 litros, con 70 caballos de potencia. MB España planea una producción inicial de diez mil unidades para el mercado local, el resto de los países europeos y el norte de África.

Las Delica son bastante clásicas en el capítulo mecánico. La oferta japonesa está compuesta por cinco motores: tres de gasolina, de 1,4, 1,6 y dos litros de cubaje, así como dos diesel, ambos de 2,5 litros de cubaje, uno de ellos con turbocompresor. La dirección es de cremallera y las ruedas delanteras incorporan frenos de disco autoventilados.



La furgoneta Mitsubishi Delica L-300 es la base que está utilizando Mercedes Benz España para crear un nuevo vehículo de transporte ligero. El modelo que se construirá en Vitoria tendrá unas líneas muy similares a las mostradas por la Delica, pero el motor será un Mercedes Diesel de 2,4 litros de cubaje.



Hay tres tipos de transmisiones: caja de cambio manual de cinco marchas y una caja automática de cuatro relaciones.

En el interior de las Delica destaca la terminación. Los dos asientos de la segunda fila giran 360 grados y se deslizan más de medio metro. El techo de cristal del modelo Exceed, con dos ruedas motrices, es un detalle muy atractivo a la hora de utilizar el vehículo para fines turísticos. Los cuatro cristales del techo se clausuran por medio de unas cortinillas que se autoenrollan.

Las Delica se ofrecen en una versión con cuatro ruedas motrices que lleva un techo corredizo automático. Los pasajeros sentados detrás pueden controlar el sistema de aire acondicionado y la intensidad del fluorescente que ilumina el interior.

Las Delica L-300 que ahora salen al mercado japonés tienen unos precios que oscilan entre las 900.000 pesetas de la más sencilla y los 2.200.000 pesetas de la más elaborada.

Daniel Monteverde



## LOS NUEVOS MOSCKVICH UN SOVIETICO EN PARIS

EL proceso modernizador que Mijail Gorbachov quiere aplicar en toda la Unión Soviética también va a llegar al mundo del automóvil: los antidiluvianos Moskvich irán al museo

empujados por los nuevos modelos, los AZLK 2141 y AZLK 2142, dos coches de estilo bastante avanzado que acaban de nacer al lado del Sena, sí, en París, ya que su diseño es obra de los técnicos de Renault y no de los creadores moscovitas.

Los nuevos Moskvich saldrán al mercado dentro de pocos días para conmemorar la visita de Mitterrand a Moscú y reforzar

Los nuevos Moskvich, fruto de la colaboración franco-soviética, verán la luz en pocos días. Ya se están preparando versiones de cuatro ruedas motrices.



así la amistad franco-soviética. El presidente francés tendrá acceso a la supersecreta fábrica AZLK de Moscú, la Factoría Automovilística Lenin Komsomol, en la que podrá contemplar la versión definitiva del 2141, que es el coche de dos puertas, y del 2142.

Ambos coches tienen un gran parecido con los Opel Ascona y llevarán, como ellos, motor anterior y tracción delantera. Los nuevos Moskvich serán modelos caros, ya que sus precios oscilarán entre el millón y medio y los dos millones y medio de pesetas.

Esta colaboración entre los diseñadores de Renault y la firma soviética continuará durante los próximos años, y ya se están preparando versiones con cuatro ruedas motrices de los nuevos Moskvich; también se prepara una especie de furgoneta Familiar con aire futurista, en la misma línea mostrada por los Renault Espace.

## ABS PARA EL 505

LAS versiones más caras de la gama de los Peugeot 505 han sufrido una serie de mejoras que afectan principalmente a la mecánica. La novedad más importante es la aparición de una versión con un motor V6 Inyección que desarrolla 170 CV. Tanto esta versión como el 505 Turbo Inyección

incorporan a partir de ahora, totalmente de serie, un sistema ABS antibloqueo de frenos. También se ha modificado el tren delantero en estas dos versiones. Otra de las novedades es la incorporación de un encendido electrónico integral y una dirección de asistencia variable. En lo que se refiere al tope

de gama de las versiones diesel, el 505 GTD monta un cambiador de calor para refrigerar el aire de admisión, con lo que la potencia sube de 95 a 110 caballos. Con estas innovaciones, los 505 se encuentran en posición de competir en el mercado de las berlinas grandes europeas.



# Muérete de gusto.



Combina con limón.

# ESPECIAL AIRE ACONDICIONADO

## LOS FRESCOS DEL VERANO

**E**l aire acondicionado es un elemento decisivo para mejorar la calidad de vida y su aplicación al automóvil no es una excepción. España, con su condición de país más meridional de Europa, es, paradójicamente, uno de los países donde el aire acondicionado ha tardado más en entrar en la mentalidad del automovilista.

perfectamente comprobable, puesto que un conductor sometido a una alta temperatura se cansa antes y no puede mantener la atención necesaria al tráfico en las mismas condiciones que otro que conduce descansado, en un ambiente agradable.

Sin lugar a dudas, el aire acondicionado supone un gasto más en el vehículo, principalmente por la instala-

equipo de aire acondicionado como si de un vulgar radio-cassette se tratase. El gasto de combustible que supone el empleo del aire acondicionado es mínimo, puesto que las pérdidas aerodinámicas que supone el rodar con las ventanillas abiertas son similares al trabajo extra del motor para mover el compresor. El mantenimiento se limita a una revisión anual, que no necesariamente tiene que incluir una recarga de freon. Esta revisión del circuito consiste en comprobar el estado de la correa, las presiones del circuito y, si fuese necesario, su recarga. El precio de la revisión, con recarga del circuito, oscila entre 3.500 y 4.500 pesetas. También hay que tener en cuenta que, aunque los equipos son muy fiables, no están libres de averías; pero, salvo raras excepciones, las averías que más incidencia tienen son el termostato y la válvula de expansión del circuito. Estas reparaciones son rápidas y no demasiado costosas. El circuito también tiene un filtro, que es conveniente cambiar cada dos o tres años. En definitiva, los gastos habituales son razonables.

Para llegar a disfrutar del aire fresco en verano hay dos posibles caminos. El primero y más fácil es comprarse directamente el coche con el equipo, lo que psicológicamente permite pagarlo más fácilmente, al estar incluido en el precio del coche. El segundo camino es montárselo al coche que tenemos, como segundo equipo. Esta segunda

Cada coche necesita un modelo específico

Para diseñar un equipo de aire son necesarias muchas horas de ensayos

Durante mucho tiempo se ha mirado el aire acondicionado como una opción para ricos, tan sólo adaptable a las grandes berlinas de importación. La realidad es bien distinta, puesto que en la actualidad hay en el mercado equipos para casi cualquier coche, tanto nacional como importado, para motores de gasolina o diesel. También hay que considerar que, al mejorar las condiciones ambientales del vehículo, en una época del año durante la cual se hace la mayor parte de los kilómetros, se está mejorando sustancialmente la seguridad del mismo. Este último punto es

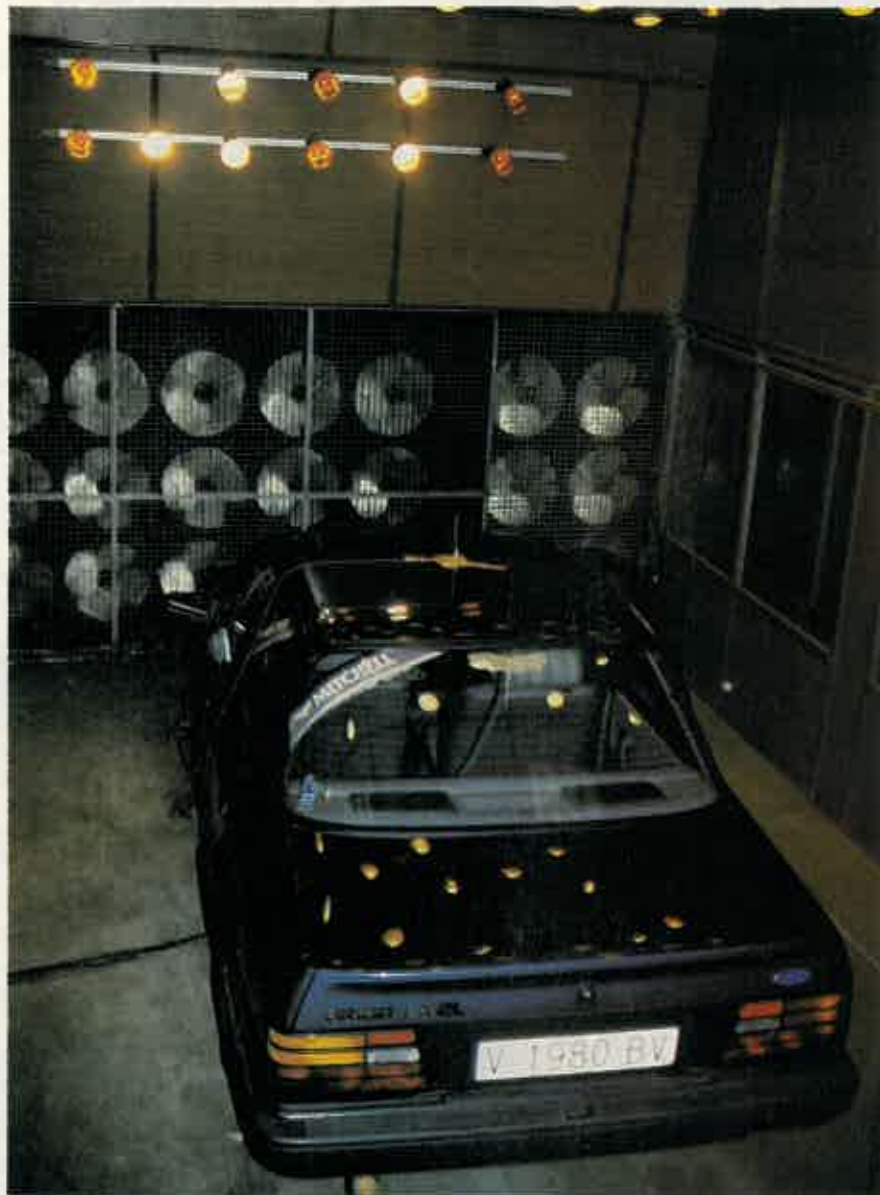
ción o compra, mientras que los gastos de uso y mantenimiento son realmente mínimos. La importancia del desembolso inicial hay que evaluarla en proporción al coche que se trate, puesto que, en un modelo pequeño, el coste del equipo de aire acondicionado puede suponer de un 15 a un 25 por 100 del precio del coche.

Según aumenta el precio del vehículo, el coste del equipo es proporcionalmente menor, hasta el punto que en los camiones, cuyo precio supera los 10 millones de pesetas, se encuentran ofertas en las cuales el concesionario regala el

*Viajar más limpio, más cómodo y más seguro no es tan caro como piensa la mayoría. La industria del aire acondicionado para el automóvil ha evolucionado mucho en poco tiempo y, por fortuna, las ofertas que están en el mercado no son patrimonio exclusivo de los potentados.*



GALLEGO & REY



En la fábrica de Mitchell se simulan las condiciones extremas en un túnel de calor. Los cuatro distribuidores en España ofrecen garantía de un año sin límite de kilómetros.



opción es más difícil por el precio de la instalación y la desconfianza que generalmente existe en todo usuario a la hora de intervenir en las partes mecánicas de su automóvil.

### Qué hacer para montarlo

Una vez que se ha decidido a no pasar más calor en el coche, la primera consideración que se debe hacer es estudiar el vehículo sobre el que se va a montar. El estado del coche y los años que tiene son fundamentales. No es lógico, por ejemplo, gastarse esa cantidad de dinero en un coche que se va a vender dentro de un año, puesto que este dinero no se recuperará en la venta. También hay que estudiar las caracte-

### CONSEJOS PRACTICOS

- Para mantener el equipo en perfecto estado es conveniente conectarlo, por lo menos, una vez a la semana durante todo el año. Con diez o quince minutos es suficiente.

- Cuando se arranca el coche después de estar mucho rato al sol, conecte el aire acondicionado y circule con las ventanillas abiertas durante unos minutos, para ayudar a desalojar el calor del habitáculo.

- Si decide montar un equipo, no espere al verano, ahorrará en tiempo y molestias, y tendrá la oportunidad, antes de que apriete el calor, para comprobar que funciona correctamente.

- Circulando por carretera o autopista a alta velocidad, no es conveniente poner el equipo al máximo, pues se puede llegar a congelar el circuito. Por ciudad conéctelo al máximo.

- Si después de haber rodado con el aire conectado descubre un charquito de agua debajo del coche, no se alarme, es el goteo lógico debido a la condensación.

- En invierno puede emplear el aire acondicionado, junto con la calefacción, para evitar el empañado de los cristales.

- No oriente las bocas de aireación directamente al cuerpo. Esto, además de no ser sano, produce una distribución parcial del aire. Oriéntelas hacia arriba, sin que incidan directamente en ningún ocupante.

- No arranque el motor con el aire acondicionado conectado, ya que somete al motor de arranque a un trabajo para el que no está pensado.

### LOS PRECIOS DEL AIRE FRESCO

| Marca        | Modelo            | Primer equipo | Autoclima | Diavia  | Mitchell | Marca      | Modelo          | Primer equipo | Autoclima | Diavia  | Mitchell |
|--------------|-------------------|---------------|-----------|---------|----------|------------|-----------------|---------------|-----------|---------|----------|
| Alfa Romeo   | Alfa 33           | 190.000 (1)   | 155.000   | 170.300 | —        | Lancia     | Delta           | —             | 160.000   | 150.600 | —        |
|              | Alfa 75           | 225.000 (1)   | —         | 190.300 | —        |            | Prisma          | 150.000 (2)   | 155.000   | 142.400 | —        |
|              | Alfa 90           | 225.000 (1)   | 165.000   | 169.400 | —        |            | Thema           | 220.000 (2)   | —         | 192.800 | —        |
|              | Alfa 90 TD        | 225.000 (1)   | 165.000   | 154.100 | —        | L. Rover   | Todos           | —             | —         | —       | 151.200  |
| Audi         | 90                | 199.520 (2)   | 140.000   | 169.300 | 146.500  | Lotus      | Todos           | De serie      | —         | —       | —        |
|              | 100               | 336.600 (2)   | 135.000   | 155.300 | —        |            |                 |               |           |         |          |
|              | 100 TD            | 337.000 (2)   | 135.000   | 150.000 | —        | Maserati   | Todos           | 318.000 (2)   | —         | —       | —        |
|              | Coupe GT          | 230.000 (2)   | —         | 169.300 | —        |            |                 |               |           |         |          |
|              | 200 Turbo Quattro | De serie      | —         | —       | —        | Mercedes   | 190             | 344.900 (2)   | 245.000   | 191.500 | —        |
| Austin       | Metro             | —             | —         | 165.800 | —        |            | 190 Diesel      | 344.900 (2)   | 192.500   | 191.500 | —        |
|              | Maestro           | —             | —         | 172.400 | —        |            | W-124           | 344.900 (2)   | 240.000   | 198.100 | —        |
|              | Montego           | —             | —         | 165.800 | —        |            | W-124 D.        | 344.900 (2)   | 210.000   | 198.100 | —        |
| Auto-blanchi | Y/10              | —             | 160.000   | —       | —        |            | W-126           | 344.900 (2)   | —         | 179.800 | —        |
|              | A 112             | —             | —         | 134.300 | —        |            | Serie S         | 344.900 (2)   | —         | —       | —        |
| BMW          | Serie 3           | 250.000 (2)   | 160.000   | 164.600 | 162.500  | Nissan     | Patrol 4 c.     | —             | 138.500   | —       | 138.500  |
|              | Serie 5           | 231.100 (2)   | 135.000   | 169.300 | —        |            | Patrol 4 l.     | —             | 138.500   | —       | 138.500  |
|              | Serie 7           | 250.000 (2)   | 170.000   | 156.400 | —        |            | Vanette         | —             | 140.000   | —       | 140.800  |
| Citroën      | BX                | 123.025 (2)   | 137.500   | 224.910 | —        |            | Cherry          | —             | —         | —       | 140.800  |
|              | Visa              | —             | 130.000   | 160.650 | —        | Opel       | Corsa 1000      | —             | —         | 157.400 | —        |
|              | CX                | De serie      | —         | 112.100 | —        |            | Corsa 1200      | —             | 120.000   | 157.400 | —        |
| De Tomaso    | Pantera           | 265.100 (2)   | —         | —       | —        |            | Corsa 1300      | —             | 120.000   | 166.000 | 122.000  |
|              | Longch.           | 265.100 (2)   | —         | —       | —        |            | Kadett          | —             | 120.000   | 168.100 | 134.500  |
| Ferrari      | Todos             | De serie      | —         | —       | —        |            | Ascona          | —             | 135.000   | 157.400 | 140.800  |
|              |                   |               |           |         |          |            | Manta           | 110.500 (2)   | 125.000   | —       | —        |
| Fiat         | Uno               | —             | 152.500   | 160.600 | —        |            | Rekord          | 143.900 (2)   | 136.000   | 176.700 | —        |
|              | Ritmo             | —             | —         | 171.400 | —        |            | Sen.-Monz.      | 179.600 (2)   | —         | 185.300 | —        |
|              | Regata            | 150.000 (2)   | 152.500   | 160.600 | —        | Peugeot    | 205             | 108.400 (1)   | 150.000   | —       | —        |
| Ford         | Escort            | —             | 127.000   | 175.600 | 135.000  |            | 205 Diesel      | 108.400 (1)   | 165.000   | 182.000 | —        |
|              | Orion             | —             | 127.000   | 175.600 | 135.000  |            | 505             | 120.200 (2)   | 120.000   | 143.600 | 148.500  |
|              | Sierra            | 192.000 (2)   | 130.000   | 169.300 | 145.000  | Porsche    | 911             | De serie      | 165.000   | 178.800 | —        |
|              | Sierra D.         | 192.000 (2)   | 150.000   | 203.500 | 148.500  |            | 924             | 327.700 (2)   | 155.000   | 145.600 | —        |
|              | Scorpio           | De serie      | —         | 179.800 | —        |            | 944             | 237.700 (2)   | —         | 167.000 | —        |
| Jaguar       | Todos             | De serie      | —         | —       | —        |            | 944 Turbo       | De serie      | —         | —       | —        |
|              |                   |               |           |         |          |            | 928             | De serie      | —         | —       | —        |
| Lada         | Niva              | —             | —         | —       | 141.800  | Renault    | R-5             | —             | 130.000   | 203.500 | 134.500  |
|              | 1600              | —             | —         | —       | 141.800  |            | R-9/R-11        | 108.000 (1)   | 130.000   | 176.700 | 134.500  |
|              |                   |               |           |         |          |            | R-11 Turbo      | —             | 152.500   | —       | 138.800  |
|              |                   |               |           |         |          |            | R-21            | 126.200 (1)   | —         | —       | —        |
|              |                   |               |           |         |          |            | R-25            | 172.200 (1)   | 185.000   | 181.000 | 156.000  |
|              |                   |               |           |         |          | Rover      | 216             | —             | 130.000   | 157.600 | —        |
|              |                   |               |           |         |          |            | 2600/3500 Range | De serie      | —         | 178.600 | —        |
|              |                   |               |           |         |          | Saab       | 900i            | 212.000 (2)   | —         | —       | —        |
|              |                   |               |           |         |          |            | 9000            | De serie      | —         | —       | —        |
|              |                   |               |           |         |          | Seat       | Ibiza           | —             | 120.000   | —       | 136.600  |
|              |                   |               |           |         |          |            | Ronda           | —             | 125.000   | —       | 136.600  |
|              |                   |               |           |         |          | Talbot     | Málaga          | —             | 125.000   | —       | 136.600  |
|              |                   |               |           |         |          |            | Horizon         | —             | 122.500   | —       | 138.500  |
|              |                   |               |           |         |          |            | Solara          | —             | 132.500   | —       | 142.800  |
|              |                   |               |           |         |          | Volkswagen | Golf GTi        | 274.000 (1)   | 151.000   | 161.000 | —        |
|              |                   |               |           |         |          |            | Passat          | —             | 140.000   | 146.000 | 143.000  |
|              |                   |               |           |         |          |            | Sant. GX        | De serie      | 135.000   | 169.300 | 146.500  |
|              |                   |               |           |         |          | Volvo      | Serie 300       | 248.000 (1)   | 135.000   | 156.000 | 144.200  |
|              |                   |               |           |         |          |            | Serie 240       | 233.000 (1)   | 127.500   | 124.900 | 157.000  |
|              |                   |               |           |         |          |            | Serie 740       | 252.000 (1)   | 140.000   | 148.200 | —        |
|              |                   |               |           |         |          |            | Serie 760       | De serie      | —         | 148.200 | —        |



Nota: Estas listas de precios están referidas a los modelos más comunes del mercado en sus versiones más difundidas. Los precios son sin el 33 por 100 de IVA y sin gastos de instalación. También hay equipos para modelos que se han dejado de fabricar en la actualidad pero que, por falta de espacio, no es posible incluir.

(1) Precio ya instalado.

(2) Precio a sumar en factura, antes de la aplicación del IVA.

## PERDIDAS MINIMAS

CONSUMOS Y PRESTACIONES, CON Y SIN CONECTAR EL ACONDICIONADOR

| CONSUMOS         | SIN AIRE ACONDICIONADO |                      | CON A ACOND          |
|------------------|------------------------|----------------------|----------------------|
|                  | VENTANILLAS ABIERTAS   | VENTANILLAS CERRADAS | VENTANILLAS CERRADAS |
| A 90 Km/h        | 6,1                    | 6,1                  | 6,2                  |
| A 120 Km/h       | 7,5                    | 7,3                  | 7,5                  |
| PRESTACIONES     |                        |                      |                      |
| Velocidad máxima | 161,6                  | 164,4                | 162,6                |
| 0 a 100 Km/h     | 10,6                   | 10,6                 | 11,2                 |

## CUANDO CALIENTA EL SOL

| TEMPERATURA                       | CON AIRE ACONDICIONADO |     | SIN A ACOND |
|-----------------------------------|------------------------|-----|-------------|
|                                   | A                      | B   | C           |
| Exterior                          | 38°                    | 27° | 33°         |
| Interior                          | 51°                    | 54° | 50°         |
| Interior a los 5'                 | 36°                    | 26° | 42°         |
| Interior a los 10'                | 30°                    | 24° | 38°         |
| Final                             | 25°                    | 24° | 36°         |
| Tiempo de enfriamiento            | 24'                    | 6'  | 34'         |
| Del aire en boquilla de aireación | 13°                    | 13° | 35°         |

- COCHE A:** Aparcado a la sombra. Conexión inmediata del aire acondicionado. Ventanillas cerradas. Circulación por ciudad.
- COCHE B:** Aparcado al sol. Conexión inmediata del aire acondicionado. Ventanillas cerradas. Circulación por carretera.
- COCHE C:** Aparcado a la sombra. No se conectó el aire acondicionado. Abiertas las dos ventanillas delanteras y ventilador de aireación funcionando en su velocidad máxima. Circulación por carretera.

## DONDE DIRIGIRSE

- Los distribuidores e importadores de equipos pueden ampliar información sobre casos específicos.
- Cupia** es el importador de los equipos de origen italiano Autoclima. En la actualidad dispone de una amplia red de agentes que cubren la geografía española. La dirección es: Cupia, S. A. Calle Londres, 1. Madrid 28028. Tel. 255 96 12.
- Diavia** es una de las marcas de aire acondicionado líder en Europa, y aunque ha sido la última en llegar al mercado español, ofrece un completo catálogo de equipos para coches importados. El importador es Diavia Aire, S. A. Calle Jaén, 10. Torrejón de Ardoz. Tel. 656 52 12. Apartado de Correos 231.
- Mitchell** es una fábrica que pertenece al grupo europeo Blackstone, dedicado a la fabricación de cambiadores térmicos. Tiene una fábrica en las cercanías de Alcalá de Henares. La dirección es: Mitchell. Carretera Alcalá de Henares a Daganzo, km. 8,400. Alcalá de Henares (Madrid). Tel. 888 17 50.
- El distribuidor de los equipos originales Behr y Volkswagen es Electro-Auto. Es el taller que montó el primer equipo de aire acondicionado en España, hace más de veinticinco años. Electro-Auto, S. A. Calle Bristol, 7. Madrid 28028. Tel. 245 11 91.

rísticas del modelo. Por lo general, cualquier modelo de 1.300 centímetros cúbicos o más, con 60 caballos de potencia, puede montar un equipo.

Si el vehículo satisface estas condiciones iniciales es necesario comprobar si existe en el mercado un equipo específico para el modelo, puesto que para cada coche en particular hay un equipo especialmente estudiado y no se pueden hacer refritos. En caso afirmativo tiene que ponerse en contacto con el distribuidor del equipo. En la actualidad, en España, los equipos de segunda monta están distribuidos por Autoclima, Diavia y Mitchell. Los dos primeros son importadores, mientras que el último tiene una fábrica en España. Hay un cuarto distribuidor, Electroauto, que distribuye los equipos alemanes Behr para Mercedes, BMW y Porsche. Sus tarifas son exactamente las mismas que las del importador de estos automóviles, por tratarse de los equipos originales de fábrica. También montan los equipos originales de la gama Volkswagen.

A la hora de dirigirse a un taller conviene estar seguros de si, cuando el coche todavía está en garantía, la marca la va a mantener, a pesar de la instalación. De lo contrario es mejor esperar a que ésta caduque. También es aconsejable preguntar al concesionario qué



La recarga de aire se realiza en poco tiempo. Los equipos de recarga tienen una bombona y dos manómetros para el circuito de presión del coche.

equipos están homologados por la marca y asegurarse de que el taller que lo instala es agente oficial de la marca del equipo. Las cuatro marcas de equipos responden con una garantía de un año, sin límite de kilómetros.

Si se toman estas precauciones y se exige el certificado debidamente sellado evitaremos la chapuza, que es el mayor peligro en la instalación del aire acondicionado.

Víctor Piccione  
Fotos: Alfonso J. Nieto

# Mercado

ECOS  
DE LA  
SEMANA



La firma Autodisco, distribuidora de los neumáticos Firestone en la capi-

tal de España, inicia una oferta a todos los compradores de cubiertas de perfiles bajos, dando los cuatro neumáticos por el precio de tres. En cubiertas convencionales ofrece también importantes descuentos. Otros concesionarios Firestone de distintos puntos de la geografía nacional hacen también importantes descuentos.

El veterano Citroën 2CV, que hace ya un año que ha dejado de fabricarse, vuelve a la venta en el próximo otoño. Citroën hará una serie limitada de este popular modelo.

Oferta de Seat para sus vehículos comerciales y, más concretamente, para la Trans. Ahora se ofrece con 50.000 pesetas de descuento y con una tasa de financiación del 6,83 por 100. Las 50.000 pesetas de descuento se fijan como mínimo sobre la entrega del usado.

Sigue la oferta de la red concesionaria de Seat en Cataluña consistente en la entrega de un vídeo a los compradores de cualquier diesel de Seat, a la vez que se mantiene la tasa de financiación en el 5 por 100.

## SEGUNDA MANO



## GARANTIAS NECESARIAS

ULTIMAMENTE aquellas personas que piensan en adquirir un automóvil de segunda mano se plantean cada vez con más asiduidad la necesidad de una garantía que les cubra de los posibles gastos que les podría suponer una avería.

En la práctica, todos los profesionales del mercado de ocasión la ofrecen, pero es necesario hacer una distinción entre la garantía del compra-venta de marca, la garantía del compra-venta particular y la posible garantía que un particular pueda ofrecer a otro al venderle su automóvil.

Entre los compra-venta de marca, la garantía suele ser por escrito. Esto ha

sido potenciado en los últimos tiempos por las marcas que pretenden de esta manera abarcar el mercado de ocasión. Esta garantía es variable, oscilando el periodo de tiempo entre tres meses y un año, dependiendo del modelo y de la antigüedad del mismo. Normalmente esta garantía suele incluir los costes de las piezas y de la mano de obra que pudiese haber ocasionado la avería. Hay otros casos en los que el cliente aporta las piezas y no se le cobra la mano de obra.

La garantía por escrito suele facilitar la posible reclamación del usuario ante el concesionario.

Los compra-venta particulares funcionan también con este sistema de garantías por escrito, pero muchos de ellos dan la garantía de forma oral. De esta manera se da una importancia fundamental a la confianza entre vendedor y comprador. Estas garantías no se diferencian en gran cosa de las anteriores, aunque es difícil que el periodo de tiempo llegue al año. La garantía oral puede plantear algún que otro problema a la hora de realizar reclamaciones, aunque los compra-venta que dan este tipo de garantía suelen ser una reputación que defender en el mundo del vehículo de ocasión, lo que hace más fácil el poder reclamar.

En el caso de realizar la operación de

compra-venta del automóvil entre particulares, el valor de la garantía se reduce de manera considerable. El vendedor una vez que se ha desprendido del automóvil se puede negar a hacerse cargo de la reparación del automóvil en caso de avería. En este caso, el único camino que queda es el judicial,



con lo que esto supone en gasto de tiempo y dinero.

Decir por último que el automóvil de ocasión está necesitado de unas garantías que hagan más interesante su posible compra por parte del usuario que no pueda permitirse el desembolso que supone la adquisición de un automóvil nuevo.

# Mercado

| Modelo        | Cilindrada c.c. | Potencia CV | Velocidad km/h | Precio total Ptas. |
|---------------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|
| Scoopy 50*    | 79,8            | 8           | —              | 219.900            |
| CS-125        | 124             | 12          | —              | 226.486            |
| XL-200 R      | 196             | 18          | —              | 399.900            |
| XL-200 Plus-D | 196             | 18          | —              | 409.000            |
| VF-1000 R*    | 998             | 130         | 263            | 1.762.986          |

## HUSQVARNA

|                |       |   |   |         |
|----------------|-------|---|---|---------|
| 125 XC         | 124   | — | — | 435.700 |
| 250 XC         | 245   | — | — | 475.400 |
| 500 XC         | 486   | — | — | 497.000 |
| 125 WR (End.)  | 124   | — | — | 447.300 |
| 248 WR (End.)  | 239,4 | — | — | 496.000 |
| 400 WR (End.)  | 395,6 | — | — | 527.000 |
| 125 CR (Cross) | 124   | — | — | 426.800 |
| 250 CR (Cross) | 244,7 | — | — | 478.800 |
| 500 CR (Cross) | 486   | — | — | 494.500 |

## JAWA

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

## KAWASAKI

|           |     |     |     |           |
|-----------|-----|-----|-----|-----------|
| KZ 550*   | 553 | 52  | 178 | 1.448.800 |
| KZ 550 S  | 553 | 55  | —   | 1.316.982 |
| KLR 400 E | 394 | 45  | —   | 883.750   |
| GPZ 900 R | 592 | 76  | —   | 986.750   |
| GPZ 900 R | 596 | 115 | —   | 1.144.750 |

## KTM

|             |       |      |   |         |
|-------------|-------|------|---|---------|
| GS 125 End. | 123,5 | 31,5 | — | 405.500 |
|-------------|-------|------|---|---------|

| Modelo      | Cilindrada c.c. | Potencia CV | Velocidad km/h | Precio total Ptas. |
|-------------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|
| MX 125      | 123,6           | 35          | —              | 409.500            |
| GS-250 End. | 238,6           | 44          | —              | 464.000            |
| MX 250      | 238,6           | 46          | —              | 464.000            |
| GS 390      | 390             | 48          | —              | 460.000            |
| Baja 600    | 500             | —           | —              | 522.000            |
| GS 600      | 558             | 46          | —              | 516.000            |

## LAMBRETTA

|             |     |     |   |         |
|-------------|-----|-----|---|---------|
| 125 Electr. | 123 | 8   | — | 158.808 |
| 200 Linea   | 190 | 0,7 | — | 181.893 |
| 200 Electr. | 190 | 0,7 | — | 180.623 |

## LAVERDA

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

## MERLIN

|                 |       |   |   |         |
|-----------------|-------|---|---|---------|
| OG 7 125        | 124,6 | — | — | 297.309 |
| OG 7 212        | 212   | — | — | 296.800 |
| OG 3 R          | —     | — | — | 360.000 |
| CRESTA          | 348,8 | — | — | 340.000 |
| OG 11 4 Tiempos | 348,8 | — | — | 389.000 |

## MZ

|          |     |    |     |         |
|----------|-----|----|-----|---------|
| ETZ 250* | 243 | 21 | 130 | 285.000 |
|----------|-----|----|-----|---------|

## MONTESA

|                |       |    |     |         |
|----------------|-------|----|-----|---------|
| Cota 242       | 242   | —  | —   | 219.700 |
| Cota 330       | 327,8 | —  | —   | 277.400 |
| Cota 330 Trial | 327,8 | —  | —   | 289.600 |
| Enduro 80 H7   | 74,8  | —  | 72  | 176.300 |
| Enduro 250 H7  | 246,3 | —  | 119 | 245.500 |
| Enduro 300 H7  | 349,8 | —  | 130 | 367.590 |
| Impala 125     | 124,9 | 10 | 100 | 229.600 |
| Impala 175     | 174,7 | 13 | 100 | 271.890 |

## MORINI

|          |       |    |     |         |
|----------|-------|----|-----|---------|
| 125 Mono | 123,5 | 12 | —   | 268.000 |
| 250 2-C  | 231,5 | 25 | 130 | 338.000 |
| 250 K-Z  | 344,1 | 35 | 160 | 595.000 |

## MZ

|          |     |    |     |         |
|----------|-----|----|-----|---------|
| ETZ 250* | 243 | 21 | 130 | 285.000 |
|----------|-----|----|-----|---------|

## PUCH

|               |      |     |   |         |
|---------------|------|-----|---|---------|
| X-10          | 48,8 | —   | — | 79.400  |
| Maxi          | 48,8 | —   | — | 98.400  |
| Maxi PA       | 48,8 | —   | — | 100.900 |
| Maxi Pa Negra | 48,8 | —   | — | 102.400 |
| Minzo L       | 48,8 | —   | — | 130.400 |
| Lito Vario    | 73   | 6,5 | — | 208.000 |
| 74 M-52 FD    | 71,8 | 8,8 | — | 239.316 |

| Modelo          | Cilindrada c.c. | Potencia CV | Velocidad km/h | Precio total Ptas. |
|-----------------|-----------------|-------------|----------------|--------------------|
| Strade          | 74              | 8,5         | —              | 187.000            |
| Marathon 188 R2 | 75              | 14          | —              | 254.500            |
| Marathon Enduro | 80              | 20          | —              | 307.000            |
| Marathon Cross  | 80              | 20          | —              | 307.000            |

## SUZUKI

|             |     |     |     |           |
|-------------|-----|-----|-----|-----------|
| GXR 400 E   | 399 | —   | —   | 605.000   |
| GXR 550 ES* | 549 | 56  | 192 | 895.000   |
| GXR 750 ES* | 747 | 84  | 210 | 1.048.000 |
| GXR 750 R*  | 744 | 106 | 230 | 1.350.000 |

## VESPA

|                 |       |      |     |         |
|-----------------|-------|------|-----|---------|
| Vale            | 48,7  | —    | —   | 85.120  |
| Vespino         | 48,7  | —    | —   | 99.458  |
| Vespino ALX     | 48,7  | —    | —   | 108.864 |
| PK 75 S Junior* | 74,0  | 8,0  | 78  | 183.520 |
| PK 75 S Elect.  | 74,0  | 4,4  | 90  | 178.750 |
| PK 75 S Elect.  | 74,0  | 4,4  | 90  | 187.040 |
| 125 NC          | 121,1 | 6,6  | 100 | 158.109 |
| PK 125 S Elect. | 121,1 | 6,6  | 100 | 183.792 |
| PK 125 S Elect. | 121,1 | 6,6  | 100 | 196.000 |
| 150             | 149,5 | 8,2  | 100 | 219.849 |
| 200 DM          | 197,9 | 10,8 | 110 | 243.390 |
| 150 200         | 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 | 379.000   |
| RD 350 LC*     | 347   | 59   | 180 | 598.000   |
| XS 400         | 399   | 45,5 | 175 | 586.200   |
| XT 600*        | 595   | 44   | 165 | 631.000   |
| XJ 600*        | 598   | 72   | 202 | 839.000   |
| FZ 750*        | 749   | 105  | 233 | 1.400.000 |
| XJ 900*        | 891   | 97   | 219 | 1.188.000 |
| FJ 1.100*      | 1.097 | 125  | 243 | 1.537.315 |

# NOTICIAS DE EMPRESA

## TRANQUILO EN VACACIONES



HASTA el 30 de septiembre Philips hace un descuento en su lote compuesto por un cronoprogramador y una lámpara super-ahorradora, que se pueden adquirir por 3.984 pesetas. El pequeño programador apagará y encenderá las luces o cualquier aparato eléctrico a la hora que se haya fijado. Por su parte, la nueva lámpara SD Deco ahorra el 75 por 100 de energía y dura cinco veces más que una bombilla convencional.

## MATERIAL SUECO

LA compañía papelería multinacional sueca Mölnlycke División Industrial, que lleva tres años es-

tablecida en España ofreciendo productos de celulosa y tela sin tejer así como una amplia gama de prendas y accesorios de protección laboral, ha adquirido recientemente la compañía EDET del mismo sector, denominándose a partir de ahora Mölnlycke Tissue y alcanzando una producción al año de 160.000 toneladas. Desde enero de este año, el director de esta división es Peter Dalstra. Esta compañía multinacional sueca fabrica esencialmente productos para seguridad e higiene para la industria en general y particularmente para el sector del automóvil.

## ORDENADORES DE CARRERAS

EL equipo Amstrad que participa en el Campeonato de España de Producción con un Renault 11 turbo, pilotado por Correminos, se encuentra actualmente en primera posición de este campeonato y se



enfrenta a la segunda parte de la temporada con cierta tranquilidad cara al resultado final. Tres segundos puestos y un primero son los resultados obtenidos en las cuatro pruebas celebradas hasta el momento con un coche que se ha convertido en el único rival de los Volkswagen preparados por RAS, en principio únicos candidatos al triunfo.

## NUEVO LUBRICANTE

HELIX es un nuevo lubricante de Shell, diseñado especialmente para motores de gasolina, inclui-

dos los turbos, y motores diesel ligeramente sobrealimentados. Este nuevo aceite es el resultado de un programa de investigación realizado durante más de tres años en los laboratorios Shell de todo el mundo y está estudiado para satisfacer las necesidades cotidianas de cualquier tipo de automovilista, ofreciendo un menor desgaste y una vida más larga del motor, además de un consumo reducido de aceite y una mayor eficacia del carburante. Con este nuevo producto, la multinacional Shell se mantiene en vanguardia de la tecnología de los lubricantes.



# BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

## REGALAMOS UN FIAT UNO FIRE

## CONCURSO

## QUEDAR COMO AMIGOS

ZACARIAS Fuentes Díaz es un se- villano con muchos miles de kilómetros a sus espaldas, que vivió una curiosa historia de reconocimiento a su desinteresada ayuda en la carretera. «Me dirigía a Algeciras y a la salida de Puerto Real me hicieron señas dos chicas desde la cuneta. Con su macuto a cuestas se dirigían a Ceuta. Las subí al camión y allí me contaron sus dificultades a la hora de hacer auto-stop por obra y gracia de los desaprensivos, que siempre los hay. En Algeciras tenían que hacer noche hasta que saliera el barco. Buscamos una pensión para ellas y a la hora de la cena me dijeron que no tenían dinero, que iban con lo justo. Sin pensármelo, las invité. Eran dos chicas catalanas muy simpáticas. Nos intercambiamos los teléfonos, ellas se fueron a dormir y yo volví a Madrid. Dos meses después del encuentro viajé a Barcelona, donde ellas vivían, y por curiosidad las llamé. Se movilizaron de una forma asombrosa. Quedamos por la tarde en las Ramblas y desde allí me invitaron a cenar en un restaurante de categoría. Después me llevaron a presenciar un espectáculo de variedades. A las cinco de la mañana me devolvían "sano y salvo" a mi camión. Fue un acto de agradecimiento que nunca olvidaré, porque, además..., quedamos como amigos.»



## EL VEHICULO DURANTE EL VIAJE (I)



ADemás de la antigüedad y el estado del vehículo, también cuenta en materia de seguridad —y esto corresponde también a la incidencia del factor humano— las circunstancias a las que se somete el vehículo para la realización de un viaje. Concretamente, inciden de manera importante el exceso de viajeros y los excesos y forma de distribución de la carga, aunque también estos dos temas tienen que ver con la ordenación del transporte.

En materia de exceso de viajeros hay que aportar el dato que en 1984 —último año analizado ex-

haustivamente— hubo 5 432 denuncias de la Agrupación de Tráfico por este concepto, que aunque no supone más que el 2,97 por 100 del total de las denuncias formuladas en materia de transportes, hay que reseñar que es una cifra que corresponde exactamente al 17,61 por 100 del total de tarjetas de transporte vigentes en 1984 y al 13,18 por 100 del total del parque de autobuses en ese año. Y estos índices, que ya rondan la sexta parte de las cifras absolutas en el sector, sí son ya significativas.

En materia de exceso de carga hay que tener en cuenta la incidencia que ésta tiene en relación con la capacidad de respuesta de frenado de un vehículo en determinadas condiciones de velocidad, así como la influencia que puede tener en el control de la dirección de un vehículo pesado en curvas. Como dato revelador habría que citar los resultados de tres operaciones de pesaje de vehículos efectuadas en octubre y diciembre de 1983 y en octubre de 1984, en la que se efectuaron las siguientes denuncias:

— Octubre del 83: El 19,27 por 100 de los vehículos controlados tenían un exceso de peso de menos del 10 por 100 y el 1,20 por 100, un exceso superior al 10 por 100.

— Diciembre del 83: El 13,54 por 100 tenía un exceso de menos del 10 por 100 y el 0,68 de más de ese mismo porcentaje.

— Octubre del 84: Un 9,69 por 100 con un exceso inferior al 10 por 100 y un 0,36, superior.



# IVECO EL MUNDO DEL TRANSPORTE

## BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO



## A FONDO

### MITSUBISHI COLT 1.5 GLX

# PRIMER BALAZO JAPONES

#### VIRTUDES

Buena terminación.

Suavidad de  
funcionamiento.

Consumo.

#### DEFECTOS

Motor poco elástico.

Suspensión blanda.

Neumáticos pequeños.

**E**L Colt es un vehículo cuidadosamente terminado y fiable que tiene uno de sus mejores argumentos en la suavidad de manejo y funcionamiento. No es un coche brillante que sobresalga técnicamente del resto de los competidores con los que cuenta, pero las líneas novedosas y originales de su diseño, unidos al equilibrio y sencillez del conjunto le hacen un peligroso rival de modelos ya asentados en el mercado, hecho que se acentúa si tenemos en cuenta las perspectivas que hay para el futuro.

Este pequeño utilitario con nombre de revólver va a ser uno de los cuatro modelos que Mitsubishi importará a España. Su mecánica y dimensiones, tanto internas como externas, le sitúan en la categoría de los Seat Ibiza o Peugeot 205, entre otros. Por los acuerdos suscritos con la CEE el cupo de coches procedentes de países orientales que se



permitirá traer a nuestro mercado es de 1.200, en total, para todas las marcas involucradas, con lo cual habrá muy pocas unidades del Colt a la venta, cosa que repercute de forma negativa en el precio, que se ve bastante encarecido en relación al de su lugar de origen.

Sin embargo, se espera que en el año 92, con nuestra integración plena a todos los efectos en el Mercado Común, esta situación cambiará y las empresas japonesas tendrán una representación mucho más amplia con la que poder luchar en condiciones más favorables con los fabricantes nacionales.

Por el momento y dadas las actuales circunstancias, el objetivo de Mitsubishi es irse abriendo hueco dentro del sector del automóvil en nuestro país, vendiendo su imagen de trabajo bien hecho.

La unidad que probamos en este número venía con las especificaciones alemanas, con un equipamiento bastante modesto, pero los coches que tendremos disponibles en los concesionarios españoles estarán equipados al máximo, aunque por algunos de los elementos que lleven será inevitable pagar un sobreprecio como opción.





El Mitsubishi Colt funciona con una suavidad y precisión absolutas. Su motor poco elástico y un comportamiento delicado son las pegas de mayor relieve.

## MECANICA



Los responsables de Mitsubishi han escogido para el mercado español uno de los motores más bajos de la gama que monta el Colt en otros lugares. Se trata de un 1.468 centímetros cúbicos que desarrolla 75 caballos de potencia y que va alimentado por un carburador monocuerpo. Funciona con la suavidad y precisión de un reloj, pero su rendimiento no es todo lo bueno que de él

## PRESTACIONES



|                                    |       |
|------------------------------------|-------|
| <b>VELOCIDAD MAXIMA</b><br>(km/h.) | 154,8 |
| <b>ACELERACION (seg.)</b>          |       |
| 400 m. salida parada               | 19,0  |
| 1.000 m. salida parada             | 35,8  |
| De 0 a 100 km/h                    | 13,1  |
| <b>RECUPERACION (seg.)</b>         |       |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4ª        | 20,7  |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5ª        | 23,4  |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4ª      | 38,4  |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5ª      | 44,6  |
| De 80 a 120 km/h. en 4ª            | 15,2  |
| De 80 a 120 km/h. en 5ª            | 23,9  |

## FICHA TECNICA



**MOTOR Disposición:** Delantero transversal. **Número de cilindros:** 4, en línea. **Cilindrada:** 1.468 c.c. (75,5 x 82 mm.). **Cigüeñal:** De 5 apoyos. **Distribución:** Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. **Alimentación:** 1 carburador monocuerpo. **Compresión:** 9,5 a 1. **Tipo de carburante:** Gasolina de 97 octanos. **Capacidad del depósito:** 45 litros. **Potencia máxima:** 75 CV a 5.500 rpm. **Par máximo:** 12 mkg. a 4.000 rpm.

**TRANSMISION Tracción:** A las ruedas delanteras. **Caja de cambio:** Manual, de 5 marchas. **Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha:** 1ª, 8 km/h.; 2ª, 13,8 km/h.; 3ª, 20,9 km/h.; 4ª, 28,6 km/h.; 5ª, 34,5 km/h. **Embrague:** Mando por cable.

**DIRECCION Tipo:** De cremallera. **Vueltas de volante entre topes:** 3,75. **Diámetro de giro:** 9,8 metros.

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

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

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

**PESO En orden de marcha:** 865 kg.

cabría esperar. Aunque la velocidad máxima y las aceleraciones se sitúan en una línea bastante normal, las recuperaciones son francamente lentas. Aquí es donde radica la mayor pega de este motor, en su elasticidad; un par máximo de 12 mkg. es escaso, pero lo verdaderamente llamativo es que se consiga a un régimen de giro tan elevado (4.000 vueltas). Dicho de una manera más sencilla, en marchas largas, cuando el motor se mueve a pocas revoluciones, el coche no tiene capacidad de respuesta, se nota falta de alegría y tar-

## CONSUMO



|                          | l./100 km. |
|--------------------------|------------|
| <b>CIUDAD</b>            |            |
| A 25,6 km/h. de promedio | 8,9        |
| <b>CARRETERA</b>         |            |
| A 90 km/h. de cruce      | 5,8        |
| En conducción rápida     | 11,6       |
| <b>AUTOPISTA</b>         |            |
| A 120 km/h. de cruce     | 8,0        |
| A 140 km/h. de cruce     | 9,5        |
| <b>CONSUMO MEDIO</b>     |            |
| <b>PONDERADO</b>         |            |
| Litros/100 km.           | 7,9        |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>   |            |
| Kilómetros recorridos    | 520        |



La posición de conducción es buena gracias a las múltiples posibilidades de regulación del asiento. Los neumáticos, unos 155 SR 13, resultan algo estrechos. Los faros proporcionan una óptima iluminación.

damos más tiempo del deseado en aumentar la velocidad. Todo esto nos invita a una conducción tranquila y relajada, en la que cualquiera se sentirá a gusto por la poca rumorosidad que emite la mecánica nipona, la ausencia de vibraciones y el magnífico equilibrio general. Quien aspire a ir algo más deprisa, se verá obligado a cambiar de marcha con frecuencia para poder sacar el mejor partido posible al vehículo.

A lo que no podemos poner la más mínima pega es a la caja de cambios. La palanca se mueve con gran suavidad y precisión y, para hacer todavía más agradable su manejo, los recorridos entre una y otra marcha no son muy largos. También consideramos correctos los desarrollos finales de cada marcha, que, sin ser cortos, tampoco pecan por exceso. El que la velocidad máxima se consiga en 4ª y no en 5ª no es un problema de la caja de cambios sino del motor, que carece de la fuerza suficiente para conservar o aumentar el ritmo una vez que introducimos la quinta.

Las cifras de consumo obtenidas a velocidades moderadas y constantes son bastante ajustadas. La cosa cambia si se va deprisa y, sobre todo, cuando el recorrido se realiza por zonas montañosas; aquí vuelve a afectar el hecho de que el motor no sea elástico y que tengamos que abusar en exceso de la palanca de cambios para poder mantener un ritmo ágil.

## EQUIPAMIENTO



|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| Cuentarrevoluciones              | SI |
| Cuentakilómetros 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                 | SI |
| Piloto antiniebla trasero        | SI |
| Aire acondicionado               | NO |
| Volante regulable                | SI |
| Asiento regulable en altura      | SI |
| Retrovisor regulable             | SI |
| Apoyacabezas delanteros          | SI |
| Elevallunas elect. (del/tras)    | NO |
| Cerraduras centralizadas         | SI |
| Luz lectura mapas                | NO |
| Tapón carburante con llave       | SI |
| Llantas aleación                 | NO |
| Preequipo de radio               | SI |
| Limpia-lava luneta trasero       | SI |
| Asiento posterior divisible      | SI |

**OPCIONES:** Pintura metalizada, 25.000 ptas. (sin incluir IVA).

## COMPORTAMIENTO



Un sistema de suspensiones demasiado blando condiciona de forma definitiva las reacciones del coche en todos los terrenos. La búsqueda del confort parece que ha sido lo que más preocupaba a los técnicos de la marca y por favorecer este punto se ha sacrificado, quizá, un mejor comportamiento. Por este motivo, los pasajeros viajarán a gusto, sin sufrir de un modo notable las irregularidades del terreno, que son absorbidas correctamente por el vehículo.

La otra cara de la moneda aparece a la hora de conducir rápido. En cualquier tipo de curvas el Colt tiene una acusada tendencia a irse de morro, tendencia que se agrava si el piso no se encuentra en buen estado. Cuando los virajes se suceden de una forma encadenada, debemos inevitablemente bajar el ritmo de marcha porque si no el trabajo se amontona y aumentan las dificultades. Además, el deslizamiento del eje delantero no se origina de una manera plana sino que va dando pequeños botes al compás del recorrido de los amortiguadores. En circunstancias extremas, cuando el vehículo está fuertemente apoyado, no debemos levantar el pie del acelerador para evitar el riesgo de un coletazo en la parte posterior.

Tras varias pruebas para intentar sol-

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

Es un Volkswagen.



Importados por Seat

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

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

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

La más amplia gama. Para cada tipo

de necesidad. Desde los Transporter a los LT.

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

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

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

Descubrirá que no se trata de turismos.

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

Deseo recibir más información sobre los Vehículos Comerciales Volkswagen.

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

**Vehículos Comerciales**  
**Transporter y LT**



## A FONDO

### SONORIDAD



|                  |      |
|------------------|------|
| Al ralentí ..... | 49,5 |
| A 60 km/h. ....  | 66,6 |
| A 90 km/h. ....  | 69,7 |
| A 120 km/h. .... | 73,5 |
| A 140 km/h. .... | 76,2 |
| A tope .....     | 80,1 |

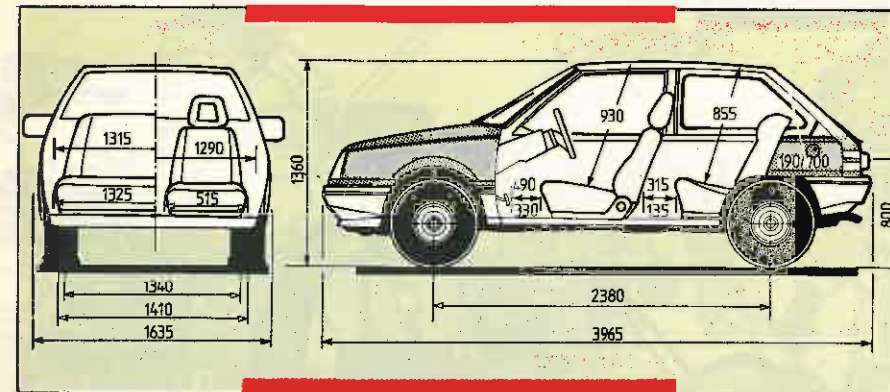
(Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.)

### FRENOS



#### DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

|                  |      |
|------------------|------|
| A 60 km/h. ....  | 12,6 |
| A 100 km/h. .... | 34,2 |
| A 120 km/h. .... | 52,3 |



ventar parcialmente el problema, llegamos a la conclusión de que lo mejor es aumentar las presiones de los neumáticos algo más de lo que recomienda el fabricante y, sobre todo, que las ruedas delanteras vayan más infladas que las traseras, de forma que se compense el deslizamiento a que antes nos referíamos. También, con unos neumáticos de anchura superior, el coche ganaría bastante, ya que los 155 que monta son claramente insuficientes.

Los frenos son eficaces y permiten dosificar la presión sobre el pedal de tal manera que pararemos siempre el vehículo en la distancia deseada. La iluminación también es óptima.

### CARROCERÍA



Pese a algunos detalles originales, de inspiración americana, como los intermitentes delanteros prolongados en la aleta, lo cierto es que las líneas maestras del Colt son de clara vocación europea. Su diseño recuerda al de un Ibiza, con matices, por supuesto.

Interiormente, el pequeño Mitsubishi resulta amplio y cómodo. Los asientos son un poco blandos para permanecer muchas horas en ellos, pero son muy agradables durante los primeros momentos. Los delanteros cumplen bien su misión de sujetar el cuerpo, aunque la espalda no queda cubierta del todo. El asiento trasero tiene la posibilidad de ser abatido por partes o en su totalidad. En el lado izquierdo de la butaca del conductor se encuentran toda una serie de mandos para regularla, incluso en altura, además de otros para abrir el maletero y el depósito de gasolina. Con las diferentes posibilidades

de reglaje, cualquier conductor, sea de la talla que sea, se acomodará sin dificultad en el puesto de conducción.

El cuadro de instrumentos se lee con absoluta claridad y cuenta con los relojes más habituales: un gran velocímetro y cuentavuelvas, secundados por el manómetro de temperatura de agua y el indicador de gasolina.

El acabado es impecable. Todo encaja con precisión y no se oyen ruidos de elementos mal colocados. Esto, junto a la gran suavidad de todos los órganos mecánicos y manuales, será una de las bazas más fuertes e interesantes con que contará el modelo japonés.

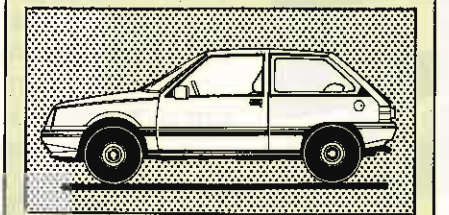
### FRENTE A SUS RIVALES

Aunque por concepto de coche, mecánica y dimensiones, sus rivales lógicos en el mercado español serían los Seat Ibiza, Peugeot 205 o Renault Supercinco, hemos decidido compararlo con otros modelos superiores debido a lo elevado de su precio. Guiándose por el dinero, deberá competir contra el Alfa 33, el Kadett 1.6, el Golf CL y el Volvo 340 DL. Los dos primeros le superan claramente en motor, y con el resto el Colt queda más igualado, pero en tamaño y habitabilidad su inferioridad es más clara. El Alfa nos parece el más completo del grupo. Es el que más ofrece y, encima, por una menor cantidad de dinero. El Opel y el Volkswagen estarían detrás en un mismo escalón, y el Volvo sería el más descolgado. Sólo con este último podrá competir sin desventaja el japonés. Contra los demás su gran esperanza radica en el equilibrio de todo su conjunto.

**Jaime Hernández**  
Fotos: **Alex Puyol**

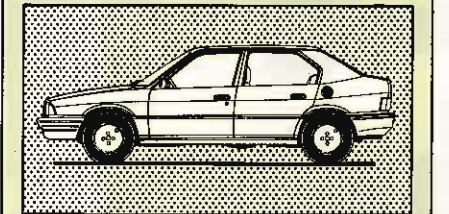
### 1.632.804 ptas.

**MITSUBISHI COLT**  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.468 c. c. Potencia: 75 CV a 5.500 rpm. Peso: 865 kg. Velocidad máxima: 154,8 km/h. Consumo medio ponderado: 7,9 l/100 km. Volumen del maletero: 190/700 dm³.



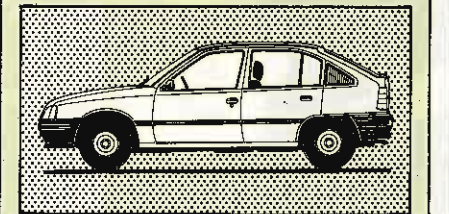
### 1.563.376 ptas.

**ALFA 33 Q. O.**  
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.490 c. c. Potencia: 95 CV a 5.750 rpm. Peso: 890 kg. Velocidad máxima: 168,4 km/h. Consumo medio ponderado: 9,4 l/100 km. Volumen del maletero: 350/1.050 dm³.



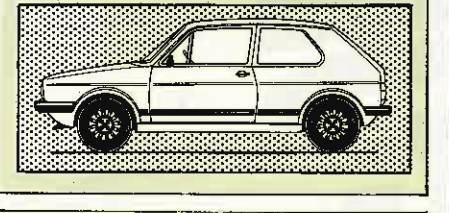
### 1.594.166 ptas.

**OPEL KADETT GL 1.6**  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.598 c. c. Potencia: 90 CV a 5.800 rpm. Peso: 890 kg. Velocidad máxima: 169,2 km/h. Consumo medio ponderado: 8,2 l/100 km. Volumen del maletero: 425/810 dm³.



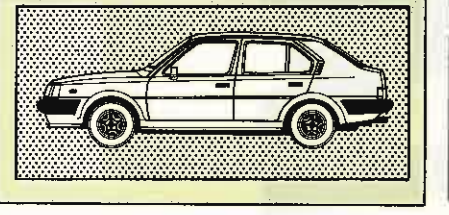
### 1.620.838 ptas.

**VOLKSWAGEN GOLF CL**  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.595 c. c. Potencia: 75 CV a 5.000 rpm. Peso: 890 kg. Velocidad máxima: 167 km/h. Consumo medio ponderado: 7,5 l/100 km. Volumen del maletero: 245/960 dm³.



### 1.703.904 ptas.

**VOLVO 340 DL**  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.397 c. c. Potencia: 72 CV a 5.500 rpm. Peso: 950 kg. Velocidad máxima: 150 km/h. Consumo medio ponderado: 8,8 l/100 km. Volumen del maletero: 340/1.080 dm³.

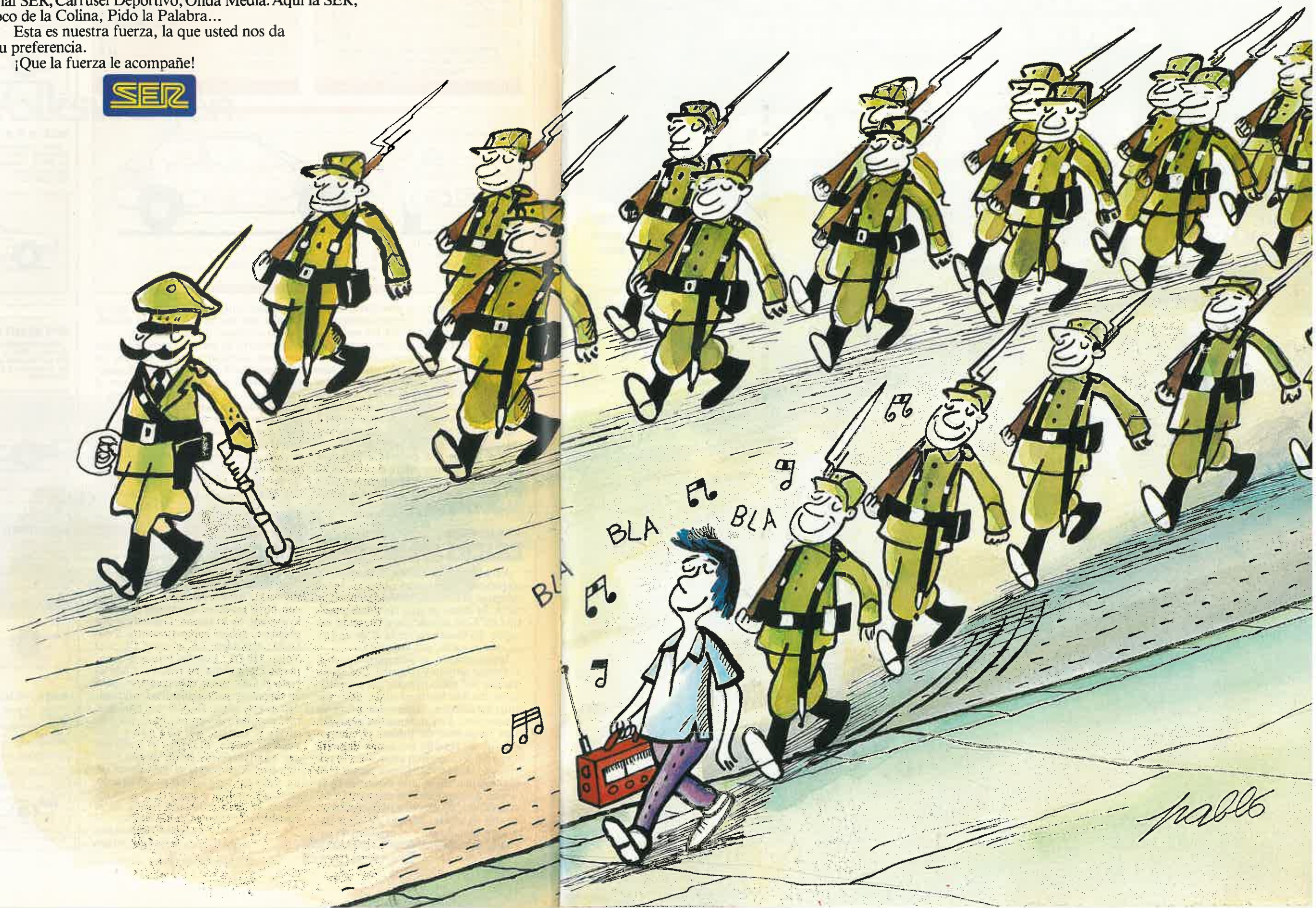


# LA FUERZA DE LA SER.

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!



**FRENTE A FRENTE**

## FORD ESCORT 1.6 GHIA CONTRA RENAULT 11 TXE

# EL SUEÑO DE LA CLASE MEDIA



**RENAULT 11 TXE**  
Precio en la calle:  
1.453.596 ptas.

### VIRTUDES

- Confort de suspensión.
- Comportamiento.
- Amplitud interior.

### DEFECTOS

- Alumbrado mediocre.
- Respaldo del asiento delantero estrecho.
- Balanceo de carrocería en curvas.

**FORD ESCORT 1.6 GHIA**  
Precio en la calle:  
1.385.775 ptas.

### VIRTUDES

- Acabado.
- Frenos con sistema antibloque en opción.
- Consumos discretos.

### DEFECTOS

- Dirección bastante dura en maniobras.
- Motor poco enérgico.
- Asientos poco envolventes.

**E**l Renault 11 y el Ford Escort son, por este orden, los dos coches más vendidos de su categoría. Son dos coches que representan el sueño de la clase media, es decir, una carrocería resuelta en cuatro metros de longitud, con un aire discreto, un espacio interior suficiente para cinco personas y un maletero capaz para transportar el equipaje normal de una familia clásica. Los dos son coches que se mueven con facilidad por

todo tipo de tráfico, y que pueden ser conducidos sin problemas por cualquiera. El Escort 1.6 Ghia y el R-11 TXE son algo así como las guindas de sus respectivas gamas, dos claros objetos de deseo cuando se plantea la renovación del coche viejo; son los coches mejor equipados de su clase, su acabado es de primera clase y sus precios son bastante aceptables, ya que se mueven en torno al millón y medio de pesetas.

El Escort 1.6 Ghia y el

R-11 TXE son dos modelos con clara vocación familiar, que dan los mejores resultados cuando se conducen de una forma tranquila, sin sobresaltos ni locuras. Para disfrutar de estos dos familiares hay que ponerse en la piel de esa persona madura que quiere un coche ante todo útil, un coche que responda bien en invierno y en verano, que ande con la misma soltura por ciudad o por carretera, que consuma poco y que, además, no da problemas.

La persona que compre uno cualquiera de estos coches con esa mentalidad quedará satisfecha. Si, por el contrario, se busca un carácter deportivo o una máquina de carreras, entonces es mejor olvidarse de estos modelos y poner la vista en otras versiones.

La prueba del R-11 TXE y el Escort 1.6 Ghia ya ocupó las páginas de nuestra revista hace poco más de un año, pero ahora vuelve a tomar actualidad tras la aparición de la gama Escort 86.

Estos dos modelos tienen clara vocación familiar. Dan lo mejor de sí mismos cuando se conducen de una forma tranquila, sin locuras ni sobresaltos.



El Escort 1.6 Ghia y el R-11 TXE son dos familiares tranquilos, dos coches en los que se han reforzado al máximo los detalles referentes a la comodidad.

El nuevo Escort 86 consume algo menos que su predecesor, el Escort 85, y es también más ahorrativo que el R-11 TXE. En ciudad la diferencia es mínima, ya que los dos coches se mueven alrededor de los nueve litros a los cien kilómetros. En carretera y autopista la ventaja del Ford con respecto al Renault es más elevada.

El Escort también es mejor que el R-11 en velocidad punta, pero a la hora de cubrir distancias largas no hay diferencias: los dos coches permiten mantener una buena velocidad de crucero.

La mecánica de Renault tiene un carácter más fuerte que la del Ford. Ambos modelos aceleran con energía y sus motores hacen gala de una fuerza considerable

cuando funcionan a bajo régimen, casi al ralentí.

Para los adelantamientos en carretera conviene olvidarse de la quinta y recurrir sin miedo a la cuarta, tanto en el Escort como en el R-11; esa es la única forma de sentir una reacción nerviosa de la mecánica que permite terminar la maniobra en el menor tiempo posible. Las respuestas al acelerador son perezosas cuando se circula en quinta a cien o ciento veinte por hora, aunque el R-11 es mejor.

En ciudad se puede ir a todos los sitios en cuarta. Los motores del Escort y el R-11 tiran bien cuando van casi al ralentí, y no es necesario recurrir a marchas cortas.

La palanca de cambio de estos coches se maneja con placer; en última instancia es mejor el cambio del R-11 que el montado por el Escort; las dos cajas son casi perfectas por precisión y suavidad de accionamiento.

El comportamiento es un aspecto clave en dos coches que no van a ser conducidos



por personas demasiado expertas. Un comportamiento noble y seguro es fundamental para usuarios que pueden llegar a una curva más deprisa de lo aconsejable porque se han confiado demasiado, para usuarios que pueden dar un frenazo o un volantazo en un momento inoportuno por culpa de un ligero despiste. Entre estos dos coches no hay diferencia cuando se conduce a un ritmo normal, pero ese equilibrio se rompe cuando se fuerza la marcha, o el coche va cargado, o el suelo empieza a estropearse; entonces es mejor el R-11.

El Renault reacciona con más rapidez que el Ford a las órdenes dadas desde el volante; el R-11 entra en las curvas sin problemas, mientras que el Escort tiende a irse de morro, esa perezosa se hace más notable a medida que aumenta la velocidad y las curvas van siendo más cerradas.

Una vez dentro de la curva el R-11 es más noble que el Escort. El Renault va por

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

|                  | Escort 86 sin SCS | Escort 86 con SCS | R-11 TXE |
|------------------|-------------------|-------------------|----------|
| A 60 km/h. ....  | 14,5              | 19,3              | 12,8     |
| A 100 km/h. .... | 43,2              | 46,8              | 41,0     |
| A 120 km/h. .... | 61,1              | 71,2              | 60,7     |

SONORIDAD



|                  | Escort 86 | R-11 TXE |
|------------------|-----------|----------|
| Al ralentí ..... | 55,0      | 49,7     |
| A 60 km/h. ....  | 66,3      | 64,8     |
| A 90 km/h. ....  | 70,5      | 71,0     |
| A 120 km/h. .... | 73,8      | 76,1     |
| A 140 km/h. .... | 77,5      | 78,2     |
| A tope .....     | 82,7      | 79,4     |

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

FICHA TÉCNICA



|                                   | ESCORT 86                                                    | R-11 TXE                                    |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| <b>MOTOR</b>                      |                                                              |                                             |
| Disposición .....                 | Del. transversal                                             | Del. transversal                            |
| Número de cilindros .....         | 4, en línea                                                  | 4, en línea                                 |
| Cilindrada .....                  | 1.596 (79,86 x 79,52)                                        | 1.721 (81,0 x 83,5)                         |
| Cigüeñal .....                    | De 5 apoyos                                                  | De 5 apoyos                                 |
| Distribución .....                | Árbol de levas en cabeza                                     | Árbol de levas en cabeza                    |
| Alimentación .....                | Carburador                                                   | Carburador                                  |
| Compresión .....                  | 9,5 a 1                                                      | 10 a 1                                      |
| Tipo de carburante .....          | 97 octanos                                                   | 97 octanos                                  |
| Capacidad del depósito .....      | 40 litros                                                    | 47 litros                                   |
| Potencia máxima .....             | 90 CV a 5.800 rpm                                            | 80 CV a 5.000 rpm                           |
| Par máximo .....                  | 13,6 mkg. a 4.000 rpm                                        | 13,8 a 3.250 rpm                            |
| <b>TRANSMISIÓN</b>                |                                                              |                                             |
| Tracción .....                    | Delantera                                                    | Delantera                                   |
| Caja de cambio .....              | Manual, 5 marchas                                            | Manual, 5 marchas                           |
| Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª ..  | 9,4 km/h.                                                    | 7,9 km/h.                                   |
| Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª ..  | 15,4 km/h.                                                   | 14,3 km/h.                                  |
| Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª ..  | 23,0 km/h.                                                   | 22,3 km/h.                                  |
| Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª ..  | 31,0 km/h.                                                   | 30,5 km/h.                                  |
| Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª ..  | 38,8 km/h.                                                   | 37,1 km/h.                                  |
| <b>DIRECCIÓN</b>                  |                                                              |                                             |
| Tipo .....                        | De cremallera                                                | De cremallera                               |
| Vueltas de volante entre topes .. | 4                                                            | 4                                           |
| Díámetro de giro .....            | 10,6                                                         | 9,8                                         |
| <b>FRENOS</b>                     |                                                              |                                             |
| Sistema .....                     | Discos delante, autoventilados, y tambores detrás, con servo | Discos delante y tambores detrás, con servo |
| <b>SUSPENSIONES</b>               |                                                              |                                             |
| Tipo .....                        | Independiente a las cuatro ruedas                            | Independiente a las cuatro ruedas           |
| <b>RUEDAS</b>                     |                                                              |                                             |
| Limbas .....                      | De chapá, 5 x 13                                             | De aleación, 5,5 x 13                       |
| Neumáticos .....                  | 155 SR 13                                                    | 175 SR 13                                   |
| Peso en orden de marcha .....     | 890 kg.                                                      | 910 kg.                                     |

CONSUMO



|                                | Escort 86 | R-11 TXE |
|--------------------------------|-----------|----------|
| <b>CIUDAD</b>                  |           |          |
| A 26,3 km/h. promedio          | 9,1       | 9,2      |
| <b>CARRETERA</b>               |           |          |
| A 90 km/h. de crucero          | 5,8       | 6,3      |
| En conducción rápida ...       | 10,8      | 11,7     |
| <b>AUTOPISTA</b>               |           |          |
| A 120 km/h. de crucero         | 7,4       | 8,4      |
| A 140 km/h. de crucero         | 9,3       | 10,6     |
| <b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b> |           |          |
| Litros/100 km/ .....           | 7,9       | 8,2      |
| <b>AUTONOMÍA MEDIA</b>         |           |          |
| Kilómetros recorridos ...      | 450       | 520      |

PRESTACIONES



|                                   | Escort 86 | R-11 TXE |
|-----------------------------------|-----------|----------|
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA</b> (km/h.)   |           |          |
| .....                             | 173,7     | 169,0    |
| <b>ACELERACIÓN (seg.)</b>         |           |          |
| 400 m. salida parada .....        | 18,1      | 18,1     |
| 1.000 m. salida parada .....      | 33,2      | 33,5     |
| De 0 a 100 km/h. ....             | 11,9      | 10,7     |
| <b>RECUPERACIÓN (seg.)</b>        |           |          |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..   | 19,0      | 19,8     |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..   | 22,2      | 22,7     |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. | 39,9      | 36,7     |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. | 40,1      | 39,8     |
| De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..       | 13,2      | 12,2     |
| De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..       | 19,0      | 16,6     |

SOLO HAY UN 924 S... Y ES PORSCHE



924 S, todo un PORSCHE. Para ir más lejos. Sintiendo la fascinante potencia de su motor PORSCHE. Tan genuino como el del 944: 2,5 litros, 4 cilindros y 150 C.V. Con un nuevo sistema de suspensión y cuatro frenos de disco autoventilados que, a más de 215 km/h, convierten la velocidad en seguridad. PORSCHE 924 S, las prestaciones de la tecnología PORSCHE a un nivel de consumo excepcionalmente bajo. Descúbralo en los concesionarios PORSCHE. Con inmejorables

condiciones de financiación, tasación de vehículos usados, atención personalizada, servicio post-venta y la máxima rapidez y disponibilidad de recambios originales. Puede disfrutar de su PORSCHE 924 S desde 4.389.000 ptas. -IVA incluido- beneficiándose de los contingentes de la C.E. con reducción arancelaria. También disponible en placa turística "Tax-free".

**PORSCHE**  
Nada se le aproxima.

donde mandan las ruedas delanteras y, aunque la carrocería se inclina mucho, no hace ningún movimiento raro; en última instancia, y si se va muy deprisa o con el coche cargado hasta los topes, se nota que el tren trasero intenta dar un leve coletazo. En el Escort se siente que las suspensiones del eje posterior llegan hasta los topes, sobre todo cuando se pasa por una de esas juntas transversales que aparecen en puentes y en autopistas: en tales instantes se nota un culebreo poco convincente que aconseja levantar el pie y tomarse las cosas con más calma. Las suspensiones del Escort 86 han mejorado mucho con respecto a los modelos anteriores, pero no tienen todavía la calidad del R-11. El Ford es más delicado de conducir que el Renault cuando hay ráfagas transversales de viento; en el Escort se nota una especie de bailoteo que exige hacer leves correcciones con el volante.

Las direcciones del Escort y el R-11 son bastante lentas, ya que se necesitan más de cuatro vueltas de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro. La dirección del R-11 es algo mejor que la del Escort porque exige mucho menos esfuerzo al conductor y, sobre todo, a la conductora en maniobras de aparcamiento. Con el coche en marcha no hay diferencia y los dos sistemas hacen gala de bastante suavidad.

Los frenos del R-11 son más efectivos que los del Escort, tanto si el modelo de Ford va equipado con el sistema antibloqueo, el SCS, una opción que vale ochenta mil pesetas, como si conserva el mecanismo de serie. El Ford y el Renault frenan con energía y el tacto del pedal es agradable, por lo que se puede dosificar la fuerza de frenada con exactitud. El R-11 es, en última instancia, algo más enérgico que el Escort. Cuando el Ford lleva el SCS pierde capacidad de frenada, pero ofrece a cambio una seguridad suplementaria: el coche sigue siendo conducible en todas las circunstancias, aunque el pedal de freno se lleve pisando a fondo.



Los dos cuadros de mandos se leen de un vistazo y son muy completos. Los asientos del Escort, arriba, son menos envolventes que los del R-11, abajo

El tono familiar de estos dos coches exige un buen espacio interior y una gran accesibilidad. El R-11 es mejor que el Escort en estos dos capítulos. El Renault ofrece más hueco libre a sus pasajeros, tanto a la altura de las caderas como a la altura de los hombros; las paredes interiores del R-11 son más abombadas que las del Escort, y esa artimaña facilita la estancia de una quinta persona en el asiento trasero. El Ford ofrece, sin embargo, más espacio libre para las piernas de las personas sentadas detrás.

Los pasajeros salen y entran mejor en el R-11 que en el Escort. En las plazas delanteras no hay ninguna diferencia, pero sí en las plazas traseras. El asiento posterior del Escort está demasiado encajado entre los pasos de rueda, lo que dificulta un poco las maniobras de acceso.

La postura de conducción de ambos modelos está bien adaptada al usuario medio español. En última estancia el Renault es algo mejor que el Ford porque las butacas del R-11 cuentan con un reglaje suplementario que per-



mite mover todo el conjunto como si fuera una mecedora, se puede conseguir así la inclinación de base y respaldo más adecuada a cada persona. Los mandos están bien situados y no hay problemas ni para las personas altas ni para las más bajitas.

Los asientos del R-11 son algo mejores que los del Escort, y la diferencia más importante viene marcada por las butacas delanteras. Los dos coches tienen asientos posteriores con buena forma anatómica tanto en la base como en el respaldo y un mullido bastante agradable. Las butacas del Renault recogen mejor el cuerpo lateralmente que las del Ford, que cuentan con poco apoyo lateral, por lo que la persona sentada al volante baila sobre el asiento en cuanto aparecen las curvas. La única crítica para las butacas del R-11 llega por la estrechez del respaldo en su zona superior, un defecto que notarán más las personas de mayor envergadura física. Los asientos traseros de estos dos coches son bastante mediocres, no tienen apoyo lumbar y su forma anatómica no es nada del

PORQUE LA SEGURIDAD NO PUEDE ESPERAR.

# CREDITOS PARA LA RENOVACION DEL PARQUE DE AUTOMOVILES.

Si su coche tiene más de 10 años, las estadísticas demuestran que es una seria amenaza para su seguridad y la de los suyos. Cámbielo ya. El Banco Central le ayuda con Créditos a muy bajo interés para amortizar cómodamente en cinco años.

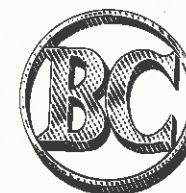
Porque su seguridad y la de los suyos no puede esperar, no espere más.

Venga a vernos a cualquiera de las más de 2.000 oficinas del Banco Central.



Convenio con la Dirección General de Tráfico  
**No pierda la oportunidad.**

Infórmese en nuestras oficinas



**BANCO CENTRAL**  
Su Banco amigo.

## LO ULTIMO EN CASCOS

La firma italiana Nolan presenta en la gama 85-86 dos cascos de policarbonato puro ciento por ciento, con una línea muy moderna, fruto de los estudios realizados en el túnel del viento; son autoextensibles y llevan el cierre de botón.

El N-33, un casco integral para velocidad, se presenta en los colores rojo, blanco, negro y azul.

En N-14 especial, casco adecuado para Enduro, con filtros de aife dobles, se vende en blanco, rojo y negro. Ambos los distribuye en España, la firma Garibaldi.

La casa Kiwi, por su parte, presenta en-



N-19-E



N-33

tre otros el integral K-16 y el DemiJet K-18, fabricados en fibreglás. El K-16 lleva cuatro sistemas de posición de pantalla, un visor de dos milímetros de grosor y dos entradas de aire, frontal y lateral, cierre automático y acolchado antialérgico, en terciopelo. Se presenta en blanco-rojo, blanco-azul y negro-rojo.

El K-18 es el casco típico de la Policía americana, al que se puede aplicar una mentonera, y se presenta en un solo color perla-negro y con cuatro tallas.

Se puede encontrar en las mejores tiendas especializadas.



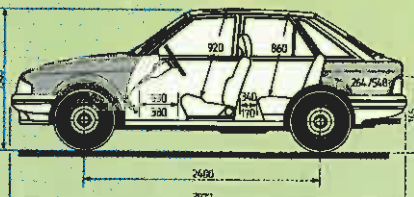
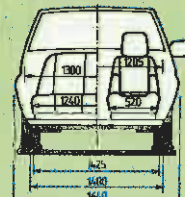
K-18



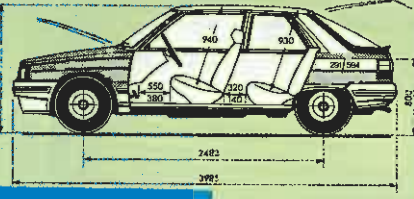
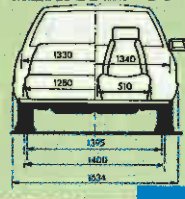
K-16

## FRENTE A FRENTE

### FORD ESCORT



### RENAULT 11



### EQUIPAMIENTO

|                             | Escort 86 | R-11 TXI |
|-----------------------------|-----------|----------|
| Cuentarrevoluciones         | SI        | SI       |
| Termómetro de agua          | SI        | SI       |
| Testigo reserva carburante  | SI        | SI       |
| Testigo de freno de mano    | SI        | SI       |
| Parabrisas laminado         | SI        | SI       |
| Faros antiniebla            | NO        | SI       |
| Aire acondicionado          | NO        | NO       |
| Volante regulable           | NO        | NO       |
| Apoyacabezas delanteros     | SI        | SI       |
| Cerraduras centralizadas    | SI        | SI       |
| Luz lectura mapas           | NO        | SI       |
| Llantas aleación            | NO        | SI       |
| Precipio de radio           | SI        | SI       |
| Limpia-lavaventana trasero  | OP        | SI       |
| Asiento posterior divisible | SI        | SI       |

OPCIONES FORD ESCORT 1.6 GHIA: Pintura metálica, 18.900 ptas. Sistema antibloqueo de frenos ABS, 80.500 ptas. Techo solar, 33.500 ptas. Limpia-lavaventana trasera, 31.300 ptas. Cinturones de inercia traseros, 28.700 ptas. Espejo pasajero control remoto, 4.100 ptas. Luz antiniebla trasera izquierda, 2.400 ptas. Deshielo parabrisas, 21.400 ptas.

### BALANCE FINAL

|                    | Escort 1.6 Ghia | R-11 TXI |
|--------------------|-----------------|----------|
| Velocidad máxima   | 1.000           | 2.000    |
| Aceleraciones      | 1.000           | 1.000    |
| Recuperaciones     | 2.000           | 1.000    |
| Consumo            | 1.000           | 2.000    |
| Transmisión        | 2.000           | 1.000    |
| Caja de cambio     | 2.000           | 1.000    |
| Frenos             | 2.000           | 1.000    |
| Dirección          | 2.000           | 1.000    |
| Comportamiento     | 2.000           | 1.000    |
| Aptitudes urbanas  | 2.000           | 1.000    |
| Autonomía          | 2.000           | 1.000    |
| Habitabilidad      | 2.000           | 1.000    |
| Maletero           | 1.000           | 2.000    |
| Confort            | 2.000           | 1.000    |
| Posición conductor | 2.000           | 1.000    |
| Sonoridad          | 2.000           | 1.000    |
| Equipamiento       | 2.000           | 1.000    |
| Calidad-precio     | 1.000           | 1.000    |

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

otro mundo. En el Escort el respaldo queda demasiado perpendicular a la base, lo que deja las espaldas bastante deterioradas después de un viaje por suelos en mal estado.

Los sistemas de climatización de estos dos coches son

muy eficaces, pero, en última instancia, es algo mejor el Ford. El nuevo Escort hace gala de un equipo que introduce grandes cantidades de aire en el interior. El sistema de regulación del Escort es también más preciso que el montado por el R-11.

## CONCLUSION

EL Escort es casi setenta mil pesetas más barato que el R-11, y esta diferencia, que representa el cinco por cien del precio final de ambos coches, puede cambiar la decisión final del comprador. Si se deja a un lado el capítulo económico, la decisión lógica se orienta hacia el R-11. El Renault es más homogéneo que su rival. El R-11 ofrece más espacio libre a los pasajeros, tiene unos asientos más cómodos y muestra un equipo

algo más completo que el de su rival, y, además, su mecánica da mejores resultados en aceleraciones y recuperaciones. Por contra, sus consumos son superiores a los del Escort.

El Escort 86 queda por detrás del R-11 en el tema del comportamiento y en el capítulo de la dirección. Los consumos discretos y la buena velocidad punta son dos de los puntos más destacables de un coche que puede montar, en opción, el sistema antibloqueo de frenos.

Angel Marco

Fotos: Alfonso J. Nieto

Angel Nieto

# DOS CAMPEONES UNIDOS



LA ASISTENCIA EFICAZ

En la competición siempre estoy asistido por un buen equipo. En la vida privada

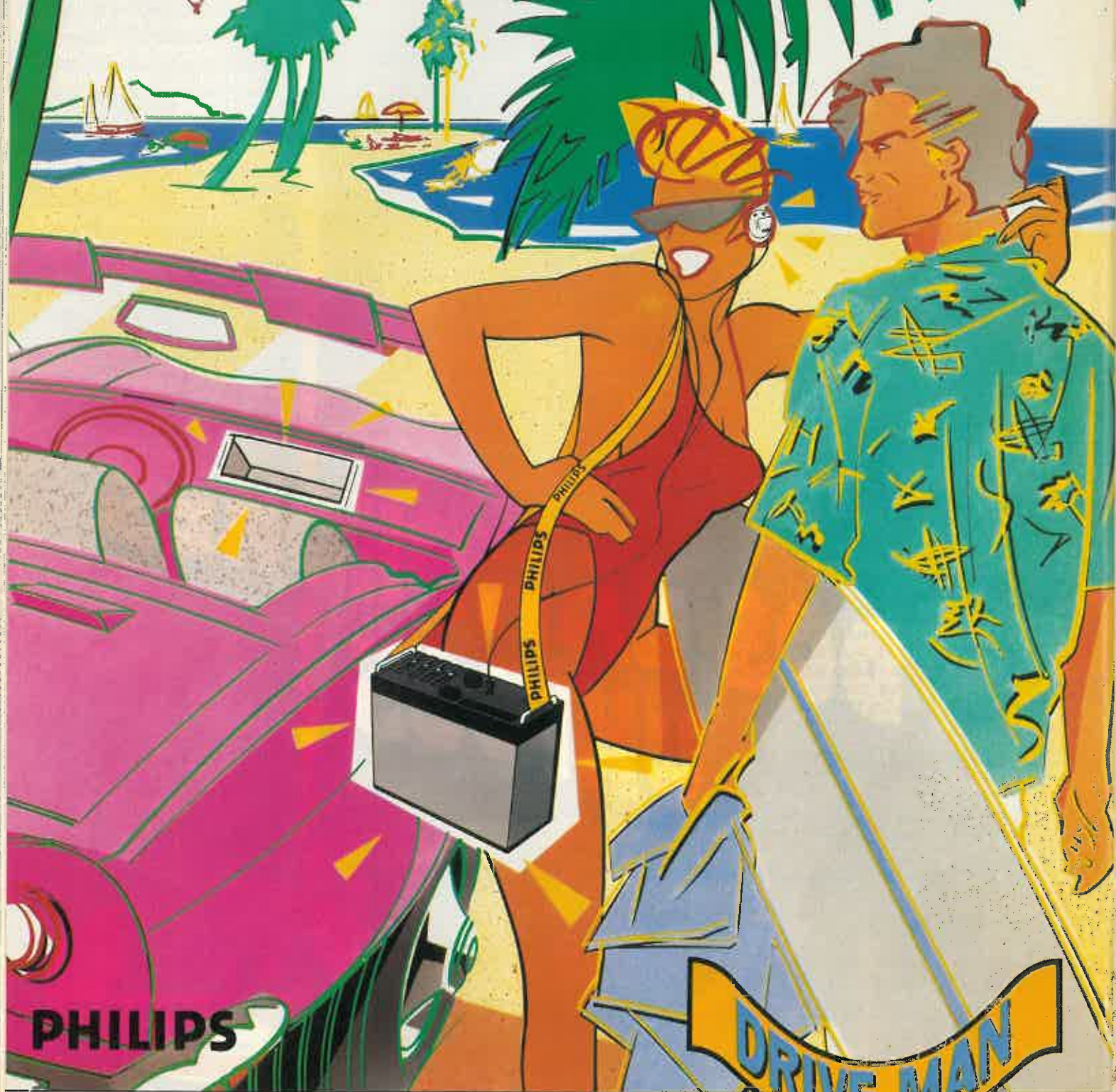
no puedo contar con menos. Exijo lo mismo. Por seguridad. Por asistencia. Por tranquilidad. Siempre acuden cuando los necesito, también fuera de España.

ADA facilita asistencia para coches, motos y furgonetas.

Sólo por hacerte socio de ADA, puedes participar en el sorteo de 4 coches, 6 motos y 500 regalos más.

Te lo dice un campeón.

# ESTO ES UN AUTO-RADIO. COMO LO OYES.



SI, AUNQUE PAREZCA MENTIRA. EL DRIVE-MAN DE PHILIPS ES UN AUTO-RADIO. Y QUE FUNCIONA TAMBIEN COMO RADIO-CASSETTE A PILAS,

FUERA DEL COCHE. ASI, IRAS CON TU MUSICA PREFERIDA MIENTRAS VAS A ALGUN SITIO. Y CUANDO LLEGUES, TE LO

CUELGAS AL HOMBRO. PARA SEGUIR CON TU RITMO. COMO LO OYES.

## CRECE LA DEMANDA LOS COCHES MAS DESEADOS

**L**OS calores estivales han coincidido con el mágico tirón de las ventas de automóviles, como lo demuestran las 63.500 unidades vendidas en el pasado mes. Hasta tal punto se ha animado la demanda que, en determinados modelos, muchos concesionarios han abierto listas de espera. Lo mismo que sucede en Iberia o en Renfe al llegar estas fechas.

La tranquila existencia de la familia Rico, por poner un ejemplo, se vio alterada en los últimos días por un hecho que iba a cambiar su apacible entorno. Alfredo Rico, apoderado de Banca y con unos ingresos próximos a los dos millones y medio de pesetas, decidió, como tantos otros, cambiar su viejo vehículo en estas fechas. En el entorno familiar todos coincidían en que el Renault 21 era el elegido. Hechos los números, el matrimonio se acercó a un concesionario, y fue precisamente aquí donde comenzó el drama: tres meses de espera hasta poder conducirlo. Y, por si fuera poco, las vacaciones de agosto, en puertas. Este caso personalizado, que conocemos porque el señor Rico llamó a MOTOR16 para preguntar que cómo era posible que, pese a la crisis económica, se produjeran hechos como éste, no es un caso aislado. Ni muchísimo menos. Hay ganas de coche nuevo y las cifras de venta así lo están demostrando. No hay ni un solo ejemplar del Peugeot 205 Lacoste, el Ibiza Sol está rompiendo todas las barreras, el Corsa Cup se vende como rosquillas e incluso en Porsche se las ven y se las desean para atender a algunos clientes exigentes que quieren ya su moderno deportivo. Así están las cosas.

MOTOR16, lo mismo que



el señor Rico y que otros muchos compradores anónimos, se ha echado a la calle y ha realizado un muestreo entre concesionarios de distintas marcas. Estos son los resultados:

La primera consulta nos llevó a Autaca, concesionario de Renault situado en la calle Ribadavia del madrileño barrio del Pilar. Aquí nos confirmaron la existencia de un plazo de tres meses en la entrega del nuevo R-21. De igual manera nos informaron que, para el res-

**H**AY ganas de coche nuevo y las cifras de ventas así lo están demostrando. Los coches blancos, Peugeot 205 Lacoste, Ibiza del Sol y Corsa Cup se venden como rosquillas

### EN LISTA DE ESPERA

| MODELO                 | TIEMPO APROX. DE ENTREGA | COLORES PREFERIDOS    |
|------------------------|--------------------------|-----------------------|
| Renault 21             | Tres meses               | Blancos y metalizados |
| Seat Ibiza             | Un mes                   | Rojo, negro y blanco  |
| VW Polo Classic        | Un mes                   | Rojo                  |
| Ford Orion             | Quince días              | Metalizados           |
| Ford Sierra            | Quince días              | Rojos y metalizados   |
| Ford Scorpio           | Quince días              | Metalizados           |
| Opel Kadett (nacional) | Tres meses               | Todos                 |
| Opel Kadett GSI        | Quince días              | Blanco y negro        |
| Opel Corsa TR          | Un mes                   | Rojo y negro          |
| Peugeot 205            | Semana/Quince días       | Todos los colores     |
| Horizon y Solara       | Un mes                   | Rojos y metalizados   |
| Citroën BX GTI         | Dos meses                | Todos                 |
| Citroën BX 19          | Dos meses                | Todos                 |
| Mercedes 190 E         | Dos meses                | Rojos y metalizados   |
| Mercedes 300 E         | Dos meses                | Metalizados           |
| Mercedes 300 D         | Dos meses                | Metalizados           |
| Alfa Romeo 75          | Un mes                   | Rojos y metalizados   |
| Alfa Romeo 90          | Un mes                   | Metalizados           |
| Fiat Uno Turbo         | Un mes                   | Todos                 |
| Ferrari Testarossa     | Nueve meses              | Rojo                  |

to de los modelos de la gama Renault, no hay ningún tipo de demora en su entrega. También pudimos enterarnos de cuáles son los colores preferidos por los españoles a la hora de adquirir un Renault; así, por ejemplo, en el caso del Renault-5, los colores que gozan de más aceptación son el blanco y el negro. En el caso del R-9, los tonos metalizados predominan sobre el resto. En cambio, del R-11 no hay un color que destaque sobre los demás, ya que de este coche se vende todo, no importa el color ni el modelo.

Tras esta primera consulta nos pusimos al habla con la central de Seat en el paseo de la Castellana de Madrid, donde pudimos comprobar el retraso que se está dando en la entrega de los Ibiza Junior y del Sol, debido a la fuerte demanda que

han experimentado ambos modelos; esta demora es aproximadamente de un mes. Por su parte, Volkswagen también está sufriendo retrasos en la entrega del Polo Classic, con una espera que también ronda el mes; en cambio, los Passat

**A aparición del Renault 21 ha creado una gran expectativa y las peticiones se acumulan en los concesionarios, que no pueden complacer a los clientes.**

y los Santana no sufren ningún retraso fuera del plazo normal de entrega. En el caso de los Ibiza, los colores preferidos por los compradores son el blanco y el rojo, mientras que en los Málaga predominan los metalizados. Parecido es el caso de los Volkswagen; mientras que en los Polo Classic predomina el rojo, en los Passat y los Santana predomi-



En los concesionarios de Talbot, el 205 es el modelo más solicitado.

nan los colores metalizados.

Por su parte, el concesionario de Ford Equimóvil, de la calle de Antonio López de Madrid, nos informó que el modelo que más retraso está sufriendo es el Orion 86, que tarda en entregarse unos quince días. El Escort 86, que hasta hace unas semanas había tenido ligeros retrasos en la entrega, ha visto normalizada ya su situación y se puede conseguir de manera inmediata. Los Fiesta llegan al público en un plazo mínimo de tiempo, siendo el color más solicitado el rojo. Los Sierra se entregan también de manera inmediata, predominando los colores blanco, rojo y negro. El caso de los Scorpio es similar al de los Sierra, siendo los colores más solicitados los metalizados.

Los Escort suelen ser elegidos en los tres colores comunes, es decir, en blanco, rojo y negro, mientras que la elección de los clientes del Orion suele decantarse hacia los tonos metalizados.



En Ford, sólo el Escort se entrega inmediatamente; el resto, en quince días.

El concesionario de Opel Autotodo, que tiene su sede en la calle Narváez, nos permitió conocer el tiempo de demora de los Kadett. Para los nacionales, el plazo de entrega es similar al del

R-21, es decir, de tres meses. El GSI no tiene problemas de tiempo si se dispone del color solicitado, si no puede tardar unos veinte días. La predilección de los clientes de Opel en el modelo Kadett

se inclina, para el GSI, por los colores blancos, rojos y negros, y para el modelo nacional por el color antracita, que ha tenido mucho éxito entre los clientes de Opel. El modelo TR del Corsa tie-

ne una espera aproximada de un par de meses y el color más vendido de este modelo es el rojo.

En Turasa, concesionario de Peugeot-Talbot situado en la calle Mar Negro, pudimos comprobar que prácticamente todos los modelos de esta marca no están sufriendo retrasos, si exceptuamos a los Solara y los Horizon, que están tardándose en entregar aproximadamente un mes. En la mayoría de los concesionarios de Peugeot-Talbot se ha producido un pequeño desconcierto al haberse agotado la totalidad de las unidades del Peugeot 205 Lacoste. En muchos casos, los clientes que tenían reservada esta operación la han variado, adquiriendo el 205 GT. En Peugeot, al igual que en la mayoría de las marcas nacionales, los colores preferidos por los clientes son: blanco, rojo y negro para los 205, mientras que para los 505 se prefieren metalizados.

La última de las marcas

## Los tiempos cambian. El espíritu permanece.



La primera marca nacional, con más de 50 años al servicio de la seguridad en el automóvil, le ofrece la más amplia gama de amortiguadores.

Desde los amortiguadores standard, hasta los de competición, pasando por los reforzados y regulables, todos son el factor más importante

en la seguridad de vehículos industriales, turismos y trenes, motores, asientos, cabinas y máquinas deportivas.

Toda una gran variedad con la garantía RECORD.

RECORD: Seguridad, confort y estabilidad.



**Amortiguadores**

*casi medio siglo investigando en la seguridad del automóvil*

**INDUSTRIAS MENDIZABAL**

Apartado, 23 - Abadiano (Vizcaya)  
Telf. 681 37 00

nacionales, Citroën, por medio de su concesionario Argüelles Citroën, nos confirmó la existencia de una lista de espera de tres meses para los modelos BX GTI y BX 19 TRS, que no se empezarán a comercializar hasta el próximo otoño. El resto de los modelos de Citroën se está entregando con perfecta normalidad. La elección del color en Citroën no se diferencia gran cosa del resto de las firmas, eligiéndose para la gama baja los colores básicos (blanco, negro y rojo), mientras que, para la gama alta, los tonos elegidos son los metalizados.

En los automóviles de importación suele presentar casi siempre una ligera demora en su entrega al cliente debido, en la mayoría de los casos, a lo limitado del stock con que cuentan los concesionarios. Así, por ejemplo, en Itarsa, concesionario de Mercedes, nos proporcionaron los tiempos de entrega de los modelos de la marca alemana que más éxito están teniendo en nuestro país. Los modelos 190 E, 300 E y 300 D tienen un periodo de demora en la entrega que ronda los dos meses. En Mercedes, los clientes eligen, en la mayoría de los casos, tonos metalizados, aunque el blanco y el rojo tengan una gran aceptación.

BMW está realizando con total normalidad la entrega



**L** OS colores rojo, blanco y metalizados son las carrocerías más solicitadas, pero cuando se trata de coches importados, todo vale.



de sus vehículos, y los compradores de cualquiera de los modelos de la serie no suelen plantear problemas con los colores, ya que, si por cualquier circunstancia el tono elegido no se encontrase disponible en esos momentos, el cliente se lo lleva de otro, todo sea por llevar un BMW. El concesionario con el que contactamos fue Baviera Motors, que tiene situada su exposición en el paseo de la Castellana de Madrid.

La marca italiana Alfa Romeo ha experimentado desde enero un fuerte relanzamiento en sus ventas, debido principalmente a nuestra entrada en la Comunidad Económica Europea. Esto ha ocasionado que en algunos modelos se estén dando demoras en la entrega, éste es el caso de los Alfa 75 y Alfa 90, que tardan un mes en entregarse. Por el contrario, el Alfa 33 se está entregando de manera inmediata.

La elección de colores en Alfa Romeo es semejante a la del resto; así, los 33 son comprados en su mayoría en color rojo, y los 75 y 90 se adquieren preferentemente en tonos metalizados. Estos datos los obtuvimos del madrileño concesionario Servauto, situado en el paseo de la Castellana.

Un caso semejante al anterior es el que ha sucedido con la otra marca italiana, Fiat, que se ha visto totalmente desbordada en sus previsiones de venta del Fiat Uno Turbo i. Este modelo, que tan buena acogida ha tenido en nuestro país, se está entregando por el concesionario oficial Vagma, que está situado en la calle de López de Hoyos, en un mes. El resto de los modelos del Uno se están entregando dentro de los plazos normales. En Fiat sucede un caso parecido al de BMW, si no hay un color se compra en otro.

Para aquellas personas que dispongan del dinero y del tiempo, decir que un Ferrari Testarossa, encargándolo en el mes de julio de 1986, le será entregado en marzo de 1987.

Gonzalo Serrano  
Fotos: A. J. Nieto

# Durante tres meses este coche no me cuesta nada.

Citibank pone a su servicio durante los meses de Julio y Agosto su Sistema Especial de Financiación de Automóviles, disponible en concesionarios oficiales.

Una oferta especial que le ofrece:

- SIN ENTRADA.
- COMODIDAD. Hasta 60 meses, SIN LETRAS.
- RAPIDEZ. Agilización máxima de las gestiones para la concesión del préstamo.

• PERIODO DE CARENCIA. Usted compra su coche ahora... y comienza a pagarlo DENTRO DE 3 MESES.

Pregunte, pregunte a su concesionario sobre las ventajas del sistema Especial de Financiación CITIBANK. El las conoce bien.



Financiación  
**CITIBANK + ESPAÑA**  
en Concesionarios Oficiales.

# CATALOGO

Núm. 2 1986

**Motor 16**

500 ptas.

## 2000 PRUEBAS

Gasolina. Diesel. Familiar.  
Todo Terreno. Cabrio. Deportivo  
Coste por kilómetro

### Pruebe todos los modelos.

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

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

## BAVIERA MOTORS



## ES BMW

en todo

«FREE TAX»  
y también  
con placa turística

**BAVIERA MOTORS S.A.**

Concesionario oficial BMW

EXPOSICION Y TALLERES

Avda. Manoteras, núm. 2. Km. 5,300 Ctra. Burgos. Tel. 766 40 00. 28050

MADRID

EXPOSICIONES

P.º de la Castellana, 242. Tel. 733 93 90. 28046 MADRID

Príncipe de Vergara, 276. Tels. 458 66 17-18. 28016 MADRID

TALLER CHAPA Y PINTURA  
Ctra. de Barcelona, km. 16,400. Tel. 672 22 11. San Fernando de Henares (MADRID)

## Diavia

aire acondicionado  
para automóviles



DIAVIA AIRE, S.A.

Jaén, 1. Torrejón de Ardoz (Madrid). Tel.: 656 52 12.

Servicio Oficial Madrid:

ORFIDE. Avda. Aragón, 79. Tel.: 742 93 94.

Distribuidores en España:

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

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

Asturias: AUTOPARKE.

Ctra. Oviedo-Gijón, Km. 10. Pruvia (Oviedo). Tel.: (985) 26 23 69.

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



**Talleres Emilio  
Arenas, S.A.**

Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpto.  
Tels. 275 18 38 - 275 12 17. 28001 MADRID.

## Comprar y vender

**SEAT**

Castellana Motor, S. A.

Audi

CASTELLANA, 278 -

Madrid 28046



TELS. 315 33 40 - 315 51 59

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

**¡¡COMPRUEBELO!!**

**¡¡LE ESPERAMOS!!**

Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas

TAMBIEN ABIERTO  
SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte

## VOLVO

Concesionario Oficial

## MOTOR SUECO, S. A.

EXPOSICION Y VENTA:

CASTELLO, 23 Tels. 431 28 46-64 28001 MADRID  
431 29 24-83

Haga llegar su voz a todos  
los puntos de su empresa

## MARVILSA

RADIOCOMUNICACIONES

EMISORAS-BUSCAPERSONAS

Laboratorios propios.  
Instalaciones en toda  
España.



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



## SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

## PIONEER

SONIDO EN ALTA FIDELIDAD PARA SU AUTOMOVIL  
INSTALACION AUTO-RADIOS Y ALARMAS

# Cuéntenos su caso

## CX COME RUEDAS

**S**OY un taxista que posee un Citroën CX 25D Familiar con el que estoy muy contento, pero desde el principio me ha ido desgastando la rueda trasera izquierda por la parte exterior. Lo llevé al taller donde me miraron el coche y decidieron cambiar el brazo de esa rueda. Una vez cambiado metieron el vehículo en la má-

Tras cinco días de taller, me ponen un puente nuevo, pese a lo cual el coche sigue desgastando la rueda trasera izquierda. Ante esto me dirijo nuevamente al taller, dando la casualidad que se encontraba allí el señor Suárez, delegado de la marca en la zona, y que estaba al corriente de todo mi caso.

Este señor me dijo que ya se había cambiado el puente y que no se podía hacer nada más, también me dijo que esto podía ser causado porque yo tomaba las curvas con más fuerza por un lado que por otro, creo que con esto ya está dicho todo.

**José M.ª Callejo Cabello**  
Candas (Principado de Asturias)

## IVA PARA TODOS

**O**BVIO es manifestarle que soy lector de su magnífica revista desde el primer número y ya en dos ocasiones me he dirigido a la revista, siendo mis cartas

### CRITICA DE TIENDAS

El taller lo tienen también en la misma calle, prácticamente al lado de los otros locales. La superficie total es cercana a los 900 metros cuadrados, que están atendidos por 15 operarios, los cuales disponen de los últimos avances técnicos para la instalación y reparación de cualquier modelo de aire acondicionado. Cupia instaló el año pasado un total de mil aparatos.

La entrega del automóvil con todo el equipo montado no suele exceder

de las cuarenta y ocho horas. Normalmente, el cliente que quiere montar uno de estos equipos en su automóvil, realiza el pago al contado, pero para aquellos que desean financiarlo, Cupia ofrece tal posibilidad mediante el Banco de Vizcaya.

Los precios de los aires acondicionados van desde las 154.000 pesetas, IVA incluido, que cuesta la instalación en un Opel Corsa hasta las 300.000 más IVA que cuesta el del Mercedes 230 E (última generación).



**Puntuaciones:** Talleres, 9; almacén, 8,5; calidad del trabajo, 9,5; financiación, 6,5.

## Agenda

### TELEVISION

● El domingo 28, Televisión Española conectará a las 15 horas en la Segunda Cadena para retransmitir el **Gran Premio de Alemania de Fórmula 1**, desde el circuito de Hockenheim.

### AUTOMOVILISMO

● La Federación Asturiana de Automovilismo organiza el día 27 la **Subida al Fito**, prueba puntuable para el **Campeonato de España**.

● En Alicante, el 26 y 27 de julio, tendrá lugar el **XVIII Rallye Cajalicante**, que organiza el Automóvil Club de esta ciudad levantina y es puntuable para la **Copa de España**.

### MOTOCICLISMO

● Las **Ses Horas de Calafat**, puntuables para el **Campeonato de España de Resistencia** se celebrarán el 26 y 27 de julio.

● El domingo 27, el **Moto Club San Mamed, de Vigo**, organiza el **Trofeo Excelentísima Diputación de Pontevedra**, que es puntuable para el **Campeonato de España de Trial**.

● La **IV Edición de la Baja Montesblancos**, abierta a coches y motos, está prevista del 24 al 27 de julio en la zona de los **Monegros**. Paralelamente a esta prueba tendrá lugar, en **Zaragoza**, la **Expo Baja, Salón Internacional de Vehículos de Competición y Actividades Conexas**.

publicadas; lo cual le agradezco muy sinceramente.

Mire usted, con respecto a su comentario del n.º 141 de fecha 5 de julio/86, evidentemente, que imponer un 33 por 100 de IVA sobre los automóviles más o menos utilitarios es vergonzante para una Administración que se dice socialista. Yo, la verdad, tampoco vería con buenos ojos que ahora se bajara este impuesto. Porque, con los que ya abonaron este insoportable 33 por 100, ¿qué pasaría? Habría que protestar porque se produciría una situación de injusticia. Estamos de acuerdo que el Estado (sic) ya no sabe dónde sacar tanto dinero para poder soportar tantísimo gasto de administración. Pero hay muchas otras formas de poder conseguir ahorros. Y si no, véase el fraude fiscal, pensiones ficticias, invalidez y un larguísimo etcétera. Y además, el automóvil seguirá siendo la gallina de los huevos de oro en este país (y otros) porque para algo estamos en una sociedad de consumo, donde continuamente se está incitando al mismo.

**Miguel Giménez Lara**  
Archena (Murcia).

# ESTAS SON LAS TARJETAS DEL BANCO POPULAR. CUENTE VD. CON ELAS.

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

**BANCO POPULAR ESPAÑOL**



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



## UN FERRARI "CORRUPTO" EN MIAMI

# PARECE PERO NO ES

**E**L policía rubio Sonny Crockett produce suspiros de pasión entre las jovencitas y... las menos jovencitas, que a todas horas sueñan con ese tupé rubio y con la informalidad de los trajes firmados por Adolfo Domínguez. El negrito Ricardo Tubbs es el amigo que todos querían tener, la persona en la que se mezclan golfería y lealtad a partes iguales, el compañero ideal para adentrarse sin miedo en los ambientes sórdidos, y el Ferrari, ¡ah, el Ferrari!, es el coche que levanta los gritos de admiración más unánimes cada vez que aparece en pantalla. Todos los miembros de la familia tienen un comentario jugoso para este coche, una joya de seis millones de

pesetas que al entrar en escena se come a todos sus rivales ante la cámara.

Estos tres héroes, Crockett, Tubbs y el Ferrari Daytona Cabrio, son los héroes de «Miami Vice», de «Corrupción en Miami», la serie televisiva que está dando más motivos de conversación.

El Ferrari de «Corrupción en Miami» no es, sin embargo, un Ferrari de verdad. Aunque en su morro aparezca la orgullosa insignia amarilla con el Caballino Rampante en el centro, aquello no es un Ferrari, no lleva un motor de doce cilindros en sus entrañas y no lleva la firma de los magos de Maranello.

Es una réplica, una réplica fastuosa hecha por la firma CCC, California Custom Coach, que está amontonando



pedidos y millones de dólares a un ritmo escandaloso, todo ello por culpa del éxito electrificante de Crockett, Tubbs y del maravilloso Daytona América.

El Daytona América es una reproducción del Ferrari Daytona Cabrio un modelo tan bello como raro, un coche que nació en los primeros años setenta y del que sólo se construyeron veinte unidades. La locura de los coleccionistas, que llegan a pagar cifras desorbi-

tadas por un modelo original, y el peculiar atractivo del coche, puso en marcha a los dirigentes de CCC para fabricar una réplica del Auburn.

El Daytona Cabrio que conduce Sonny Crockett está construido sobre la base de un Chevrolet Corvette. El modelo americano aporta el chasis, las suspensiones, el sistema de frenos y el motor, un ocho cilindros en V de 5,7 litros de cubaje con más de doscientos

treinta caballos, mientras que la firma californiana aporta la piel exterior.

El rugido de la mecánica Corvette llena buena parte de la cinta musical de «Corrupción en Miami», pero a pesar de su sonoridad impresionante no tiene ni punto de comparación con el grito bronco y viril de un V-12 Ferrari alimentado por seis carburadores de doble cuerpo.

Angel Marco



Sobre la base de un Chevrolet Corvette, la firma californiana CCC ha realizado esta réplica del Ferrari Daytona, de la que se fabrican cincuenta unidades al año.



### SEDUCTOR DE CALIFORNIA

El Daytona América se ha convertido de la noche a la mañana en el mejor negocio de California Custom Coach. La «piel» del Daytona está realizada en polyester de seis milímetros de espesor. Las ruedas de radios, unas Borrani de primera clase, son una opción que vale un buen montón de dólares.



# G.P. DE FRANCIA SITO, BIEN LAVADO

**L**a inteligente carrera realizada por Sito Pons en el circuito francés de Paul Ricard en la que ha alcanzado la segunda posición, le confirma como el único piloto capaz de inquietar al venezolano Lavado en lo que se preveía un fácil camino hacia el título. Sito Pons se ha encargado de demostrar que los resultados anteriores no son fruto de la casualidad y además se coloca como el cabeza de serie de los pilotos de Honda, lo que no es poco. En la máxima categoría, Eddie Lawson ha vuelto a demostrar su superioridad, y eso pese a padecer en su cuerpo las secuelas de una caída en Laguna Seca que le hicieron partir mermado de condiciones y terminar exhausto.

La matinal la abrían los pilotos de 125 c.c. en los que como siempre el duelo entre los dos pilotos de Garelli polarizaba la atención. En los entrenamientos, Cadalora precedía a su teórico jefe de filas Gresini y le superaba por cuatro décimas. Evidentemente el hecho de que só-



lo un punto les separase en la tabla del mundial hacía que las cosas estuvieran al rojo vivo de cara a la carrera. Kneubühler, Auinger, Brigaglia, Bianchi y Cignola obtenían los siguientes tiempos, mientras que Angel Nieto debía conformarse con el decimoséptimo tiempo, consecuencia de los continuos fallos de su moto que le impidieron ponerla correctamente a punto. En la carrera, Cadalora arrancó mal, pero ya en la primera pasada por la recta de Mistral se colocó en cabeza, momento a partir del

Tras la carrera de Francia, Sito Pons se afianza como el primer piloto de team Honda. Ya no puede hablarse de casualidades.



La Yamaha de Lawson fue la más rápida en Paul Ricard: alcanzó los 295 kilómetros por hora en la recta de Mistral.



Protección Bianchi ha sufrido una lesión en el Mundial. En Francia, el piloto de la Yamaha sufrió una lesión en la cabeza.



La Honda, menos rápida que la Yamaha de Lavado, y los neumáticos degradados impidieron la victoria de Sito Pons.

cual comenzó su duelo con Gresini. No iban a estar solos los dos pilotos del Team Italia, ya que junto a ellos iba a permanecer todo el tiempo Auinger y Kneubhuler, pese a que los dos pilotos no italianos iban a intentar ganarles la partida, como de costumbre ésta se decidiría en el último instante. En la última vuelta cazaban a unos rezagados, ocasión que aprovechaba Cadalora para poner unos metros de ventaja entre él y Gresini que de este modo también perdía su débil ventaja en la clasificación del mundial: de ser líder por un punto pasa a segundo con dos de desventaja con respecto a Cadalora. En cuanto a Nieto, al inicio de la prueba pudimos abrigar alguna esperanza de que pudiese conectar con el grupo de cabeza cuando llegó a ir séptimo, pero poco a poco fuimos viendo cómo los que le precedían se le escapaban y terminaba noveno. La razón la supimos después de la carrera, cuando nos explicaba: «El cambio ha comenzado a fallar. Cuando reducía dos marchas sólo me entraba una y así se me han ido escapando.» Angel se mostraba muy contrariado.

La categoría de 250 vio cómo en los entrenos las Yamaha imponían su ley del mismo modo que ya había sucedido en Bélgica. Esta vez no era Lavado el más rápido, sino Wimmer que precedía por una décima al venezolano, mientras que Dominique Sarron era tercero a seis décimas de Lavado. Baldé obtenía el cuarto tiempo y Sito Pons el quinto, delante de la Yamaha oficial de Taira y el sorprendente piloto de Aprilia el italiano Caracci. Alan Carter, con la JJ-Cobas marcaba el undécimo tiempo, y Carlos Cardús se clasificaba por los pelos con el trigésimo-sexto tiempo a que le daba la última posición de la parrilla de salida.

A la hora de la arrancada el más ve-



Lawson terminó pronto con sus perseguidores  
En 125, Luca Cadalora venció tras un duelo con Gresini (abajo)



Angel Nieto ya está resignado  
Los problemas mecánicos, sin solución



Mamola, siempre espectacular  
Como siempre su remontada fue la mejor

loz era Sarron, con Pons pegado a su cola y que antes de terminar la primera vuelta ya le había pasado. Dos de los posibles protagonistas habían comenzado con mal pie: Lavado y Wimmer venían en medio del pelotón, pero el venezolano aún era afortunado, puesto que sus mecánicos le habían tenido que cambiar un manguito de radiador justo en la parrilla de salida. La carrera se iba desarrollando con el duelo en cabeza de Sito y Sarron duelo en el que la mayor parte del tiempo era nuestro representante el que llevaba la delantera. Justo tras de ellos Mang, Bolle y Baldé formaron el pelotón de caza, que al filo que se sucedían las vueltas se iban acercando Lavado y Wimmer. Lavado era el único que superaba a los líderes, pero no conseguía escaparse de Sito Pons, mientras que Sarron debía empezar a conformarse con la tercera plaza. La lucha entre Lavado y Sito fue de lo mejor del día puesto que el primero no lograba despegarse de nuestro representante. Cada uno de ellos tenía su preocupación particular, pues si para Sito los neumáticos estaban completamente degradados, la Honda del español era algo más veloz en la recta, pero aún con todo, el venezolano podía rodar casi un segundo por vuelta más rápido que Sito, con lo que éste no podía impedir la victoria del piloto de Yamaha. Si Lavado declaraba al término de la carrera que a partir de ahora no se podrá decir que dispone de la moto más veloz, Sito por su parte nos comentaba: «Al final la moto era casi inconducente porque los neumáticos estaban completamente degradados y de esta forma me era imposible seguir a Carlos en los virajes, sobre todo si tenemos en cuenta que la Yamaha es más progresiva que mi Honda y los castiga menos. De todos modos estoy contento.» Ahora en la tabla Lavado sigue líder con trece puntos de ventaja respecto a Sito Pons, y éste, de largo el mejor piloto de Honda, supera en 17 a Anton Mang. Evidentemente, si en Honda quieren frenar a las Yamaha sólo tienen un piloto en quien apostar...

No hay que silenciar la carrera de Cardús, que partió de farolillo rojo, remontó hasta el trece, pero la moto se recalentó y se quedó en el 17.

Justo en el último instante el piloto americano Eddie Lawson obtenía el mejor tiempo en los entrenamientos, y ello para decepción del galo Christian Sarron, que crecido ante su público y en su circuito, lo había ostentado desde el primer momento. El americano corría arrastrando las consecuencias de una caída en el circuito americano, de Laguna Seca en donde a causa de una caída se había dislocado un hombro. Si su rendimiento en general no se veía mermado, ello le hacía sufrir en las curvas veloces. El tiempo del americano adelantaba en dos décimas al francés Sarron. a la vez que éste superaba

en cinco a Mamola y en seis a Roche, éste como en Bélgica, con la moto de Spencer. Garriga, que se había quedado sin batería en la última sesión, obtenía el decimoquinto tiempo.

Nada más darse la salida Haslam era el más veloz, pero pronto se ve superado por Roche, mientras que Sarron se rezagaba y Mamola también, ya que su embrague le patinaba en la arrancada. A Roche poco le duró el gozo de ser líder ante su público, ya que en la tercera vuelta se salía de la pista y perdía con ello todas sus posibilidades. Entre tanto, Lawson no se dormía y se instalaba sólidamente en cabeza comenzando a escaparse irremisiblemente de sus perseguidores. Entre ellos estaban Gardner, Baldwin, McElnea, Sarron y Mamola que se recuperaban de su mala salida. A medida que las vueltas se sucedían Lawson, que acrecentaba su ventaja, y Mamola iba superando posiciones hasta colocarse segundo, protegido por su compañero de equipo Baldwin a quien seguía Sarron, Gardner y McElnea. Cuando todo parecía indicar que éste iba a ser el resultado definitivo, Sarron lograba en la penúltima vuelta sorprender al americano y conseguir una plaza en el pódium. Para el vencedor, si la carrera no había sido muy difícil en cuanto a su enfrentamiento con los otros pilotos, si fue dura en el aspecto físico ya que su hombro le hizo sufrir y así en el pódium su cara expresaba a las claras su dolor, que incluso le impedía el típico riego de champán a los fotógrafos, tarea en la que Mamola y Sarron se apresuraron a echarle una mano con esta carrera Lawson goza de una ventaja de trece puntos con respecto a Mamola cuando todavía quedan tres Grandes Premios...

J. L. Aznar  
Enviado especial

## PAUL RICARD, EN BREVE

● Freddie Spencer estaba presente en Paul Ricard, pero sigue sin poderse subir en una moto de Gran Premio y, lo que es peor, su reparación se va retrasando. Ahora se habla de que tal vez en el último Gran Premio, el de San Marino, la razón es que su tendinitis ha tenido alguna complicación, pues el nervio estaba más inflamado de la cuenta y la recuperación es lenta.

● El control de velocidades máximas daba como más veloz la Yamaha de Lawson, con 295 km/h., aunque hace dos años Spencer había sobrepasado los trescientos. En 250 el más veloz era Baldé, con 250 km/h., mientras que en 125 Gianola lograba los 255 km/h.

● Entre los técnicos españoles hay uno que tiene fama de poco sociable, se trata de Eduardo Giro, de

J. J. Cobas. A nosotros nos impidió realizarle una foto mientras trabajaba alegando que no quería tener problemas con la prensa. Evidentemente, ésta no es la mejor forma de no tenerlos. Tal vez sea ésa una forma de divismo mal entendido.

● En la manifestación de motos históricas participaba otro español: Joaquín Folch, con una Matchless. En las dos carreras terminó octavo. Entre los participantes se encontraban Surtees, Read, Anderson, etcétera.

● Carrera desgraciada para Juan Garriga. El comienzo no pudo ser más inusitado ya que su moto arrancó hacia atrás; aunque pareciera inimaginable es cierto. Ello es debido a la puesta a punto y obligó a Juan a parar y volver a arrancar. Para colmo, en la tercera vuelta debió entrar a boxes con una rueda pinchada.

● Nieto ofrecía un aspecto mucho más relajado que en otros Grandes Premios. Para él la temporada ya está casi dada por perdida y ello le hace tomarse las cosas con mucha más filosofía. En los boxes estaban presentes sus hijos Angel y Pablo, de los cuales el segundo no dudaba en ir a los mecánicos a ordenarles que pusieran un turbo en el motor de su padre..., por cierto que su récord de vuelta rápida conseguido en 1984 sólo fue batido por los tres primeros.



● En lo que respecta a los españoles modestos Echaide, Toni García y Cardelús no lograron clasificarse para la carrera de 250, como tampoco González de Nicolás en 125. En cuanto a Sánchez Marín, se pasó de frenada en la carrera y prefirió abandonar antes que ser colista. Esta vez el murciano Hernández hizo una buena carrera dentro de sus posibilidades. Salía trigésimo y terminó decimoséptimo pese a una pasada de frenada.

● Entre el público se detectaba una gran afluencia de espectadores españoles. Evidentemente los catalanes se llevaban la palma, pero no eran los únicos.

● El Gran Premio se disputaba en el circuito grande, a diferencia de la Fórmula 1, que utilizó uno acortado a consecuencia del accidente de De Angelis.

## CLASIFICACIONES

### 125 c.c.

1, Luca Cadalora (Garelli), 36-08-81; 2, Fausto Gresini (Garelli), a 1-00; 3, August Auinger (Baricel), a 1-43; 4, Angel Nieto (Ducados), a 49-83.

### 250 c.c.

1, Carlos Lavado (Yamaha), 38-03-62; 2, Sito Pons (Honda), a 1-83; 3, Dominique Sarron (Honda), a 5-03; 4, J. François Baldé (Honda), a 10-26; 5, Anton Mang (Honda), a 10-93.

### 500 c.c.

1, Eddie Lawson (Yamaha), 42-57-01; 2, Randy Mamola (Yamaha), a 12-35; 3, Christian Sarron (Yamaha), a 14-46; 4, Mike Baldwin (Yamaha), a 14-82; 5, Wayne Gardner (Honda), a 22-26.

## ASI VA EL MUNDIAL

### 125 c.c.

1, L. Cadalora, 76 puntos; 2, F. Gresini, 74; 3, Brigaglia, 47; 4, E. Gianola, 47; 5, Kneubhuler, 32.

### 250 c.c.

1, C. Lavado, 87 puntos; 2, A. Pons, 74; 3, A. Mang, 53; 4, J. F. Baldé, 53; 5, M. Wimmer, 49.

### 500 c.c.

1, E. Lawson, 99 puntos; 2, R. Mamola, 86; 3, W. Gardner, 78; 4, M. Baldwin, 60; 5, C. Sarron, 53.

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.



CARLOS CASTELL

## CALAFAT

### «SASI» Y JODAR

**P**RODUCCION y Copa Polo fueron las dos pruebas que se corrieron en Calafat. En Producción José Angel Sasiambarrena, con VW Golf Gti, logró el pleno absoluto al apuntarse el mejor tiempo en entrenos, la victoria y la vuelta rápida, en una carrera sin más historia que la cabalgada de «Correcaminos» mientras los otros Volkswagen iban cayendo uno tras otro: Ripollés rompía cuando iba segundo, más tarde lo hacía Javier Moreno, y por último, cuando tenía segura la segunda plaza,

#### CLASIFICACIONES

**PRODUCCION:** 1.º J. A. Sasiambarrena (Volkswagen Golf), 33-49-12, a 108,480 km/h. de media; 2.º Correcaminos (Renault 11 Turbo), a 21-64; 3.º A. Llovera (Renault 11 Turbo), a 54-56.

**COPA POLO:** 1.º C. Jodar, 27-54-04, a 105,200 Km/h. de media; 2.º R. García Galiano, a 0-32; 3.º J. Escavias, a 1-66.

Arias debía abandonar. En la Copa Polo Escavias, Galiano y Jodar lucharon durante toda la carrera por la primera plaza que al final fue para Jodar tras un apretadísimo duelo con exceso de toques y trayectorias casi antideportivas.

## REAPARICION

### TURISMOS PARA PIRONI

**D**IDIER Pironi, que dejó la competición tras su accidente en el Gran Premio de Alemania de Fórmula 1 cuando corría con Ferrari, va a volver a las carreras. El piloto francés conducirá un Mercedes 190-2.3 con Sno-beck como compañero de equipo en las 24 Horas de Spa, la prueba más importante del Campeonato de Europa de Turismos, que se celebrará el día 1 de agosto.

## RALLYE CALVO

### PURAS, CLARO

**E**L piloto santanderino Jesús Puras ha ganado el IV Criterium Calvo Ciudad de Cristal, prueba puntuable para la Copa de España. Puras no tuvo rivales a los mandos de su R-5 Turbo ya que Piñeiro no pudo tomar la salida con su Opel Manta 400 y Cleherc no tuvo un día inspirado con su R-5 Turbo. La lucha entre los R-5 GT Turbo de grupo N fue so-

berbia con Mora, Pavón y Castrillón al máximo nivel, hasta alcanzar el segundo, tercer y cuarto puesto de la general.

## MONTAÑA

### VILARIÑO, SIN SUERTE

**E**N la subida a Cesana-Sestriere, puntuable para el Campeonato de Euro-

## Boxes

**E**L Tribunal de Apelación del Consejo Superior de Deportes ha desestimado el recurso que en su día presentó Francisco Romero contra la resolución de la Federación Española de excluirlo de la prueba de Jerez. Por lo tanto, Luis Miguel Arias es el campeón de España del pasado año.

**T**AMBIEN, por no considerarse competente para resolver temas técnico-deportivos, el Consejo Superior de Deportes ha desestimado el recurso interpuesto por los organizadores del Rallye Peñucas para que la prueba fuera puntuable para el Campeonato de España de Rallyes, por lo que tienen que conformarse con la Copa de España.

**A**NTONIO Boto, copiloto de Carlos Sainz, no pasa suficiente miedo; en vista de lo cual, ha decidido casarse. A Antonio y Teresa les deseamos los mayores éxitos.

**S**E inauguró el circuito de autocross de Segovia y ya funciona el alquiler de pista y coches. Muy pronto se pondrá en marcha la escuela de conducción y antes de que acabe el verano estará listo un trazado de siete kilómetros para hacer todo-terreno.

**E**N el Campo Municipal de Fútbol de Mataró se va a celebrar, el 26 de julio, un motocross en el que ya han confirmado su participación Pablo Colomina, Luis López, Toni Arcarons y Juan Otero.

pa de Montaña, Andrés Vilariño se salió de la carretera cuando apenas llevaba dos kilómetros recorridos y tuvo que retirarse. Esta retirada le costó al piloto de Repsol el segundo puesto del Campeonato que ha pasado a ocuparlo el alemán Stenger con Ossella. La prueba la ganó el italiano Mauro Nesti, también con Ossella, que sigue en cabeza del Europeo, en el que Vilariño es ahora tercero.

## UN RETO APASIONANTE

TERCERA CARRERA LOS DIAS 26 Y 27  
DE JULIO EN EL CIRCUITO DE CALAFAT

**PIRELLI**

Inscríbete en tu  
concesionario **YAMAHA**

**MOTUL**

**TCP**

**GARIBOLDI**

**NGK**

**GALFER**

CON LA COLABORACION DE **MOTOCICLISMO** Y **SOLO MOTO**

**COPA  
YAMAHA**



INTERACCION

# RESISTENCIA EN BRANDS HATCH

## PORSCHE SI, ESPAÑÓLES NO

**P**ARA los aficionados españoles y británicos, las carreras se siguen pero no se parecen. Después del brillante resultado de Le Mans, se tenía la confianza de que la racha siguiera para los pilotos españoles en las siguientes carreras, entre otras cosas porque hasta entonces habían puntuado en todas las carreras en que habían participado. En ésta se ha roto la racha, pues ni Pareja ni Villota-Vélez han logrado puntuar. Pareja tuvo que abandonar al bloquearse el cambio de marchas en marcha atrás, cuando al ser cerrado por un rezagado hizo un trompo. En aquel momento rodaban en sexta posición, después de haber adelantado al Jaguar de Cheever-Brancatelli.

Peor fue lo de Villota, que ni siquiera pudo tomar la salida y se volvió a España con un pie lesionado. El piloto español, que había logrado un excelente tiempo de entrenamientos, pese a no disponer de neumáticos de clasificac-



ción, tuvo un aparatoso accidente en el «warm up», los entrenamientos con depósitos llenos del domingo por la mañana. Lloviznaba ligeramente, pese a lo cual, como otros pilotos, salió con neumáticos de seco, de los cuales, los de la parte izquierda, nuevos. Justo cuando iba a completar la primera vuelta al circuito, rodando a velocidad reducida —que de todas formas supone entre 180 y 200 kilómetros por hora—, al pasar de tercera a cuarta y acelerar, por una posible pérdida de adherencia del neumático trasero izquierdo, el coche se puso a hacer trompos en plena recta, hasta terminar por golpear contra el guardaráil en forma bastante violenta. Villota bajó del coche con un pie lesionado mientras que los mecánicos retiraban el coche en lamentable estado.

En lo que se refiere a los británicos, después de la apoteosis de la semana anterior con el triunfo de Mansell y el doblete de los Williams, esperaban que los Jaguar, vencedores en Silverstone, se hicieran con el triunfo en un circuito que conviene particularmente a sus coches. Pues no ha sido así, y Porsche se ha impuesto de una forma rotunda en ausencia del equipo oficial. Efectivamente, faltaron a la cita los coches de fábrica razón por la cual Rothmans, el patrocinador, que no quería estar ausente en Brands Hatch, llegó a un acuerdo con Joest para que Derek Bell y Hans Stuck corrieran en uno de sus coches, acompañados por Klaus Ludwig, el primer piloto de Joest, que se alternó en los dos coches de la escudería.

La carrera fue rara a causa de las tres intervenciones del «pace car» que neutralizó la carrera cerca de dos horas a causa de tres accidentes afortunadamente sin consecuencias para los pilotos. Esto trastocó un poco el desarrollo de los acontecimientos, que en la primera fase de la prueba parecía que iban a tener otro desarrollo. Salió primero Stuck, llevando a rueda a los dos Jaguar de Cheever y Warwick. Después se colocó el Lancia —el de Enrico Mu-

Triplete Porsche en Brands Hatch. La victoria correspondió a Wollek-Baldi, con el Porsche 956, del equipo británico de Richard Lloyd, que se mostró particularmente económico (arriba). Segundos fueron Stuck-Bell-Ludwig, con el Porsche 956 Joest. Y terceros Boutsen-Jelinsky, con el Porsche 962 de Brun (abajo).



setti, calzado con neumáticos Dunlop y en el que se alternaban De Cesaris y Giacomelli—y detrás los otros Porsche de Wolleck, Boutsen, Larrauri, Barilla, etcétera. Estas posiciones se mantuvieron durante cerca de media hora hasta que Wolleck consiguió dar cuenta de De Cesaris. Poco después, Cheever debería entrar en boxes para regular la timonería del cambio, perdiendo un par de vueltas. Y entonces se neutralizó la carrera una primera vez. Algunos equipos aprovecharon para repostar. Pero, sin embargo, no lo hizo Stuck. Cuan-



El Lancia privado de Giacomelli-De Cesaris llegó a estar en cabeza, pero al final abandonó.

## BRANDS HATCH, EN BREVE

- Habitualmente los robos de cascos durante las carreras se producen en Italia. En esta ocasión ha sido en la tranquila y correcta Inglaterra donde un hecho de este tipo se ha producido. Y la víctima ha sido el italiano **Andrea de Cesaris**, que tuvo que pedirle un casco a su amigo **Derek Bell** para poder correr.

- Todo preparado para la carrera de **Jerez de Mundial de Resistencia**, que contará con el patrocinio de **Silk Cut**, la marca de tabacos que patrocina a los Jaguar. En esta prueba reaparecerá el equipo **Rothmans**.

- Con el accidente de **Villota** queda un tanto en el aire la participación en Jerez de **Paco Romero**. En principio, ante la posibilidad de que los diez días de que disponen, Villota y Vélez correrían la prueba andaluza con el 962 que en principio debía haber pilotado Romero. Por otro lado, Paco tenía problemas para encontrar un compañero de aventura. Aunque se había rumoreado la posibilidad de que pudiera compartir el coche con **Andrés Vilariño**, no parece que esto vaya a ser posible.

- **Jesús Pareja** tiene casi cerrado su programa para el año que viene. En principio **Tabacalera** le seguirá pres-

tando su apoyo y el equipo **Brun** lo mantendrá en sus filas. **Walter Brun** le ha pedido que no corra la **Copa Renault** para, a cambio, poderle hacer correr en algunas pruebas del **Campeonato IMSA**.

- Ya hay un proyecto de calendario para el año que viene. Habrá dos carreras en el España. Una de 360 kilómetros en el **Jarama** y otra en **Jerez**, cuyos organizadores dudan entre mantener la distancia de 360 kilómetros que va a tener la prueba de este año, o pasar a 1.000 kilómetros.

- Con respecto a la última prueba del año programada en **Australia**, en principio los organizadores de **Sandown Park** habían decidido aceptar la prueba, pero posteriormente ante los problemas económicos que tienen, se están haciendo gestiones para que sean los de **Calder Park** los que la organicen.

Los Jaguar se tuvieron que conformar con los puestos cuarto y sexto. Cheever fue el hombre más rápido del equipo. La disociación de las parejas —el romano va con Brancatelli y Warwick con Schlesser— no les ha traído suerte.



El Ecosse, con motor Austin, ganó la categoría C-2.



Pareja falló en uno de sus circuitos preferidos.



En este penoso estado quedó el Porsche de Villota

## PARRILLA DE SALIDA

|                                                  |      |                                                    |
|--------------------------------------------------|------|----------------------------------------------------|
| 7. Bell-Stuck<br>Porsche 956<br>1-16-27          | [1]  | 51. Cheever-Brancatelli<br>Jaguar XJR 6<br>1-16-44 |
| 53. Warwick-Schlesser<br>Jaguar XJR 6<br>1-16-53 | [2]  | 19. Boutsen-Jelinski<br>Porsche 962<br>1-16-55     |
| 6. Giacomelli/De Cesaris<br>Lancia<br>1-16-58    | [3]  | 14. Wollek-Baldi<br>Porsche 962 C<br>1-16-97       |
| 18. Larrauri-Pareja<br>Porsche 962<br>1-17-07    | [4]  | 8. Winter-Barilla<br>Porsche 956<br>1-17-37        |
| 17. Brun-Sigala<br>Porsche 962<br>1-19-39        | [5]  | 33. Villota-Vélez<br>Porsche 956<br>1-20-23        |
| 66. Los-Needell<br>March-Porsche<br>1-21-68      | [6]  | 21. Cleare-Weaver<br>Porsche 956<br>1-21-79        |
| 9. Lässig-Balabio<br>Porsche 956<br>1-22-77      | [7]  | 70. Spice-Bellm<br>Spice-Fiero<br>1-22-82          |
| 77. Chapman-Murphy<br>Tiga Ford<br>1-24-38       | [8]  | 99. Thyrring-Sheldon<br>Tiga Ford<br>1-24-98       |
| 79. Mallock-Leslie<br>Ecosse Austin<br>1-25-54   | [9]  | 75. Harrower-Clements<br>Gebhardt Ford<br>1-25-99  |
| 74. Dickens-Payne<br>Tiga-Ford<br>1-26-16        | [10] | 97. Palmer-Musetti<br>Tiga-Ford<br>1-27-75         |

Hasta 32 participantes

## CLASIFICACION

1. Wollek-Baldi (Porsche 962 C), 236 vueltas, a 168,37 km/h. de media. 2. Bell-Stuck (Porsche 956), a 4 v. 3. Boutsen-Jelinski (Porsche 962), a 5 v. 4. Warwick-Schlesser (Jaguar XJR 6), a 5 v. 5. Winter-Barilla (Porsche 956), a 6 v. 6. Cheever-Brancatelli (Jaguar XJR 6), a 6 v. 7. Mallock-Leslie (Ecosse Austin), a 15 v. (1.º C-2). 8. Lässig-Balabio (Porsche 956), a 16 v. 9. Los-Needell (March Porsche), a 17 v. 10. Barberio-Gellini (Tiga Ford), a 27 v. Vuelta rápida: Wollek-Baldi (Porsche 956), en 1-18-68, a 192,45 km/h.

do se reanudó la prueba, el más favorecido fue el Lancia, que se encontró en cabeza, por delante del Jaguar de Warwick y los Porsche de Stuck y Wolleck. Giacomelli, que había reemplazado a De Cesaris, se mantuvo en el primer puesto hasta una nueva invención del «pace car», que permitió el reagrupamiento de los coches de cabeza. Cuando finalmente el coche de dirección de carrera salió de pista definitivamente, con el Jaguar pegado a sus talones, el italiano no pudo resistir mucho tiempo, cediendo primero ante Warwick y después ante Wolleck. Bell, que había reemplazado a Stuck, se mostró mucho menos lento y se quedó relegado a la cuarta posición, justo delante del coche de Larrauri.

Al producirse los segundos repostajes, que tuvieron lugar casi cuando se cumplían los dos tercios de carrera —la neutralización ahorró mucho combustible—, Wollek-Baldi se pusieron en cabeza, distanciando a partir de ese momento a todos sus rivales.

Por el segundo puesto, Stuck y Ludwig lograron recuperar el terreno perdido por Bell, dejando detrás a Boutsen, que tuvo un buen final de carrera, y a Warwick-Schlesser.



El coche de Pareja sigue teniendo problemas de estabilidad.

## COPA RENAULT: PAREJA, NOVENO

JESUS Pareja consiguió en Brands Hatch su mejor resultado en lo que va de año en la Copa Renault Europa. Su coche, que hasta ahora le había dado serios problemas de motor, había sido convenientemente preparado para esta prueba, aunque seguía dejando que desear en estabilidad. Decimocuarto en entrenamientos, logró ganar cuatro puestos durante la prueba por sus propios méritos y todavía mejoraría uno más a costa de Oscar Larrauri. La prueba fue ganada por Joel Gouhier, por delante de Franz Jelinsky y Massimo Sigala, que sigue líder del certamen.

También hubo en el programa de carreras una reservada a los campeones nacionales de la Fórmula Ford, que condujeron los Van Diemen, que en el mes de agosto serán enviados a España. Stuart Turner, el director deportivo de Ford, aseguró que iba a rezar durante toda la carrera. Sus plegarias debieron ser oídas, pues aunque hubo trompos no hubo ningún accidente en el que los coches quedaran dañados. La victoria fue para Roland Ratzenberger.

Los Van Diemen de Ford, en la salida.



Sergio Piccione  
enviado especial

# PERGUSA F-3000



## PEREZ SALA POR DELANTE DE TODOS

**L**UIS Pérez Sala ha ganado la séptima carrera del Campeonato Intercontinental de F-3000 a los mandos de su Ralt RT-20 Campsa, la prueba se disputó en el difícil circuito italiano de Pergusa, en Sicilia. Con esta victoria Pérez Sala se coloca en el tercer lugar de la clasificación general del Campeonato.

El otro piloto español, Adrián Campos, tuvo un día desgraciado y destrozó su coche en un accidente muy espectacular; el accidente llegó tras la rotura del amortiguador trasero, fallo que volvió a poner de relieve la mala organización del equipo inglés al que presta sus servicios, un equipo en el que Campos ha tenido que hacerse cargo de la puesta a punto de su coche, ya que no hay ningún ingeniero capacitado para tal tarea.

La victoria de Pérez Sala ya empezó a tomar forma durante los entrenamientos. El piloto barcelonés consiguió

el cuarto puesto en las pruebas en el rapidísimo circuito siciliano superado tan sólo por tres italianos: el primero fue Ivan Capelli, que a los mandos de un March consiguió una media próxima a los doscientos por hora, el segundo fue Gabriele Tarquini, también con March, y el tercero Pierluigi Martini. La diferencia entre estos cuatro fue inferior a dos décimas de segundo, una diferencia mínima que muestra claramente el ritmo que se impuso a las pruebas en una pista abrasada por un sol casi africano. Tras Pérez Sala se clasificaron John Nielsen, piloto oficial de Ralt, y Michel Ferté, la esperanza francesa que ya lleva dos años en la especialidad.

La carrera fue un verdadero espectáculo. En la misma salida se quedó Gabriele Tarquini tras un violento choque con Pierluigi Martini, accidente que aprovechó el francés Fabré para situarse en el primer lugar seguido de Pérez Sala.

En la segunda vuelta cambió y el piloto Campsa desalojó de la primera plaza a su rival francés tras un violento ataque saldado con una maniobra



Adrián Campos tuvo un grave accidente. La mala suerte no deja brillar al valenciano



Luis Pérez ha ganado su primera carrera de Fórmula 3000 en el circuito italiano de Pergusa. El piloto del equipo Campsa hizo una carrera magnífica, ya que estuvo en cabeza desde la segunda vuelta hasta el final.



muy arriesgada. A partir de ese instante Luis puso en juego toda su sabiduría, toda su inteligencia en carrera y adoptó un ritmo muy fuerte, pero seguro.

La prueba se caldeó con la remontada de Ivan Capelli, el piloto italiano que el año pasado corrió para Tyrrell en Fórmula 1. Capelli adelantó primero a Fabré y después se fue a por Sala, al que cogió en la octava vuelta. El duelo fue soberbio, el español aguantó los ataques del italiano y cuando quedaban cinco vueltas el piloto de Campsa dio su estocada definitiva. Sala se fue sólo con su Ralt RT 20 y Capelli rompió el motor.

Al final Pérez Sala se impuso por siete segundos de diferencia a su compañero de equipo Pierluigi, autor de una gran remontada, y por casi trece segundos al francés Pascal Fabré.

Con esta victoria Luis Pérez Sala se coloca en el tercer lugar del Campeo-

nato Intercontinental de F-3000 y se convierte ya en uno de los tenores, en uno de los pilotos a tener en cuenta de cara al título final.

### CLASIFICACION

1.º Luis P. Sala (Ralt RT 20), 1-01-42; 2.º Pierluigi Martini (Ralt RT 20), a 7-00; 3.º Pascal Fabré (Lola T-86), a 7-90; 4.º Thomas Kälser (March 86 B), a 12-92; 5.º Claudio Langes (March 86 B), a 14-70.

### ASI VA LA F-3000

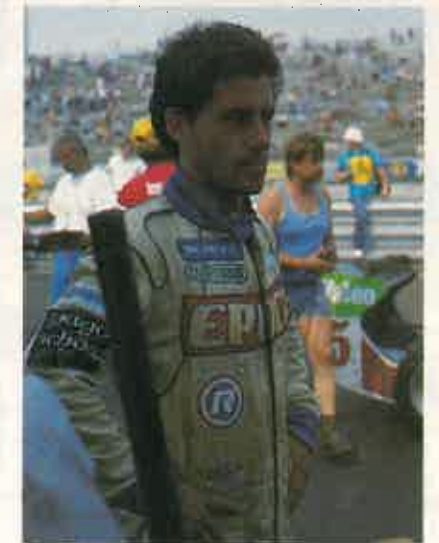
1.º P. Martini, 24 puntos; 2.º I. Capelli, 23; 3.º L. P. Sala, 16; 4.º P. Fabré, 14; 5.º M. Ferté, 12.

## NURBURGRING F-3

# VINUESA MUY FUERTE

**A**LFONSO García de Vinuesa ha vuelto a realizar una magnífica actuación en el Campeonato Alemán de F-3. El joven piloto madrileño logró el cuarto puesto en la carrera de Nurburgring a los mandos de su Reynard-VW Spiess del equipo Epoca-Repsol. Tras este nuevo resultado Vinuesa ya es sexto en el Campeonato Alemán y tiene todas las cartas en regla para participar en la Copa Europea de F-3.

Vinuesa hizo unos entrenamientos muy dignos y consiguió alzarse hasta la octava plaza en la parrilla de salida a menos de ¡dos décimas de segundo! de Kaufmann y Nissen, los dos primeros tras estas pruebas.



Ya en carrera Alfonso Vinuesa hizo una buena arrancada que le dio el sexto lugar y gracias a su buena elección de neumáticos fue escalando posiciones hasta llegar a la tercera posición en lucha con Schneider, un «angelito» que tiene a sus espaldas un título de Campeón del Mundo Junior en Karting.

En el último tercio de la carrera los neumáticos traseros del Reynard comenzaron a perder eficacia y Vinuesa tuvo que levantar el pie del acelerador lo que hizo posible un nuevo adelantamiento de Schneider mientras que Nissen y el argentino Rosso luchaban por la cabeza de carrera.

La clasificación final de la carrera de Nurburgring fue: 1.º, Kris Nissen con Ralt-Volkswagen. 2.º, Victor Rosso con Dallara-VW Spiess. 3.º, Schneider con Reynard-VW Spiess, 4.º, Alfonso García de Vinuesa con Reynard-VW Spiess.



## BALLESTA



## Tarjetas Postales



## Xavier Domingo

UN año después del terremoto, la ciudad de México da vértigo. A la gran cantidad de edificios desventrados se unen otros tantos que, con la menor brisa, podrían derrumbarse estrepitosamente, de inclinados que se ven. Uno no circula por la capital mexicana sin un sentimiento de temor y va mirando los edificios temblorosos con la inquietud de que si se cayeran no habría medio de escapar al aplastamiento.

Ni siquiera los mexicanos están del todo tranquilos, a pesar de su ancestral avezamiento al temblor de tierra. El inmenso paisaje urbano de la enorme ciudad permanece en estado convulsivo. Sus tremendos y habituales atascos de tráfico han pasado de ser un lugar de impaciencia a un sitio de inquietud. Siempre se le para a uno el carro, como dicen allí, al lado de un rascacielos a punto de caerse. «La vida es la ruleta en la que jugamos todos. Y a mí me han tocado no más las de perder», canturrea uno, como en el fatalista corrido, mientras espera el trágico acontecimiento. Entre tanto, el taxista o el amigo que te acompaña va desgranando la luctuosa letanía: «En esta casa murieron 180.» «Más de 500 en este hospi-

## Un paisaje convulsivo

tal.» «Allí hubieran fallecido 2.000 si el terremoto se produce media hora más tarde.» «Ni se sabe cuántos cadáveres siguen enterrados bajo los escombros de este rascacielos.»

Al terminar la Segunda Guerra Mundial, la ciudad de Londres estaba en parecidas circunstancias a causa de los bombardeos alemanes con los V-1 y V-2. Especialmente tocados habían quedado barrios del sur, junto al Támesis.

No hay mal que por bien no venga, dijo el esforzado pueblo londinense y

esos barrios fueron reconstruidos, más bellos, con mejores casas y, sobre todo, con mucho mejores vías de comunicación.

La regencia o alcaldía de la ciudad de México contempla las cosas de parecida forma. Los solares, de nuevo vacíos, en donde hubo frágiles construcciones, serían ahora destinados a aparcamientos y jardines, y así se hará si alguna especulación desenfrenada no viene a cortar tan inteligente propósito. Indudablemente, si el plan se realiza produciría una gran descongestión de tráfico en una ciudad en donde el problema de los atascos es origen de fantásticas sumas perdidas en horas de trabajo.

Solamente en Estados Unidos hay ciudades —ciudades nuevas y pequeñas— que parecen construidas en función del automóvil particular, elemento hoy en día cuya ausencia es inconcebible. Todo lo que se haga en urbanismo sin tenerlo en cuenta es inservible, como una máquina anticuada y manual en un mundo cibernético.

México demuestra que en una ciudad moderna hace falta más asfalto y menos cemento.

## SERIE PRODUCCION

56



### PEUGEOT 309

**B**ERLINA de reciente lanzamiento en el mercado europeo que comenzará a venderse en nuestro país antes de finales del presente año. En estos momentos sólo hay disponibles cuatro versiones, todas ellas de gasolina, pero antes de que acabe 1986 se presentará el 309 Diesel. Las cilindradas van desde los 1.118 c.c. del más pequeño hasta los 1.905 del GT, que

desarrolla 105 caballos de potencia. Estas mecánicas se pueden combinar con seis tipos diferentes de acabado. Lo que todavía no está claro es cuáles de estas variantes se traerán a España. Los nuevos 309 son coches que se manejan con gran facilidad y tienen una capacidad de frenada excelente. En el modelo superior el motor no es excesivamente brillante para subir de vueltas.



Motor 16



**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 beneficie 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 Asistencia, 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.

# Disfrútala en libertad.



## GIN RIVES

COMPARATIVA: ESCORT 1.6 GHIA CONTRA R-11 TXE

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

26 de julio 1986

Núm. 144 • 200 ptas.

**VEHICULOS  
CON LISTA  
DE ESPERA**

**AIRE  
ACONDICIONADO:  
MODELOS  
Y PRECIOS**

# COCHES FRESCOS



**INGLATERRA: MUNDIAL DE RESISTENCIA**  
**FRANCIA: GRAN PREMIO DE MOTOCICLISMO**

**A FONDO: MITSUBISHI COLT**

