

COMPARATIVA: RENAULT 21 CONTRA CITROËN BX-GTI

SEMANAL

# Motor 16

GRUPO

2 de agosto 1986

Núm. 145 • 200 ptas.

# PODER BMW

PRIMER CONTACTO CON EL M3



**EL DAKAR ESPAÑOL PARA LOS JAPONESES**



● **F-1: PIQUET RENACE EN ALEMANIA**



● **BENI, SEGUNDO EN EL EUROPEO DE RALLYES**

# Dur este coch

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

AUSTIN MONTEGO

**FAIR PLAY**

**MG MONTEGO 2.0 EFI**



**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.994 c.c. (84,5 x 89 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,1 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 53 litros. Potencia máxima: 112 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 18,2 mkg. a 2.800 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8,6 km/h.; 2.ª, 14,7 km/h.; 3.ª, 20,9 km/h.; 4.ª, 26,9 km/h.; 5.ª, 32,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: Cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,3. Diámetro de giro: 10,46 metros.

**FRENOS** Sistema: Discos delante y tambores detrás, con servo. **SUSPENSIONES** Tipo: Ruedas independientes delante y semiindependientes detrás.

**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 135 x 365 milímetros. Neumáticos: 180/65 HR 365.

**PESO** En orden de marcha: 1.030 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo ltros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Montego HLS. Mayfair	1.994	100	171	9,3	10,64	114
MG Montego 2.0 EFI*	1.994	112	184	9,8	11,05	59

Motor 16

**CITIBANK + ESPAÑA**  
en Concesionarios Oficiales.

## Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

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

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

Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente.

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

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calista Rius. 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 nre e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGEL Polígono Industrial. Avda. Valdeparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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

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.

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.



ESTA SEMANA

PAG. 60: GRAN PREMIO DE ALEMANIA DE FORMULA 1

## SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA	
6 AL VOLANTE	BMW M-3
12 LO ULTIMO	Clairol C-AVCC
14 A FONDO	Mini Moke
19 MERCADO	Ofertas de la semana
20	Precios de coches usados
24	Precios de coches nuevos
25	Precios motos



28 FRENTE A FRENTE	R-21 TXE/BX GTI
35 REPORTAJE	Pruebas de consumo
39 MOTOS	Merlin DG-11
44 COMPRAR Y VENDER	
49 CUENTENOS SU CASO	
52 DEPORTE	Baja Montesblancos
58	Rallye Hunsruck



60	G. P. de Alemania
65	A todo gas
66	JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

## Buen viaje

EN estas fechas prácticamente toda España está haciendo las maletas. Unos, tras el merecido descanso, para regresar a sus casas y el resto para iniciar el largo camino hacia el sol y el ocio. Esta será, sin lugar a dudas, la semana grande de las carreteras, en la que todos tenemos la obligación de estar bien despiertos para evitar las tragedias del asfalto. Es maravilloso imaginarse cómo sería este verano 86 sin accidentes. La realidad, sin embargo, será bien distinta, aunque en nuestras manos está el aproximarla a ese sueño. La receta es bien sencilla: mucho sentido común, mucha paciencia y mucho respeto a los demás. Con estos ingredientes el factor suerte, tan imprescindible en estos casos, también se pondrá de nuestra parte.



Para esta ocasión y para todos los que estos días dedicaremos un buen puñado de horas a la carretera, es obligatorio hacer especial hincapié en tres aspectos que, aunque machaconamente repetidos, son fundamentales para que nuestro viaje llegue a buen fin.

● **El sueño.** Durante estas fechas la mayoría realizamos un largo viaje, con el coche repleto de familia y equipajes. El factor sueño suele ser un invitado especial, al que conviene guardarle el debido respeto. Al primer aviso conviene detener el vehículo, estacionarlo en un lugar fuera de peligro y descansar el tiempo que sea necesario. No esperar nunca al segundo aviso, porque puede ser demasiado tarde.

● **Las copas.** Conviene dejarlas para el final. Los conductores, especialmente en esta ocasión, deberíamos declarar unánimemente la ley seca. No estaría demás que la Dirección General de Tráfico hiciera una campaña en este sentido, aconsejando a todos los restaurantes de carretera que no sirvieran bebidas alcohólicas. Tampoco sería mal visto que la DGT editara carteles, aconsejando la conveniencia de esta medida, para que fueran expuestos en un lugar bien visible de todos los establecimientos hoteleros.

● **El tabaco.** Puede ser un factor distorsionante durante el viaje, a la vez que incómodo y antihigiénico para los que comparten el habitáculo de un turismo. No hay que olvidar el peligro que supone fumar con la ventanilla abierta —esa chispa que salta inesperadamente y que altera la necesaria tranquilidad del conductor— ni el peligro de esa colilla que inconscientemente dejamos caer sobre el asfalto. Es más aconsejable descansar unos minutos y aprovechar para fumar un cigarrillo.

Con una sola palabra, *prudencia*, podríamos resumir estos tres aspectos. Pero esta palabra mágica es mucho más ambiciosa y nuestra obligación es llevarla hasta las últimas consecuencias. El resto, sencillamente, vale unas buenas vacaciones o un buen retorno al hogar.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

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

A.C. & PARTNERS



HONDA

SCOOPY ESPAÑOLA

LA Scoopy, una moto de baja cilindrada que Honda fabrica en Bélgica va a pasar a producirse en España. Honda-Rato, propietaria de Montesa, ha decidido que de la fábrica de Esplugas salgan anualmente seis mil unidades de este modelo que, pese a su cilindrada de 50 centímetros cúbicos, no tiene las características básicas de un ciclomotor. De estas 6.000 mil uni-

dades, 2.500 se quedarán en el mercado interior y el resto será exportado. Por otra parte, la nueva fábrica de Montesa se hará cargo también de la Honda MBX 75 y la MT 75. En total, en 1987 Montesa-Honda sacará al mercado 24.000 unidades de las que el 60 por 100 irán fuera de nuestras fronteras.

RENAULT

A GANAR MAS

FASA-Renault prevé obtener más de tres mil millones de pesetas de beneficios en 1986, cifra que pare-



A GOLPE DE BOTA

SI John Goli se hubiera dedicado sólo a recomendar zapatos su taller no tendría seguramente ni la mitad de trabajo, pero este joven de Los Angeles dispone de un atractivo reclamo, un zapato rodante que heredó del anterior propietario y que él mismo rehizo. El extraño aparato, realizado sobre un Honda 600 de 1972, costó nada más y nada menos que 10.000 dólares, más de un millón de pesetas, que, sin duda, ya están rentabilizados. Una vez más, el genuino «sabor americano» se manifiesta en forma de artefacto rodante.



La grúa de papel

AUNQUE nuestra particular «grúa de papel» no necesita reparación ha dado un amplio paseo por los talleres mecánicos y, muy a pesar suyo, ha retirado de la circulación a buena parte de ellos. Por el momento, la grúa no nos ha proporcionado sus nombres, pero sí son reincidentes nos los dirá. Estos talleres retirados por la grúa abusan de la demanda del verano, haciendo chapuzas en vez de reparaciones serias y responsables y de paso inflan las facturas, con piezas que no han sustituido y horas de trabajo que no han realizado. Afortunadamente, estos talleres son minoría; de todas formas da pena ver cómo la picaresca sigue siendo la nota característica de los mal llamados «profesionales», que no tienen ningún tipo de escrúpulos a la hora de engañar a los confiados clientes.

ce va a conseguir, ya que esta empresa automovilística ha conseguido en el primer semestre del año un cash flow de 11.600 millones de pesetas, según declaró su presidente, Manuel Guasch. Guasch también adelantó el acuerdo alcanzado con American Motors Corporation para exportar a Estados Unidos componentes por unos diez mil millones de pesetas al año. Asimismo, el presidente de Fasa-Renault anunció un nuevo plan de bajas incentivadas que afectará a mil trabajadores y criticó la aplicación del IVA en el campo del automóvil.

ACUERDO

FORD CON UN PIE EN ALFA

FORD y Alfa Romeo han llegado ya a un acuerdo previo para que la multinacional americana se haga con una parte de las acciones de Alfa Romeo, que seguirá manteniendo su identidad. Según este primer acuerdo, pendiente aún de la aprobación de los accionistas de Alfa, el IRI, Finmeccanica y el Gobierno ita-

VACACIONES

1.000 CABALLOS PARA ICKX

JACKY ICKX ha elegido el Mediterráneo para pa-

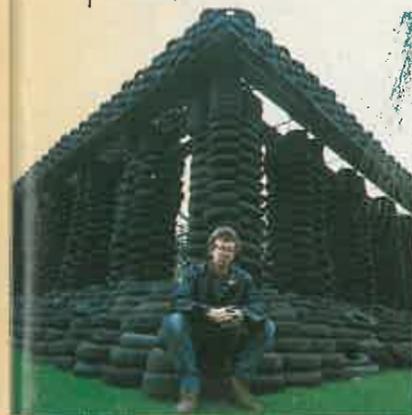


liano, la empresa italiana tendrá que aumentar gradualmente su producción hasta cuatrocientos mil coches al año, para lo que contaría con la red de distribución Ford. Asimismo, si estas negociaciones siguen adelante, Alfa continuará con el diseño y la construcción de sus propios modelos y motores.

ARTE

TEMPLO DE RUEDAS

CUALQUIER material es bueno para plasmar una idea, y David Mach estaba empeñado en que su templo debería ser de ruedas. No fue fácil lograr los diez mil neumáticos viejos que el escultor necesitaba para levantar la obra, pero la colaboración de los habitantes de Edimburgo hizo posible recopilar el material. Ahora los neumáticos de desecho se levantan orgullosos junto al histórico castillo de la ciudad escocesa y la elegante calle Princes.



LAND ROVER

RECONVERSION EN LINARES

LA reconversión también llega a Land Rover Santana, que ha elaborado un plan a cinco años para su factoría de Linares. La actual plantilla de 3.400 trabajadores se verá reducida en mil puestos de trabajo y también habrá una reducción del incremento salarial por debajo del IPC. Asimismo, este plan prevé una inversión superior a los siete



ASI FUE, ASI LO CUENTAN

HAN comenzado los rodajes de los primeros capítulos de la nueva serie de televisión «Así fue, así lo cuentan», que se emitirá por la primera cadena en septiembre, octubre y noviembre. Esta serie, financiada por la Dirección General de Tráfico y dirigida por Fernando Navarrete, se realiza bajo la idea y guión de Paco Costas, y cuenta con la colaboración del especialista Alain Petit. En cada capítulo un personaje famoso ofrecerá el testimonio de un incidente de circulación del que fue protagonista. Uno de los espacios grabados contó con la presencia del cantante Stevie Wonder, que ya participó en la campaña de seguridad: «Si bebas, no conduzcas».

mil millones de pesetas y un aumento del 68 por 100 en la producción.

RECORD

877 MILLONES POR UN BUGATTI

SIN duda el Bugatti Royale le que se vendió en Reno es el automóvil mejor pagado de la historia. Seis millones y medio de dólares, más de ochocientos setenta y siete millones de pesetas, ha pagado Jerry J. Moore por ser propietario de uno de los seis Bugatti Royale de 1931 que existen en el mundo. Esta venta, que deja muy lejos los récords anteriores, 2,3 millones de dólares por un Rolls Royce del 66 que había pertenecido a los Beatles y un millón de dólares por un Duesenberg de serie de 1929, estuvo a punto de ser mucho más extraordinaria, ya que Moore estaba dispuesto a llegar hasta los diez millones de dólares por su capricho.



En la movida



En la pasada

- Apuntarse a un raid en moto.
- Haber conseguido un Renault 21.
- Casarse de incógnito con un coche de serie.
- Seguir la escalada de Pérez Sala.
- El simpático anuncio de TV del VW Polo.
- Llevar teléfono en el coche.
- Presumir de moto en las terrazas.
- Los coches con más de diez años.
- Las carrozas con lacayos de la boda real.
- Los resultados de Ferrari en la Fórmula-1.
- Los spot de televisión de coches voladores.
- Confiar en el contestador automático.



Su precio rondará los cinco millones de pesetas  
Será el enemigo más directo del Mercedes 2.3 16 válvulas  
Correrá el próximo Campeonato Europeo de Turismos



# EL M3 LLEGARA A ESPAÑA EN ENERO DEL 87 CAÑONAZO BMW

**D**ESDE que en 1982 apareció la nueva serie 3, Motorsport, empresa filial de BMW para el desarrollo de modelos de competición, se puso a trabajar para desarrollar una variante deportiva de este modelo. Se trataba de diseñar un coche que pudiese ser construido en serie en las cadenas de montaje de BMW,

y que, consecuentemente, tuviese todas las ventajas de un coche de serie. Es decir, calidad de acabado y precio razonables, dos puntos difíciles de conseguir cuando se trata de una fabricación artesanal.

La meta que se impusieron los hombres de Motorsport era cumplir los requerimientos de la FISA para la homolo-

gación de automóviles en Grupo A, lo que equivale a fabricar un mínimo de 5.000 unidades en doce meses consecutivos. Según los planes, este objetivo se cumplirá en marzo de 1987, fecha a partir de la cual esperan empezar a participar en las carreras del Campeonato Europeo de Turismos. El M3, pues así se denomina el coche, ha sido



El cuadro de instrumentos mantiene las líneas generales del resto de la serie 3, a excepción del volante y el económeiro.

concebido desde sus principios para ser una máquina vencedora en circuitos en la categoría de hasta 2.500 centímetros cúbicos y, en principio, parece tener todos los argumentos para que esto sea así.

La llegada de Wolfgang Peter Flohr a la dirección de la Motorsport agilizó en gran parte el desarrollo del proyecto, lo que ha permitido que se ponga a la venta en Europa este verano y en España a partir de enero, fecha para la cual está prevista su homologación en el INTA.

#### La técnica en el M3

Para Flohr, técnico íntimamente ligado al programa de BMW en Fórmula 1, en el desarrollo del M3 la tecnología ha primado sobre el resto de los aspectos del coche, y de este modo se ha podido beneficiar de las experiencias que ha aportado el desarrollo del motor de F-1. Se ha adoptado el motor de cuatro cilindros por ser esta configuración más apropiada a la competición que los seis cilindros en línea que montaban los M1, M5 y M635. Al tratarse de un cigüeñal más corto es también más robusto y vibra menos a altas revoluciones. El bloque es de aleación, con las camisas de los cilindros fundidas en su interior.

Para la culata se han seguido las experiencias de las cuatro válvulas por ci-

#### FICHA TÉCNICA



#### BMW M3

**MOTOR** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.302 c.c. (93,4 x 84 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por cadena. Alimentación: Inyección electrónica Bosch ML Motronic. Compresión: 10,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 200 CV a 6.750 rpm. Par máximo: 24,5 mkg a 4.750 rpm.

**TRANSMISIÓN** Tracción: A las ruedas traseras, con autoblocante. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,4 km/h.; 2.ª, 14,6 km/h.; 3.ª, 19,8 km/h.; 4.ª, 27,9 km/h.; 5.ª, 35,10 km/h.

**DIRECCIÓN** Tipo: De cremallera, con servo.

**FRENOS** Sistema: Discos ventilados delante, disco detrás, ABS y servo.

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

**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 7 x 15 pulgadas. Neumáticos: 205/55 VR 15. Peso: 1.200 kg.

lindro del M1, que también fueron aplicadas al M5 y M635. Esta característica le da al motor una personalidad distinta y permite el aprovechamiento de sus posibilidades desde las 3.000 revoluciones por minuto hasta las 7.500, régimen en que se corta la inyección. La potencia sólo se reduce en cinco caballos, mientras que una vez preparado para competir este motor desarrolla unos 300. También se emplea la electrónica digital para controlar el funcionamiento del motor. La alimentación de combustible está encomendada a un sistema de inyección ML Motronic.

En lo que se refiere a suspensiones, también se ha trabajado de firme para adaptar el vehículo a las nuevas prestaciones. Se emplean barras estabilizadoras de mayor diámetro, a la vez que se han variado las geometrías.

La tracción es a las ruedas traseras y dispone de una caja de cambios manual de cinco marchas de relación cerrada; es decir, con un salto muy reducido entre las distintas velocidades. Tan sólo en la quinta velocidad se ha hecho una concesión a la conducción turística, con un desarrollo que, aunque no excesivamente largo, no es puramente deportivo. Para que los doscientos caballos fuesen aprovechables ha sido necesario adoptar de serie un autoblocante tarado al 25 por 100, imprescindible para realizar una conducción deportiva.

Exteriormente también ha sufrido una serie de mejoras para adaptarse a la competición. Los aletines de las ruedas han sido ampliados para alojar las ruedas de 10 pulgadas que se permiten en Grupo A. Los deflectores aerodinámicos, delantero y trasero, mejoran la aerodinámica del coche y aumentan su estabilidad a alta velocidad.

La luneta trasera es plana y tiene una inclinación mayor que en el resto de la serie tres. La línea de la tapa del maletero ha sido elevada ligeramente y se ha rematado con un ostentoso alerón. El resultado final de todo este alarde de deflectores es un Cx de 0,33, que sin ser maravilloso es bastante razonable.

Por último, en lo que a la mecánica se refiere, sólo cabe mencionar la dirección asistida, que está bien adaptada al vehículo, y los cuatro frenos de disco con sistema ABS, también de serie.

#### En marcha

Durante la presentación internacional del M3 hemos tenido la oportunidad de comprobar sus excelencias, tanto como coche destinado a la competición como en su faceta de berlina de elevadas prestaciones. El BMW se desenvuelve perfectamente en el tráfico normal de las carreteras y autopistas, así como en circulación urbana. La di-

#### MOTORSPORT, FABRICA DE CARRERAS

BMW no se ha conformado con tener un departamento de competición, sino que ha creado una empresa filial con autonomía para desarrollar sus propios productos. Así pues, todos los modelos BMW marcados con la M llevan el sello inconfundible de la competición. La llegada a la presidencia de la Motorsport de Wolfgang Peter Flohr, ha supuesto una renovación de la compañía, que ha duplicado en menos de un año su personal y ha dado salida al más importante de los proyectos presentes. Mientras que los coches se montarán en las cadenas de BMW, el motor queda totalmente bajo la responsabilidad de Motorsport.

rección asistida permite realizar maniobras de aparcamiento sin esfuerzo y, en definitiva, se trata de un coche perfectamente apto para su uso diario. A pesar del tarado deportivo de la suspensión, el M3 resulta razonablemente có-

modo. El nivel sonoro está algo por encima de lo habitual en una berlina deportiva, pero en ningún momento llega a ser excesivo. En el interior la similitud con el resto de la serie 3 es prácticamente total, con la salvedad del volante y los asientos. Los colores del Motorsport y las siglas M3 lo diferencian del resto. Para marcar su carácter deportivo, el asiento trasero está perfectamente delimitado para dos pasajeros. Los asientos delanteros sujetan bien el cuerpo y son regulables en altura. La posición de conducción es buena y la única peculiaridad es la disposición de las marchas, con la primera hacia atrás, típica en los coches deportivos.

Lo primero que llama la atención en este modelo es la docilidad del motor, cuya potencia es perfectamente dosificable, sin reacciones bruscas. En las pruebas que realizamos en el circuito de Mugello pudimos comprobar personalmente la buena predisposición de este modelo para la competición. El comportamiento es noble y dócil y en general es bastante fácil de conducir y, sobre todo, han desaparecido las reacciones violentas del tren trasero. La agilidad que le confiere la dirección hace del M3 un coche muy divertido con el que se pueden hacer verdaderas diabluras. El motor tira sin titubear desde unas



## PAUL, ¿QUE TAL TE SUENA, AHORA, "YESTERDAY"?

Entre los nuevos modelos de autorradios Grundig, elije y llena tu coche de Autofidelidad.

Escúchalos, porque en ellos encontrarás, entre otras, las siguientes prestaciones:

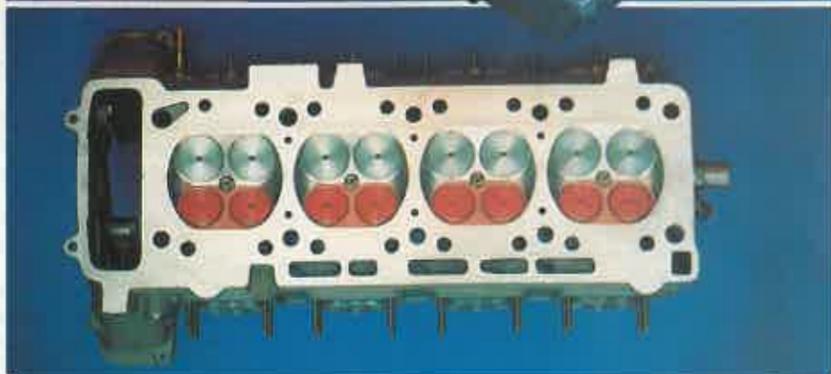
- Stereo.
- 4 gamas de Onda.
- Sintonía por sintetizador.
- Búsqueda electrónica.
- 24 memorias.
- Frecuencímetro digital.
- Supresión electrónica de ruidos (VSA).
- Autoreverse.
- Bobinado y rebobinado rápidos.
- Selector de cinta.
- Búsqueda automática de pausas.
- Salida para 4 altavoces.
- Control de graves y agudos.
- 100 W. de potencia.
- Antena electrónica/automática.
- Iluminación regulable.



**GRUNDIG**  
La técnica a tu favor

Y toda la técnica Grundig para conseguir la Autofidelidad.

El motor es un cuatro cilindros con cuatro válvulas por cilindro.



**EN LA PISTA**

**D**URANTE la presentación del M3 en Italia tuvimos la oportunidad de rodar con el coche en el circuito de Mugello, marco excepcional para una máquina de 200 caballos que pasa de 230 kilómetros por hora y que acelera de cero a cien en 6,7 segundos. Entrar en un circuito que nos es desconocido con un coche de estas características, que tampoco nos resulta familiar, supone un reto para el conductor que intenta buscar un término medio entre el ridículo ante sus colegas y la excursión por la hierba. Afortunadamente, la docilidad del M3 fue una aliada perfecta, y vuelta a vuelta fuimos desvelando los secretos del coche y del circuito, para llegar a la conclusión de que el M3 va a ser un vehículo a tener muy en cuenta en su categoría en los próximos campeonatos de turismos.



1.500 vueltas, pero es a partir de las 3.000 cuando se nota el tirón y sube con alegría hasta pasar de 7.000 revoluciones por minuto. Los frenos están a la altura y, a pesar del duro trato al que los sometimos en el circuito italiano, no desfallecieron.

Como ya hemos mencionado, utiliza cuatro generosos discos, de los cuales los delanteros son ventilados. Un sistema antibloqueo ABS permitirá comprobar la eficacia de este elemento en competición, si bien por el momento se desconoce la configuración definitiva de las extensiones de homologación en este capítulo, que, como se sabe, permiten multitud de variaciones.

**En enero, en España**

Los planes de BMW para este coche se basan fundamentalmente en facilitar un coche competitivo en Grupo A, que, por otra parte y según todos los indicios, va a ser la especialidad deportiva del futuro; y todo sin necesidad de realizar demasiadas modificaciones. La fecha de comercialización en España está fijada para principios del año 87 y su precio rondará los cinco millones de pesetas. Su rival más directo en el mercado europeo es el Mercedes 2.3 16 válvulas, que es sensiblemente más caro. Dentro de los planes futuros de BMW también está el poner a disposición de sus clientes la carrocería del M3 con las motorizaciones normales de la serie 3, al menos en el motor de seis cilindros. En cuanto a sus ventas en el mundo, los técnicos de la Motorsport han cuidado de cumplir la normativa norteamericana para no perder aquel mercado, y tan sólo en Suiza no se podrá vender por no cumplir los requisitos sobre el ruido de ese país, bastante más estrictos que en cualquier otro lugar del mundo, incluida California.

*Victor Piccione  
(Enviado especial)*

Los aletines han sido ampliados para permitir alojar ruedas de hasta 10 pulgadas de anchura, lo máximo permitido en grupo A.

# SIERRA SPORT 2.0 INYECCION DISEÑO EN ACCION

**I**nyección electrónica Bosch L-Jetronic en un motor de 2.000 c.c., regulado por ordenador. 5 velocidades y más potencia. 115 CV dispuestos a todo.

El Sierra Sport ha sido diseñado para entrar en acción. Capaz de acelerar de 0 a 100 en sólo 10 segundos. Y de alcanzar los 190 Km/h.

Todo en él es dinámico. Incita a la acción. 3 puertas. Volante de competición. Suspensión deportiva. Barra estabilizadora trasera. Asiento del conductor regulable en altura.

Así es el Sierra Sport 2.0 i. Diseño. Potencia. Acción. Domínelo.



**SIERRA. LA FORMA DEL EXITO.**



Diseño y Calidad

CLAIROL C-AVCC

COCHE ALREDEDOR DE UNA RADIO

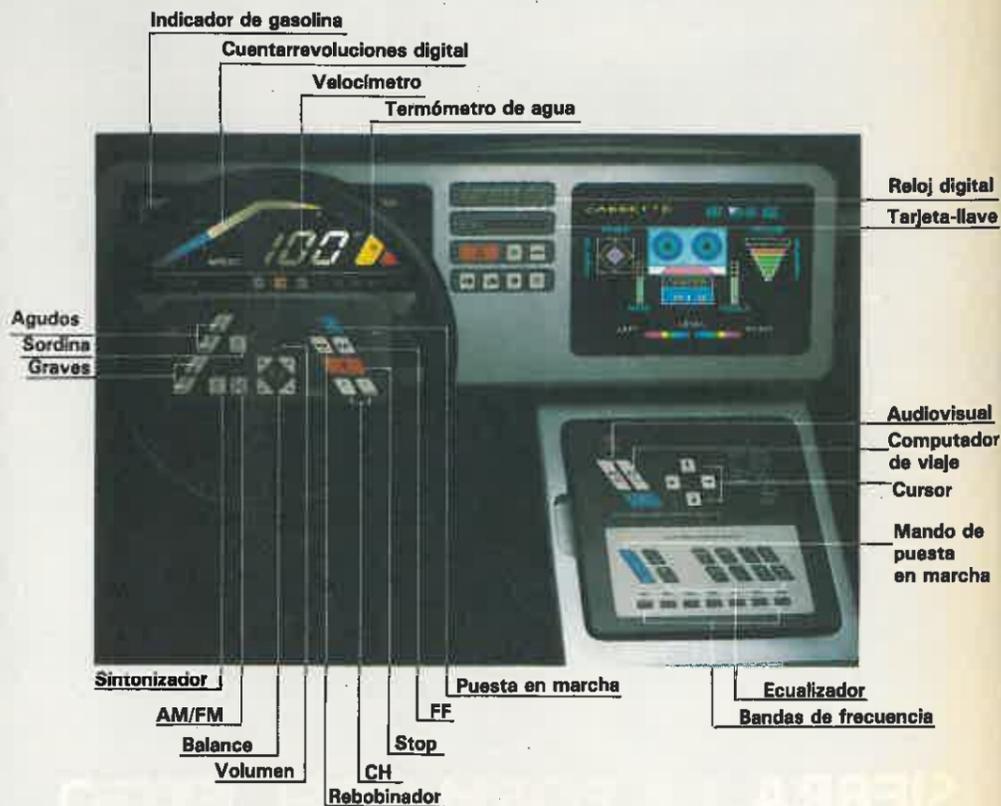


**C**LARION es una marca japonesa especializada en imagen y sonido, una marca que no ha dudado en crear un coche de sueño, un «dream-car», el Clarion C-AVCC, para probar la eficacia de todos sus sistemas de transmisión de cara al año 2000. El coche es obra de un diseñador, Takura Yura, que no sólo ha puesto a punto una carrocería futurista, sino un interior excepcional en el que reinan como dueños y señores no sólo los sistemas más avanzados de conducción automática, sino también de comunicación con el exterior, de sonido y de vídeo.

El Clarion C-AVCC es un coupé de sólo dos plazas que tiene muchos rasgos en común con el Peugeot-Quasar, un diseño de dos franceses, Gerard Welter y Paul Braçq.

El sistema C-AVCC montado en el coche de Clarion muestra todos los avances posibles tanto audiovisuales o en computadoras como en comunicaciones, los avances

El Clarion C-AVCC es un prototipo creado por el japonés Takura Yura. El diseño interior muestra todos los sistemas audiovisuales que hoy en día se pueden montar en un coche



que hoy en día pueden montarse en un vehículo de cuatro ruedas sin tener en cuenta el condicionante del precio. Este modelo tiene, además, detalles tan curiosos como la tarjeta de crédito, que ha sustituido por completo a las molestas llaves de contacto...

La pantalla de vídeo dispuesta en la parte central de la consola permite la visión de 14 funciones básicas que permiten conducir con toda seguridad al tiempo que se disfruta del mejor sonido. También hay una novedad destacable en la pantalla de televisión, que no es de tipo clásico y no utiliza un tubo de rayos catódicos, sino que se trata de una pantalla plana que ocupa un espacio mínimo y es muy resistente a las explosiones.

Las ayudas a la conducción aportadas por el C-AVCC System podrán ser muy amplias. El ordenador dará indicaciones completas con respecto a todos los aspectos relacionados de forma directa con el mantenimiento de la mecánica, dará

datos referentes al viaje, permitirá observar toda la zona oculta detrás del coche gracias a una cámara de televisión, mostrará planos y dará indicaciones de como llegar a un punto por el camino más adecuado, todo ello facilitado por las conexiones con un sistema de navegación exterior.

El mismo ordenador podrá ofrecer el listin telefónico, las tarifas que se están acumulando al hacer las diferentes llamadas, información sobre carreteras y sobre el funcionamiento del aire acondicionado. Con sólo pulsar un botón se accederá a un segundo cuadro de instrumentos con datos expresados a base de columnas y dígitos.

En el capítulo audiovisual, el Clarion C-AVCC ofrece cinco posibilidades: puede ser sintonizador de radio, cassette clásico, lector de compact disc, lector de cassettes de ocho milímetros y ecualizador. El C-AVCC cambia la idea clásica del automóvil.

NISSAN STANZA

LA MEJOR SUSPENSION

**N**ISSAN acaba de poner a la venta en el mercado japonés el nuevo Stanza. El Nissan Stanza es un familiar clásico de categoría media-alta de 4,40 metros de longitud, con tracción delantera, un coche que puede montar, a elección, cuatro motores diferentes de gasolina, desde 1.600 a 1.800 centímetros cúbicos, con potencias que van desde los 90 hasta los 145 caballos, ya que uno de estos motores es turbo y tiene doble árbol de levas en cabeza.

Estos modelos Stanza incorporan un sistema de suspensión automática llamado «suspensión supersónica».

El sistema lleva un sensor electrónico colocado en la parte inferior del paragolpes delantero que se encarga de registrar el ritmo de marcha con respecto a la carretera. Este dispositivo ajusta automáticamente los amortiguadores de ambas suspensiones en la posición de trabajo más adecuada: suave, media y dura.

Nissan espera vender unas tres mil unidades por mes en Japón, con precios que irán desde poco menos de un millón cien mil pesetas hasta poco más de un millón ochocientas cincuenta mil.

Daniel Monteverde





# A FONDO

# MINI MOKE EL PEQUEÑO LIGON

**C**ON un espíritu desenfadado, el Mini Moke llegará a España en la primavera del próximo año. El pequeño modelo que la firma Austin Rover construye en Portugal no está pensado para un uso cotidiano, ni para ir a trabajar. Sus usuarios serán aquellas personas jóvenes que puedan permitirse gastarse las algo menos de 900.000 pesetas. Es un coche para disfrutarlo únicamente en la época estival. Las playas concurridas, las discotecas de moda o las populares terrazas del madrileño paseo de la Castellana serán el aparcamiento favorito de los caprichosos poseedores de este pequeño juguete. A la hora de convencer a papá para que suelte el dinero no podremos utilizar ni los argumentos de la tecnología avanzada ni el bajo consumo, ni la gran amplitud interior para llevar a los abuelos el día que lo necesiten; en tal caso, nuestros argumentos no serían convincentes, sobre todo si se trata con una persona de esas que denominamos «chapadas a la antigua». La única baza que nos queda por jugar es la de la sinceridad, explicando que el único fin que tiene el modelo situado en nuestro punto de mira es el del ocio.

Todo esto es un resumen del enfoque que se ha dado al coche, un coche, por otro lado, interesante por su precio dentro de este segmento, a pesar de ser el más caro de todos los competidores con los que tendrá que enfrentarse. Sin embargo, cuenta con la ventaja sobre todos ellos de tener una línea completamente diferente, a la que no se puede negar originalidad. Otro aspecto importante en este tipo de turismos minoritarios es el de su exclusividad; la relativamente limitada serie que se venderá del Mini Moke en España hará de él un vehículo poco visto en la calle.

Mecánicamente, el curioso descapotable toma muchos elementos del legendario Mini, del que se deriva. El pro-

El equipamiento del Moke es lo mínimo que se puede ofrecer. No hay ni un solo detalle superfluo.



VIRTUDES	DEFECTOS
Manejabilidad	Turbulencias interiores
Aspecto llamativo	Palanca de cambio
Relaciones de cambio	Nivel sonoro



yecto del Mini Moke nació en los años sesenta y fue un encargo de la Royal Navy al constructor británico para necesidades de su servicio. Al poco tiempo fue desestimado para tal fin, y ahora, dos décadas después, ha resucitado en el país vecino; pero, eso sí, con unos objetivos muy diferentes. Motor, transmisión, dirección y otros muchos órganos no han sufrido variación respecto a su popular hermano mayor. Este motor, de concepción bastante antigua, tiene una buena elasticidad, pero no puede ocultar el tremendo ruido que emite, ni unos consumos muy elevados para sus escasos 1.000 c. c. La caja de cambios tiene un carácter enérgico, que

FICHA TÉCNICA



MINI MOKE

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 998 c.c. (64,58 x 76,20 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador. Compresión: 8,3 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 92 octanos. Capacidad del depósito: 34 litros. Potencia máxima: 39 CV a 5.200 rpm. Par máximo: 6,9 mkg a 2.500 revoluciones por minuto.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1ª, 6,2 km/h.; 2ª, 9,9 km/h.; 3ª, 15,4 km/h.; 4ª, 22 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 8,7 metros.

**FRENOS** Sistema: Discos delante y tambores detrás.

**SUSPENSIONES** Tipo: Independiente en las 4 ruedas.

**RUEDAS** Llantas: De chapa, de 4,5 x 12 pulgadas. Neumáticos: 145/70 SR 12.

**PESO** En orden de marcha: 636 kg.

hace que el coche acelere sin complejos; es una caja que se maneja con suavidad, aunque con poca precisión. La palanca está mal situada y sus largos recorridos entre marcha y marcha obligan al conductor a moverse del asiento para introducir la tercera. En velocidad máxima hemos sobrepasado los 110 kilómetros por hora, cifra honorable para sus 39 caballos.

El Mini Moke se desenvuelve con soltura entre el tráfico urbano, gracias a una dirección rapidísima, en la que son necesarias sólo dos vueltas y media de volante para llevarla de extremo a extremo. La pega más relevante del modelo viene a la hora de circular por

CONSUMO



	L/100 km.
<b>CIUDAD</b>	
A 26,3 km/h. de promedio .....	12,0
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h. de crucero .....	7,9
<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>	
Litros/100 km. ....	10,4
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos .....	280

PRESTACIONES



<b>VELOCIDAD MAXIMA</b> (km/h.) .....	113,6
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m. salida parada .....	22,1
1.000 m. salida parada .....	43,3
De 0 a 100 km/h. ....	23,9
<b>RECUPERACION (seg.)</b>	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	23,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	45,5

MULTIPLES DISFRACES

UN simple y sencillo trozo de plástico posibilita diferentes variantes de uso para el Mini Moke. Con una operación de muy pocos minutos podemos cambiar de forma radical el aspecto del modelo. En el lugar donde acostumbran a ir las puertas y el portón trasero en un turismo convencional, el plástico es transparente y puede ser enrollado como un pergamino para sujetarse en el techo y permitir la entrada de aire por cualquiera de los cinco huecos que quedan. Bastará con correr unas cremalleras para realizar la maniobra. Y si no queremos más techo que el cielo, soltando unas correas y girando una especie de botones que salen por un ojal, tendremos la capota prácticamente desmontada. Si movemos unos pequeños ganchos a la altura del parabrisas, el Moke quedará listo para lucir su esqueleto. La lona podrá ser doblada y guardada en una gran bolsa hasta que el aburrimiento nos aconseje la operación inversa.



La parrilla delantera, con su faro redondo, nos recuerda a la de los viejos Jeep.



Las llantas de 12 pulgadas contribuyen a aumentar su imagen de juguete.

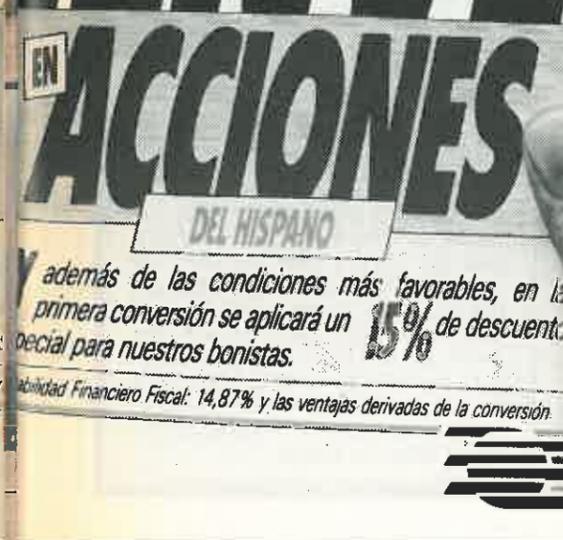
# GRACIAS Y BIENVENIDOS

Muchas gracias a tantas personas que han confiado una vez más en el Banco Hispano Americano, suscribiendo los Bonos de nuestra última emisión. Tantas que nos han obligado a ampliarla por dos veces desde 10.000.000.000 hasta 25.000.000.000 de pesetas. Muchas gracias a todos, porque su confianza en el Hispano nos obliga a continuar en el esfuerzo y nos reafirma en nuestra renovada política de servicio.



**BONOS CONVERTIBLES**  
9% DE INTERES  
15%\* DE DESCUENTO  
100% DE LIQUIDEZ

Más la posibilidad de convertirse en accionista del Hispano en condiciones muy favorables.



**ACCIONES DEL HISPANO**  
Y además de las condiciones más favorables, en la primera conversión se aplicará un 15% de descuento especial para nuestros bonistas.

Relevancia Financiero Fiscal: 14,87% y las ventajas derivadas de la conversión.

Y bienvenidos todos los que dentro de muy poco van a canjear sus Bonos por Acciones del Hispano, y a formar parte de un Banco que trabaja por la innovación y la competitividad. A todos nuestros nuevos accionistas, bienvenidos a casa.

**Banco Hispano Americano**  
Cambiamos sus ilusiones por soluciones.

SONORIDAD



Al ralentí .....	62,7
A 60 km/h. ....	72,8
A 90 km/h. ....	86,2
A tope .....	92,1

(Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, sin capota. Valores en decibelios.)

FRENOS



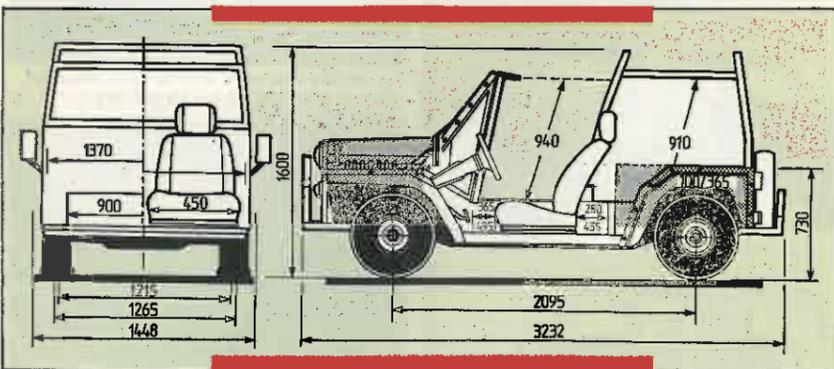
DISTANCIAS DE FRENADO  
(en metros)

A 60 km/h. ....	11,5
A 100 km/h. ....	35,8

EQUIPAMIENTO



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



carretera. Con la capota puesta, el sonido es elevado y el viento penetra discretamente por el habitáculo; pero si quitamos ya la lona, el ruido se hace infernal y se producen unas turbulencias de aire en el interior como si nos agitaran el cuerpo sin piedad a poco que superemos los 80 por hora. No podremos aguantar mucho tiempo conduciendo por encima de esta velocidad,

puesto que la cabeza parece que va a desprenderse del cuerpo y la fatiga, así como la sensación de desequilibrio, nos obligará a descender la marcha. En otro orden de cosas, la estabilidad es aceptable y no nos presentará el más mínimo problema.

Los frenos, sin ser prodigiosos, resultan suficientes para las prestaciones y poco peso del coche. La primera im-

presión es un tanto extraña, pero con la cinta métrica en mano se comprueba que el coche se para en una distancia corta. El equipamiento es absolutamente ínfimo y sólo encontraremos los elementos de información más indispensables para el conductor, sin hacer ninguna concesión al lujo o al confort.

Texto: **Jaime Hernández**  
Fotos: **Alfonso J. Nieto**

MINI MOKE 900.000 pts. (\*)

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 998 c.c. Potencia: 39 CV a 5.200 rpm. Peso: 636 kg. Velocidad máxima: 114 km/h. Consumo medio ponderado: 10,4 l/100 km. Volumen del maletero: 100 dm<sup>3</sup>.



SEAT PANDA 40 DISCAP. 765.276 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 903 c.c. Potencia: 42 CV a 5.800 rpm. Peso: 680 kg. Velocidad máxima: 135 km/h. Consumo medio ponderado: 7,8 l/100 km. Volumen del maletero: 240 dm<sup>3</sup>.



TRABANT TRAMP 454.526 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 595 c.c. Potencia: 26 CV a 4.200 rpm. Peso: 645 kg. Velocidad máxima: 100 km/h. Consumo medio ponderado: 9 l/100 km. Volumen del maletero: 350 dm<sup>3</sup>.



CITROËN MEHARI 762.768 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 602 c.c. Potencia: 29 CV a 5.750 rpm. Peso: 570 kg. Velocidad máxima: 100 km/h. Consumo medio ponderado: 7 l/100 km. Volumen del maletero: 145 dm<sup>3</sup>.



EL MERCADO DEL OCHO

TRES modelos veteranos y asentados en el mercado serán los principales competidores del Mini Moke cuando llegue a España, la próxima primavera: el Citroën Mehari, el Seat Panda descapotable y el Trabant Tramp. El futuro huésped será, con toda probabilidad, el más caro de todos con diferencia, pero también el más extravagante y llamativo. El precio de los dos vehículos nacionales se mueve en torno a las 760.000 pesetas, mientras que el coche del Este se ofrece por una cantidad de auténtico saldo, por debajo de las 500.000 pesetas. En contrapartida, es el menos potente del grupo. Su aspecto es algo extraño, pero tiene gran robustez. El Mehari es ya un clásico del mercado nacional que emplea la conocida mecánica del 2 CV y lleva carrocería de plástico. El Panda se destaca en rapidez y agilidad, presentándose como el más versátil para una utilización cotidiana. En esta situación, el Moke jugará fuerte la baza de su atractivo y exclusividad, para contrarrestar la sensible diferencia de precio que le penaliza sobre los demás.

Mercado

ECOS DE LA SEMANA

● Hasta primeros de noviembre no se iniciará la comercialización de los Opel Omega, que con tanto éxito se están vendiendo en nuestro país.

● Quedan en los concesionarios unidades de los Citroën BX en su configuración antigua. Los nuevos BX con el cuadro de instrumentos nuevo y el spoiler grande no se comenzarán a vender hasta el próximo otoño.

● Si alguien desea adquirir un Peugeot 205 con aire acondicionado, que se dé prisa, porque se están agotando a velocidades vertiginosas. La demanda del Lacoste se está desplazando hacia el GT con aire acondicionado y de color blanco. Por cierto: no hay en los concesionarios logotipos y adhesivos con el anagrama Lacoste.

● Se están empezando a normalizar las entregas del Renault 21, aunque no se podrán cumplir los compromisos hasta octubre. La campaña publicitaria ha sido fulminantemente cortada para no incrementar la demanda.



SEGUNDA MANO



ITV: TODAVIA MUY DESPACIO

LA palabra ITV (Inspección Técnica de Vehículos) ha comenzado en los últimos tiempos a ser familiar a los usuarios del automóvil de nuestro país, muchos de los cuales han recibido o van a recibir en sus domicilios una carta en la que se les notifica que su automóvil tiene que someterse a esta revisión.

Estas revisiones están destinadas, en principio, a tratar de controlar el posible deterioro que han podido experimentar los vehículos con el transcurso del tiempo. Para ello se revisan determinadas partes del automóvil, tales como:

● Frenos: Los turismos en general

no pueden dar un porcentaje de frenado inferior al 58 por 100.

● Dirección: Se controla la perfecta alineación de las ruedas directrices, así como el que todo el mecanismo de dirección esté en perfecto estado.

● Bajos: Hay que comprobar la inexistencia de fugas en los tubos de conducción del líquido de frenos y que la corrosión no haya afectado a partes básicas del automóvil.

● Interior del vehículo: Se revisa todos los aspectos concernientes a la seguridad de los pasajeros, desde los cinturones de seguridad al perfecto funcionamiento de las ventanillas, así como la existencia de extintores en el automóvil, triángulo de señalización, caja de herramientas, etcétera.

La regla básica de estas inspecciones es que la misma ha de efectuarse

sin desmontar ninguna de las piezas del vehículo; se trata de diagnosticar, no de reparar. De igual manera ha de tratarse que estas revisiones se realicen de la manera más sencilla posible, buscando, eso sí, agilizar todas las operaciones de la revisión para dar más rapidez a la señalización de la misma, una rapidez que, por lo menos, en lo referente a los turismos no se tiene por el momento.

En la actualidad existen en nuestro país un total de 66 ITV, de las cuales 40 dependen directamente de la Administración, y 26 que pertenecen a empresas privadas que tienen concertada la realización de la inspección con el Estado.

Este número de ITV permite únicamente realizar de manera rápida las inspecciones a los vehículos industriales, pero en lo referente a turismos, las demoras son importantes. De todas maneras, por el momento y en espera de la aplicación de la normativa comunitaria en materia de revisiones, éstas se llevan a cabo de una manera bastante suave y poco eficaz.



# Mercado

## COCHES NUEVOS

**Coste por kilómetro:** Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento.

**Consumo medio:** El consumo medio de cada modelo de es-

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total pta.
--------	-----------------	-------------	---------------	------------------------	-------------------------	-------------------

### ALFA ROMEO

Sprint V.1.5. D.V.*	1.490	105	178	10,4	11,54	1.783.375
Alfa 33 SL	1.490	95	169	9,4	10,72	1.463.376
Alfa 33 O.D.*	1.490	95	169	9,4	10,72	1.563.376
Alfa 33 O.V.*	1.490	105	179	10,4	11,54	1.683.375
Alfa 33 Fam. 4x4*	1.490	95	167	9,8	11,05	2.033.375
Alfa 75 2.0*	1.962	128	194	10,7	11,88	2.020.149
Alfa 75 0.V.*	2.492	156	208	11,9	13,76	2.702.549
Alfa 75 TD*	1.995	95	165	8,5	7,64	2.288.375
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	10,74	2.240.142
GTV 2.5-V6*	2.492	160	220	11,0	13,03	2.842.550
Spider 2000	1.962	128	188	10,5	11,73	2.740.150
Alfa 90 2.0 I*	1.962	128	188	9,7	11,95	2.295.150
Alfa 90 2.5 Q.O.*	2.492	156	198	9,3	11,63	2.840.150
Alfa 90 2.4 TD*	2.392	110	180	8,7	8,84	2.588.775

**OPCIONES:** Servodirección: Alfa 75 2.0: 75.000. Pintura metalizada: Alfa 33 SL, Alfa 33 OO, Alfa 33 OV, Sprint QV: 35.000. Riesto de la gama: 80.000. Llantas de aleación ligera: Alfa 33 SL, Alfa 33 OO: 65.000. Alfa 75 2.0, Alfa 75 2.0 TD, Alfa 90 2.0, Alfa 90 2.4 TD, GTV 2.0, Spider 2.0: 80.000. Tapicería de cuero: GTV 2.0, GTV 2.5: 130.000. Spider 2.0: 105.000. Paquete opcional Alfa 33 familiar 4x4: Pintura metalizada y nudos de aleación: 100.000 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

### ARO

Aro 10	1.289	54	125	9,5	9,54	1.335.454
243 D	1.120	65	110	10,1	7,90	1.514.796
244 D	1.120	65	110	10,1	7,90	1.535.484
320 D	1.320	65	110	10,1	7,90	1.446.700
Magnum D	2.710	70	120	10,0	7,85	1.733.544

### AUDI

80 GTE	1.781	112	187	9,5	10,82	2.662.356
Audi 90*	2.226	136	195	10,8	11,98	2.992.619
Audi 90 Quattro	2.226	136	195	10,8	12,00	4.379.431
100 Base	2.226	138	202	10,2	10,78	2.923.656
100-C*	2.226	138	202	10,2	11,50	3.652.031
Audi 100 CD Avant*	2.226	138	191	10,6	11,81	4.339.531
100 CD Turbo	1.986	87	158	7,2	6,89	4.245.056
Audi 200	2.226	138	197	11,1	12,25	4.476.791
Audi 200 Turbo*	2.144	182	226	12,0	13,01	5.842.431
Compu-GT	2.226	136	195	8,3	9,94	3.581.431
Compu GT Quattro*	2.226	136	192	11,6	12,66	4.678.681
Quattro	2.144	200	222	9,1	11,56	8.399.985

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Audi 80, Audi 90, Audi Coupé: 28.650. Audi 100 Base: 80.000. **PRECIOS F.F.**

### AUSTIN

Metro 1.3 LE*	1.275	63	146	7,6	8,55	964.804
Metro 1.3 LE SP*	1.275	63	146	7,6	8,55	1.013.804
Metro 1300*	1.275	71	156	9,2	9,86	1.113.804
Maestro Mayfair 1.6*	1.598	83	165	8,7	10,14	1.515.875
Metro 1.3 2.0 EFI*	1.994	112	176	9,8	11,05	1.728.185
Maestro Mayfair 2.0*	1.994	100	171	9,3	10,64	1.795.975
Metro 1.3 2.0 EFI*	1.994	112	184	9,8	11,05	2.014.974

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Metro: 9.567 pesetas; Maestro y Montego: 15.945 pesetas; Rover serie 200: 15.945 pesetas; Rover serie SD 1: 28.703 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

### AUTOBIANCHI

A 112 Junior	903	42	130	6,5	7,53	826.028
Y-10 Fire*	993	45	148	6,0	7,17	987.739
Y-10 Turbo*	1.049	85	181	8,2	9,13	1.350.335

ta lista se consigue con el promedio de un 60 por 100 del consumo en ciudad, un 30 por 100 del consumo en carretera a 90 y un 10 por 100 del consumo en autopista a 120. En la lista de opciones no se incluyen, por falta de espacio, todas las que ofrece cada marca; aunque sí se incluyen las que creemos más interesantes para el usuario.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total pta.
--------	-----------------	-------------	---------------	------------------------	-------------------------	-------------------

**OPCIONES:** Techo abatible: A-112: 25.270. Y-10 Fire, Y-10 Turbo: 39.900. Pintura metalizada (todas las versiones): 18.620. Paquete opcional: Check control, vacío, vacío, cuentarevoluciones, manómetro de aceite: Y-10 Fire: 29.925. Check control: Y-10 Turbo: 14.630. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

### BMW

318*	1.766	90	176	9,1	10,48	2.174.685
318 4p*	1.766	90	176	9,1	10,49	2.334.295
318 i	1.766	105	184	8,5	10,00	2.473.945
318 i 4p	1.766	105	184	8,5	10,00	2.633.545
320 i	1.990	125	191	11,0	12,14	2.946.140
320 i 4p*	1.990	125	191	11,0	12,15	3.105.740
325 i	2.494	171	217	10,0	13,45	3.944.390
325 i 4p*	2.494	171	217	10,0	13,45	3.803.990
325 i Cabrio	2.494	171	217	10,0	12,5	4.578.050
325 i Cabrio	2.494	171	217	10,0	12,56	4.671.150
325 i 4p Cabrio	2.494	171	212	10,4	12,57	4.830.750
324 D*	2.443	115	185	7,9	7,58	2.909.925
520 i	1.990	125	189	9,0	9,91	3.334.500
525 e*	2.693	125	177	12,6	13,47	3.556.350
525 i	2.494	150	197	10,5	11,75	3.858.260
528 i	2.788	184	212	10,4	12,56	4.357.010
M535 i*	3.453	218	228	11,8	13,84	5.779.130
M 5	3.453	286	245	13,2	15,07	10.341.030
524 TD*	2.443	115	185	8,5	7,66	3.734.525
628 CSI	2.788	184	212	8,8	11,29	7.123.410
635 CSI	3.430	218	229	8,7	11,34	8.106.630
M535i CSI*	3.453	286	248	13,8	15,56	10.500.630
728 i	2.788	184	201	9,2	12,16	5.003.390
732 i	3.210	197	208	9,8	12,09	5.863.900
735 i	3.430	218	217	9,8	12,23	7.122.430
745 iA*	3.430	252	226	14,5	16,10	8.368.640

**OPCIONES:** Caja de cambio automática: 325 i, M535 i, 732 i, 735 i, 635 CSI: 89.600 pesetas. Caja de cambio 5 velocidades: 318, 318 i, 49.100. Diferencial autobloqueante: 318, 318 i, 325 i, 324 d, 520 i, 525 e, 525 i, 528 i, 524 td: 66.800 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i, 628 CSI, 635 CSI: 70.800 pesetas. ABS: 320 i, 324 d, 520 i, 524 td: 287.700 pesetas; 325 i, 525 e, 525 i, 528 i, 528 i, 524 td: 264.200 pesetas. Dirección asistida: 318, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d: 100.500 pesetas. Pintura metalizada: 318, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d: 61.300 pesetas; 520 i, 525 e, 525 i, 528 i, 528 i, M 535 i, M 535 i, M 535 i, 524 td: 79.200 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 91.500 pesetas. Cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina: 318, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d, 520 i, 525 e, 525 i, 524 td: 38.700 pesetas. Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero: 318, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d, 520 i, 525 e, 525 i, 524 td: 13.200 pesetas. Techo corredizo e inclinable mecánico: 318, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d: 63.200 pesetas; 520 i, 525 e, 525 i, 528 i, M 535 i, 524 td, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 107.100 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 535 CSI: 145.300 pesetas. Techo corredizo e inclinable eléctrico: 318, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d: 130.200 pesetas; 520 i, 525 e, 525 i, 528 i, M 535 i, 524 td, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 143.400 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 535 CSI: 182.100 pesetas. Elevación eléctrica delantero y trasero: 318, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d, 520 i, 525 e, 525 i: 133.000 pesetas. Aire acondicionado: 318, 318 i, 320 i, 325 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i, 628 CSI, 635 CSI, M 535 CSI: 250.000 pesetas; 525 i, 628 i, M 535 i, M5: 231.100 pesetas; 520 i, 525 e, 524 td: 309.400 pesetas; 324 d: 218.900 pesetas. **PRECIOS F.F.**

### CITROËN

Mehari	602	29	100	7,0	7,37	762.788
LNA	652	35	125	5,7	6,28	823.353
LNA 11 RE*	1.124	48	139	8,9	8,83	942.134
Visa	652	35	124	6,8	7,52	863.961
Visa II E*	1.124	57	136	9,3	9,69	935.933
Visa Challenge*	1.124	57	136	9,3	9,69	960.804
Visa II RE*	1.124	57	136	9,3	9,69	1.026.107
Visa TRS 14*	1.390	60	149	6,4	7,32	1.180.605
Visa GTI*	1.580	115	192	8,6	9,80	1.500.625
Visa D Challenge*	1.789	60	152	6,8	8,80	1.186.105
Visa 17 RD 5V*	1.789	60	152	6,8	8,80	1.182.063
6SA Special	1.299	65	158	8,2	8,79	1.149.375

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total pta.
--------	-----------------	-------------	---------------	------------------------	-------------------------	-------------------

GSA XI*	1.299	65	154	8,7	9,21	1.242.430
GSA Special Break*	1.299	65	159	8,6	9,20	1.225.499
BX	1.380	62	155	7,05	8,83	1.253.882
BX Caribe*	1.380	62	155	7,05	8,83	1.265.504
BX Líder	1.380	72	161	8,0	9,24	1.364.803
BX 14 E*	1.380	72	161	8,0	9,24	1.394.643
BX 14 RE*	1.380	72	161	8,0	9,24	1.461.362
BX 16 TRS*	1.580	92	171	9,3	10,39	1.648.068
BX TRS Break	1.905	105	182	7,7	9,01	2.163.549
BX 19 GT*	1.905	105	191	8,1	9,33	1.823.202
BX SPORT*	1.905	126	198	9,8	12,03	2.334.207
BX 19 D*	1.905	65	151	7,2	6,65	1.711.615
BX 19 TRD*	1.905	65	151	7,2	6,66	1.870.583
BX RD Break*	1.905	65	148	7,2	6,66	2.105.029
CX 22 TRS*	2.165	115	183	10,6	11,71	2.173.365
CX 25 GTI*	2.500	138	188	12,5	14,26	2.902.650
CX Prestige	2.500	138	188	12,9	14,61	4.025.749
CX 25 GTI Turbo*	2.500	168	214	13,0	14,68	3.808.610
CX 25 RD	2.500	75	158	7,1	6,72	2.380.339
CX 25 TRD Turbo*	2.500	95	169	10,0	9,32	3.038.374
CX 25 RD Turb. Fam.*	2.500	95	159	10,2	9,44	3.293.975

**OPCIONES:** Pintura metalizada: LNA, todas las versiones: 13.433 pesetas; Visa 11 RE, Visa 17 RD, Visa GTI: 22.876 pesetas; GSA, todas las versiones: 31.255 pesetas; BX, todas las versiones, excepto Caribe, Sport y Base: 31.388 pesetas; CX, todas las versiones: 39.900. Llantas de aluminio: LNA 11 RE: 42.958 pesetas; Visa GTI: 71.953 pesetas; BX 16 TRS, 19 GT, 19 TRD: 48.944 pesetas; CX Prestige automático: 59.850 pesetas. Elevación eléctrica y cierre centralizado: Visa GTI, BX 14 RE: 34.979 pesetas. Caja de cinco velocidades: Visa 17 RD, GSA, todas las versiones: 29.127 pesetas. Aire acondicionado: BX 16 TRS, 19 GT, 19 D, 19 TRD: 123.025 pesetas. Dirección asistida: BX 16 TRS, 19 D, 19 TRD: 65.702 pesetas. ABS: CX 25 GTI, 25 TRD Turbo, 25 RD Turbo: 266.000 pesetas. Ordenador: CX Prestige, Prestige Turbo: 39.900. Caja automática: CX 25 GTI: 152.950 pesetas. Lunas tintadas más parabrisas laminado: LNA 11 RE: 10.108 pesetas; Visa 11 RE, 17 RD: 13.832 pesetas. Lunas tintadas más cortinillas traseras: BX 14 RE, 16 TRS, 19 GT, 19 TRD: 14.763 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

### DE TOMASO

Longchamp	5.769	300	240	17,2	18,31	7.751.953
Pantera GTS	5.769	300	280	16,2	17,47	6.980.493

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Longchamp: 265.180 pesetas. Faros antiniebla delanteros-traseros: 55.374 pesetas. Bloqueo central de cerraduras: 65.022 pesetas. Encendido electrónico: 26.636 pesetas.

# Mercado

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
Patrol Corto Bajo*	2.820	76	124	11,8	9,54	2.133.944
Patrol Corto Alto	2.820	76	124	11,8	9,54	2.102.024
Patrol Corto 6 Cil.	3.246	95	138	12,7	10,93	2.409.115
Patrol Largo Alto	2.820	76	124	11,8	9,54	2.438.024
Patrol Wagon 6 Cil.*	3.246	95	138	12,7	10,94	3.098.075
Vanette 5 Plazas*	1.952	60	118	9,3	7,31	1.497.764
Vanette 6 Plazas*	1.952	60	118	9,3	7,31	1.605.964

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Vanette, Patrol: 19.040 pesetas. **Diferencial autoblocante:** Corto 4 cil., Corto 6 cil., Largo 6 cil.: 49.280 pesetas. **Asientos en sentido de marcha:** Corto techo alto 4 cil.: 19.600 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

## OPEL

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
Corsa City 1.0 4V 3P*	993	45	142	8,23	8,23	864.079
Corsa LS 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	894.137
Corsa LS 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	932.973
Corsa LS 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	883.186
Corsa LS 1.0 5V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	953.615
Corsa LS 1.2 4V 3P*	1.196	55	152	7,0	7,81	955.424
Corsa LS 1.2 4V 5P*	1.196	55	152	7,0	7,81	994.260
Corsa LS 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	976.065
Corsa LS 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.014.901
Corsa GL 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	935.294
Corsa GL 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	974.070
Corsa GL 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	955.876
Corsa GL 1.0 5V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	994.712
Corsa GL 1.2 4V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	996.521
Corsa GL 1.2 4V 5P*	1.196	55	152	7,0	7,81	1.035.357
Corsa GL 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.017.162
Corsa GL 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.055.998
Corsa Coup 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.035.688
Corsa GLS 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.053.136
Corsa GLS 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.094.233
Corsa Cap 1.3 6V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.080.232
Corsa GLS 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.097.921
Corsa GLS 1.3 5V 5P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.136.777
Corsa GT 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.194.224
Corsa TR LS 1.2 4V 2P*	1.196	55	152	7,3	8,06	1.027.866
Corsa TR LS 1.2 4V 4P*	1.196	55	149	7,3	8,05	992.355
Corsa TR LS 1.2 5V 2P*	1.196	55	149	7,1	7,89	988.126
Corsa TR LS 1.2 5V 4P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.048.508
Corsa TR LS 1.3 5V 4P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.144.736
Corsa TR GLS 1.2 5V 4P*	1.196	55	149	7,89	7,89	1.131.340
Corsa TR GLS 1.3 5V 4P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.175.884
Kadett GL 1.3	1.297	75	170	6,5	8,26	1.530.431
Kadett 4P 1.3 GL*	1.297	75	168	7,7	9,24	1.381.710
Kadett GL 1.6*	1.598	90	169	8,2	9,73	1.594.166
Kadett 4P 1.6 GL*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.452.307
Kadett 4P 1.6 GLS*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.546.072
Kadett GSI 1.6*	1.796	115	201	9,0	10,40	1.915.419
Kadett GSI 1.8 5P*	1.796	115	201	9,0	10,40	1.997.207
Kadett 1.6 GLD*	1.598	55	150	7,1	6,71	1.679.072
Kadett 4P 1.6 GLD	1.598	55	150	7,1	6,70	1.504.203
Kadett 4P 1.6 GLSD	1.598	55	150	7,1	6,71	1.730.559
Ascona LS 1.6 4P*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.652.342
Ascona Touring 1.6 54P*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.667.606
Ascona LS 1.6 5P*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.716.643
Ascona GLS 1.6 4P*	1.598	90	170	8,3	9,22	1.756.396
Ascona GLS 1.6 5P*	1.598	90	170	8,3	9,22	1.850.978
Ascona Touring 1.8i 4P*	1.796	115	190	8,8	11,12	1.841.143
Ascona GLS 1.8 4P*	1.796	115	185	9,4	10,72	1.924.533
Ascona GLS 1.8 5P*	1.796	115	185	9,4	10,73	2.019.117
Ascona GT 1.8 2P*	1.796	115	190	8,8	11,12	1.851.394
Ascona GT Sport 5P*	1.796	115	190	8,8	11,11	2.005.977
Ascona LS Diesel 4P*	1.598	54	143	6,8	5,59	1.782.984
Ascona LS Diesel 5P*	1.598	54	143	6,8	5,59	1.847.286
Manta Coupé GSI	1.979	110	185	7,6	9,25	1.952.706
Manta Coupé 208*	1.979	125	198	11,8	12,70	2.393.746
Rekord LS 2.0 S*	1.979	100	185	10,4	11,54	1.917.836
Rekord LS 2.2*	2.200	115	187	9,8	10,98	2.044.626
Rekord Touring 1.2.2	2.200	115	187	9,8	10,98	2.109.049
Rekord CD 2.2 1*	2.200	115	187	9,8	11,06	2.333.282
Rekord Exclusivo 2.2 1	2.200	115	187	9,8	10,98	2.467.649
Rekord Diesel	2.260	71	160	7,3	6,84	2.310.752
Rekord Touring 2.3 TD	2.260	86	172	9,2	7,98	2.386.324
Rekord LS 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	7,98	2.412.285
Rekord CD 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	7,98	2.598.763
Rekord Exclus. 2.3 TD	2.260	86	172	9,2	7,99	2.734.312
Senator C 3.0 1	2.969	180	210	9,9	12,14	3.771.485
Senator CD 3.0 1 Aut.*	2.969	180	200	13,4	15,02	4.430.896
Monza C 3.0 1*	2.969	180	205	13,1	14,76	3.659.487
Monza SE 3.0 1*	2.969	180	205	13,1	14,77	3.793.785

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Corsa (todas las versiones): 14.438 pesetas; Kadett (todas las versiones): 17.141 pesetas; Ascona (todas las versiones): 39.385 pesetas; Manta GSI: 39.385 pesetas; Manta 200: 47.786 pesetas; Rekord (todas las versiones): 50.896 pesetas; Monza y Senator: 73.359 pesetas. **Cerradura centralizada:** Corsa: 20.804 pesetas; Kadett: 29.571 pesetas; Ascona: 32.449 pesetas. **DI-**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
rección asistida: Kadett (todas las versiones): 72.303 pesetas; Ascona: 81.647 pesetas; Rekord: 90.409 pesetas. <b>Retrolíncor pasajero eléctrico:</b> Corsa: 17.142 pesetas; Kadett: 11.518 pesetas; Ascona: 19.413 pesetas; Rekord: 20.280 pesetas. <b>ABS:</b> Monza, Senator, Rekord Touring y Exclusive: 267.112. <b>Elevavolantes eléctricos delanteros:</b> Corsa: 23.579 pesetas; Kadett y Ascona: 50.325 pesetas; Rekord: 52.205 pesetas. <b>Techo solar deslizante y transparente:</b> Corsa GT: 40.879 pesetas; Kadett: 56.880 pesetas; Ascona: 68.170 pesetas; Manta: 79.424 pesetas; Rekord: 79.551 pesetas; Monza y Senator: 81.232 pesetas. <b>Llantas de aleación:</b> Corsa: 31.780 pesetas; Kadett: 51.597 pesetas; Ascona: 65.182 pesetas; Rekord: 67.644 pesetas. <b>Autoblocante trasero:</b> Manta: 52.797 pesetas; Rekord: 67.787 pesetas; Monza y Senator: 73.671 pesetas. <b>PRECIO CON IVA INCLUIDO.</b>						

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
RO TSE*	1.397	72	158	7,9	8,55	1.324.586
RO TXE*	1.721	82	171	8,0	8,63	1.413.297
RO GTD*	1.595	55	147	7,0	5,92	1.377.121
R11 GTC	1.237	56	149	7,1	7,89	1.153.016
R11 GTL*	1.397	60	149	7,6	8,30	1.247.845
R11 TSE*	1.397	72	159	7,9	8,55	1.362.225
R11 GTX*	1.721	80	169	8,2	8,80	1.380.363
R11 TXE*	1.721	80	169	8,2	8,80	1.453.596
R11 Turbo*	1.397	105	188	7,7	9,89	1.584.575
R11 GTD*	1.595	55	148	8,0	5,93	1.421.410
R18 GTL	1.647	83	162	9,1	10,22	1.471.658
R18 GTL Familiar	1.647	83	162	9,1	10,22	1.548.399
R18 GTX*	1.395	102	176	9,3	10,39	1.673.020
R18 GTX Familiar	1.395	102	176	9,3	10,39	1.760.302
R18 Turbo*	1.365	125	184	10,1	11,14	1.809.789
R18 GTD*	2.068	67	155	8,2	7,25	1.766.226
R18 GTD Familiar*	2.068	67	155	8,2	7,25	1.845.095
R21 GTS	1.721	90	182	7,8	8,48	1.851.897
R21 TXE	1.995	120	194	9,0	11,28	1.898.533
R21 GTD	2.068	67	164	6,7	6,36	1.675.683
R25 GTS*	1.995	103	183	9,4	11,61	2.371.215
R25 GTX*	2.165	123	196	10,8	12,86	2.955.795
R25 V6 Inyección*	2.664	144	203	12,0	13,86	4.182.859
R25 V6 Turbo Inyec.*	2.458	182	226	12,3	14,13	5.082.731
R25 GTD	2.068	64	155	7,1	7,61	2.853.600
R25 Turbo Diesel*	2.068	85	175	7,9	8,17	3.231.060

## PEUGEOT

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
205 XL 4V*	1.118	55	146	7,0	7,81	986.408
205 XR*	1.294	65	154	7,9	8,55	1.152.907
205 GL 4V*	1.118	55	146	7,0	7,81	1.023.907
205 GR*	1.204	63	150	8,0	8,63	1.136.707
205 SR*	1.294	65	154	7,9	8,55	1.193.207
205 GT*	1.442	83	167	8,6	9,20	1.263.076
205 GT A.A.*	1.442	83	167	8,6	9,20	1.374.776
205 GTX*	1.592	94	172	9,3	10,63	1.329.476
205 GTI*	1.580	105	189	8,1	9,65	1.875.600
205 XLD*	1.769	60	155	6,6	5,68	1.184.607
205 GLD*	1.769	60	155	6,6	5,68	1.220.607
205 SRD*	1.769	60	155	6,6	5,68	1.344.207
505 GL*	1.971	108	173	10,6	11,45	1.780.011
505 GR*	1.971	108	173	10,6	11,46	1.951.011
505 SR*	1.971	108	173	10,6	11,46	2.095.611
505 GTI* A.A.	2.165	130	176	11,0	11,89	2.599.786
505 Turbo Inyección*	2.165	160	200	12,9	12,97	2.993.774
505 GLD 5V	2.498	76	150	8,6	7,58	2.040.512
505 GRD	2.498	76	150	8,6	7,58	2.201.712
505 GRD fam.	2.498	76	146	8,6	7,70	2.561.164
505 SRD Turbo*	2.498	95	167	9,3	8,00	2.466.711
505 GTD Turbo A.A.*	2.498	95	158	8,7	7,89	2.732.612
604 GTD Turbo	2.498	95	158	8,7	7,78	3.449.072

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

## PORSCHE

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx
--------	-----------------	-------------	--------

# Mercado

## COCHES USADOS

(En miles de pesetas)



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

### ALFA ROMEO

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Alfasud	810	750	700	645	490	450	420	330
Alfasud TI	865	800	735	680	510	480	440	390
Giulia 1300	-	-	-	-	-	-	290	230
Giulia 1600	-	-	-	-	-	-	420	330
Alfetta 1800	-	-	-	-	-	-	490	380
Alfetta 2000	1080	1000	945	870	650	610	570	-
Alfetta GTV 2000	1510	1400	1300	1200	880	770	720	-
2000 Berlina	-	-	-	-	-	-	-	300
Coupe 2000 GT	-	-	-	-	-	-	-	400
Giulietta 1600	1065	985	885	785	580	-	-	-
Giulietta 1800	1080	1000	925	840	640	-	-	-
Giulietta 2000	1110	1030	960	890	700	-	-	-
Sprint Veloce	1190	1100	1000	900	-	-	-	-
Alfetta GTV 2500	1945	1800	1700	1600	-	-	-	-
Alfa 33	1130	-	-	-	-	-	-	-

### AUDI

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
80 GLS 4p	-	945	885	745	560	520	480	450
80 GLE	-	1000	940	800	710	-	-	-
80 CD	-	1400	1300	1000	-	-	-	-
80 GLD	-	1620	1500	1200	-	-	-	-
80 CD TD	-	2000	-	-	-	-	-	-
80 Quattro	-	2400	-	-	-	-	-	-
100 LS	-	-	-	-	-	-	-	360
100 CC	-	1900	1700	-	-	-	-	-
100 CD	-	2300	2100	1480	1205	1010	930	-
100 CD Diesel	-	2300	2100	1480	1205	1010	930	-
100 CC D	-	1900	1700	-	-	-	-	-
200	-	-	1700	1500	1280	-	-	-
200 CD	-	3500	-	-	-	-	-	-
Coupe GT	-	2100	1900	1600	-	-	-	-
Quattro	-	4300	3800	-	-	-	-	-

### AUSTIN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Matra 1.0	550	505	-	-	-	-	-	-
Matra 1.3	600	550	-	-	-	-	-	-
Matra MG 1.3	700	645	-	-	-	-	-	-
Matra MG Turbo	850	790	-	-	-	-	-	-

### BMW

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
3.0 CSI	-	-	-	1500	1280	1140	810	710
520	-	2270	2100	2000	-	-	-	-
520 i	-	2485	2300	2150	1565	1390	1190	1030
525	-	-	-	-	-	-	1230	1140
525 i	-	2600	2400	2200	1780	1520	-	-
318 i	-	1730	1600	1250	1150	930	760	710
320	-	-	1425	1325	1190	1000	880	830
320 i	-	2000	1850	-	-	-	-	-
323 i	-	2270	2100	1660	1570	1390	1150	-
728 i	-	2815	2700	2500	2240	1980	1780	-
735 i	-	3890	3600	3200	2900	2560	2370	-
745 i	-	4645	4300	4000	3500	-	-	-
635 CSI	-	-	-	3075	2710	2500	2330	2190
635 CSI	-	4860	4500	4000	3600	3230	3040	-
315	-	1200	1100	1000	-	-	-	-
316	-	1700	-	-	-	-	-	-

### CITROEN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
2 CV	295	275	250	220	200	170	150	100
Dyane 6	310	295	270	240	205	180	160	120
Mehar 4p.	405	380	350	320	280	250	210	170
Visa II especial	470	440	410	375	-	-	-	-
Visa II Club	525	495	460	420	-	-	-	-
Visa II Super E	500	480	450	410	-	-	-	-
Visa II Super X	500	480	455	415	-	-	-	-
Visa GT	600	570	-	-	-	-	-	-
Visa 11 E	550	-	-	-	-	-	-	-
Visa 11 RE	590	-	-	-	-	-	-	-
LNA	400	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 E	440	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 RE	460	-	-	-	-	-	-	-
GS	-	-	-	-	-	170	140	110
GS Club	-	-	-	-	-	190	160	130
GS Pallas	-	-	-	-	-	220	190	170
GS X2	-	-	-	-	-	250	210	180
GS Break	-	-	-	-	-	180	160	130

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
GS Break Club	-	-	-	-	190	170	140	-
CX 4V	-	-	-	-	570	520	450	-
CX 5V	-	-	-	-	570	520	450	-
GSA 1100	-	405	385	325	280	-	-	-
GSA Break 1100	-	395	365	325	280	-	-	-
GSA 1300	555	530	490	445	-	-	-	-
GSA Club	-	380	360	320	280	-	-	-
GSA Pallas	665	610	565	520	460	-	-	-
GSA Break Club	515	485	450	415	360	-	-	-
GSA X3	665	610	565	520	460	-	-	-
GSA X1	645	605	-	-	-	-	-	-
BX 14E	755	-	-	-	-	-	-	-
BX 14 RE	795	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 RS	845	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 TRS	895	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 RD	940	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 TRD	1030	-	-	-	-	-	-	-
CX Prestige	1730	1600	1400	1280	1130	1040	970	900
CX 2400 GTI	1400	1300	1100	1000	850	-	-	-
CX 2500 D/Pallas	1600	1500	1300	1170	1040	990	-	-
CX 2600 Din. Fam.	1650	1550	1350	1250	1100	1040	-	-
CX TRD	1785	-	-	-	-	-	-	-
CX 2600 GTI	1650	-	-	-	-	-	-	-
CX Reflex	800	750	-	-	-	-	-	-

### FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Fiesta N	475	445	385	350	300	280	240	210
Fiesta 1.1	490	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta L 957 cc.	540	510	430	400	340	310	280	240
Fiesta L 1.117 cc.	555	525	445	425	370	340	300	270
Fiesta S	560	530	450	420	370	330	300	270
Fiesta S 1.300	555	535	455	425	380	340	300	270
Fiesta Ghia 1.1	600	570	510	485	420	390	350	310
Fiesta Ghia 1.3	605	575	515	485	430	395	360	330
Fiesta XR2	680	655	585	-	-	-	-	-
Fiesta L D	650	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	690	-	-	-	-	-	-	-
Escort L 1.1	650	610	565	530	-	-	-	-
Escort L 1.3	655	635	595	560	-	-	-	-
Escort GL 1.1	695	655	615	580	-	-	-	-
Escort GL 1.3	700	670	645	605	-	-	-	-
Escort GL 1.6	720	690	655	615	-	-	-	-
Escort Ghia 1.3	745	710	680	620	-	-	-	-
Escort Ghia 1.6	770	740	705	665	-	-	-	-
Escort Laser 1.1	635	-	-	-	-	-	-	-
Escort Laser 1.3	640	-	-	-	-	-	-	-
Escort L D	730	-	-	-	-	-	-	-
Escort GL D	790	-	-	-	-	-	-	-
Escort Ghia D	840	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL D	805	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.3	735	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.6	780	-	-	-	-	-	-	-
Escort XR-3	1100	1000	900	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1300	1200	-	-	-	-	-	-
Taurus GL 1.6	-	585	540	470	-	-	-	-
Taurus GLS 2.0	-	695	675	620	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.0	-	720	675	600	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.3	-	740	720	660	-	-	-	-
Taurus GL Fam. 2.0	-	785	740	680	-	-	-	-
Granada GL 2.3	1130	1045	985	855	720	-	-	-
Granada GL F. 2.3	-	950	885	-	-	-	-	-
Granada GLD 2.1	-	950	865	-	-	-	-	-
Granada GLs 2.8i	1540	1425	1235	1045	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8	-	-	950	810	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8i	-	1755	1615	1470	1140	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8	-	-	780	620	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8i	1850	1710	1615	-	-	-	-	-
Granada D 2.5	1435	1330	-	-	-	-	-	-
Capri S 2.0	-	945	885	720	-	-	-	-
Capri S 2.8i	-	1170	1080	990	-	-	-	-
Sierra 1.1.6	-	1025	950	-	-	-	-	-
Sierra L	-	1080	1000	-	-	-	-	-
Sierra GL	-	1250	1155	-	-	-	-	-
Sierra Ghia	-	1475	1365	-	-	-	-	-
Sierra Fam. L	-	1190	1100	-	-	-	-	-
Sierra Fam. GL	-	1300	1205	-	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	-	1535	1415	-	-	-	-	-
Sierra Fam. D	-	1585	1470	-	-	-	-	-
Sierra XR-4 2.8i	-	1925	1785	-	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.6i	-	1500	-	-	-	-	-	-

### FIAT

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
X-1/9	1190	1100	900	700	600	500	400	315
UNO 45	540	500	-	-	-	-	-	-
UNO 65	620	575	-	-	-	-	-	-
UNO 70	700	650	-	-	-	-	-	-
UNO Diesel	705	-	-	-	-	-	-	-
Argenta 2000	920	850	785	-	-	-	-	-
Argenta Diesel	1010	935	850	-	-	-	-	-
Regata	800	-	-	-	-	-	-	-

### MERCEDES BENZ

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

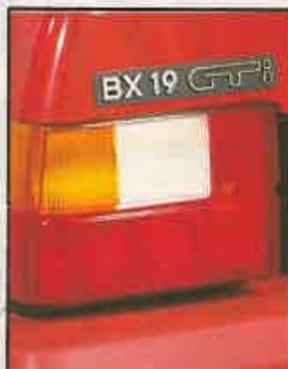


**FRENTE A FRENTE**

## RENAULT 21 TXE CONTRA CITROËN BX GTi

# ETIQUETA NEGRA

**P**OR norma general no solemos enfrentar a coches cuya configuración exterior sea básicamente diferente, como es el caso de la berlina de tres volúmenes Renault 21 y el «fast-back» de dos volúmenes Citroën BX. Pese a ello, las grandes similitudes entre las dos versiones —alto de gama, «etiqueta negra»— que hoy presentamos justifican esta prueba comparativa. En



ambos casos se trata de motores de inyección de 120-125 caballos, ambos de procedencia francesa pero fabricados en España y, en definitiva, de un mismo segmento de mercado.

Ahora bien, mientras que el Renault 21, en su versión más equipada, se destina a un público tranquilo, que busque el confort por encima de todo, el BX GTi se ofrece a clientes más jóvenes, con un cierto espíritu



La aportación de Bertone al diseño del Renault 21 se aprecia en la elegancia de sus líneas, más angulosas de lo que es tradicional en la marca. El salpicadero, con relojes digitales, es de lectura difícil.



**Precio en la calle:**  
1.972.115 ptas.

#### VIRTUDES

- Comportamiento excelente.
- Prestaciones brillantes.
- Dirección asistida.

#### DEFECTOS

- Interior caluroso.
- Visibilidad mejorable.
- Llantas de chapa.

**Precio en la calle:**  
1.898.533 ptas.

#### VIRTUDES

- Amplitud y confort.
- Consumos ajustados.
- Dirección asistida.

#### DEFECTOS

- Fallos de acabado.
- Instrumentación digital.
- Estabilidad mejorable.



La aparición del BX GTi supone también toda una remodelación de la gama. Lo más significativo del modelo «cumbre» de Citroën en nuestro país, es el alerón posterior. El salpicadero es nuevo, con mandos por palanca.



AL VOLANTE

deportivo. Bajo este prisma hay que entender esta prueba comparativa. En función del aspecto al que demos prioridad resultará vencedor uno u otro. Así, si buscamos prestaciones y comportamiento en carretera, será Citroën quien supere a su rival. Si, por el contrario, lo que buscamos es un coche cómodo y capaz, con consumos muy ajustados, será el Renault el preferido.

Queda por último despejar la incógnita que más nos ha atraído en esta prueba: la de conocer el coche que preferiría esa gran cantidad de personas con el síndrome del doctor Jekyll, que sólo en contadas ocasiones pisan decididamente el acelerador pero que no quieren perder en esas ocasiones la misma sensación de seguridad que llevan cuando conducen normalmente. Sin duda es el Citroën BX en su definición GTi el que mejor se adapta a esta utilización híbrida.

Porque mientras que el R-21 TXE no se encuentra a gusto cuando se le conduce con cierta decisión, el BX GTi aguanta perfectamente la conducción tranquila y suave en la que su rival se desenvuelve a gusto. Contrariamente a lo que le ocurría al BX Sport, que en ciudad era incómodo de conducir, con un ralentí recalcitrante, el GTi puede conducirlo cualquier persona con el carnet de conducir que aún retinte.

Hay un aspecto también importante que conviene mencionarlo desde el comienzo: si Renault, hasta la fecha, se ha caracterizado por un exquisito cuidado en los acabados, en las unidades que hemos visto de los primeros R-21, esta calidad final ha caído muchos enteros. Lo apreciamos en las dos primeras unidades, pero lo achacamos a que se trataba de preseries. En estas semanas hemos podido comprobar pequeños fallos en coches entregados a clientes que esperamos sean corregidos. Por el contrario, Citroën está llevando a cabo un esfuerzo muy importante por mejorar estos aspectos. Se está produciendo un cambio de sentido muy significativo que también hay que tener presente.

El Renault 21 no es modélico en lo que a comportamiento en curva rápida se refiere, con tendencia a irse de morro.



COMO ya la mayoría de los lectores conocen, el R-21 TXE utiliza el motor 2 litros (el mismo del R-18 GTX), ubicado longitudinalmente y alimentado por un sistema de inyección de marca Renix. El Citroën recurre al motor 1900' (el mismo del BX GT) con inyección Bosch LE-3 Jetronic. Pese a una menor cilindrada, el BX obtiene 5 caballos más (125) y eso que el motor, todo en aluminio, sólo

tiene una compresión de 8,4:1. Se trata de un motor muy poco apretado. El Renault recurre a compresiones altas. Cualquiera que sea la razón, lo cierto es que el motor Renault es menos potente pero menos ávido de gasolina, sobre todo en regímenes bajos. La combinación de este motor, con unos desarrollos de cambio más largos y una carrocería muy penetrante, tiene como consecuencia unos consu-



CONSUMO

	R-21 TXE	BX 19 GTi
	Litros/100 km.	
<b>CIUDAD</b>		
A 27,1 km/h. de promedio	10,8	11,6
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h. de cruceo	6,5	6,2
En conducción rápida	12,5	13,3
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h. de cruceo	7,3	8,1
A 140 km/h. de cruceo	8,9	9,2
A 180 km/h. de cruceo	14,2	13,4
<b>CONSUMO MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km.	9,0	9,6
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	680	635

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)

	R-21 TXE	BX 19 GTi
A 60 km/h.	11,1	12,3
A 100 km/h.	33,4	36,0
A 120 km/h.	52,3	50,3

La suspensión hidroneumática del Citroën BX le confiere una estabilidad a prueba de errores, con mucha nobleza.



FICHA TECNICA

	R-21 TXE	BX 19 GTi
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Del. longitudinal	Del. transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.995 c.c.	1.905 c.c.
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Compresión	10 a 1	8,4 a 1
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos
Capacidad del depósito	66 litros	66 litros
Potencia máxima	120 CV a 5.500 rpm.	125 CV a 5.500 rpm.
Par máximo	17,1 a 4.500 rpm.	17,8 a 4.500 rpm.
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Vel. a 1.000 rpm. en 1.ª	7,7 km/h.	8,8 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 2.ª	14,4 km/h.	15,6 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 3.ª	22,3 km/h.	21,6 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª	30,6 km/h.	27,5 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 5.ª	36,6 km/h.	34,0 km/h.
<b>DIRECCION</b>		
Tipo	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Voluntas de volante entre topes	3,5	2,8
Diámetro de giro	10,2 metros	10,7 metros
<b>FRENOS</b>		
Sistema	Disco/tambor	Disco/disco
<b>SUSPENSIONES</b>		
Tipo	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente a las cuatro ruedas, hidroneumática
<b>RUEDAS</b>		
Llantas	Aleación, 5,5 x 14"	Chapa, 5,5 x 14"
Neumáticos	185/65 RH 14	185/60
Peso en orden de marcha	1.100 kilos	1.025 kilos

PRESTACIONES

	R-21 TXE	BX 19 GTi
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h.	194,2	193,5
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m. salida parada	16,8	16,6
1.000 m. salida parada	31,4	31,0
De 0 a 100 km/h.	9,7	8,9
<b>RECUPERACION (seg.)</b>		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	19,0	19,4
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,8	21,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	35,3	34,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	39,1	39,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	9,6	9,3
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	14,0	12,0

SONORIDAD

	R-21 TXE	BX 19 GTi
Al ralentí	52,2	58,4
A 60 km/h.	65,2	65,8
A 90 km/h.	69,6	70,7
A 120 km/h.	72,7	73,1
A 140 km/h.	74,4	75,4
A tope	82,4	83,2

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

mos muy bajos, aunque con mayor dispersión que el Citroën, que tiene unos mínimos más altos, pero unos consumos máximos más moderados. De todos modos, el saldo es favorable al Renault por medio litro.

Hablábamos de cambios: mientras Renault se inclina por desarrollos de tipo medio o medio-largo, el Citroën tiene unas relaciones más cerradas. Obliga a cambiar más a menudo, pero los escalones entre las marchas permiten más facilidad en los adelantamientos al estar siempre con el motor en regímenes de mayor par. En definitiva, el GTi tiene un cambio que busca la eficacia y el TXE la economía de combustible y de uso.

Ambos coches recurren a la servodirección de serie. La del BX es sensiblemente más rápida, aunque tiene un radio de giro algo menor. La dirección del Renault permite la regulación de altura del volante.

Insiste Citroën en el pedal del freno sin apenas recorrido. Una vez superada la primera etapa de adaptación, los frenos del BX son excelentes, con cuatro discos. Tampoco los del Renault, con un tacto convencional, pero con discos ventilados delante y tambores detrás, se andan a la zaga. Las distancias de frenado son muy parecidas, aunque en el Citroën es más fácil la típica operación de «acariciar» los frenos para reducir ligeramente la velocidad.

Hay un claro vencedor en lo que a estabilidad o comportamiento se refiere: el Citroën. La eficacia de las suspensiones hidroneumáticas es manifiesta. Sólo muy al límite, el GTi tiene una ligera tendencia a irse de zaga, sin duda efecto de la importante batalla; este fenómeno se manifiesta progresivamente y es fácil de corregir. Por el contrario, el TXE tiene tendencia a irse de morro, a la vez que acusa un excesivo balanceo de la carrocería, que enmascara la progresividad. Es, por tanto, un coche difícil de conducir deprisa por terreno sinuoso; su mejor terreno es la carretera tipo Redia, de curvas amplias, en las que se tiene francamente bien.

# INTERIORES

Los más de veinte centímetros que separan las longitudes de ambos modelos (más largo el Renault) hace que la comparación entre los dos franceses sea fácil: el del rombo gana al de los «chevrones» en toda la regla: habitabilidad, capacidad de maletero y accesibilidad a las plazas traseras. En ambos casos, los asientos posteriores son abatibles en dos mitades.

En lo que a confort se refiere, damos un empate. Sigue Renault empeñada en confundir confort con asientos muy blandos, eso sí, los asientos del R-21 están bien diseñados, sujetan bien y permiten tres niveles de reglaje que, combinados con la regulación del volante, permiten encontrar la postura adecuada.

Citroën se inclina por la dureza. Tiene también tres niveles de reglaje, pero le falta la dirección. En su defecto, la tapicería es demasiado calurosa, por lo que es poco menos que imprescindible el aire acondicionado.

De visibilidad, regular nada más para el GTi, porque la visión hacia tres cuartos trasero es crítica y no nos acaba de gustar el limpiaparabrisas monobrazo, ya que deja amplias zonas sin barrer. Na-



Los asientos del R-21 son blandos y los del BX pecan de calurosos. Sin embargo, en ambos casos, son aceptablemente cómodos y envolventes.

# FRENTE A FRENTE

# FRENTE A FRENTE



Los dos coches franceses recurren a motorizaciones muy parecidas, con dos litros, inyección y alrededor de ciento veinte caballos.



da que reprochar al Renault, que supera también al Citroën en calidad de alumbrado.

Por lo que respecta al equipamiento es muy difícil dar un vencedor claro, teniendo en cuenta que ambos se sitúan en la parte alta de su respectiva gama, por lo que muchos elementos son comunes en los dos coches, como es el caso del ordenador de a bordo de varias funciones.

En ambos casos cuentan con muchos elementos. De los que no se recogen en el cuadro: mando a distancia de apertura de puertas y cierres centralizados, con tapón de combustible y maletero incluidos.

De las opciones, ambos ofrecen aire acondicionado y el BX el sistema de frenos antibloqueo, aunque éste no estará disponible hasta el otoño próximo, lo que también ofrecerá el R-21 aunque algo más adelante. Las llantas de aleación son opcionales en el BX, mientras que el Renault las ofrece de serie. Por el contrario, el BX tiene neumáticos de perfil 60 (Michelin MXV), mientras que el R-21 monta perfil 65 (Pirelli P6). En mojado preferimos los segundos y en seco los primeros, pero son cuestiones ya muy personales dentro de una excelente calidad en ambos casos.

## BALANCE FINAL

	R-21	BX
Velocidad máxima	1.º ****	1.º ****
Aceleraciones	2.º ***	1.º ****
Recuperaciones	2.º **	1.º ***
Consumo	1.º ****	2.º **
Transmisión	1.º ****	1.º ****
Caja de cambio	1.º ****	1.º ****
Frenos	2.º **	1.º ****
Dirección	2.º **	1.º ****
Comportamiento	2.º **	1.º ****
Aptitudes urbanas	1.º ***	1.º ****
Autonomía	1.º ****	2.º ****
Habitabilidad	1.º ****	2.º ****
Maletero	1.º ****	2.º ****
Confort	1.º ****	1.º ****
Posición conductor	1.º ****	1.º ****
Sonoridad	1.º ****	2.º **
Equipamiento	1.º ****	1.º ****
Calidad-precio	1.º **	1.º **

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

# CONCLUSION

MENOS de 80.000 pesetas diferencia a ambos modelos y una cosa está bastante clara: el comprador del R-21 va a presumir más ante sus vecinos que el del BX, del que sólo el alerón posterior le diferencia de un coche que lleva ya en el mercado tres años. Una ligera ventaja, pues, del castellano (Renault) frente al gallego (Citroën) en este aspecto.

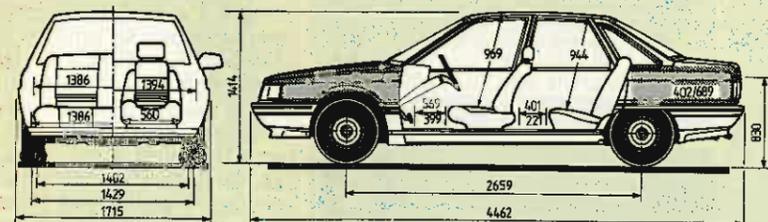
Sin embargo, a la hora de ponerse en marcha hay una clara ventaja del Citroën en casi todos los aspectos excepto en los consumos, y en ellos según quien conduzca y de qué manera.

Y tan importante como los aspectos que acabamos de mencionar, el hecho que comentábamos al comienzo de la inversión de la tendencia que la calidad ha ido marcando en estos últimos años: mientras que el Citroën está cada día mejor hecho, el Renault acusa fallos que difícilmente cabe achacar a su juventud, sino a problemas de diseño o de suministro de componentes.

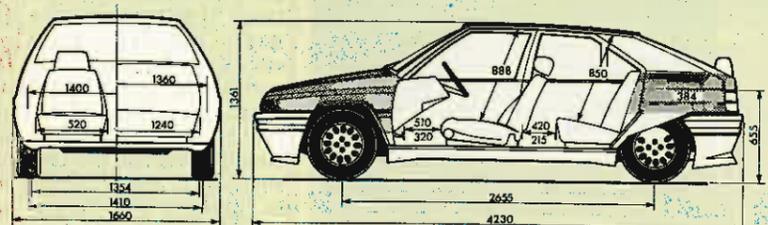
José María Cernuda  
Fotos: Alex Puyol



## RENAULT 21 TXE



## CITROËN BX GTI



## EQUIPAMIENTO

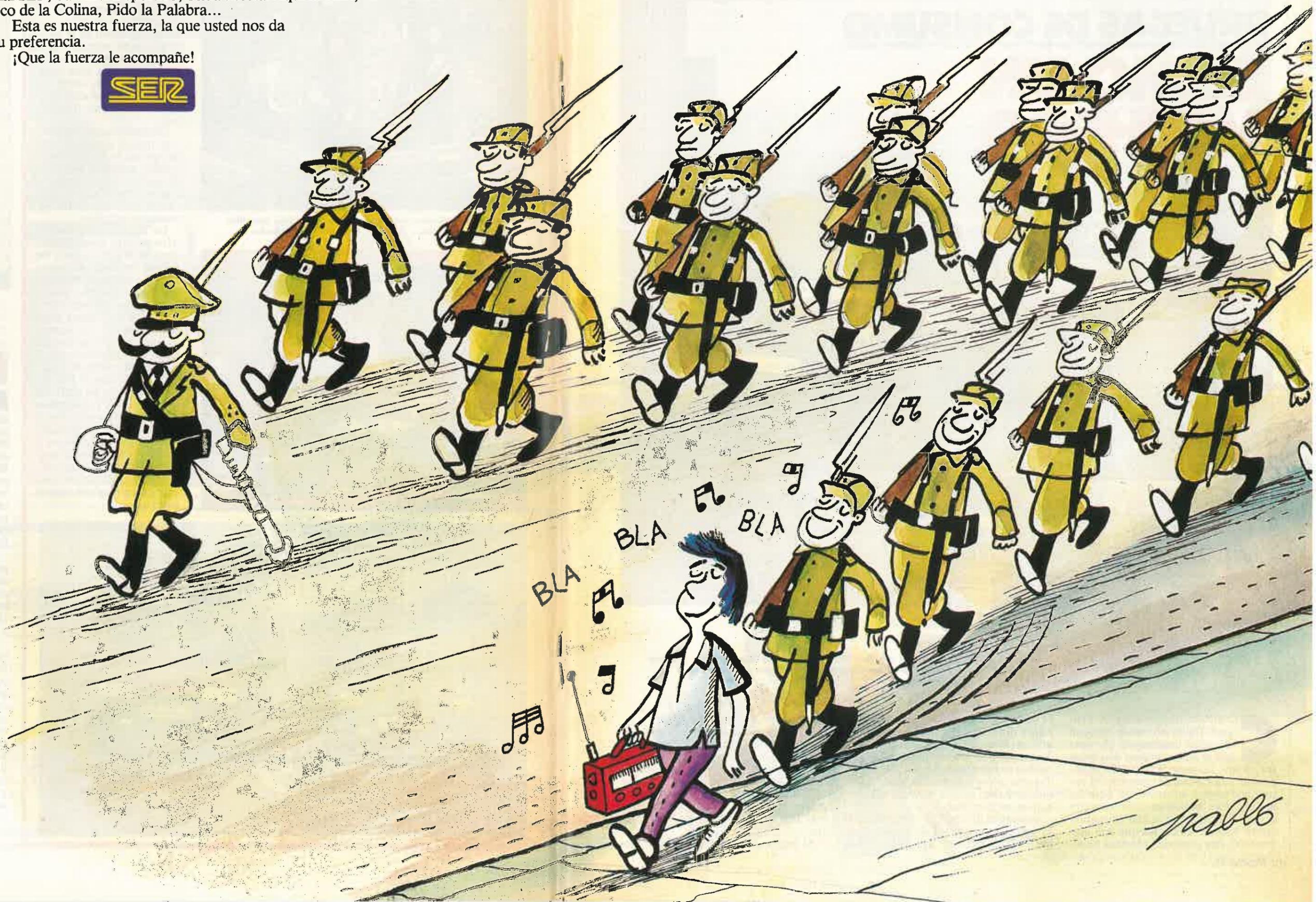
	R-21 TXE	Citroën BX 19 GTI
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	SI
Testigo reserva carburante	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Piloto antiniebla trasero	SI	SI
Aire acondicionado	OP	OP
Volante regulable	SI	NO
Asiento regulable en altura	SI	SI
Retrovisor regulable	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/SI	SI/SI
Cerraduras centralizadas	SI	SI
Luz lectura mapas	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI
Llantas aleación	SI	SI
Preequipo de radio	SI	SI
Limpia-lavaventana trasero	—	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI

# 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!



PRUEBAS DE CONSUMO

COMO UN MECHERO



Aunque la precisión de los surtidores no es maravillosa, al menos todos repostamos en el mismo, con lo que los errores se compensan.

COMO los responsables de Peugeot-Talbot no tenían ninguna novedad importante que presentar en los últimos días antes del verano, tuvieron la feliz idea de organizar una especie de competición entre cinco medios informativos, para demostrar que los coches diesel con aire acondicionado consumen increíblemente poco. Y como los que nos movemos en esta profesión tenemos un ai-

re «masoca», aceptamos encantados el reto y durante tres días nos dedicamos a recorrer media España, dispuestos a demostrar que Arturo Andrés no es imbatible en estos menesteres ahorrativos. Tras no pocos sudores, al final, logramos empatar, pero la próxima vez, Arturo se va a enterar.

Se trataba de conducir durante 2.300 kilómetros, dos tipos de coches Peugeot: el 505 SRD y el 205 SRD, ambos

provistos de los equipos standar de aire acondicionado. Como es lógico suponer, los coches habían sido revisados para obtener rendimientos lo más parecidos posibles. Pero para demostrar la calidad de estos motores, los 505, con 15.000 kilómetros recorridos, no necesitaron siquiera el cambio de inyectores. Los 205 eran incluso más nuevos.

Al equipo de Motor 16 (Víctor Pic-

BALANCE FINAL							
Itinerario .....	Madrid Villajoyosa	Villajoyosa Salou	Salou S. Sebastián	S. Sebastián Ribadesella	Ribadesella Tordesillas	Tordesillas Madrid	Total
Kilómetros .....	451	404	550	339	367	182	2.293
Porcentaje autopista .....	18%	99%	92%	35%	24%	50%	52%
Tráfico .....	Intenso	Normal	Intenso	Muy Intenso	Normal	Intenso	Más de lo normal
Velocidad de cruceo .....	100/110	110/120	130/140	Lo posible	90/100	130/140	95 km/h.
505	Lit/100 .....	4,6	4,4	6,3	6,2	5,0	5,33
	Km/h. ....	79,3	94,0	106,3	71,3	94,2	87,12
205	Lit/100 .....	5,5	6,4	7,9	7,7	5,6	6,94
	Km/h. ....	83,3	83,4	107,4	96,6	91,1	106,8

cione y José María Cernuda), le tocó en suerte conducir un 505, con Arturo Andrés-Aurelio Sánchez («Automovil 4») y María Angeles Pujol-Raimond Blancafort («Sólo Auto») como rivales. Los dos 205 estaban conducidos

por Azpilicueta-Zorzano («Autopista») y Del Hoyo-Gutiérrez («Auto Revista»).

La primera conclusión es lo increíblemente bajo que resultó el promedio de consumo: menos de siete litros para

un promedio cercano a los 100 km/h. es sencillamente excepcional. Los 205, como es lógico, con menos peso y mejor aerodinámica, se constataron con 5,3 litros. Y el promedio se elevó por el trayecto Tordesillas-Madrid, que se



En autopista, se aprovechaba cualquier vehículo para rodar durante unos kilómetros al rebufo.

BILSTEIN AMORTIGUADORES DE GAS

BILSTEIN Sport Kits

Para conducción deportiva en carretera



BMW  
MERCEDES  
VW-OPEL

Campeonato del Mundo de Rallyes



Timo Salonen SF, Peugeot 205 Turbo 16

HD = Reforzado & Seguro

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

R = RACING-RALLYE

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

OFF-ROAD

Amortiguadores especiales para vehículos todo-terreno.

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



Las carreteras de la cornisa cantábrica están absolutamente saturadas. Circular en esas condiciones supone unos riesgos inaceptables en la actualidad.



Los gasolineros eran los primeros sorprendidos con los consumos cuando les explicábamos las distancias recorridas. En esas condiciones se superan los 1000 kilómetros de autonomía.

llevó a cabo a una velocidad más elevada. La influencia del aire acondicionado (que era lo que se trataba de probar) es escasa: supone entre uno y dos litros por cada 100 kilómetros, según las condiciones de viaje. Para un usuario que lleve a cabo una conducción normal, en un viaje de Madrid hasta la costa (400 kilómetros), le suponen aproximadamente seis litros más de consumo de gasoil, o lo que es lo mismo, menos de 400 pesetas de precio. Estamos seguros que cualquier usuario las pagaría a gusto por viajar fresco; en todo caso, se las ahorra en cervezas.

La tercera conclusión es que existen tramos de carreteras inadmisibles en la España comunitaria, como la cornisa cántabra o la tomadura de pelo del peaje Oviedo-León y el estado en que se encuentra el piso de la mal llamada autopista. Tampoco tienen nada de que vanagloriarse la salida de Madrid.

En definitiva, fue una experiencia pesada pero interesante, con algunas anécdotas, como la del autobús que sirvió durante algunos kilómetros como «pantalla» para ir al rebufo (valía todo con tal de reducir los consumos) y que acabó desesperado y echando colonia por la ventanilla para quitarse de detrás a uno de los participantes (nosotros no, lo juramos); o las sorpresas en las gasolineras al ver llegar a tan extraños personajes.

MERLIN DG-11

EL MAGO EXCURSIONISTA

HASTA hace muy pocos años las motos españolas se diferenciaban claramente del resto de la producción internacional. Ciertos modelos, como las rueteras Impala o Metralla, eran productos genuinamente españoles, sin homó-

logos foráneos. Con las de montaña también hemos tenido unas motos muy características. Motos eficaces pero espartanas, casi rústicas. Los tiempos han cambiado y el público pide más cuidado en ciertos detalles. La Merlin DG-11 que nos ocupa es una moto trail a la europea o a la japonesa. Está fabricada en España al gusto de los ochenta.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



Esta moto ha tenido una larga gestación. El motor es el que hace ya unos

**MERLIN DG-11**  
**Precio: 507.687 ptas.**  
 (IVA incluido, matriculado, sin seguro).  
 Fabricante: DENEMOTOS, S. A. Carretera N-II, km. 720,200. Fornells de la Selva (Gerona).  
 Plazo de entrega: Inmediato.  
 Garantía: Seis meses.  
 Fecha de presentación: Salón del Automóvil de Barcelona 1985.

VIRTUDES

- Precio justo.
- Comportamiento en asfalto.
- Acabado.

DEFECTOS

- Motor algo escaso de potencia.
- Vibraciones.
- Freno justo en asfalto.



ANTOLOGIA DE LA HISTORIA DEL AUTOMOVIL

Y-7 1930 Ford Breakdown Truck

Y-28 1907 Unic Taxi

Y-11 1932 Bugatti Type 51

Y-24 1927 Bugatti T 44



Y-17 1938 Hispano Suiza

Y-6 1920 Rolls Royce Fire Engine

Y-2 1930 Bentley 4,5 litre Supercharged

Ya puede coleccionar los modelos más legendarios de la historia del automóvil.

Bugatti, Jaguar, Rolls Royce, Maserati, Ferrari, Mercedes Benz, Ford, Bentley, Hispano Suiza...

Perfectas reproducciones de los modelos reales a escala exacta.

Construidos con una aleación especial de 10 metales (Diecast), pintura al fuego y acabados impecables. Muy decorativos y coleccionables.

MODELS OF YESTERYEAR



De venta en establecimientos selectos de juguetes y secciones especializadas de grandes almacenes.

LA MARCA DE COCHES MAS VENDIDA EN EL MUNDO.

cuantos años estudió Mototrans —fabricante en España de las Ducati— y que los fabricantes japoneses han puesto luego de moda, cuando parecía que estaba abocado al fracaso. Nos referimos al monocilíndrico de cuatro tiempos, de cilindrada media-alta.

En este tema hay un aspecto que no debe ser pasado por alto. Y es que la distribución es desmodrónica, es decir, que las válvulas son mandadas por engranajes y levas también en su entorno, con lo que no hay muelles. Una solución que garantiza que aquéllas no puedan ni cruzarse ni pisarse por culpa de que los muelles reboten. La potencia que arroja este motor refrigerado por aire es de 38 CV.

La puesta en marcha se hace mediante un motor de arranque. Este ha dejado ya de ser un accesorio y se ha convertido en imprescindible.

FICHA TÉCNICA



MERLIN DG-11

**MOTOR** Monocilíndrico cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Dos válvulas. Distribución desmodrónica por correa dentada. Cilindrada: 406,41 c.c. Diámetro por carrera: 86 x 70 mm. Potencia máxima: 38 CV a 7.500 rpm. Relación de compresión: 9:1.

**ALIMENTACION** Encendido electrónico con avance electrónico. Carburador Amal de 38 mm. de diámetro de difusor.

**TRANSMISION:** Primaria y secundaria: elástica. Embrague: Discos múltiples en baño de aceite. Cambio de seis velocidades.

**BASTIDOR:** Doble cuna de tubo de cromomolibdeno. Basculante en tubo. Horquilla delantera telehidráulica Telesco de 220 mm. de recorrido. Suspensión trasera por dos amortiguadores Telesco de 150 mm. de recorrido. Freno delantero Grimeca de 140 x 25. Trasero, tambor Nagesti 160 x 40.

**DIMENSIONES** Longitud máxima: 2.173 mm. Anchura máxima: 828 mm. Altura máxima: 1.120 mm. Altura del sillín: 893 mm. Peso en seco: 125 kg. Capacidad del depósito: 29 litros. Reserva: 5 litros.

El chasis es un robusto doble cuna con suspensiones Telesco. No se emplean soluciones de vanguardia, así, el basculante trasero es de tubo y a él van anclados dos amortiguadores de 150 milímetros de recorrido, mientras que delante el recorrido del conjunto telehidráulico es de 220 milímetros. Tampoco se han ido por las nubes, economía obliga, a la hora de escoger los frenos. Delante, un tambor Grimeca, italiano, y detrás uno de nacional: un Nagesti Assimetric. Ambos cumplen con la labor encomendada, pero el delantero queda algo justo en el asfalto. En donde han apostado fuerte la gente de Merlin ha sido a la hora de vestir la moto. Ahí no se han andado por las ramas y han recurrido al «prêt-à-porter» italiano. De la marca Acerbis, en concreto. Ello unido a un asiento de buena factura, unos acabados muy dignos,

CONSUMO



	l/100 km.
En conducción tranquila .....	3,8
En conducción deportiva .....	5

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA

Kilómetros/hora .....140

El equipamiento de la Merlin y la calidad de terminación son los aspectos más destacables de la moto. Sin embargo, se echa en falta un freno de disco delantero.



hace que la moto sea muy resultona a la vista, algo que tiene una importancia capital en el mercado.

Una vez en marcha hemos de distinguir entre los dos medios en los que debe desenvolverse una trail: el asfalto y la tierra. Como siempre que hay que hacer frente a un compromiso, ambas partes salen perjudicadas. De la Merlin nos encantó su chasis en el asfalto. Un verdadero placer el conducirla en carreteras viradas, pues se comporta con una increíble nobleza. Se inscribe en el viraje con precisión, se inclina con seguridad y los cambios de inclinación son una gozada por lo fáciles de realizar en las curvas enlazadas. En todo momento parece que se esté conduciendo una moto de carretera, impresión que sólo el ancho manillar desmiente. La suspensión, no muy blanda, ayuda muchísimo en esa buena impresión, y así, a poco de tomarle confianza, se llega incluso a rozar con las estriberas en el asfalto.

Vayamos ahora al motor. No es excesivamente potente y su curva de potencia es bastante plana. Empieza a tirar desde muy pocas vueltas y luego sus 38 caballos se van presentando de modo muy ordenado. La potencia no sobreviene de golpe en ningún momento, sino que a medida que se va acelerando se aprecia la respuesta, una respuesta firme, que se acrecienta a medida

# LA RADIO BIEN HECHA

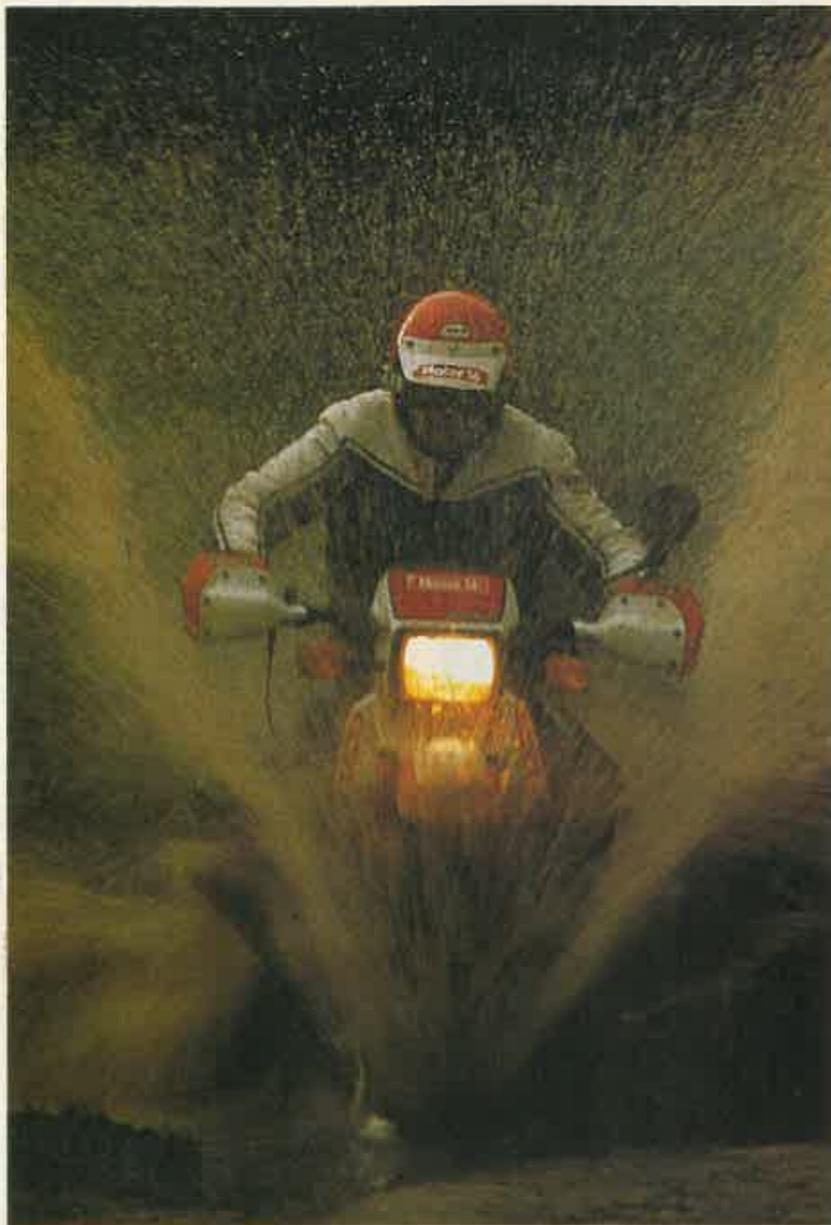
## LA RADIO ANTICIPACION

Vamos!... Arriba!... Despiértese! Descubra el mundo con el desayuno. Sepa qué sucede en la Moncloa mientras se afeita. Conozca el último escándalo haciéndose el nudo de la corbata. No salga a la calle sin saberlo todo. Anticípese a la realidad. Con el resumen brillante que Antonio Herrero prepara cada mañana para Usted. Lo que ocurrió. Lo que está ocurriendo. Y lo que va a ocurrir. Usted debe ser el primero en enterarse. Porque si Usted es el primero habremos logrado nuestro propósito. Hacer, una vez más, la radio bien hecha.



Antonio Herrero





Las excursiones a través de caminos de montaña es donde esta moto mejor se desenvuelve, gracias a su manejabilidad y motor progresivo. El depósito de 20 litros le concede una buena autonomía.



que suben las vueltas, pero que en ningún momento sorprende. Es, pues, un motor dócil y noble. Tal vez seamos algo crueles para con un motor de gasolina, pero su respuesta recuerda un tanto la de un diesel. Empuja siempre sin llegar a dispararse en el régimen máximo, y así en muchas ocasiones es preferible subir una marcha que no apurar el motor de vueltas.

En montaña es una moto que se encuentra a gusto en la mayor parte de terrenos: muy dócil, fácil de llevar, cómoda incluso con acompañante. Naturalmente, no tiene las prestaciones de una moto de trial o de enduro, pero no está pensada para ello.

Su depósito de 20 litros le permite una buena autonomía y la Merlin es por ello una excelente moto de excursión, que se atreve con cualquier terreno y muy posiblemente se verá limitada antes por la capacidad del piloto que no por ella misma.

**ACABADO-EQUIPAMIENTO**



Hemos dicho antes que se había cuidado mucho el aspecto externo. Si los complementos, como guardabarros, asientos, soporte de faro, tapas laterales, etcétera, son de irreprochable calidad, tampoco desmerecen los mandos ni el cuadro de instrumentos. Sólo un mínimo punto por debajo de las realizaciones japonesas y muy lejos de las rusticidades españolas. Como instrumentación se incluye un velocímetro, un cuentavueltas, un cuentakilómetros —sin el útil parcial—, un chivato de contacto y otro de luz larga. Los mandos son cómodos y de calidad, y lo que realmente se agradece son los protectores de manos, que de este modo quedan resguardadas del frío en invierno y de las ramas en el monte.

**VALOR-PRECIO**



El precio es uno de los argumentos en favor de la Merlin DG-11. Sus rivales casi le doblan en algunos casos y eso es mucho en cuanto que lo que ofrece la Merlin DG-11 es casi lo mismo que aquéllas. El tradicional «comprar barato significa comprar caro» no es cierto en este caso, ya que Merlin ha cuidado mucho la fiabilidad mecánica para evitar chascos ulteriores. También hemos dicho que esta moto está muy cercana a las de fuera en cuanto al acabado, aspecto en el que se han esmerado mucho. Es por ello que aquel que desee una moto para divertirse, para ir por la montaña, incluso para personas que precisen de ella por motivos profesionales, tienen una moto robusta y fiable a un precio muy ventajoso.

J. L. Aznar

Fotos: Dolores Peyra

# ADA EMPRESA PIONERA EN EUROPEISMO ESPAÑOL



La mayor agilidad de las empresas privadas con respecto al lento caminar de las burocracias estatales; el mayor atractivo económico y las mejores posibilidades de demostrar con libertad absoluta y en competitividad de iguales oportunidades, hacen que los mejores cerebros de un país busquen, en general, el camino de la actividad privada para el apasionante mundo de los negocios.

Aceptadas estas premisas, que son válidas no sólo para España, sino también para todos los países, no es difícil comprender que cuando España se integraba el pasado 1 de enero de forma oficial a la Europa Comunitaria, una gran parte de las empresas importantes nacionales, y otras muchas multinacionales, tuvieron ya andado con mucha antelación los pasos oficiales. Una de estas grandes empresas españolas, que por su propia naturaleza tenía que estar al día en el mercado europeo de los servicios fue ADA, Ayuda del Automovilista, S A, nacida hace más de quince años animada por una auténtica vocación de servicio realmente insólita en aquellos tiempos. ADA no hacía más que abrir caminos nuevos hacia metas que tenían que llegar, aunque la historia vivida hasta aquellos momentos no permitiera realmente una credibilidad sobre un futuro internacional feliz; no obstante, las ideas geniales se diferencian de las vulgares precisamente en esa visión de futuro que el hombre ha querido conocer siempre, pero que la vida no lo facilita más que a los elegidos, a los triunfadores, y ADA era una idea genial, triunfadora.

La oferta de una ayuda al automovilista cuando el parque español era verdaderamente escaso no pasaba de ser una especie de utopía condenada irremisiblemente al fracaso para aquellos que no veían más allá de sus narices, pero ADA se fundaba con fe y adelantaba al servicio del automovilista, ampliado luego también el motociclista, una serie de posibilidades y facilidades que desembocaban en una indudable mejora de la calidad de vida de una enorme mayoría de la sociedad española, porque de lo que no cabe duda es que la adquisición de un vehículo significa para su propietario un gran paso adelante en su vida, pero el vehículo, con su cantidad de felicidad y facilidad para el desarrollo personal en el campo laboral y del justo, lleva consigo una potencial carga de insatisfacción, y casi podríamos decir que de desmoralización cuando llega el momento en que ese vehículo en el que hemos cifrado tan gran número de esperanzas e ilusiones, se niega a seguir colaborando por un motivo para nosotros ignorado, desesperadamente ignorado, trágicamente ignorado, porque ese plante, esa negación de nuestro medio de transporte a seguir prestándonos servicio, se suele producir siempre en momentos culminantes de nuestra actividad, y esos momentos graves y desmoralizadores, con la existencia de ADA no dejan de ser más que una mera anécdota, que en el fondo nos lleva a una autovaloración muy generosa por haber previsto ese momento que, desgraciadamente puede ser frecuente, pero que queda totalmente anulado al asociarse a ADA, pues con una sencilla llamada telefónica queda resuelto el problema en pocos minutos, sea en una vía urbana o en carretera, de día o de noche, en día de fiesta o laborable, pues ADA pone a disposición de sus asociados una amplísima organización que ofrece una serie de soluciones que puede asegurarse abarcan toda la problemática individual o familiar de cualquier caso, cualquier momento y en cualquier sitio, tanto en España como en el extranjero. La confianza de cientos de miles de asociados, millones de automovilistas atendidos en el curso de estos años son la mejor prueba de afán de superación de ADA para lograr un SERVICIO TOTAL.

Normalmente, la perfección va pareja con la simplificación y la estructura de ADA no puede ser más simple y sencilla; va encabezada por un centro de información y por unos servicios centrales que controlan en España 558 concesionarios, 26 concesionarios de zona, 347 puntos de asistencia, todos los cuales disponen de medios humanos que se elevan a 4.000 personas; 585 unidades móviles de taller y 472 unidades de transporte.

ADA está dotada de los medios técnicos adicionales que garantizan a sus asociados un servicio eficaz y altamente profesionali-

zado. Su sistema informático le permite no sólo contar con un banco de datos idóneo para sus actividades de investigación y estudios técnicos, sino la puesta en marcha de programas adicionales que ayudan y simplifican los trámites administrativos, además de ser un valioso elemento localizador y auxiliar en la asistencia rápida y efectiva.

**SERVICIOS ADICIONALES**

**EN LAS CONCESIONES (Consulta)**

- Servicio de mantenimiento (Revisiones).
- Boutique de Recambios.
- Lavados.
- Servicios diversos (Gestoría, Agencia de Viajes, Establecimientos Recomendados...).

**OTROS**

- Asesoría Jurídica del Automóvil (Servicio centralizado en Sede Central).
- Búsqueda de vehículos robados.

**PRESTACIONES**

- Asistencia 24 horas sobre 24 horas, los 365 días del año en España y en 30 países (Carta Verde).
- Auxilio Mecánico.
- Remolque a taller adecuado sin límite de kilómetros.
- Reposición de Piezas de Auxilio.
- Envío de piezas al extranjero.
- Transporte sanitario en España (1) y en el extranjero a consecuencia de enfermedad o accidente.
- Regreso a domicilio o prosecución de viaje o gastos de Hotel por inmovilización ocupantes a consecuencia de avería, accidente o robo del vehículo, en España (1) y en el extranjero.
- Gastos médicos, quirúrgicos y de hospitalización en el extranjero (250.000 ptas. por beneficiario).
- Regreso anticipado a España por causa familiar grave.
- Desplazamiento familiar por hospitalización Asociado en el extranjero y gastos de estancia.
- Repatriación fallecidos en el extranjero.
- Defensa jurídica en el extranjero.
- Anticipo fianzas penales en el extranjero.
- Traslado vehículo por inmovilización a consecuencia avería o accidente, hasta domicilio, en España (1) y en el extranjero.
- Recuperación vehículo reparado en España (10) y en el extranjero.
- Envío de chófer por incapacidad del conductor a consecuencia de accidente, en España (1) y en el extranjero.
- Anticipos por robo efectos personales en el extranjero.

(1) Fuera de la rovincia de residencia.



**AUSTIN ROVER**



**LUIS MONTERO**

AGENCIA OFICIAL,  
COSLADA, 5  
TEL. 255 91 57  
28028 MADRID

ENTREGAS INMEDIATAS  
INMEJORABLES TASACIONES

AUTOMOVILES  
PROCEDENTES CAMBIOS

**Talleres BENJA**

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESES Y  
LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES  
DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59

Tel. 274 68 52

**ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL**

FUJITSU TEN

ALPINE

BLAUPUNKT

KindvoX

ALTAVOCES

PIONEER

PHILIPS

VENTA - INSTALACIONES - REPARACIONES - ALARMAS - TELEFONOS



SPARKOMATIC

KENWOOD

JBL J.B. Lansing

Meglia

ALARMAS

Aire acondicionado  
AUTOClima

FINANCIACIONES  
36 MESES

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

**GOTTA**  
(FRANCIA)



RUEDAS DE ALEACION DESMONTABLES  
• TURISMOS • TODO TERRENO • COMPETICION

RELACIONES LIGERAS EUROPEAS. S. A.

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

¡la nueva imagen!

SE MONTAN TODA CLASE DE  
**Esferas CITROËN**

Citroën GS. Las 5 esferas, 19.500 ptas.  
Citroën BX. Las 5 esferas, 20.500 ptas.  
Citroën CX. Las 5 esferas, 28.000 ptas.

Se dan 6 meses de Garantía total de material y mano de obra. También se montan por unidad. Direcciones hidráulicas reparadas de toda clase de vehículos con la misma garantía

**Talleres JOMA**

C/ San Deogracias, 41. Tel. 208 09 39  
28044 MADRID

**AUTOMOVILES  
CANALCAR**

COMPRAMOS A TODO AQUEL QUE QUIERA VENDER UN  
AUTOMOVIL QUE ESTE EN MUY BUEN ESTADO.  
OPERACION RAPIDA E INMEDIATO PAGO AL CONTADO DE  
SU VEHICULO. TASAMOS A DOMICILIO.

Nota: La presentación de este  
anuncio aumenta el valor de su  
coche en 3.000 ptas. más.

UNA VEZ FIJADO EL PRECIO

EMPRESA  
RECOMENDADA

Martin de los Heros, 63. Tels.: 248 62 60 - 248 58 60  
MADRID

AUSTIN ROVER

SECORSA  
SIN ENTRADA - SIN LETRAS



METRO: 23.920 pts./mes



ROVER 216: 39.790 pts./mes



MONTEGO: 44.461 pts./mes



RANGE ROVER: 121.152 pts./mes  
Padre Damián, 7

MERCEDES 280 SE comple-  
to extras. Tel.  
(91) 747 48 84.

MERCEDES 200 D. Techo  
lunas. Tel. (91) 747 48 84.

MERCEDES 220 SE Coupe.  
Blanco. Tel. (91) 747 48 84.

GOLF GTI techo, aire, llan-  
tas, 5 velocidades. Muy buen  
estado. 1.050.000 pesetas.  
Tel. (91) 256 17 17.

PORSCHE 924 aire acondi-  
cionado. Automático. Tel.  
(91) 747 48 84.

SE VENDE Renault 5 Tur-  
bo-2 170 CV. Importación,  
matriculado, tracción trasera,  
azul metalizado. Pocos kms.  
Tel. (972) 20 83 30.

BMW 323i 5 velocidades.  
Marrón. Tel.  
(91) 747 48 84.

PARTICULAR vende Buggy  
VW. Precioso. Interesados  
llamar al tel. (977) 70 21 76.

Noches.  
GOLF GTI M-EP, extras, im-  
pecable. 1.100.000 pesetas.  
Tel. (91) 650 26 05.

VENDO embarcación Taylor  
con motor Jhonson 35 HP y  
remolque. Tel.  
(93) 692 09 89. Señor Jor-  
di.

**JEMAUTO SA**

AGENCIA OFICIAL FIAT SERVICIO OFICIAL

MAXIMA TASACION ENTREGA INMEDIATA TODOS LOS MODELOS FIAT  
1.300 m<sup>2</sup> de EXPOSICION Y TALLER

TALLERES Y EXPOSICION

C/ SANTA RITA, 10 (semisquina a Clara del Rey)



413 08 94 - 413 09 46

28002 MADRID



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

**VILARDELL**

BALMES, 25. TEL. (93) 318 05 89. BARCELONA-7

Blasco de Garay, 63  
28015 Madrid

**MOVILAUDIO** S.A. ☎ 244 23 56

**ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL**

**AUTORRADIOS HI-FI • RADIOALARMAS • TELEFONOS • FINANCIAMOS**

**SEAT Vallehermoso Motor**

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

**ABIERTO  
SABADOS Y DOMINGOS.  
CONSULTENOS**

LA GAMA MAS AMPLIA DEL MERCADO

**¡LE ESPERAMOS!** SEAT Audi VW

**AUTOTACOMETRO.** Techo panorámico. Instalado, 24.000 pesetas. Andrés Mellado, 85. Tel. (91) 441 80 70.

**AUTOTACOMETRO.** Andrés Mellado, 85. Tel. (91) 441 80 70.

**BMW 3.0 csi** único. M-BL. 99.000 kms. Cuidadísimo. C/ Galileo, 65. Madrid.

**CITROËN GS Club.** B-CC Rojo. Perfecto estado. 170.000 pesetas. Tel. (91) 415 86 87 y 411 50 63.

**PARTICULAR** urge venta Triumph Spitfire, impecable. Tel. (91) 435 24 28 y 441 71 69.

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

**MERCEDES 230 E** automático. M-FH, climatizado, radio y antena eléctrica, bloqueo de puertas centralizado, elevallas eléctrica. 49.000 km. C/ Galileo, 65. Madrid.

**OCASION.** Saab 99 Combi Coupe B-BB. Impecable. 450.000 pesetas. Tel. (93) 203 90 41-593 09 00.

**MINUSVALIDOS**

Aparatos adaptables a todos los vehículos nacionales e importados. Remitimos a toda España e instalamos en nuestros talleres. Veintiocho años de experiencia.

**AUTOESCUELA**

**Senz**

Fuente del Berro, 18  
28009 MADRID  
Teléfono (91) 401 60 91



**NO DE MAS VUELTAS**  
**CONFIE EN PROFESIONALES**  
A la hora de comprar un coche de OCASION...  
Visitenos. 20 AÑOS DE EXPERIENCIA NOS AVALAN

**200 automóviles en STOCK**

**AUTOMOVILES ALHAMBRA, S. A.**  
PASEO DE LAS DELICIAS  
65 BIS Y 100 BIS  
Tel. 468 46 08 MADRID

**RALLYE MANZANARES**

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES  
**LA PELICULA DE CONTROL SOLAR**



**Silo auto**  
• PARA OSCURECER LOS CRISTALES  
• PONGALE SOMBRA A SU COCHE

Filtro Solar hasta un 80%  
Evita altas temperaturas  
Elimina rayos ultravioletas  
Evita decoloración de la tapicería  
Intimidación para los viajeros

Mantiene la transparencia del cristal  
Se limpia normalmente  
Autoadhesivo activado por agua  
Instrucciones de montaje



Con cada rollo de película, un parasol parabrisas gratis «Cuando aparque usted su coche»

ROLLO 3x0,75 m., 7.500 PTAS. ROLLO DE 4x0,75 m., 10.000 PTAS. (INCLUIDO IVA). VENTA POR CORRESPONDENCIA MAS GASTOS DE ENVIO

**ANDREU, S. L.**

LA BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL  
EL MEJOR SURTIDO EN ACCESORIOS



Volantes deportivos - Spoilers - Bocinas  
Faros - Radiocassettes - Fundas y tapizados - Techos solares, etc.  
MONTAJES EN EL ACTO

**Y NO LO DUDE... LO QUE NO TENGA ANDREU, NO LO BUSQUE**  
FERROCARRIL, 4 MADRID 227 62 32

**PARA SU AUTOMOVIL**

TECHO SOLAR PRACTICABLE



SOLO TALLERES AUTORIZADOS



**18.000 PTAS. INSTALADO + IVA**

**CON 2 AÑOS DE GARANTIA**  
INSTALADO EN MENOS DE 2 HORAS  
• CONDUZCA SIN HUMOS • SIN RUIDOS  
• SIN CRISTALES EMPAÑADOS  
• DISFRUTE DEL SOL

PARA INFORMACION:

TELF. MADRID: 91 - 474 98 18 TELF. VALENCIA: 96 - 132 24 02

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



**CITROËN en ARGÜELLES**

Tels. 244 11 91 - 449 72 80, MADRID

BLASCO DE GARAY, 37

Entrada:  
15 %, 190.632  
Resto: 26.847 mes  
Sin entrada:  
31.585 mes

**Citroën BX**

*Caribe*  
VEA NUESTRA AMPLIA OFERTA DE COCHES USADOS

**SUSCRIBASE A MOTOR 16**

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

**BOLETIN DE SUSCRIPCION**

**Sí,** deseo suscribirme a **Motor 16** durante un año, 52 números, al precio especial de 8.112 pesetas.

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.  
 Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-28037.  
**No se admiten transferencias ni ninguna otra forma de pago que no sean las mencionadas anteriormente.**

N.º ..... impuesto en ..... con fecha .....  
Nombre ..... Apellidos .....  
Dirección (domicilio u oficina) .....  
Población ..... Provincia .....

Firma: .....

Precios (1 año): España y Andorra, 8.112 ptas. Extranjero: Portugal, 8.970 ptas. Europa, Argelia, Marruecos y Túnez, 12.702 ptas. América, 18.602 ptas. Resto países, 23.202 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.

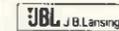
**AUTO-RADIO**

ALPINE (SERVICIO OFICIAL)  
SPARKOMATIC  
PIONEER



PIONEER

SPARKOMATIC



KENWOOD

CONSULTE NUESTROS PRECIOS  
MONTAJES Y EQUIPOS  
SONIDO 24 HORAS  
SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

**OFERTA JULIO**

**67.000 ptas. TOTAL**

Radiocassette FUJITSU TEN/39.000 ptas.  
• Digital  
• 10 memorias  
JUEGO 6  
ALTAVOCES/28.000 ptas.  
• 2 Tweter  
• 2 Medios  
• 2 woofer  
• 2 diversificadores de frecuencia

TECHO CORVAYR (TOTALMENTE PRACTICABLE)

**REPUESTOS IMPERIO**  
(GASOLINERA) PLAZA LEGAZPI, 9.  
Tel. 228 44 00 - 239 66 00

EN COLABORACION CON:

**GARAJE EMBAJADORES**

Rda. de Valencia, n.º 8. Tel. 468 57 96. MADRID

TUNEL LAVADO AUTOMATICO-LIMPIEZA TAPICERIAS  
ENGRASES (Aceites todas las marcas) NEUMATICOS

**SABADOS Y DOMINGOS**  
de 9 a 14 horas



**Motor 16**

ANUNCIOS POR PALABRAS  
Hermanos García Noblejas, 41.  
Madrid-28037

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba al texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 4.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber llamando al teléfono 91-268 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVISIA MOTOR 16

**C**ADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16, SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS. MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

**Motor 16**

Nombre y apellidos .....  
Domicilio .....  
Teléfono .....

Firma: .....

EL ESTABLECIMIENTO MEJOR SURTIDO DE LAS PRIMERAS MARCAS

## accesorios auto-sport armanque

Rbla. Catalunya, 127 Tel. (93) 218 53 78 • 08008 BARCELONA



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



en Valencia

## montalt

SU CONCESIONARIO  
Ctra. Madrid Valencia km.347 • Tel. 370 31 50

**CREDI-CARS** automóviles.  
**ALFA** Romeo 2.0 berlina. Llantas radio, aire acondicionado. (Colección.)  
**FORD** Capri 2.8 i full equip. 20.000 km. B-FL.  
**ALFA** Giulietta 2.0 color rojo. Sin golpes, sólo estrenado.  
**128** Sport serie limitada, mecánica Fiat uno. Col. gris me-

talizado. Equipo Hi-Fi. B-DX. **AIRE** acondicionado automóviles todas marcas. Equipos originales totalmente financiados, servicio reparaciones. Importante: No desmontamos partes mecánicas para su instalación.  
**CREDI-CARS.** C/ Calabria, 11. (93) 329 37 12.

### GRAN POTENCIA DE FRENADO



PASTILLAS GOLD



SIN AMIANTO SUPREME

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

AMADEO MARTI CARBONELL S.A. NULÉS - CS.

## Auto Beltrán S.A.

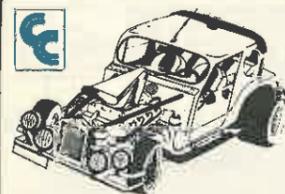
P.º Bonanova, 13. Tel. (93) 211 60 00

VEHICULOS TOTALMENTE REVISADOS  
 MERCEDES 500 SEC, Full equip. B-FV.  
 MERCEDES 190 E, 2.3-16 V. B-HG.  
 MERCEDES 240 D, W-123, M-DV.  
 MERCEDES 190 E, Full equip. M-SS.  
 MERCEDES 300 SEL, 3.5 N-V.  
 MAZDA 323 a estrenar. Verios...  
 MAZDA 626, B-GG.  
 BMW 732i Automático, B-EG.  
 BMW 728i Full equip. B-FV.  
 BMW 728i B-DV.  
 BMW 633 CSI, B-BV.  
 BMW 630 CS, B-BF.  
 BMW 320 A Full equip. NA-I.  
 BMW 3.0 Si, B-BS.  
 BMW 2800, B-F.  
 PORSCHE 911 SC Targa, B-EF.  
 MERCURY Cougar, B-634.  
 MERCURY Cougar, equip R-7  
 PONTIAC Fiero 400.  
 BENTLEY Silver Shadow.  
 MUSTANG descapotable, M-B.  
 ROVER V. demplech Exlt. B-GT.  
 ALFA Sud 1500, B-FP.  
 ALFA GTV 6, 2.5. Agra.  
 FORD Capri 2.8i, B-FB.  
 FORD Sierra 2.0, B-FK.  
 OPEL Commodore GSE, Z-G.  
 P-605 SRB, B-FG.  
 CITROËN 2 CV 6, B-FU.



MERCEDES BENZ  
AUTOMOVILES NUEVOS Y SEMINUEVOS DE OCASION

MAES  
VALENCIA, S. A.  
J. COSTA, 34  
Tel. 914 81 11  
46006 VALENCIA



**CREDI-CARS**  
**AUTOCLIMA**  
**frigette**  
AIRE ACONDICIONADO PARA AUTOMOVILES

Dto. especial lectores MOTOR16  
C/ Calabria, 11 (Paralelo) Barcelona 329 37 12

### SUSCRIBASE A MOTOR16



Motor 16  
Apartado Nº 330 F.D.  
MADRID

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

## MERMAM

disfrute de nuestras instalaciones

### ESPECIALISTAS EN

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



Personalice su automóvil en

## MERMAM

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

## CINZANO ENCIENDE EL RITMO DE TU VIDA

Estos son los afortunados de la promoción «Enciente el ritmo de tu vida», de Cinzano Bitter Soda, cuyo sorteo se celebró ante notario a principios de mayo.

- 1.º José Antonio Díaz (Madrid), 1 coche Suzuki Santana; 2.º Mónica Abella Langa (Madrid), 1 coche Suzuki Santana; 3.º Miguel Ángel Gabart (Barcelona), 1 BMW K-100; 4.º Margarita Gijón Saco (Madrid), 1 BMW K-100; 5.º Olga Santos Pereira (Orense), 1 lancha Gastron, motor Suzuki 40 HP; 6.º Albert Mora Fontanals (Barcelona), 1 lancha Gastron, motor Suzuki 40 HP; 7.º Nari González Antón (Alicante); 8.º Miguel Ángel Lagraba Escot (Huesca); 9.º Esperanza Tallado (Santander); 10.º Francisco Collozo (Pontevedra); 11.º Juan Manuel Villamiana (Huesca); 12.º José Secreates Estrada (Barcelona); 13.º Santos González Nezabal (Vizcaya); 14.º Angel Almaraz Rincón (Salamanca); 15.º José M. González Carriazo (Burgos); 16.º José Manuel López R. (Asturias); 17.º Carman Pastor Albie (Vizcaya); 18.º Javi Cambromero de Amra (Madrid); 19.º Pedro Fernández Rodríguez (Vizcaya); 20.º Antonio Fernández (Madrid); 21.º M.ª Teresa Bustos Zamora (Madrid); 22.º Txipi (Gulpúzcoa); 23.º Manuel Alameda León (Almería); 24.º José Antonio Folgar (La Coruña); 25.º Ramón Miracle (Barcelona); 26.º Antonio Forá (Barcelona); 27.º Juan Foscas Parramón (Barcelona); 28.º Elena Martín Marín (Soria); 29.º Florentina Higuera (Madrid); 30.º Encarnación Tomé (Madrid); 31.º Guillermina Higuera (Madrid); 32.º Leovigildo Sanz Rubio (Pamplona); 33.º María Gómez Sánchez (Barcelona); 34.º Miguel Ibáñez (Gerona); 35.º Juan Castillo (Barcelona); 36.º María del Mar de Ciano García; 37.º Felipe Santamaría Alz (Madrid); 38.º Rafael Villamayor y Krantzler (Barcelona); 39.º Luis Puertos Bravo (Madrid); 40.º M.ª Carmen Montón Pérez (Madrid); 41.º Federico Quereiro Cardá (Barcelona); 42.º Vicente Alonso Pérez (Madrid); 43.º María Luisa Rueda (Almería); 44.º José Ignacio Rodríguez (Gulpúzcoa); 45.º Bdo. España Tarrago (Valencia); 46.º Luis Manuel Cardell (Asturias); 47.º Jesús M.ª Ibarra Jayo (Vizcaya); 48.º Domingo Valentín Gómez (Palencia); 49.º Francisco Rico López (León); 50.º Salvador Geuron (Barcelona); 51.º Juan M.ª Gómez (Navarra); 52.º Josefina Murillo Sola (Madrid); 53.º Cándido Rodríguez Seran (La Coruña); 54.º Mayra de la Encarnación (Valencia); 55.º Fidel Sainz-Rozas Peñas (Barcelona); 56.º Jaime Franco (Barcelona); 57.º Montserrat (Gulpúzcoa); 58.º Conchita Menchaca (Barcelona); 59.º José A. Bermejo (Segovia); 60.º Angel Manuel Alonso Sáez (Madrid); 61.º Isabel Sáenz (Vizcaya); 62.º M. Jesús Porrás (Vizcaya); 63.º Luis Martínez Ortiz (Soria); 64.º Salvador Sandoval Balaguer (Barcelona); 65.º Arsenio Ortiz (Barcelona); 66.º Angel Peña Pérez (Madrid); 67.º Joaquín Salazar Vargas (Zaragoza); 68.º Luis Alberto Sierra Chicapel (Zaragoza); 69.º Alfredo Vázquez Miguel (Vizcaya); 70.º Salvador Ponce Zamudio (Barcelona); 71.º Miquel Nadal Borrás (Barcelona); 72.º Ferrán de Diego Martínez (Barcelona); 73.º Jaime Cano (Barcelona); 74.º M.ª Dolores López Castellanos (Madrid); 75.º M.ª Angéles Coli Tri (Baleares); 76.º Maximiliano Grande Egido (Cáceres); 77.º Rosa Franco (Gerona); 78.º Montserrat Santandreu (Baleares); 79.º José M.ª Ensalada Capillas (Santander); 80.º José Fedelich Bagoes (Baleares); 81.º M.ª Pilar Bardagi (Andorra); 82.º Javier Terri Tur (Baleares); 83.º Guillermo Martínez (Barcelona); 84.º Ventura Martínez Dionisio (Madrid); 85.º Jaime Montañés Climent (Barcelona); 86.º Teresa Pavón Calleja (Madrid).

## ENSEÑAR A LA JUVENTUD

**S**OY un joven estudiante de primer grado de Formación Profesional que os escribo para ver si pueden ser resueltas una serie de dudas que tengo sobre algunas cuestiones:

1) El Citroën Visa que ustedes van a sortear entre todos los lectores que tengan completa la colección de fichas, ¿es el de 115 CV o el viejo 105 CV?

2) ¿Cuándo va a salir el Ibiza SXI? ¿Qué potencia tendrá, 105 CV o 110 CV? ¿Se mejorará su aerodinámica?

3) ¿El Seat Málaga tiene sistema antibloqueo ABS?

4) ¿Por qué todos los camiones son diesel?

**Augusto Mesa Sánchez**  
Aspe (Alicante)

de fabricarse. Según nuestras informaciones, se espera la aparición del Ibiza SXI para finales de este año. La potencia superará los 100 CV, alcanzando una velocidad próxima a los 190 km/h. Este modelo incorporará algunas mejoras en la parte frontal y un pequeño alerón trasero. Con respecto al Málaga, en la actualidad no dispone de este sistema de frenado, y no parece que en un futuro próximo se le piense incorporar, y, finalmente, la causa principal de que los camiones, en su mayoría, sean de gasóleo es que si fuesen de gasolina el gasto en combustible alcanzaría cifras inimaginables.

## ANUNCIAR LA VERDAD

**S**OY un lector adicto a su revista que se encuentra con el problema de querer montar un equipo de aire acondicionado a su vehícu-



## Agenda

Del 29 de julio al 4 de agosto

### Televisión

● El domingo día 3 se celebra en el circuito de Silverstone el Gran Premio de Inglaterra de Motociclismo. Televisión Española, dentro del espacio «Estudio estadio», que se emite a partir de las 12 horas por la Primera Cadena, ofrecerá imágenes y comentarios de este Gran Premio.

### Automovilismo

● El domingo día 3, en el circuito de Jerez, tendrá lugar una prueba de Resistencia puntuable para el Mundial de la especialidad. La prueba, que se iniciará a las 12 horas, tendrá un recorrido de 360 kilómetros.

## Cuéntenos su caso

lo, un Ford Fiesta XR2. He venido realizando consultas telefónicas con los anunciantes de MOTOR16, y la contestación ha sido bastante decepcionante, porque no disponen para este automóvil de un aparato «homologado».

Soy de la opinión de anunciar lo que se tiene de verdad, y no como en el caso de alguna marca que anuncia en su publicidad equipos para todas las «marcas» y «modelos», y luego no pueden cumplirlo en la realidad. Hay que ser un poco más consecuente con los clientes.

**M. A. Sacristán Falquina**  
San Fernando (Madrid)

### UN ESCORT HUMEDO

**R**ECIENEMENTE me compré un Ford Escort, garantizándome antes y durante la compra multitud de cosas, entre ellas que tenía garantía para seis años contra la corrosión de la carrocería. Pero, cual sería



mi sorpresa, que, al siguiente día de tener el coche, observé que estaba todo él oxidado. Comencé a reclamar y el concesionario me daba la razón, pero ellos no podían decidir, ya que lo tenían que ver en la central; cuatro meses pasaron hasta que lo vieron en la central, decidiendo que no era culpa de Ford. El coche tenía también una gotera, y lo he llevado siete veces a arreglar y

todavía sigue entrando agua dentro del coche.

**Antonio Ramírez**  
Ciudad Real

### LARGA ENTREGA

**V**OY a contarles el caso que me ha sucedido con el concesionario de Fiat-Lancia de Sevilla, Motor Falamosa. Les compré en febrero pasado un Lancia

Y10; este coche no me fue entregado hasta el 23 de mayo, con una matrícula provisional, ya que yo quería matricularlo en Huelva, que es donde resido.

He estado esperando los documentos para poder matricularlo hasta el 9 de julio, fecha en que me han sido entregados, previas múltiples llamadas telefónicas y continuas idas al concesionario para intentar solucionar el problema. Ahora que ya tengo todos los papeles en regla, todavía sigo ignorando el porqué de esta demora.

**J. M. Muñoz Ortega**  
Huelva

### CARNET PARA TODOS

**S**OY un joven de diecinueve años, muy aficionado a los automóviles. En la actualidad estoy pensando en sacarme el carnet de conducir, pero debido a un problema de corazón que tengo me gustaría saber si con este problema puedo examinarme o no. También me gustaría saber si hay algún vehículo que necesite únicamente para ser conducido la licencia de moto.

**Respuesta.**—La reglamentación vigente en esta materia permite que la persona con problemas cardiacos obtenga el carnet de conducir turismos (B1), pero le incapacita para la obtención del «primera» (C1). De todas formas, en cualquiera de los centros que se dedican a la expedición de los certificados médicos para conductores le podrán dar el cuadro de incompatibilidades con más precisión. Respecto a la segunda de las cuestiones, decirle que en algunos países europeos sí se produce este caso, pero en el nuestro, por ahora, no se contempla esta posibilidad.

**Luis Garrido Martínez**  
La Corza (Sevilla)



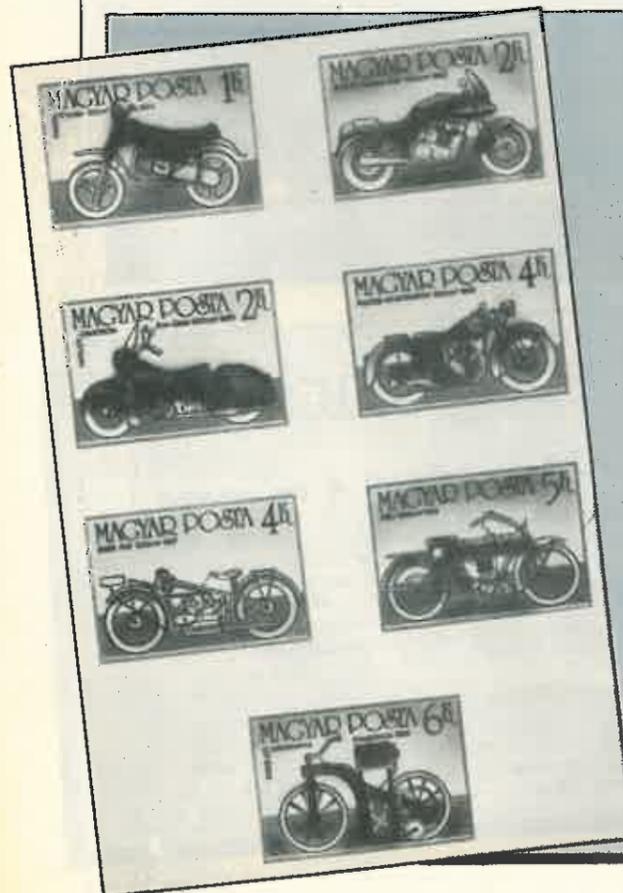
## Filatelicia

### MOTOCICLETAS DE OTROS TIEMPOS

**A**HORA que se cumple el centenario del primer automóvil con motor de combustión, varias administraciones postales están haciendo series de sellos dedicados a los primeros automóviles o diversos tipos de motocicletas que ha habido en distintas épocas.

Una de estas series la ha hecho Hungría, y en los siete sellos que componen esta emisión se pretende mostrar diversos tipos o modelos de motocicletas de diferentes épocas. Así, esta emisión se compone de los siguientes valores y tipos de motocicletas fabricadas en varios países: 1 forint, Fantie Sprinter 50 cm<sup>3</sup>, del año 1984; 2 forints, Suzuki Katana GSX 1.100 cm<sup>3</sup>, de 1983; 2 forints, Harley-Davidson Duo-Glide 1.200 cm<sup>3</sup>, de 1960; 4 forints, Rudge-Whitworth 500 cm<sup>3</sup>, de 1935; 4 forints, BMW R47 500 cm<sup>3</sup>, de 1927; 5 forints, NSU 500 cm<sup>3</sup>, de 1910, y 6 forints, Daimler Reitwagen petroleum, de 1885.

**Luis María Lorente**



# Autosatisfacción. Opel Manta.



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

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

Siéntase satisfecho.

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

Con especiales condiciones de financiación Opel Credit.

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

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

Conozca el Opel Manta. Viva autosatisfecho.

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

**OPEL**   
INNOVACIONES EN MARCHA.

# BAJA MONROE MUERDE EL POLVO

Rigal-Da Silva, vencedores.  
Miguel Prieto, primer español.  
Nuevo abandono de Zanini.

Una avería en los amortiguadores impidieron a Dayraut entrar entre los tres primeros.



No es el Ford RS 200 el más apropiado para un raid de 1.000 kilómetros.



Otra vez Raymondis entre los tres primeros.



Distintos problemas de cambio y equipo eléctrico impidieron otro triunfo de Lartigue.



Sobre un Pajero con especificaciones 57, Rigal y Da Silva se aprovecharon de los problemas de sus rivales.



**P**OR cuarto año, en las desérticas tierras de los Monegros aragoneses, se ha celebrado la Baja-Monroe, con un desarrollo cuanto menos interesante. Si ya desde sus comienzos la gran mayoría de los especialistas se han dado cita en la prueba española, en esta cuarta edición velamos la presencia de equipos oficiales de Lada-Poch, Mitsubishi-Sonauto, Range Rover-Plein Pot y Toyota-Fougerouse, a los que había que añadir los equipos españoles Nissan, Lada y Suzuki. En definitiva, un magnífico plantel que se incrementaría con la presencia de equipos tan interesantes como Zanini con el Ford RS, Guillermo Barreras con el Renault 5 Turbo o Guy Coulsoul con el Manta 400, así como media docena de bien preparados buggys, como el de Arnoux, Chatenay, Forin o Montcorge.

Las grandes diferencias sobre anteriores ediciones afectaban al recorrido, consistente en un único bucle de 1.000 kilómetros; a la permisividad en la utilización de radios y al sistema de control de paso, abandonándose al fin el tercermundista bote de cerveza, sustituido por un convencional carnet de ruta.

La prueba clasificatoria se celebraba en el circuito de La Muela, un futuro circuito permanente que por ahora sólo consiste en un trazado de tierra enormemente polvoriento y muy ancho. Lartigue, sobre el Lada Poch es el más rápido, por delante de Zanini, cuyo Ford acusó problemas de encendido y tener que rodar en tres cilindros el último kilómetro, y el Patrol turbodiesel de Prieto. Barreras, con el más rápido dos ruedas motrices y padeciendo el deterioro del piso, sólo pudo hacer séptimo, por detrás del mejor Pajero, el de Metzge-Zanirrolli, y del mejor buggy, el de Chatenay. El segundo Patrol, conducido por los hermanos Babler, se tomaba las cosas con tranquilidad, pese a lo cual superaban al excelentemente

preparado Porsche 911 4x4 de Dayraut.

Con la ventaja de tomar la salida en primera posición, Lartigue, que hacía pareja con el ex motociclista y tres veces vencedor del Dakar, el piloto gelga Gaston Rahier es el más rápido en los primeros kilómetros. Tras él, la lucha es muy cerrada entre Zanini, Prieto, Metge, Chatenay, Barreras y Dayraut, mientras que otra media docena de hombres prefieren tomarse las cosas con más calma.

Y es en los primeros 200 kilómetros de carrera cuando la gran mayoría de participantes comienzan a padecer problemas. Guillermo Barreras es el primero en abandonar al perder una rueda en un golpe. Salva Cañellas pincha y pierde mucho tiempo al romperse el gato. En la remontada, quema la junta de culata y se esfuman sus posibilidades de buen papel para el Lada-Seat español. Miguel Prieto sufre un aparatoso vuelco por evitar un motociclista caído y con una pierna rota. Coulsoul pierde casi media hora al quedarse atascado en unos arenales, tras vadear el río Gállego. Los dos Suzuki también tienen problemas: Rizo Muñoz, con un proteje-carter caído, que le frena considerablemente y acaba quemándole la instalación eléctrica, y Peli, con el motor gripado tras una subida de temperatura.

Era tal el cúmulo de desgracias, que en los primeros puestos se veían coches en teoría más lentos, pero que marchaban con regularidad. Así, el local Piniillos, con un Range proto de muy buena factura y potencia, o Arias-Portillo, con un Subaru, o el espectacular buggy de Marty.

A un tercio de carrera, Lartigue estaba en cabeza, por delante de Metge (a 18 minutos), Zanini (22), Raymondis (23), Rigal (30), Dayraut (33), Prieto (36), Forin, Salvans, Arias, Deladriere, Coulsoul, etcétera. Jabouille, con un Lada más potente que el de Lartigue, marchaba también en las posiciones de cabeza, pero «incontrolado», ya



Los buggys no pueden con los 4 x 4. Algunos, muy espectaculares, rodaron entre los primeros



Pese a su vuelco, Prieto llevó al Patrol diesel a las primeras posiciones. Su cuarto puesto; y el noveno de Juvanteny, otro buen resultado para Nissan



Con una sola pierna y en un trike. La afición lo puede todo. En la Baja se vio de todo



Porcar no finalizó la carrera. Lo mismo ocurrió con el equipo Suzuki-Camel

que efectuaba el recorrido dos horas más tarde que sus rivales, al haber volcado en la prueba de clasificación. En esas circunstancias, no se podía conocer con exactitud los tiempos realizados, salvo esperando su llegada, ya que la organización fue incapaz de proporcionar información veraz en todo el desarrollo de la prueba y diez horas después.

Lartigue-Rahier, Zanini-Ezpeleta y Raymondis tienen también sus problemas. Los hombres del Lada pierden cuarenta y cinco minutos por la rotura del cable de la bobina y por el cambio de la caja de cambios; el Ford se queda sin embrague y posteriormente funde una biela, por lo que tienen que abandonar, y Raymondis rompe un palier, por lo que tienen que hacer 40 kilómetros sólo con tracción a dos ruedas y gracias al autoblocante y pierde también un cuarto de hora en la asistencia. Dayraut rompe un amortiguador y pierde también un cuarto de hora en la asistencia. Dayraut rompe un amortiguador y pierde también veinte minutos, y Babler, con el segundo Nissan, tienen primero problemas de alimentación y posteriormente de tren delantero, por lo que se retrasa muy considerablemente.

En estas circunstancias, se sitúan en cabeza los dos Pajero de Rigal-Da Silva y Metge-Rahier, con más de media hora de ventaja sobre Lartigue, Prieto y Raymondis, que marchan muy próximos. El español, con el parabrisas roto no puede impedir que sus dos rivales le superen, aunque lleva a cabo una actuación excepcional (su coche, diesel, es la mitad de potente que cualquiera de los otros dos y pesa 300 kilos más). Pocos kilómetros antes de la llegada a Zaragoza, tiene lugar otro cambio en la clasificación. Primero, porque Metge-Zaniroli vuelcan al querer superar a sus compañeros para adelantarse en la asistencia a cambiar ruedas. Tras su abandono, a punto estuvo de suceder lo mismo al segundo Pajero, que también volcó, pero apenas perdió quince minutos y pudo llegar al final con veinticuatro minutos de ventaja sobre Raymondis y veintisiete sobre Lartigue, mientras que Prieto lo hacía a cincuenta minutos. Sin embargo, en el carnet de ruta del piloto del Range Rover faltaba la constancia del paso por uno de los controles, por lo que su tercer puesto estaba en el aire en el momento de escribir estas líneas. Si así fuera, Raymondis quedaría clasificado en el puesto 58, con beneficio de Miguel Prieto, que se subiría al podio.

Si el año pasado los Nissan tuvieron un auténtico debacle, en 1986, con la configuración de los éxitos (diesel turbo), han vuelto a conseguir un auténtico éxito: Prieto en tercera posición, y Juvanteny, con un Patrol de estricta serie, nada menos que en el puesto noveno absoluto. Juvanteny llevó a cabo

## EN VOZ BAJA

- Charlando antes de comenzar la prueba, ninguno de los pilotos experimentados daba la menor posibilidad de victoria a Zanini. Además de que un grupo B de rallyes no es lo más apropiado, a Antonio le falta capacidad de sufrimiento.

- Guillermo Barreras tuvo que correr 30 kilómetros sin una rueda. Al llegar al final de la etapa y no encontrar su asistencia, volvió a arrancar dispuesto a hacerse otros ochenta kilómetros; naturalmente, no llegó muy lejos.

- Desilusión entre los responsables españoles de Lada. A los problemas

Da Silva y Prieto rompieron el parabrisas de sus coches.



Zanini no acaba de comprender la Baja.



de Lartigue (vencedor el año pasado), se unió el abandono de Cañellas, en el que habían depositado muchas y lógicas esperanzas.

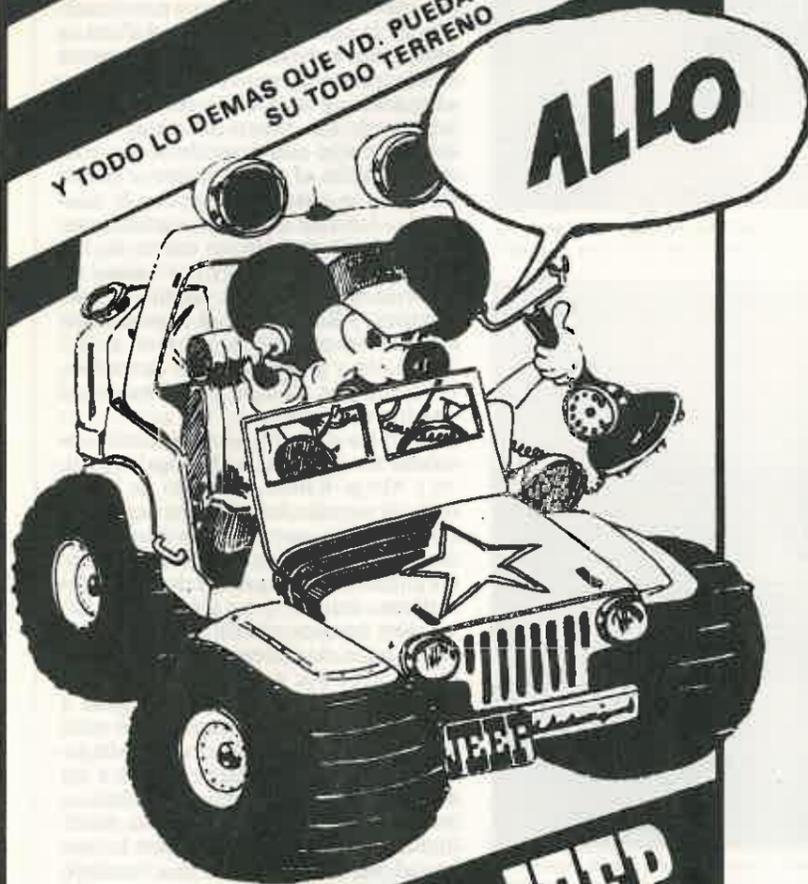
- La prensa aragonesa (sobre todo la radio) prestaba más interés a la polémica entre Carlos Gracia y Ramón Coscolín que al desarrollo de la prueba. El tema y la Baja, van a dar mucho que hablar.

- Excelente el comportamiento del Honda 4 x 4 de Conod, que realizó un excelente tiempo en la prueba cronometrada de clasificación. Lástima que no pudiera acabar por un problema de embrague.

- Impresentable el trabajo de los responsables de la sala de prensa, sin dar la más mínima información veraz sobre el desarrollo de la carrera. Esa fue una de las causas por las que las emisoras locales de radio no pudiesen realizar los programas previstos ni las conexiones.

- Mediocre resultado del equipo Suzuki-Camel. El año pasado, con un Suzuki de serie, Babler finalizaba séptimo. Este año, con coches teóricamente más preparados, no llegaron a mitad de camino. Por si fuera poco, no llegó a la meta ninguno de los Suzuki participantes.

CABESTRANTES ELECTRICOS  
MULTIPLICADORAS RUEDAS LIBRES  
ORGANOS MECANICOS - REPUESTOS PARTE DE MOTOR  
CARROCERIA Y SUS ACCESORIOS  
Y TODO LO DEMAS QUE VD. PUEDA NECESITAR PARA  
SU TODO TERRENO



todo para el  
en **JEEP**

Tel. (93) 253 20 00

**CODREMA, S. A.**

Oficina: Travesera de las Corts, 46. Tel. (93) 333 47 50  
HOSPITALET DE LLOBREGAT (Barcelona)  
VENTAS: Provenza, 138. Tels. 253 20 00/08/09. BARCELONA-08029

## DEPORTE



Jabouille volcó en la prueba de clasificación. Ralet ha vuelto a demostrar las posibilidades de los Toyota.



una excelente carrera y su experiencia le permitió ganar cerca de 20 puestos en los últimos kilómetros, al perderse multitud de participantes con la llegada de la noche.

Mencionar por último la mala fortuna de Arcarons-Valls, quienes marcharon en cabeza de las motocicletas la gran mayoría de la carrera, hasta que la perdieron a menos de 10 kilómetros de la llegada al quedarse la moto sin alimentación. Pese a ello, terminaron en cuarta posición, justo por delante de los también españoles Moreno de Carlos-Riera. La carrera fue ganada por Deburk-Viardot, sobre KTM 400.

J. M. Cernuda  
Fotos: Alfonso J. Nieto  
José Robledo

### CLASIFICACIONES

1.º, Rigal-Da Silva (Mitsubishi Pajero), 16-44-48; 2.º, Raymondis-Ferret (\*) (Range Rover), a 24'; 3.º, Lartigue-Rahier (Lada Niva), a 27'; 4.º, Prieto-Vázquez (Nissan Patrol), a 49'; 5.º, Ratet-Faougerouse (Toyota FJ60); 6.º, Dayraut-Dayraut (Porsche 911); 7.º, Seppy-Baugartner (Mercedes 280 GE); 8.º, Rouchet-Vaillapigue (Toyota-Koro); 9.º, Juvanteny-Juvanteny (Nissan Patrol); 10.º, Marty-Vie (Buggy Monoy).

(\*) Sobre el equipo Raymondis-Ferret pesa la amenaza de exclusión por entregar el carnet de ruta sin el sello de un control.

## HONDA®

### MAQUINARIA



#### RELAJESE CORTANDO EL CESPED

Si le gusta la jardinería y es exigente consigo mismo Honda le ofrece una gran gama de una nueva generación de cortacéspedes, perfectos, silenciosos y con un diseño funcional. Máquinas perfectas desde 2,5 hasta 11 HP con cuchillas helicoidales o rotativas, todo ello producto de la avanzada tecnología que HONDA incorpora a sus cortacéspedes.



#### TRABAJE SU TIERRA COMODAMENTE: SU HOBBY

Convierta la horticultura y la jardinería en su hobby favorito, con las motoazadas HONDA, desde la más sencilla de 2,5 hasta la más completa de 14 HP que gracias a sus características le permiten un sencillo manejo sin vibraciones y con una amplia gama de accesorios.



#### CONSIGA UN BUEN CAUDAL

Porque una de las características de las motobombas HONDA está en aflorar un buen caudal de agua en cualquier circunstancia y con un nivel de ruido muy bajo, gracias a la avanzada tecnología aplicada por HONDA, que hacen de sus motobombas, máquinas potentes, seguras y silenciosas.



#### CORTAR EL CESPED MONTADO EN UN FORMULA 1

Si tiene una extensión grande de terreno sembrado de césped Vd. podrá saborear una de las pocas experiencias exclusivas de quienes poseen la capacidad de elección a cualquier nivel; con HONDA experimentará la gratificación del esfuerzo y el placer del poder.

máquinas perfectas  
para la horticultura y la jardinería



# HONDA

GREENS (Artículos de jardín) Polígono Industrial Congost. Parcela 4-S. La Garriga. BARCELONA  
Telf. (93) 8714450 Apdo. de Correos, 35. Cable Greens. La Garriga. Importador exclusivo para España.

Llámenos o envíe el cupón y le pondremos en contacto con el Distribuidor de su Zona

Si desea recibir más información sobre maquinaria para la jardinería y horticultura, rellene este cupón y remítanoslo a GREENS.

Apartado de correos 35. La Garriga (BARCELONA)

Nombre \_\_\_\_\_

Domicilio \_\_\_\_\_

Ciudad \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

Provincia \_\_\_\_\_



Beni Fernández superó bien la difícil prueba del Hunsrück Rallye. Su cuarto puesto lo promueve al segundo puesto del Campeonato de Europa.

# HUNSRÜCK RALLYE



# BENI I DE ESPAÑA Y IV DE ALEMANIA

**S**OBRE los terrenos militares de la OTAN se ha celebrado el Hunsrück Rallye, la prueba más importante de Alemania del certamen continental, en el que puntúa con coeficiente 3 y al que se ha desplazado el equipo oficial de Opel España, con Beni Fernández-José Orozco a los mandos del Manta 400.

Una de las particularidades de esta prueba es que sólo permiten entrenar dos días antes de la prueba y dos únicas pasadas por tramo, por lo que los pilotos locales disponen de alguna ventaja ya que suelen repetirse algunos tramos de un año a otro.

Como era de esperar, Michele Mouton, con el Peugeot 205 Turbo 16 (evolución 1) se instaló en cabeza en los primeros compases, dominando claramente a los dos MG Metro de Duez y Eklund, que tuvieron problemas de transmisión. Pero la alegría de la francesa (que corre como piloto oficial del Peugeot en Alemania) iba a durar poco tiempo al desfallecer el motor de su montura.

Pese a los problemas, Duez se instala entonces en cabeza, por delante del segundo Metro y del Ford RS 200 de Andervag, más rápido que los MG, pero retrasado a causa de un recalcitrante problema de exceso de temperatura, que le impidió luchar por la victoria al máximo de las posibilidades.

Mientras tanto, Beni se las veía con los dos Audi Quattro de Schmidt y de Bosch, quienes superaban al gallego por superioridad mecánica y por conocimiento del terreno. Con un coche de tracción a dos ruedas, el gallego perdía mucho tiempo en los tramos embarrados a causa de una persistente lluvia.



Demuth impuso en grupo A su Mercedes

Gracias a que el reglamento de la prueba sólo penalizaba con 10 segundos cada minuto de retraso en los controles, Duez puede permitirse el lujo de cambiar las transmisiones y lograr definitivamente la victoria, por delante del Ford y del segundo Metro.

En cuanto a Beni, hasta el último tramo, arriesgando mucho y realizando un excelente tiempo, no puede definitivamente superar a sus rivales, logrando una meritoria cuarta plaza que le compensa del largo desplazamiento.

En grupo A, el dominio del Opel Kadett GSi semioficial de Sepp Haider se truncó con la rotura de un semieje, lo que permitió la victoria de Harald Demuth, con un Mercedes 190, 16 válvulas.

Tras este resultado, Beni no sólo se afianza en el campeonato de España (del que es primero, con 260 puntos de ventaja sobre Serviá), sino que alcanza la segunda posición en el Europeo. Su próxima participación en el Rallye de Chipre podría suponer para Beni una excelente clasificación final en este certamen.

**Gigi Corbetta** (Enviado especial)



El belga Duez llevó el MG Metro a la victoria, pese a varios problemas de transmisión



El sueco Andervag se vio afectado por problemas de temperatura del motor



Per Eklund completó el pódium



Michele Mouton fue una líder efímera

## CLASIFICACION

1, Duez-Lux (MG Metro 6R4); 2, Andervag-Lieuwms (Ford RS 200), a 1-39; 3, Eklud-Wilok (MG Metro 6R4), a 9-07; 4, Beni Fernández-López Orozco (Opel Manta 400), a 13-20; 5, Schmidtke-Kuecken (Audi Quattro), a 13-20; 6, Bosch-Bond (Audi Quattro), a 13-28; 7, Jonsson-Johansson (Opel Ascona 400), a 19-34; 8, Pettersson-Michel (Audi Quattro), a 21-32; 9, Demuth-Cellinger (Mercedes 190 2,3-16), a 23-40; 10, Goudezeune-Messine (Opel Manta), a 26-20.

## Clasificación provisional del Campeonato de Europa

Ultima prueba celebrada: Hunsrück Rallye (Alemania, coeficiente 3)  
Pruebas celebradas hasta la fecha: 32  
1, Patrick Snijers (Bélgica), Lancia 037, 181 puntos. RACE, 36 puntos. Garrigues, 60. Ypres, 45. Bohemia, 60.  
2, Beni Fernández (España), Opel Manta

400, 169 puntos. Costa Brava, 24. Gerona, 15. Bulgaria, 80. El Corte Inglés, 20. Hunsrück, 30.

3, Dario Cerrato (Italia), Lancia S4, 166 puntos. Costa Esmeralda, 48. Elba, 60. Sicilia, 60.

4, Mauro Pregliasco (Italia), Lancia 037, 161 puntos. Costa Brava, 30. RACE, 45. Costa Esmeralda, 32. Ypres, 24. Bohemia, 30.

5, Maurizio Tabaton (Italia), Lancia S4, 145 puntos. Costa Brava, 60. Costa Esmeralda, 40. Elba, 45.

6, Andrea Zanussi (Italia), Peugeot 205 Turbo 16, 141 puntos.

7, Patrick Chatriot (Francia), Renault Maxi Turbo, 120 puntos.

8, Salvador Serviá (España), Lancia 037, 116 puntos.

9, Roger Droogmans (Bélgica), Ford RS 200, 100 puntos.

10, Marc Duez (Bélgica), MG Metro 6R4, 96 puntos.

(...) Carlos Sainz (España), Renault Maxi Turbo, 85 puntos.

# HOCKENHEIM DOMINIO PIQUET

Los motores Honda que equipan a los Williams de Piquet y Mansell fueron más ahorrativos y potentes, si bien los chasis McLaren eran los más aptos para el trazado alemán.



El liderazgo de Nelson Piquet sólo se vio interrumpido por los cambios de neumáticos.

En este Gran Premio de Alemania, disputado en el circuito de Hockenheim, el problema del consumo de combustible ha sido el mayor rival para los equipos punteros. El trazado de este circuito sigue siendo muy rápido a pesar de las tres chicaneas hechas para este Gran Premio, y lo demuestra la media de 239,864 kilómetros por hora registrados a Keke Rosberg en la vuelta rápida de clasificación, donde se adjudicó la pole-position.

Desde los primeros entrenamientos, los McLaren se habían mostrado particularmente competitivos en cuanto al comportamiento del chasis, y la potencia del motor TAG se había también mejorado con el empleo de unos nue-



vos turbos de mayor capacidad. El resultado no podía ser más alentador al situarse en las dos primeras posiciones de la parrilla de salida Rosberg y Prost.

Sin embargo, los Williams-Honda se veían obligados a ocupar la tercera fila, por detrás del Lotus de Ayrton Senna y del Benetton-BMW de Gerhard Berger, que últimamente sorprende a todos con sus actuaciones.

Algo parecido ha ocurrido con el equipo Brabham-BMW, que ha visto sus coches favorecidos por la rapidez del trazado. Riccardo Patrese registró la velocidad máxima a final de recta de tribunas durante el Warm-up, con 254,182 kilómetros por hora.

Al margen de esto, el piloto italiano había logrado situar el «revolucionario



La fortuna sonrió a Senna, que heredó el segundo puesto en detrimento de Rosberg

BT 55» en la cuarta fila de la parrilla, teniendo a su lado el Ligier de René Arnoux y a sus espaldas a los dos Ferrari, que siguen tan desastrosos como siempre, a pesar de las nuevas suspensiones.

Como estaba previsto, en Hockenheim la atención se centraba en las figuras de Nigel Mansell y Alain Prost.

Todo parecía estar dispuesto para una lucha sin cuartel, para encabezar la clasificación del campeonato; sin embargo, no fue así. Después del banderazo de salida, Ayrton Senna tomó la primera posición seguido por Gerhard Berger y, a poca distancia, un equipo de tres formado por Keke Rosberg, Nelson Piquet y Nigel Mansell.

Afortunadamente, el choque entre Philippe Alliot y Stefan Johansson ter-

## HOCKENHEIM EN BREVE

● Mr. Yoschitosshi Sakurai, director del departamento de Honda F-1, ha estrechado la mano a Peter Warr y Patrick Head como fase final del contrato que Honda ha firmado con Williams y Lotus para suministrar sus motores en la próxima temporada. Senna seguirá como primer piloto y Satoru Nakajima será su compañero de equipo. En Williams, Piquet ha renovado el contrato y queda por ver quién será el sustituto de Mansell. Respecto a las negociaciones con McLaren para sustituir los motores TAG por los Honda, Mr. Sakurai ha dicho que en Japón existe un refrán: «Las cosas se hacen la mitad con la razón y la otra mitad con el tiempo.»

sar junto a la Vespa que se regala al piloto que logre la pole-position. Las razones han sido muy claras: «No tengo un contrato publicitario con Piaggio —ha explicado— y no estoy dispuesto a regalar mi imagen.»

● El estreno del nuevo Arrows no ha sido muy brillante. El monoplaza presentado en Hockenheim se ha confiado a Thierry Boutsen, que al margen de encontrarse con problemas de aerodinámica y falta de motricidad, ha roto tres motores.

● Por razones un tanto nebulosas, los técnicos de la FISA, Morris y Cadringer, se han presentado en el box de Williams con el fin de comprobar la cilindrada de los motores Honda de Nigel Mansell. Una vez terminada la averiguación, se ha comunicado que, efectivamente, la cilindrada del propulsor es de 1.490 centímetros cúbicos.

● Renault Sport ha entregado a la escudería Ligier tres motores EF15C, destinados al coche de René Arnoux. Después de los primeros ensayos, el piloto francés ha dicho que su funcionamiento es irregular, con lo cual resulta difícil ver el rendimiento. Esto mismo ha ocurrido con las unidades montadas en el coche de Ayrton Senna.

● El piloto Philippe Alliot ha pasado a sustituir en el equipo Ligier al desafortunado Jacques Lafitte, que estará hospitalizado durante mucho tiempo. Philippe Alliot tuvo su primer contacto con la escudería francesa en el circuito de Estoril durante unas pruebas el pasado mes de noviembre.

● Pirelli ha suministrado ruedas más estrechas de clasificación al equipo Ligier. Hasta el momento, sólo Brabham disponía de estos neumáticos y se prevé que en un futuro inmediato también Benetton podrá disponer de ellos.

● El doctor Marco Piccinini, tan sonriente como siempre y misterioso como nunca, no se ha pronunciado sobre quién será el sustituto de Johansson, así como el futuro director técnico de la escudería. Sin embargo, hay noticias concretas confirmadas por la BBC, acerca de que Mansell ha recibido una propuesta seria de la marca italiana. Por otra parte, a John Barnard, artífice de los McLaren, se le ha ofrecido un contrato con un cheque en blanco.

● Keke Rosberg se ha negado a po-

minó con un trompo del sueco y unos pocos desperfectos en otros coches.

Ya en la segunda vuelta, se vio claramente la intención de lucha emprendida por Keke Rosberg que se situaba primero, dejando atrás a Ayrton Senna y a Gerhard Berger.

Durante una vuelta, René Arnoux ocupó la segunda posición, sin embargo era Nelson Piquet quien atacaba seriamente, adelantando hasta situarse primero en la sexta vuelta. No había duda de que el brasileño disponía de un coche claramente superior, respaldado también por un consumo de combustible inferior a todos los demás.

Por un momento, Keke Rosberg y Alain Prost parecían intentar seguir a Nelson Piquet, pero era inútil. Este veía en su retrovisor cada vez más lejos a los dos McLaren, hasta que paró a cambiar neumáticos, operación en la que tardaron 8,4 segundos.

Estaba claro que Ayrton Senna no tenía mucha confianza en el nuevo motor Renault EF 15C que equipaba su coche, y tampoco el indicador del combustible le permitía conducir más rápido.

La remontada de Piquet fue progresiva, situándose nuevamente en cabeza en sólo tres vueltas sin esfuerzos,



En esta ocasión, el conservadurismo de Alain Prost no dio los frutos previstos.



El binomio Arnoux-Ligier se está mostrando muy competitivo en los últimos Grandes Premios.



Contra todo pronóstico, Mansell se encontró con el tercer puesto, tras haber rodado durante toda la carrera en sexta posición.

cos en la inyección, y sólo quedaba en pista Stefan Johansson, que a pocas vueltas del final también se retiraba.

El Brabham-BMW de Riccardo Patrese estaba en boxes con el motor roto, dejando a Derek Warwick en duodécima posición. También en el nuevo Arrows, conducido por Thierry Boutsen, el motor fallaba obligándole al abandono.

Cuando quedaban quince vueltas para el final, Nelson Piquet fue nuevamente a boxes a cambiar sólo los neu-

y registrando el récord del circuito en 1.49.757 segundos.

Inexplicable la actuación de Nigel Mansell que rodaba en sexta posición, el mismo ritmo de René Arnoux. El motor de su Williams sonaba redondo, pero algo limitaba al piloto británico, que no conseguía mejorar su posición.

Al cumplirse los dos primeros tercios de la carrera, eran muchos los coches retirados.

El Ferrari de Michele Alboreto había abandonado por problemas electróni-





## BALLESTA

HEMOS  
NACIDO EL UNO  
PARA EL OTRO



## Tarjetas Postales



## Xavier Domingo

UNO de los servicios más gratificantes del ferrocarril es el que ofrece la posibilidad de viajar de noche y durmiendo en el coche cama, con el auto en un vagón especial.

La Renfe lo tiene en varias de sus líneas y en los duros y peligrosos días de salida y regreso de vacaciones es, sin duda alguna, uno de los mejores medios de evitar cansancio y accidentes, llevándose el auto, que será siempre necesario en el lugar vacacional. El sistema debiera ser aumentado hasta el máximo y tendrían que tenerlo especialmente en cuenta aquellas personas que emprenden viajes largos y van con niños y con mucho paquete.

Yo siempre utilizo esta facilidad, aunque la cocina de la Renfe deja bastante que desear en la línea de mis vacaciones, que se suelen dirigir a Galicia. Es bastante mejor la que se sirve en el Talgo, pero este tipo de tren no arrastra furgón de autos. Si uno quiere la comodidad del Talgo y el viaje de día también puede cargar el auto en los expresos nocturnos.

## Auto y tren

Lo cierto es que el auto-tren está siendo muy utilizado y, si uno no prevé el viaje con tiempo, se arriesga a no encontrar plaza y, sin embargo, hay que hacer todo lo posible por evitar la masiva concurrencia en las carreteras, causa primera de la anual catástrofe constantemente lamentada y aparentemente irremediable.

A mí me gusta el tren. Reconozco que los ferrocarriles españoles son muy lentos y anticuados. Ruidosos e

incómodos. Pero el tren está hecho para las almas benditas capaces de dormir como niños en cualquier parte y para los amantes de la lectura. Pertenezco a las dos especies. Por lo que oigo, ni la primera ni la segunda tipología de personas abunda en España. Al parecer, mala conciencia y desdén por los libros se añan en gran parte de nuestros queridos compatriotas y tal vez eso sea lo que les lleve a preferir la histeria masoquista del volante a cualquier tipo de medida prudente y cómoda. También abundan los falsos cálculos económicos, que a menudo llevan a gastos imprevistos y monstruosos. Por ahorrarse unas pelotas pueden estar pagando toda la vida las consecuencias de un accidente.

De todos modos, las personas que van de vacaciones a las Baleares o a las Canarias y quieren llevarse el auto, o también las que del mismo modo desean visitar la Gran Bretaña, tienen por fuerza que meter su querido vehículo en un barco o en un ferry. Pues lo del tren viene a ser lo mismo.



## FORD ORION

VEHICULO derivado del Escort, que se diferencia por un maletero separado en vez del portón trasero. Su lanzamiento se produjo en julio de 1983 y a primeros del presente año ha sufrido sensibles variaciones en la carrocería e interiores, además de algunos pequeños retoques en las suspensiones, así como en otros órganos mecánicos.

Igual que el resto de los modelos de la marca tiene un acabado impecable, pero lo que sobresale como innovación en los nuevos Orion es el sistema de frenos antibloqueo SCS, que se ofrece en opción y a un precio interesante. A pesar de las mejoras de suspensión a que hacíamos referencia, el comportamiento es algo que todavía debe mejorar.



Motor 16



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.

**DUCADOS**  
EL SABOR QUE NOS UNE.

Tabacalera

COMPARATIVA: RENAULT 21 CONTRA CITROËN BX-GTI

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

2 de agosto 1986

Núm. 145 • 200 ptas.

# PODER BMW

**PRIMER  
CONTACTO  
CON EL M3**



**EL DAKAR ESPAÑOL  
PARA LOS JAPONESES**



● **F-1: PIQUET  
RENACE EN  
ALEMANIA**



● **BENI, SEGUNDO  
EN EL EUROPEO  
DE RALLYES**