

PRUEBAS: MONTEGO FAMILIAR Y BMW CABRIO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

23 de agosto 1986

Núm. 148 • 200 ptas.

BMW SUPER SPORT



**FORMULA 1
G.P. DE AUSTRIA**



OPEL OMEGA: PARA BATIR RECORDS



ESTO ES VIDA

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

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

HELIX, más vida para su coche.



NUEVO LUBRICANTE

HELIX

EL ACEITE VIVO



BMW SERIE 6

La serie 6 de BMW corresponde a los coupés deportivos de altas prestaciones. Es un vehículo deportivo que en España se comercializa en tres cilindradas y cuya máxima expresión es el M 635 CSi. La potencia de este seis cilindros es de 282 caballos, y la velocidad máxima ronda los 250 kilómetros por hora. En contra de lo que podría

parecer, el coche resulta fácil de conducir y controlar, debido principalmente a la docilidad del motor que tira con mucha suavidad desde pocas revoluciones. En el interior, el acabado mantiene la línea de la marca con una terminación impecable y bastante equipada. Opcionalmente se puede completar con asientos de cuero y otros extras.



Motor 16



- 34 A FONDO BMW 325i Cabrio
- 40 AL VOLANTE Los cosméticos de Ford
- 43 GENTE SOBRE RUEDAS Jean Boillot
- 46 COMPRAR Y VENDER
- 51 MOTOS Honda VFR 750 F
- 54 OCIO Semana de Palma



- 58 DEPORTE F-1: G. P. de Austria
- 64 Fórmula 3.000
- 66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

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

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Nobajas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00, 407 91 00. Télex 43974 nry e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserin. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGEL Polígono Industrial. Avda. Valdeagarrá, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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



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

Cargas adicionales

«operación salida» de primer mes fue catalogada por los responsables de la Dirección General de Tráfico como «catastrófica» e similar habría que decir del mal del pasado puente de la Virgen: 76 murieron su vida en las carreteras, y probablemente malheridas otras 56

además a un irracional espectáculo creciente, de insensibilidad social evidentes. Parece que el fatalismo se ha tejido social, que acepta sin rubor que se paga en cada fecha de acusativa de vehículos en nuestras

go, lo que ocurre en las carreteras puede coger a nadie por sorpresa sobrecargados, llenos de pasajeros lanzan a una aventura, a un rito que cumple una vez en el caso de alguna nunca más. Y es en situaciones extremas sale a la luz lo



tantas veces denunciado: muchos vehículos no cumplen los requisitos de seguridad recogidos en los códigos y antes de introducir la llave en el contacto su conductor ya está cometiendo graves infracciones.

Unase a ello la impericia de muchos conductores, el desconocimiento de lo que se trae entre manos, y unas carreteras que todavía siguen a años luz de lo que exige la concentración en pocas fechas de una masa ingente de vehículos, y se obtendrá el triste balance que comentamos.

A la falta de conocimientos y raciocinio de buen número de conductores habría que añadir la parte alcuota de nuestros administradores. Si muchos coches circulan con los neumáticos lisos, a la desidia de sus dueños se une la inoperancia de una vigilancia que debe ser más real y menos recaudadora de sanciones. Las campañas publicitarias tampoco deben obviarse, ya que se sigue insistiendo en la atemorización cuando está demostrado que conducir en ese estado es contraproducente. Y, aún más, la incapacidad para resolver un atasco, a veces de hasta dieciocho kilómetros bajo un sol de justicia, propicia la aparición de la angustia, de los nervios, de la inseguridad.

Pese a todo, la raíz de estos sangrientos balances debería buscarse en la actitud social ante el coche y la carretera, que se traduce en una triste incultura de cara a esos dos elementos. Las llamadas a la prudencia no servirán mientras todos y cada uno de los que conducimos no nos adaptemos de una forma lógica y sabia a las características de nuestros vehículos, de nuestras carreteras y de quienes nos rodean.

POTENCIA DOMESTICADA

M 635 CSI



MOTOR Disposición: Delantera, longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 3.453 c.c. (93,4x84 mm.). Cigeñal: De 7 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por cadena. Alimentación: Inyección electrónica Motronic. Compresión: 10,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 286 CV a 6.500 rpm. Par máximo: 34,7 mkg. a 4.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,5 km/h.; 2.ª, 16 km/h.; 3.ª, 24,7 km/h.; 4.ª, 33,3 km/h.; 5.ª, 41,1 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS Sistema: De cuatro discos, los delanteros ventilados.

SUSENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De 165 TR 390. Neumáticos: TRX 220/55 VR 390.

PESO En orden de marcha: 1.500 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Coste/km. 15.000 km/año	Prueba en el número
628 CSI	2.788	184	212	8,8	12,28	—
635 CSI	3.430	218	229	8,7	12,26	—
M 635 CSI	3.453	286	248	13,8	17,25	61

Motor 16

ESTIUVES VIDA



NUEVO LUBRICANTE

HELIX

EL ACEITE VIVO

Vida larga y «saludable» para su coche. Solamente SHELL podía desarrollar el lubricante a la altura de los grandes avances tecnológicos de la industria automovilística actual y de las necesidades de los conductores de hoy en día. HELIX. HELIX cuida del motor y le da vida, aún en las condiciones de uso más duras. Durante años y kilómetros. De un aceite así no debe perderse ni una gota. El moderno diseño de su envase, con dispositivos especiales de cierre y verificación, impide que esto ocurra. Una ventaja más de HELIX. HELIX, más vida para su coche.

ESTA SEMANA

ACTUALIDAD: CARRETERAS MEJORANDO LO PRESENTE. PAG. 14

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Director: Félix Lázaro. Subdirector: Alberto Mallo. Redactor Jefe: Sergio Piccione. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meillerey (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. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Letrado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Victor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

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

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter. Director gerente: José Luis Virumbales.

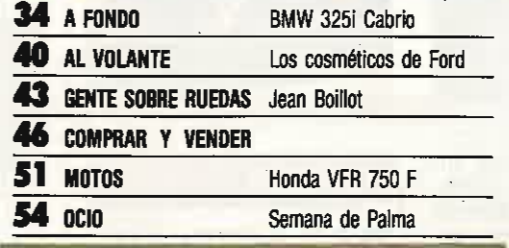
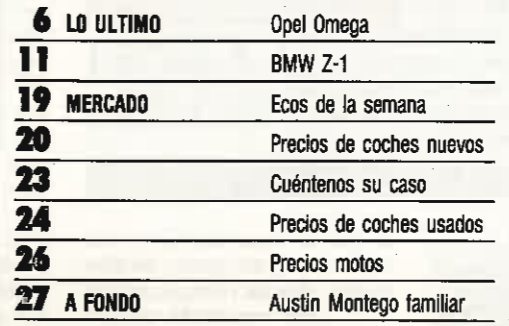
Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00.; 407 41 00. Télex 43974 nrye e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprenta: 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.



SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
6	LO ULTIMO	Opel Omega
11		BMW Z-1
19	MERCADO	Ecos de la semana
20		Precios de coches nuevos
23		Cuéntenos su caso
24		Precios de coches usados
26		Precios motos
27	A FONDO	Austin Montego familiar
34	A FONDO	BMW 325i Cabrio
40	AL VOLANTE	Los cosméticos de Ford
43	GENTE SOBRE RUEDAS	Jean Boillot
46	COMPRAR Y VENDER	
51	MOTOS	Honda VFR 750 F
54	OCIO	Semana de Palma
58	DEPORTE	F-1: G. P. de Austria
64		Fórmula 3.000
66	JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	



Amargas vacaciones

Si la pasada «operación salida» de primeros de mes fue catalogada por los propios responsables de la Dirección General de Tráfico como «catastrófica e inusual», algo similar habría que decir del macabro saldo del pasado puente de la Virgen: 76 personas dejaron su vida en las carreteras, quedando gravemente malheridas otras 56 víctimas.

Asistimos además a un irracional espectáculo, cada día creciente, de insensibilidad social ante los accidentes. Parece que el fatalismo se adueña del tejido social, que acepta sin rubor el tributo que se paga en cada fecha de acumulación masiva de vehículos en nuestras vías.

Sin embargo, lo que ocurre en las carreteras estos días no puede coger a nadie por sorpresa. Coches sobrecargados, llenos de pasajeros eufóricos, se lanzan a una aventura, a un rito que sólo se cumple una vez al año... y en el caso de algunos, para nunca más. Y es aquí, en situaciones extremas, cuando sale a la luz lo tantas veces denunciado: muchos vehículos no cumplen los requisitos de seguridad recogidos en los códigos y antes de introducir la llave en el contacto su conductor ya está cometiendo graves infracciones.

Unase a ello la impericia de muchos conductores, el desconocimiento de lo que se trae entre manos, y unas carreteras que todavía siguen a años luz de lo que exige la concentración en pocas fechas de una masa ingente de vehículos, y se obtendrá el triste balance que comentamos.

A la falta de conocimientos y raciocinio de buen número de conductores habría que añadir la parte alícuota de nuestros administradores. Si muchos coches circulan con los neumáticos lisos, a la desidia de sus dueños se une la inoperancia de una vigilancia que debe ser más real y menos recaudadora de sanciones. Las campañas publicitarias tampoco deben obviarse, ya que se sigue insistiendo en la atemorización cuando está demostrado que conducir en ese estado es contraproducente. Y, aún más, la incapacidad para resolver un atasco, a veces de hasta dieciocho kilómetros bajo un sol de justicia, propicia la aparición de la angustia, de los nervios, de la inseguridad.

Pese a todo, la raíz de estos sangrientos balances debería buscarse en la actitud social ante el coche y la carretera, que se traduce en una triste incultura de cara a esos dos elementos. Las llamadas a la prudencia no servirán mientras todos y cada uno de los que conducimos no nos adaptemos de una forma lógica y sabia a las características de nuestros vehículos, de nuestras carreteras y de quienes nos rodean.





En voz baja

● Satisfacción en General Motors. La «operación España» está a punto de comenzar a entrar en números azules. Esperemos que el año que viene, aprovechando esta feliz coyuntura, GM España haga públicos sus resultados financieros.

● El Alfa 33, el coche clave en el «boom» Alfa Romeo en España, va a ser objeto de un restyling. Exteriormente los retoques serán mínimos. En cambio, bajo su capot, aparecerá un nuevo motor subido hasta 1.750 centímetros cúbicos que dará potencias del orden de los 120 caballos, y es posible que el esperado diesel.

● El nuevo BMW serie 7 que aparecerá el próximo mes de septiembre dispondrá, en

un principio, de los motores ya conocidos de 2,8 y 3,5 litros. El nuevo motor V-12 se hará esperar hasta la primavera del año que viene.

● Lancia va a proseguir con su ampliación de modelos con cuatro ruedas motrices. Al Prisma y el Delta va a seguirles el Y-10, que dispondrá de un sistema conectable semejante al del Panda 4x4.

● El Fiat Uno Diesel dispondrá en breve de más potencia. Su pequeño motor 1.300 centímetros cúbicos, de 45 caballos de potencia, será reemplazado próximamente por el motor 1.700 que desarrolla 60 caballos.

● Suspense sobre el futuro de la gama de tractores de Motor Ibérica una vez termine el contrato que les une con Massey Ferguson. Kubota, la compañía japonesa asociada, sólo produce tractores ligeros y mototocutores.

● Ya hay sucesor de Juan Cristóbal en la Dirección Comercial de Motor Ibérica. Se trata de Manuel Fontdevilla, que hasta ahora era el director comercial de la zona de Cataluña.

más económico que en avión, e incluso le iguala en comodidad. Además, desde centroeuropa, y por buenas autopistas, el viaje dura poco más de una noche, fatiga que no resulta exagerada. De momento, los responsables del aeropuerto Gerona-Costa Brava observan con preocupación la disminución de vuelos chárter.

ITALIA

ALTOS CARGOS MILLONARIOS

SIEMPRE se habla entre exclamaciones de admiración de los altos sueldos que cobran los ejecutivos de las grandes marcas norteamericanas del automóvil. Sin embargo, en la vieja Italia automovilística, aun guardando las distancias, tampoco se quedan a la zaga. Cesare Romiti, administrador delegado de Fiat, gana al año de 1.100 a 1.200 millones de liras brutas (de 110 a 120 millones de pesetas). En el ranking le sigue Vittorio Ghidella (en la foto), con un sueldo bruto anual de 650 a 750 millones de liras. El presidente y consejero delegado de Pirelli, Filiberto Pittini, se embolsa de 550 a 650 millones de liras, y Giuseppe Tramontana, vicepresidente de Alfa Romeo, se sitúa entre los 400 y 500 millones de liras.



TALLERES

real decreto que regula la actividad de los talleres de reparación de vehículos. De todas formas, y de acuerdo con la misma normativa, la prohibición no alcanza a los casos de urgencia y siempre que en tales casos el taller que las monte se responsabilice por escrito de que esas piezas se hallan en buen estado.



AUTOMOVIL

UN SECTOR DE FUTURO

EN la Feria de Muestras de Asturias, que estos días se ha celebrado en Gijón, ADA (Ayuda del Automovilista) organizó un acto conmemorativo del centenario del automóvil, que se cumple este año. Fernando Gamazo, director de Asuntos Públicos de Mercedes Benz España; Juan Antonio Díaz Álvarez, presidente de Seat; Carlos Gracia, presidente de la Federación Española de Automovilismo, y el periodista asturiano José Ramón Alonso fueron los ponentes invitados por ADA para hablar de la historia del automóvil en sus distintas facetas. Además, el presidente de Seat hizo también referencia al futuro del sector en nuestro país, futuro que ve con optimismo, ya que, según sus palabras, «el sector del automóvil conocerá su recuperación en un par de años y para mil no-



PARA ACELERAR

HECHO A LA ANTIGUA

ALGUNOS ingleses saben llamar la atención,

y la muestra no puede ser más elocuente. El feliz propietario de este «dragster» es un hombre tranquilo, un hombre que se dedicó a reunir piezas con diferentes paternidades para montarlas después sobre un chasis muy sencillo. El resultado fue un magnífico ocho cilindros en V de origen Chevrolet acoplado a un compresor volumétrico aportó el toque justo de pimienta. El conductor de este juguete se pasea ahora con la tranquilidad de espíritu que dan 400 caballos.

vecientos noventa y cinco se fabricarán en España dos millones de turismos».

ENASA

PRESIDENTE, JAUME CLAVELL

EL nuevo titular del Instituto Nacional de Industria, Claudio Aranzadi, ha ratificado a Jaume Clavell, director general de Electrónica e Infor-



mática del holding, el ofrecimiento de la presidencia de ENASA, nombramiento que se hará efectivo en el consejo de administración que el INI celebrará a primeros de septiembre. La designación de Clavell ha estado precedida por la de Acacio Rodríguez, persona de su confianza, como consejero delegado, que ha estado desde 1976 a 1979 en Ford y cuya experiencia se considera muy valiosa para dar una salida a la difícil situación que atraviesa el fabricante de los Pegaso.



Verde y Rojo

● La Policía suiza hace cumplir las leyes. Por eso ha detenido hace unos días a cuatro conductores de autocares españoles que habían estado al volante más de treinta y cinco horas seguidas, obligándoles a descansar. A ver si cunde el ejemplo.

● Muchos Ayuntamientos bajan la guardia con la cosa del verano en materia semafórica. Y es habitual ver semáforos estropeados que tardan hasta dos días en ser reparados. La falta de

personal es confundida muchas veces por nuestros administradores con la desidia.

● Sólo elogios se merece el programa de televisión «Estudio-2», que, dirigido por Olga Viza, ocupa bastantes horas de la tarde del sábado. Además de prestar una especial atención al deporte del motor, releen con fruición las páginas de esta revista. A seguir así, chicos.

● ¿Exceso de confianza o aireando las falanges? Muchos conductores asoman estos días por la ventanilla un brazo flácido, caído a lo largo de la portezuela, que, salvo para confundir a los demás, no se sabe bien para qué sirve. ¿Habrá copiado la pose a Piquet o a Rosberg cuando están en plena remontada?



CATALUÑA

CEPSA, ELF Y BP INTERESADAS

LA compañía Cepsa ha mostrado su interés en actuar como distribuidor y proveedor de la sociedad Petrolis de Catalunya, que va a ser creada por la Consejería de Industria y Energía de la Generalidad. La culminación de este proyecto, que quiere ver la luz antes de fin de año, depende, asimismo, de los acuerdos a los que se pueda llegar con Campsa. Si las empresas es-

pañolas fallaran, cabe la posibilidad de formalizar un convenio con la firma francesa Elf, que actualmente dispone de grandes depósitos de combustible instalados en el puerto de Barcelona. También ha mostrado su interés en participar en el proyecto British Petroleum.

BARCELONA

FUERA CHATARRA

LA campaña de recogida de coches abandonados en las calles de Barcelona, a

la que la Guardia Civil está dedicando un gran interés desde hace un tiempo, ha tenido como resultado que en el primer semestre de este año se haya multiplicado por ocho la cifra del año anterior. En total, se han retirado 850 vehículos desde enero a agosto, cuando en todo 1985 se retiraron tan sólo 210.



TURISMO

MAS AUTOCAR QUE AVION

EL paso fronterizo de La Junquera era atravesado en dirección a España el pasado día 2 de agosto por 9.981 autocares, cifra nunca vista por aquellos pagos y que superaba además en un 45 por 100 el número de estos vehículos registrado un año antes. Las razones son evidentemente muy claras. Por un lado, el viaje en un moderno autocar es mucho

PROHIBIDAS PIEZAS USADAS

DESDE el pasado 10 de agosto está prohibido el montaje y uso de piezas usadas en los sistemas de frenado, suspensión y dirección de un vehículo, de acuerdo con la normativa que se recogía en el reciente

NUEVOS OPEL OMEGA DISEÑADOS POR EL VIENTO

OPEL acaba de gastar 130.000 millones de pesetas para lanzar al mercado un familiar de tipo medio con carrocería de casi 4,7 metros de longitud que mandará al aire a toda la gama Rekord, los coches

más veteranos de la marca que estaban en el mercado desde 1967 y de los que se han producido más de siete millones de unidades. El Omega llenará el espacio comprendido entre los Ascona y los Senator.

Los Opel Omega llegarán al mercado español a finales

de octubre y sus precios estarán entre los dos millones y los dos millones ochocientos mil pesetas. El modelo estrella de la gama, el Omega 3000, se hará de rogar un poco, ya que este coche no será comercializado hasta principios del 87 y su precio rondará los cuatro millones de pesetas. La primera oleada de Opel Omega ofrecerá cinco motores de gasolina entre 1,8 y 2 litros de cubaje, con potencias que irán desde los 82 hasta los 122 caballos de potencia; también habrá dos diesel de 2,3 litros, con potencias que oscilarán entre los 73 y los 90 caballos, según emplee turbo o no. La oferta para el mercado español estará compuesta por estos dos diesel, así como por la versión con motor de gasolina de 2 litros y 122 caballos de potencia.

El Omega es un coche nuevo por completo. No tiene nada que ver con su predecesor, con el Rekord. La gama Omega verá la luz con

dos versiones de carrocería, una de aspecto clásico, con carrocería de cuatro puertas, y otra versión familiar o ranchera, la Caravan, con carrocería de cinco puertas.

El Opel hará gala de un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, de un Cx, igual a 0,28 en la versión de carrocería clásica y de 0,32 en el modelo familiar.

La mejora aerodinámica conseguida por el Omega con respecto al Rekord es impresionante, y para llegar a ese resultado los técnicos de Opel han trabajado sobre una silueta en forma de gota de agua y se ha prestado un cuidado especial a los detalles. El 20 por 100 de esa mejora aerodinámica ofrecida por los nuevos Omega se ha conseguido gracias al diseño especial de la calandra y del paragolpes delantero.

Los nuevos Opel llevan un deflector delantero, que trabaja en combinación con el faldón posterior, para conseguir así que la lámina de aire pase bajo el coche sin encontrarse con ningún obs-

táculo, es decir, sin chocar con la suspensión, ni con el chasis. El faldón trasero también evita esa especie de remolino que se forma detrás al circular con cierta rapidez, un remolino que actúa como una ventosa que se opone al avance del coche.

El modelo familiar, el Omega Caravan, tiene un coeficiente Cx igual a 0,32; un valor muy destacable si se tiene en cuenta que ofrece un espacio de carga libre con 1.300 litros de capacidad.

La suspensión inteligente

La mecánica del Opel es moderna. No tiene nada que ver con la utilizada por los Rekord. Los motores de gasolina son más pequeños, mucho menos voluminosos que los utilizados por el modelo anterior; la caja de cambios es un puro producto Opel y las suspensiones, con cuatro ruedas independientes dispuestas según un sistema llamado DSA, Segu-

ridad Dinámica Avanzada, han enviado el eje trasero rígido que caracteriza a los Rekord al museo.

Los Omega que saldrán al mercado casi de inmediato utilizarán dos motores de gasolina diferentes, dos cuatro cilindros con 1,8 y dos litros de cubaje, respectivamente, cuyas potencias oscilarán entre los 82 y los 122 caballos de potencia. El motor más pequeño, el de 1,8 litros de cubaje, será muy similar al utilizado por los Kadett y los Ascona; saldrá en tres versiones diferentes, dos alimentadas por carburadores, una con 82 caballos en la versión preparada para funcionar con gasolina sin plomo, con gasolina «ecológica», y otra con 90 caballos, destinada a los países menos preocupados por el medio ambiente. La versión de 1,8 litros, alimentada por inyección electrónica, seguirá dando 115 caballos de potencia, un empuje suficiente para hacer una velocidad punta de 195 por hora y acelerar de 0 a 100 en doce segundos. El cuatro



El Omega 3000 tiene muchos detalles aerodinámicos de la carrocería. El nuevo Opel se diferencia notablemente de sus restantes hermanos.

cilindros de dos litros de cubaje lleva un sistema de inyección de carburante Bosch Motronic de la última generación y da 122 caballos de potencia, con este empuje supera los 200 por hora y acelera de 0 a 100 en diez segundos. La versión no contami-

ante, la equipada con catalizador, se queda en 115 caballos. Este motor ha sido aplicado a los Kadett GSi.

Los dos motores diesel comparten la misma base, un cuatro cilindros de 2,3 litros de cubaje. La versión atmosférica da 73 caballos de potencia, suficientes para alcanzar casi los ciento sesenta y cinco por hora, y para acelerar de 0 a 100 en 19,5 segundos. La versión turbo será algo más energética, y gracias a sus 90 caba-

Los interiores de los Opel Omega tienen un diseño que se adapta bien a las exigencias de todos los usuarios, sea cual sea su talla.



La forma del Opel Omega rinde culto a la aerodinámica. El coeficiente Cx, que indica la resistencia de la carrocería a la penetración en el aire, es de 0,28, el mejor resultado conseguido jamás por una berlina familiar fabricada en serie.



SEGURIDAD DE PRIMERA

EL Opel Omega va a ser uno de los coches más seguros del mercado. Este choque frontal contra una pared de hormigón de cien toneladas de peso es un impacto que habría destruido por completo a modelos de más porte. Se ha fotografiado tras lanzar al Omega a 50 kilómetros por hora de velocidad. El prototipo es uno de los ochenta coches destrozados

cada año con la intención de comprobar la calidad de los distintos refuerzos. Para conseguir las secuencias que muestran la deformación del chasis se hacen más de mil instantáneas por segundo, bajo una luz tres veces más intensa que la luz del sol a mediodía. Las pruebas de comportamiento se llevaron a cabo en las pistas de la marca en Dudenhofen.



El respaldo del asiento trasero se abate por partes. Gracias a esa facilidad se pueden transportar hasta tablas de esquí

los superará los 175 por hora de punta y podrá acelerar de 0 a 100 en 14,5 segundos.

Las cajas de cambio de los Omega también serán nuevas; habrá dos cajas:

una manual, de cinco velocidades, que Opel ha diseñado especialmente para estos modelos, una caja que ya no es de la marca Getrag, como en la última generación de

los Rekord. La otra caja es automática, con cuatro marchas.

El Omega 3000, el deportivo de la gama, utilizará un motor ya conocido, el seis cilindros en línea de tres litros de cubaje, utilizado por los Senator y los Monza. Este motor da 177 caballos de potencia, que permitirán superar los 220 por hora, tanto en la versión con cambio manual como en la equipada con caja automática.

La suspensión será uno de los aspectos clave en los nuevos Omega. La suspensión *inteligente* diseñada por los técnicos de la firma alemana recurrirá a cuatro ruedas independientes. El tren delantero utilizará un sistema McPherson muy perfeccionado, mientras que el tren trasero recurrirá al sistema de brazos tirados, en la misma línea mostrada por los Porsche 928 o los Ford Sierra. Los dos ejes permitirán cierta libertad de movimientos a las ruedas. De esta forma se conseguirá una estabilidad muy superior,

El Opel Omega 3000 estará en los mercados internacionales a primeros del próximo año. Todos sus elementos están preparados para trabajar sin problemas a más de 220 por hora.



El cambio es automático y detrás se ve la palanca del freno de mano.

tanto en frenadas como al pasar por las curvas.

El sistema de suspensión DSA hará posible frenadas en línea recta, incluso cuando las ruedas de un lado se encuentren sobre una superficie deslizante y las otra sobre asfalto seco. El DSA da también cierto poder de dirección a las ruedas traseras en el momento de pasar por las curvas, suficiente para conducir al coche con toda precisión por la trayectoria

indicada por las ruedas delanteras.

Para más adelante está previsto el lanzamiento de un sistema electrónico encargado de controlar la suspensión. Este sistema dará al conductor la posibilidad de elegir entre tres tipos diferentes de amortiguamiento: todo confort, medio y deportivo. La persona sentada al volante de cualquier modelo Omega podrá ajustar el comportamiento del coche a



sus propios gustos con sólo pulsar un botón.

El Omega 3000 tendrá una suspensión más deportiva que sus hermanos de gama. El diseño general será idéntico, pero se endurecerán los muelles, se utilizarán amortiguadores de gas línea sport y se rebajará la altura de todo el conjunto en 25 milímetros.

Los nuevos Opel llevarán frenos de disco en las cuatro ruedas, con discos autoventilados en el tren delantero para los coches equipados con los motores de gasolina de dos litros. El sistema ABS ya vendrá montado de serie en todos los Omega



Los técnicos de Opel han cuidado todos los detalles. La elección de las llantas se ha hecho con todo esmero.

3000, mientras que será una opción para los modelos restantes.

Comodidad de conducción ante todo

Los primeros Omega disponibles ofrecerán tres niveles de equipamiento distintos, desde el básico LS hasta el más completo, el GLS, con un nivel a medio camino entre ambos, el GL.

En Opel, los Omega introducirán una nueva etapa del diseño de interiores de la que los Kadett ya habían dejado entrever algo. En esto tiene mucho que ver Jorge Ferreyra Basso, el responsa-



SENATOR, UN DESCENDIENTE DEL OMEGA

El futuro Opel Senator, un coche que saldrá a la luz a finales del año 87, va a tener muchos elementos en común con el Omega. El futuro Senator utilizará el mis-

mo chasis, las mismas soluciones de suspensión y hasta un motor, el seis cilindros en línea de tres litros de cubaje con casi ciento ochenta caballos de potencia, ya

vistos en los viejos Omega. El Senator tendrá una carrocería más grande que la de los Omega pero igual de perfilada. El mayor tamaño se conseguirá por el alargamiento de los voladizos del morro y de la popa, ya que la distancia entre ejes serán las mismas mostradas por los Omega. Los futuros Senator serán los «buques» insignia de la gama Opel y habrá una versión energética.

miento de los voladizos del morro y de la popa, ya que la distancia entre ejes serán las mismas mostradas por los Omega. Los futuros Senator serán los «buques» insignia de la gama Opel y habrá una versión energética.

El Opel Omega, visto desde atrás, pone de relieve una popa levantada como la de los últimos Kadett. El Omega 3000 se diferencia por su alerón posterior situado sobre el capó. El motor de dos litros, visto a la derecha, es un motor nuevo por completo.



ble de diseño de interiores de la marca. El diseñador argentino ha conseguido dar una mayor vistosidad al habitáculo del Omega sin salirse de la tradicional sobriedad y funcionalidad, que ha caracterizado siempre a los Opel. También ha cambiado

los cánones ergonómicos, que ya no son tan germánicos, a fin de que cualquier conductor pueda sentirse cómodo al volante, sin distinción de talla ni de constitución.

Los asientos, incluso en las versiones más baratas,

contarán con un gran número de posibilidades de regulación. Los interiores serán muy amplios, con ganancias sensibles con respecto a lo que ofrecía el viejo Rekord.

El coche resultará, en definitiva, muy atractivo, lo suficiente para que los altos

responsables de General Motors estén estudiando imitar a la gente de Ford —que ha introducido su gama europea a través de la división Merkur— y se decidan a comercializar el coche en Estados Unidos con el nombre de Corsica.

M-ZT 1 SORPRESA BMW

BMW se ha soltado la melena. La marca bávara acaba de dar a conocer un prototipo mantenido hasta ahora en el más estricto secreto, que rompe con el estilo tradicional de sus productos. No se trata de una nueva berlina o un lujoso coupé, sino del más genuino deportivo, de un auténtico roadster, que gracias a sus dimensiones reducidas, su ligereza y su generoso motor, puede convertirse en el próximo coco de las carreteras europeas.

Todo esto, claro está, en el caso de que la marca alemana se decida a fabricarlo en

serie a partir de 1988, posibilidad que en estos momentos aún está por confirmar. Eberhard von Kuenheim,

patrón de BMW, afirmó no hace mucho tiempo que el plan de renovación tecnológico de su marca incluía un nue-

vo modelo por año. En 1986 le toca al serie 7, en 1987 al serie 5 y para 1988 se barajan dos posibilidades: el serie 6, el

El Z1 es un descapotable capaz de correr a 230 kilómetros por hora y acelerar de 0 a 100 en sólo siete segundos.



El nuevo superdeportivo de BMW podría fabricarse a partir de 1988.



M-ZT 1

Z1 o ambos. Como también se anunció una importante novedad tecnológica por año, todas las esperanzas están permitidas.

De momento, los rumores que circulan por los mentideros de Munich hablan de que su puesta en producción es muy probable. BMW quiere recuperar un mercado y una imagen que le son vitales, a lo

que el revolucionario BMW M-1 fue suficientemente revelador. Fue un coche de difusión mínima, pero contribuyó en buena medida a mantener el prestigio de esta marca. Debido a la utilización de estos coches en pruebas teloneras de los Grandes Premios de F-1.

En el Z1 se pone de manifiesto la capacidad de investi-

gación y desarrollo con que cuenta la firma bávara. Los directivos de BMW pidieron a sus técnicos un diseño capaz de responder a las necesidades de libertad de los usuarios y fiel al lema de BMW, *Freude und Fahren* (la satisfacción de conducir). El resultado ha sido un descapotable de sólo 1.000 kilos de peso y cuatro metros de longitud, un estric-

to dos plazas con un motor de 171 caballos, el 6 cilindros del 325 i, pero mucho más retrasado en su disposición que en la berlina de la serie 3, prácticamente en posición central, con lo que el reparto de masa entre los dos ejes es ideal: 50 por 100 delante y 50 por 100 detrás. Si a esto se añaden unas dimensiones más compactas que en el 325 (42 cen-

En el prototipo sin carrocería se aprecia aún más lo compacto de las dimensiones del Z1, que le deben proporcionar un comportamiento especialmente ágil. La carrocería tiene un coeficiente aerodinámico (Cx) de 0,32 y el arco de seguridad va separado del parabrisas en su parte superior.



tímetros menos de longitud y 10 de distancia entre ejes), amén de unas vías con mayor anchura (siete centímetros delante y cuatro detrás), se prevé un comportamiento que debe acercarse al ideal.

La carrocería del Z1 es de plástico. Debajo de ella se esconde una estructura metálica portante, sobre la que se soportan capota, faldones, aletas y puertas. Las formas son especialmente atractivas y dan una marcada sensación aerodinámica, siendo el coeficiente de penetración (Cx) de 0,32. Sobre el parabrisas se puede ver el límite superior



Las puertas no se abren de manera convencional, sino que suben y bajan para dar acceso a un habitáculo sólo para dos. En la fotografía de abajo puede verse una maqueta del salpicadero, realizada en arcilla a escala 1/1.



FICHA TECNICA



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.494 c.c. (84 x 75 mm). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Inyección Bosch Motronic. Compresión: 9,7 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad del depósito: 60 litros. Potencia máxima: 171 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 23 kgm. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera.

FRENOS Sistema: De disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

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

DIMENSIONES Altura total: 125 cm. Largo total: 390 cm. Distancia entre ejes: 245 cm. Ancho total: 170 cm. Volumen del maletero: 200 dm³.

PRESTACIONES Aceleración de 0 a 100 km/h.: 7 seg. Velocidad máxima: 230 km/h.

PESO En orden de marcha: 1.000 kg.

del arco de seguridad. Otra peculiaridad son las puertas escamoteables, que suben y bajan. De esta manera, el Z1 puede circular con toda tranquilidad llevando las puertas abiertas.

Los elementos mecánicos se han heredado del 325 i. Motor, transmisión, suspensiones y frenos son los mismos. Incluso de cara al futuro podría incorporar el sistema de tracción a las cuatro ruedas visto en el 325 i x. En su configuración actual, las prestaciones son muy brillantes, dado que alcanza los 230 kilómetros por hora de velocidad

máxima y pasa de 0 a 100 kilómetros por hora en sólo siete segundos, menos tiempo del que emplea un Audi Quattro o un Lotus Esprit y concretamente 1,3 segundos menos que su progenitor, el BMW 325 i.

Son unos datos de identidad suficientemente espectaculares como para que el Z1 sea un digno representante de la tradición BMW y fiel sucesor de aquellos descapotables, los 328 y 507, que en los años treinta y cincuenta, respectivamente, atrajeron sobre sí la admiración de los demás fabricantes europeos.



Una nota común podría definir el estado de las principales carreteras de nuestra geografía durante este verano: las obras. No hay itinerario de importancia en el que la maquinaria pesada y las cuadrillas de obreros no hayan plantado sus reales y dificulten el paso de miles de veraneantes. El Plan General de Carreteras ya va a marchas forzadas.

EL PLAN DE CARRETERAS, EN EBULLICION

MEJORANDO LO PRESENTE

SON sólo tres años desde que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo pusiera en marcha el Plan General de Carreteras (PGC), y en ellas se comienzan a ver los frutos. Este verano, época ideal para avanzar en las grandes infraestructuras, toda la red viaria de interés general del Estado —es decir, aquella que no ha pasado a la gestión de las Comunidades Autónomas— está cumpliendo los plazos previstos; no en vano, en el próximo año se cierra la primera fase del plan (1984-1987), para seguir después otro cuatrienio hasta 1991. En total, una inversión prevista

de ochocientos mil millones de pesetas, con el objetivo de adecuar la red al parque viario.

También en verano es cuando la movilidad vacacional acerca al ciudadano medio a esas vías, desconocidas para él durante once meses de un largo año. Por esa razón publicamos en las páginas siguientes un amplio resumen, a modo de guía, de cuál va a ser el resultado final del Plan de Carreteras, distribuido por Comunidades Autónomas.

Entre ellas, como se observa, no figuran el País Vasco, Navarra, Baleares y Canarias, territorios que no poseen red de interés general del Estado.

Por otro lado, hay que decir que durante el presente ejercicio, el MOPU está invirtiendo en las carreteras estatales algo más de setenta y tres mil millones de pesetas.

Entre las actuaciones más importantes que se están realizando figuran la construcción de 648 kilómetros de autovía, la mejora de 831 kilómetros de carreteras, la eliminación de 79 puntos de la red peligrosos por su conflictividad viaria y el reforzamiento del firme en 1.920 kilómetros de nuestra red vial.

Raul R. Sáez
Fotos: Santiago Ibáñez



COMUNIDAD VALENCIANA

UN total de 83.000 millones de pesetas —poco más del 10 por 100 del total previsto en el Plan General de Carreteras— se destinan a la Comunidad Valenciana para la construcción de nueva obra y acondicionamiento de los 1.250 kilómetros que no han sido transferidos y han quedado en manos de la red de interés general del Estado. Los planes del MOPU para esta comunidad son muy ambiciosos. En primer lugar, habría que referirse a la circunvalación de Valencia para dar continuidad a la autopista que desde la Junquera llega ya a Alicante. En autovías se está abordando el tramo Valencia-Utiel, muriendo ahí de momento, ya que el acceso a Levante desde Madrid se realizará vía Albacete-Almansa, para bifurcarla luego por Játiva, en dirección Valencia, y Villena, dirección Alicante. También será autovía Alicante-Murcia. En acondicionamientos se llevan a cabo actuaciones en la nacional que une Sagunto con Teruel; en las que parten desde Requena hacia Almansa, Albacete y Teruel, y en la que teniendo como origen Vinaroz discurre por Alcañiz hasta Zaragoza. Además, se realizarán variantes en todas las poblaciones que no pueden ser atravesadas por las autovías.

LEYENDA COMUN PARA TODOS LOS MAPAS

- ACCESO A CIUDADES Y CONTINUIDAD DE ITINERARIOS
- ACONDICIONAMIENTO
- AUTOVIA
- REPOSICION Y CONSERVACION

CASTILLA-LA MANCHA

LA red de interés general del Estado en esta comunidad es de 2.908 kilómetros, a los que el Plan General de Carreteras va a destinar 123.000 millones de pesetas. Con ese monto se van a convertir en autovías los tramos correspondientes a la autovía de Aragón, la de Levante, la de Andalucía y la de Extremadura, además de la de Madrid-Toledo. Los acondicionamientos van a afectar a los itinerarios que tienden a integrar las distintas provincias, como Albacete-Manzanares, Ciudad Real-Badajoz, Toledo-Ciudad Real y la zona de Molina de Aragón.

Respecto a la autovía de Levante, se ha optado porque no discorra por la N-III. Poco antes de Motilla se girará hacia la Roda, pasando por Albacete y Almansa para luego bifurcarse. Una vez concluido el Plan General de Carreteras, es previsible que



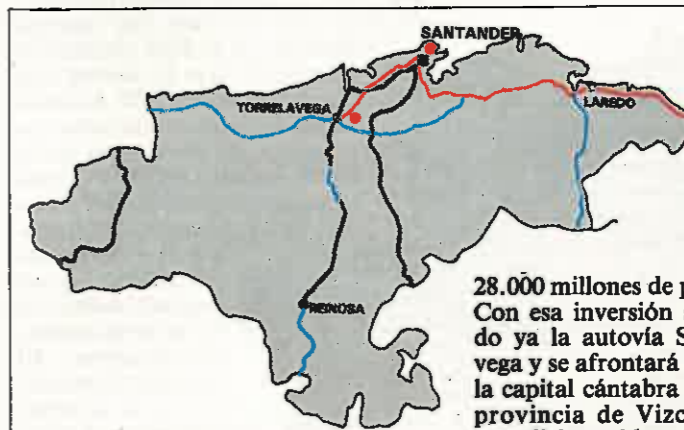
el tramo de esta carretera que ahora quedará acondicionado (Motilla-Utiel) sea convertido en vía de doble calzada para dar continuidad al itinerario.



ASTURIAS

EL Estado posee en el Principado sólo 604 kilómetros, además de otros 19 kilómetros de autopista de peaje. En su actuación, cifrada en

29.000 millones, está prevista la prolongación de la autopista desde Campomanes, en forma de autovía, hasta Pola de Siero y el acondicionamiento del eje costero, la nacional que une Avilés con el límite de Galicia, y desde Gijón hasta Llodio, una vez sobrepasado Ribadesella.



CANTABRIA

LOS 387 kilómetros cántabros integrados en la red estatal recibirán

28.000 millones de pesetas hasta 1991. Con esa inversión se está concluyendo ya la autovía Santander-Torrelavega y se afrontará la autovía que una la capital cántabra con el límite de la provincia de Vizcaya. También se acondicionará la nacional que une Solares con Unquera (límite con Asturias), la comarcal que desde Laredo se dirige hacia el sur y desde Reinosa hasta el límite con Palencia, como alternativa al puerto de El Escudo.



GALICIA

SESENTA mil millones de pesetas destina el Plan General de Carreteras a los 1.500 kilómetros que el Estado mantiene en Galicia no transferidos a la Xunta. De ese monto, un

buen bocado se llevará la autovía Vigo-Tuy-frontera portuguesa, con un nuevo puente sobre el río Miño. El resto de las actuaciones se dirigen al acondicionamiento de una red difícil, dada la dispersión poblacional en esta Comunidad. Así, tendrán un tratamiento intensivo los tramos que, partiendo desde Lugo, se dirigen a Ribadeo, límite con la provincia de León (N-VI), Santiago de Compostela, Lalín y Ourense, y desde esta ciudad a Verín y Ribadavia, sin olvidar el itinerario El Ferrol-Betanzos. Hay que hacer mención, asimismo, a un proyecto no contemplado en el PGC: la conclusión de la autopista del Atlántico. La pasada semana, el «BOE» sacaba a concurso los tramos Santiago norte-Santiago sur, que no será de peaje, y Santiago sur-Pontevedra norte, como eje vertebrador de la región.



ARAGON

LOS 60.000 millones de pesetas que el Plan General de Carreteras asigna a la Comunidad de Aragón van a cubrir gran

parte de los 1.900 kilómetros de la red estatal. La primera obra de importancia es, sin duda, el tramo correspondiente a la autovía Madrid-Zaragoza. Después, los acondicionamientos se reparten con regularidad por todo el área geográfica. Así al menos se desprende de los proyectos para el eje Calatayud-Calamocho-Cariñena y el acceso de Teruel hacia Castilla-La Mancha. También en la provincia turolense figura la mejora de las comunicaciones de Zaragoza con el Levante y Cataluña, y de la capital de la Comunidad con Huesca. Los accesos a los Pirineos van a ser mejorados en la zona de Jaca y Sabiñánigo. Por último, quedan pequeñas actuaciones en torno a Tarazona y Barbastro.



CATALUÑA

DENTRO del Plan, Cataluña contará con la conversión en autovía de los tramos de la N-II Martorell-Igualada y Cervera-Lérida, y una inversión de cerca de ochocientos millones de pesetas en el cinturón litoral de Barcelona, denominado B-10, completado ya con las obras del tramo San Feliú-Enlace A-6. A ello hay que añadir el acondicionamiento de varios tramos entre Barcelona y Gerona, el acondicionamiento de la nacional que une Lérida con Tarragona y la mejora de las comunicaciones entre Reus y el límite con la Comunidad de Aragón: Mientras que en la zona costera las comunicaciones no crean problemas, el acceso al Pirineo deja mucho que desear. De ahí que se vayan a acondicionar diversos itinerarios, como el de Viella a la frontera francesa, Puigcerdá-Seo de Urgel-Andorra, en Ripoll y en Figueras-La Junquera.



ANDALUCIA

UNA de las primeras comunidades autónomas que ha tomado una decisión de calibre en materia de red viaria propia ha sido la andaluza. La

Junta, radicada en Sevilla, va a invertir del orden de 128.000 millones de pesetas para la mejora de su red básica e intercomarcal, entre cuyas obras destaca sin duda el desdoblamiento, en régimen de autovía, del iti-

nerario Sevilla-Antequera-Granada-Baza, como un eje clave para las comunicaciones, hasta ahora muy difíciles, entre el este y el oeste de la región. En cuanto al MOPU, su inversión será de 130.000 millones de pesetas para los 2.566 kilómetros de que dispone.

Las autovías se llevarán la parte del león, especialmente la Madrid-Huelva y la Málaga-Algeciras. Ya de menor tamaño figura el tramo Jerez-Cádiz y el Baza-Huercal-Overa, que une esta comunidad con Murcia. La ruta en autovía Sevilla-La Junquera por el sureste español será un hecho. Los acondicionamientos también serán importantes, destacando los a realizar en la sierra de Aracena y en la ruta portuguesa por Ayamonte, así como la mejora de las comunicaciones de Granada con Jaén y la costa.

En Almería se acondicionarán diversos tramos de interés, desde la ciudad hasta Adra y la salida este hacia Huercal-Overa.



EXTREMADURA

ALGO menos de 40.000 millones de pesetas es la dotación del Plan General de Carreteras para los 1.200 kilómetros que el Estado posee en Extremadura. La infraestructura viaria de esta región se va a centrar en el triángulo que conforman Cáceres, Badajoz y Mérida. Por estas dos últimas localidades discurrirá la autovía que unirá Madrid con la frontera portuguesa de Elvás. En el resto de la comunidad figuran el acondicionamiento de las nacionales que parten desde Badajoz hacia el sur, en la zona Jerez de los Caballeros-Zafra, el eje Mérida-Cáceres.



COMUNIDAD DE MADRID

LOS 439 kilómetros que la red del Estado posee en la Comunidad de Madrid son, pese a su escaso número, los que registran un mayor tráfico viario. De ahí que las actuaciones del PGC, cifradas en 47.000 millones de pesetas, se limiten a las seis autovías que parten desde la capital de España: la autovía del Norte, la de Aragón, la de Levante, la de Andalucía, la de Toledo y la de Extremadura. Sin embargo, hace escasos meses (véase MOTOR16, número 122) se firmaba un acuerdo entre el MOPU, la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid para in-

vertir 26.000 millones de pesetas en lo que será el cuarto cinturón de la capital.



CASTILLA-LEON

A caballo entre la capital de España y el norte industrializado, Castilla-León es vista con especial atención en el Plan General de Carreteras, que le destina una inversión de 131.000 millones de pesetas para actuar sobre casi cuatro mil kilómetros de la red de interés general. Por esta Comunidad pasarán las autovías Madrid-Burgos, Adanero-Benavente, Tordesillas-Burgos y un pequeño tramo en Soria de la autovía de Aragón. El acondicionamiento va a afectar prácticamente a la totalidad de la red, tanto a lo ancho como a lo largo.

Se va a potenciar la ruta hacia Cantabria a través de Palencia y se va a

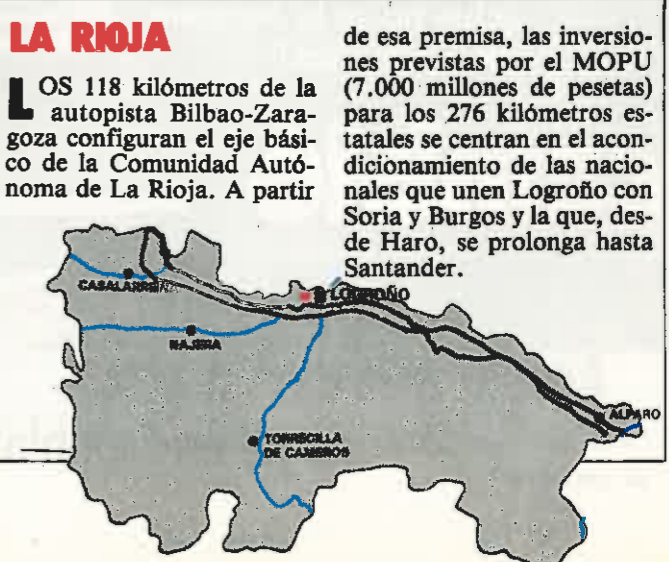
mejorar la comunicación en el triángulo Burgos-León-Valladolid, así como el eje Soria-Valladolid. Si algo llama negativamente la atención en los proyectos del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para la comunidad castellano-leonesa es el corte que la vía de doble calzada, la tristemente famosa N-620, la «carretera de los portugueses», sufre en Tordesillas.

No es la primera vez que se ha planteado dar continuidad a las autopistas europeas que llegan hasta Burgos hasta la frontera salmantina con Portugal, para inducir a ese país a hacer lo propio desde Lisboa. Sin embargo, en este plan sólo se contempla el acondicionamiento de la 620 desde Tordesillas hasta Fuentes de Oñoro. Por otra parte, existe el proyecto de realizar 54 variantes de población, no necesariamente situadas en los trayectos de las autovías, y el acondicionamiento de otras 68 travesías.



MURCIA

MURCIA se configura dentro del PGC como el nexo de unión entre Andalucía y el Levante. Sus 354 kilómetros de red estatal recibirán 28.000 millones de pesetas, dedicados básicamente a la construcción de la autovía que atraviesa la comunidad de parte a parte y el tramo que une la capital con Cartagena. El acondicionamiento afecta al tramo Murcia-Cieza y se completa el plan con 14 variantes de población.

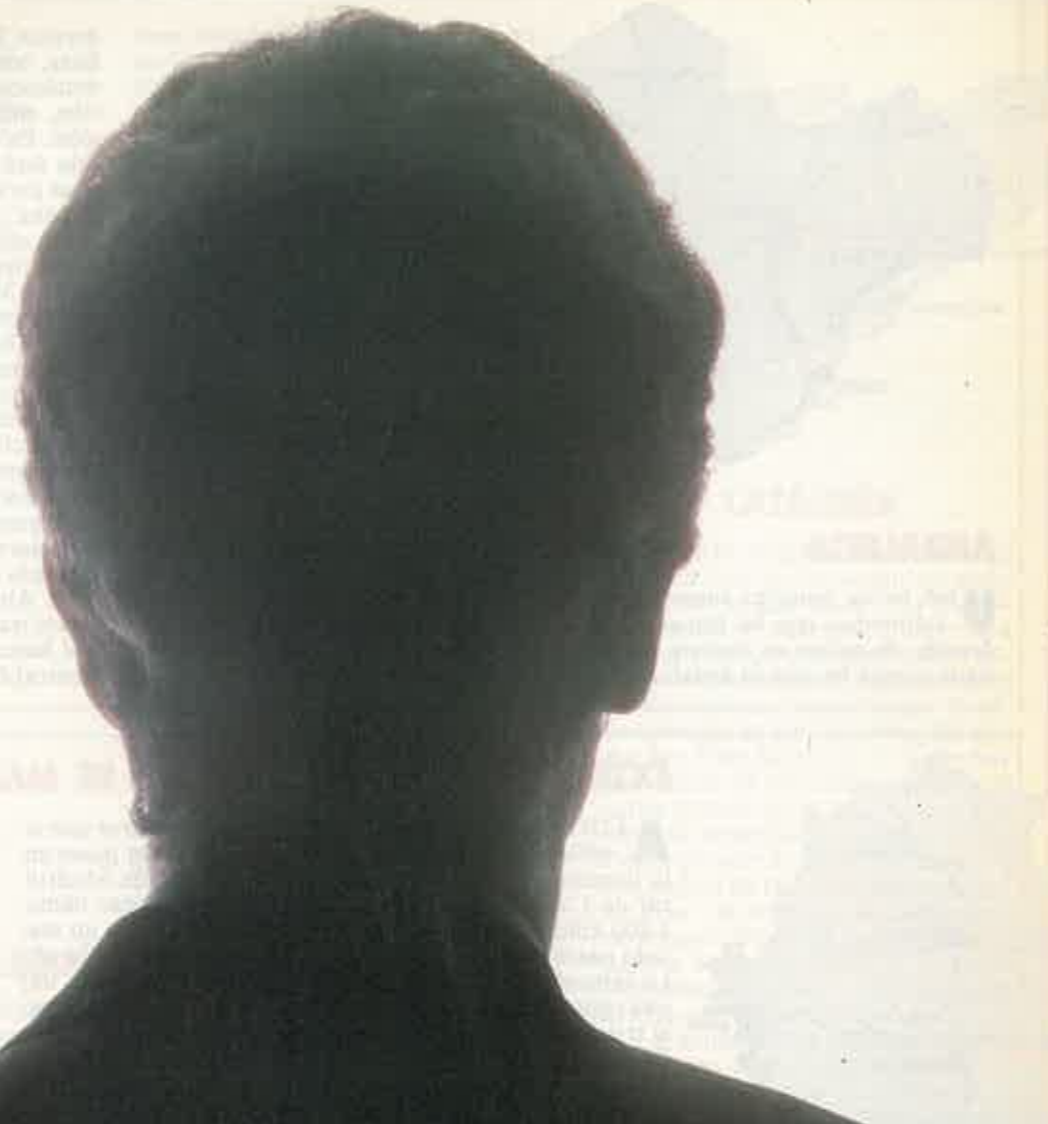


LA RIOJA

LOS 118 kilómetros de la autopista Bilbao-Zaragoza configuran el eje básico de la Comunidad Autónoma de La Rioja. A partir

de esa premisa, las inversiones previstas por el MOPU (7.000 millones de pesetas) para los 276 kilómetros estatales se centran en el acondicionamiento de las nacionales que unen Logroño con Soria y Burgos y la que, desde Haro, se prolonga hasta Santander.

Cambio 16 "resucita" al auténtico Pepe Carvalho.



Leo Burnett

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

cambio16
Independiente, semana a semana.



Agosto: Mes de la novela negra en Cambio 16

4 semanas, 4 novelas de Vázquez Montalbán.

Mercado

PRECIOS
EGOS DE LA SEMANA



- El Ford Escort se ha convertido por cuarto año consecutivo en el coche más vendido en el mundo. En el pasado año 85 se han vendido un total de 923.000 unidades del Escort, lo cual, sumado al resto de los modelos vendidos de la marca, da un total de 5.700.000 unidades. Esto ha situado a Ford en el segundo lugar de ventas a nivel mundial.
- Peugeot-Talbot continúa ofreciendo un 6,75 por 100 de interés en la financiación de todos sus modelos. Es es-

ta una de las ofertas más veteranas en el mercado de automóviles de nuestro país.

- Austin Rover ha dado a conocer su nueva lista de precios, que entrará en vigor a partir del día 15 de este mes de agosto. Todos los modelos de Austin, menos el Maestro Mayfair 1.6, suben un 3 por 100. En Rover permanecen inalterables todos los modelos, excepto los 216 SE y Vitesse, que costarán un 3 por 100 más caros y los Range

Rover EFI manual y automático, cuyo precio se incrementa un 5 por 100. Todos estos cambios ya se reflejan en nuestra sección de mercado.

- En algunos concesionarios Seat y por tiempo limitado se está ofreciendo 60.000 pesetas por el vehículo usado si se adquiere una de las furgonetas Trans. Esto se contradice con la política de otros concesionarios de la marca que ofrecen únicamente 40.000 pesetas.

SEGUNDA MANO

EL 2 CV



EL 2 CV ha sido uno de esos automóviles que han marcado el carácter de varias generaciones de usuarios de automóviles. De él se ha llegado a decir que era el único vehículo del que se podían encontrar repuestos en cualquier lugar del mundo. Este automóvil fue presentado al público en el verano de 1948 en París. En nuestro país se inició la producción en el año 1958, y hasta que se dejó de fabricar en 1984 se habían fabricado un total de 244.638 unidades. El 2 CV es un automóvil dotado de una línea «desenfadada», lo que ha contribuido a que siempre haya goza-

do de una gran aceptación entre la gente joven; si a esto le unimos una mecánica sencilla y fiable, encontraremos, en parte, la razón de su éxito.

Del 2 CV se pueden encontrar en las tiendas especializadas en la comercialización de vehículos de ocasión, tanto marquistas como particulares, algunas unidades, sobre todo de una de las últimas versiones denominada Charleston, que se encuentran en buen estado de conservación. Este modelo llevaba un motor de 602 c.c., idóneo para desplazamientos por ciudad, la velocidad máxima que alcanzaba este automóvil era de 110 kilómetros hora.

Para aquellas personas que acaban de sacarse el carné de conducir o que desean un segundo automóvil para la ciudad, los precios en que se pueden adquirir estos automóviles hacen que su adquisición sea interesante. Oscilan estos precios entre las 80.000 pesetas y las 300.000 pesetas. Los 2 CV

anteriores al año 76 estarán sujetos a las revisiones técnicas. El 2 CV se ha vuelto a poner de moda en los últimos meses ante la decisión tomada por Citroën Hispania de lanzar una serie limitada de este automóvil. Aquellas personas que no puedan encontrar uno de segunda mano en condiciones aceptables podrán, si disponen de las aproximadamente 700.000 pesetas, adquirirlo nuevo.



Mercado

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 100 km/ltos	Coste/km.	Consumo 15.000 km/ltos	Precio total
Patrol Corto Bajo*	2.820	76	124	11,8	9,54	2.108.444	
Patrol Corto Alto	2.820	76	124	11,8	9,54	2.078.524	
Patrol Corto 6 Cil.	3.246	95	138	12,7	10,93	2.383.615	
Patrol Largo Alto	2.820	76	124	11,8	9,54	2.412.524	
Patrol Wagón 6 Cil.*	3.246	95	138	12,7	10,94	2.672.575	
Vanetta 5 Plazas*	1.952	60	118	9,3	7,31	1.476.764	
Vanetta 8 Plazas*	1.952	60	118	9,3	7,31	1.585.964	

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.: 19.800 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

OPEL

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 100 km/ltos	Consumo 15.000 km/ltos	Precio total
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 1.2 4V 3P*	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	935.234
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	1.056.998
Corsa Cup 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 Cup 1.3 5V 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	1.138.777
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	7,3	8,06	988.126
Corsa TR LS 1.2 5V 4P	1.196	55	149	7,3	8,06	1.048.508
Corsa TR LS 1.3 5V 2P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.041.794
Corsa TR GL 1.2 4V 4P	1.196	55	149	7,3	8,06	1.070.426
Corsa TR GL 1.2 5V 4P	1.196	55	149	7,3	8,06	1.091.068
Corsa TR GL 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	7,3	8,06	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	7,2	9,24	1.381.710
Kadett GL 1.8*	1.598	90	169	8,2	9,73	1.594.166
Kadett 4P 1.8 GL*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.452.307
Kadett 4P 1.6 GL*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.546.072
Kadett GSI 1.8*	1.796	115	201	9,0	10,40	1.915.419
Kadett GSI 1.8 SP	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	6,71	1.504.203
Kadett 4P 1.6 GLSD	1.598	55	150	7,1	6,71	1.730.569
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 5P	1.979	110	185	7,6	9,25	1.952.706
Manta Coupé 200*	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	2.280	71	160	7,3	6,84	2.310.752
Rekord Touring 2.3 TD	2.280	86	172	9,2	7,98	2.386.324
Rekord LS 2.3 TD*	2.280	86	172	9,2	7,98	2.412.285
Rekord CD 2.3 TD*	2.280	86	172	9,2	7,98	2.598.763
Rekord Exclus. 2.3 TD	2.280	86	172	9,2	7,99	2.734.312
Senator C 3.0 1	2.969	180	200	12,9	14,12	3.771.485
Senator CD 3.0 1 Aut.*	2.969	180	200	13,4	16,02	4.430.896
Monza C 3.0 1	2.969	180	205	13,1	14,76	3.658.487
Monza GSE 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): 39.386 pesetas; Manta GSI: 39.386 pesetas; Manta 200: 47.786 pesetas; Rekord (todas las versiones): 50.898 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/ltos	Consumo 15.000 km/ltos	Precio total
--------	-----------------	-------------	--------------	---------------------	------------------------	--------------

rección asistida: Kadett (todas las versiones): 72.303 pesetas; Ascona: 81.647 pesetas; Rekord: 90.409 pesetas. **Retractor pasajero eléctrico:** Corsa: 17.142 pesetas; Kadett: 11.518 pesetas; Ascona: 19.413 pesetas; Rekord: 20.280 pesetas. **ABS:** Monza, Senator, Rekord Touring y Exclusive: 267.112. **Elevavinas eléctricos delanteros:** Corsa: 23.578 pesetas; Kadett y Ascona: 50.325 pesetas; Rekord: 52.205 pesetas. **Techo solar deslizante y transparente:** Corsa GT: 40.678 pesetas; Kadett: 58.880 pesetas; Ascona: 68.170 pesetas; Manta: 79.424 pesetas; Rekord: 79.551 pesetas; Monza y Senator: 81.232 pesetas. **Llantas de aleación:** Corsa: 31.780 pesetas; Kadett: 61.597 pesetas; Ascona: 85.182 pesetas; Rekord: 67.644 pesetas. **Autoblocante trasero:** Manta: 62.797 pesetas; Rekord: 57.787 pesetas; Monza y Senator: 73.671 pesetas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

PEUGEOT

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 100 km/ltos	Consumo 15.000 km/ltos	Precio total
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 SR*	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	1.263.078
205 GT A.A.*	1.442	83	167	8,6	9,20	1.374.778
205 GTX*	1.592	94	172	9,3	10,63	1.329.478
205 GTI*	1.580	105	189	8,1	9,65	1.675.600
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 SR*	1.971	108	173	10,6	11,46	1.851.011
505 SR*	1.971	108	173	10,6	11,46	2.095.611
505 GTI* A.A.	2.165	130	176	11,1	11,89	2.599.786
505 Turbo Inyección*	2.155	160	200	12,0	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 Int.	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. **Elevavinas eléctricos, cerraduras centralizadas y tapón con llave:** 205 XR y 205 SR, 21.400 pesetas. **Elevavinas 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. km/h	Consumo 100 km/ltos	Consumo 15.000 km/ltos	Precio total
924 S*	2.479	150	214	10,6	12,73	4.411.750
944*	2.479	163	217	11,2	13,23	5.442.750
944 Turbo*	2.479	220	245	14,7	16,14	7.690.751
911 Carrera*	3.164	231	238	13,2	14,92	8.066.150
911 Carrera Targa*	3.164	231	242	13,2	14,93	8.585.030
911 Carrera Cabriolet*	3.164	231	242	13,2	14,94	9.366.150
911 Turbo	3.299	300	260	11,8	13,96	12.635.830
928-S Coupé*	4.664	300	248	22,2	22,46	11.299.830

OPCIONES: Pintura metalizada: 924 S, 944, 944 Turbo: 122.200 pesetas; 911 Carrera (toda la gama): 153.200 pesetas; 928 S: 182.700 pesetas. **Spoiler delantero y trasero:** 911 Carrera (toda la gama): 316.800 pesetas. **Techo eléctrico:** 924 S, 944, 944 Turbo: 194.400 pesetas; 911 (toda la gama): 243.300 pesetas. **Amortiguadores deportivos:** Toda la gama, excepto 911 Turbo: 52.300 pesetas. **Dirección asistida:** 924 S, 944: 137.700 pesetas. **Llantas de aleación negras con neumático:** 911 Carrera (toda la gama): 354.900 pesetas. **Diferencial autoblocante:** Toda la gama: 146.100 pesetas. **Cerraduras centralizadas:** 911 Carrera (todas las versiones), 944 y 944 Turbo: 65.600 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

RENAULT

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 100 km/ltos	Consumo 15.000 km/ltos	Precio total
R4 TL*	1.108	38	125	6,7	7,38	747.479
R5 C*	956	41	136	7,2	7,20	808.642
R5 TL 3P*	1.108	46	138	7,4	7,36	893.496
R5 TL 5P*	1.108	46	138	7,4	7,36	949.622
R5 GTL 3P*	1.237	55	148	7,8	8,13	1.015.457
R5 GTL 5P*	1.237	55	148	7,8	8,13	1.071.457
R5 GTS 3P*	1.397	72	162	7,6	8,30	1.138.413
R5 GTS 5P*	1.397	72	162	7,6	8,30	1.194.539

Mercado

MOTOS

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

Modelo	Cilindros	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
BENELLI				
250				299.944
454 Sport	603	64	190	526.554
500 SP	603	82	215	781.075
BIMOTA				
584*	1.074	112	257	2.972.452
584-S	1.074	112	257	2.933.163
585-S	1.100	112		3.084.544
585-SP*	1.125	110	266	3.203.850
BMW				
R 65	650	90	175	926.684
R 69 GS	737	79	174	948.584
R 75 C	740	75		1.143.800
K 100*	957	90	215	1.213.374
K 100 RS*	957	90	220	1.581.736
K 100 RT*	957	90	230	1.617.924
CAGIVA				
Diavel 125*	124,5	15	105	436.704
Ala Verde 250	242,6	25		400.890
Ala Rosso 250*	243,1	32		617.015
Ala Rosso 450	449	65		1.006.040
DERBI				
Vallen Cal.	48,7			96.573
Vallen Start	48,9			100.076
DE 30*	40,0			144.070
Scout 74	74,1	5,5	76	176.070
Scout 74 (an. ul.)*	74,1	5,5	76	166.060
RC 125 Cross	123,8	11		203.960
RC 250 Cross	245,1	43		399.000
GILERA				
50 GR 2	46,6			122.000
75 GR 1*	74,6		78	136.384
RV 200*	183,4	25	137	481.889
RV 200	183,4	24		467.854
GUZZI				
V-65	643,4	52		702.786
V-65 SP	643,4	52		741.514

Modelo	Cilindros	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
HONDA				
V-65 Custom*	643,4	52	184	789.706
V-65 Lario	643,4	58		855.421
V-65 TT	643,4			787.801
850 T-6*	844	67	185	788.671
850 La Mans II	844	76		857.037
1000 SP	948,8	67		889.255
1000 California II	948,8	71		1.118.283
La Mans 1000*	948	82	225	1.151.140
HUSQVARNA				
125 XC	124			435.700
250 XC	246			475.400
500 XC	488			497.000
125 WR (End.)	124			447.300
249 WR (End.)	239,4			485.000
400 WR (End.)	395,6			527.000
125 CR (Cross)	124			426.500
250 CR (Cross)	244,7			478.800
500 CR (Cross)	488			494.500
JAWA				
350	343,5	21		230.000
KAWASAKI				
KZ 550*	552	52	170	649.800
KZ 550 S	552	55		726.967
KLR 500 E	504	45		692.750
GPZ 600 N	592	25		869.750
GPZ 900 N	900	115		1.148.750
KTM				
GS 125 End	123,6	11,5		425.100
MX 125	122,6	35		400.500

Modelo	Cilindros	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
LAMBRETTA				
125 Elet	123	6		158.306
200 Linea	100	9,7		181.353
200 Electr.	190	9,7		199.529
LAVERDA				
1000 HGS	991	94		1.029.000
MERLIN				
DG 7 125	124,0			287.300
DG 7 212	212			298.800
SG 3 H				360.000
CRISTA	346,8			340.000
DG 11 4 Tiempo	346,8			369.000
MZ				
ETZ 250*	242	21	130	365.000
MONTESA				
Cota 242	242			219.700
Cota 330	327,8			277.400
Cota 330 Trail	327,8			280.400
Enduro 80 H7	74,5		72	175.300
Enduro 250 H7	246,3		115	245.500
Enduro 380 H7	349,8		130	387.500
Impala 125	124,8	10	100	223.400
Impala 175	174,7	13	100	271.580
MORINI				
125 Moto	123,6	12		269.000
350 2-C	239,5	25	130	338.000
350 R-2	244,1	25	160	595.000
MZ				
ETZ 250*	242	21	130	290.000

Modelo	Cilindros	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
PUCH				
X 70	40,0			79.400
Musi	40,0			95.400
Musi PB	40,0			100.900
Musi PB Negro	40,0			102.400
Musica S	40,0			130.400
Lado Verde	70	6,5		269.000
74 M 82 PD	71,8	6,8		229.210
RIEJU				
Strada	74	6,5		189.000
Marathon MR-80	75	14		204.500
Marathon Enduro	80	20		207.000
Marathon Cross	80	20		207.000
SUZUKI				
GSX 400 E	399			635.000
GSX 500 ES*	549	56	182	695.000
GSX 750 ES*	747	84	232	1.045.000
GSX 750 R*	748	105	232	1.350.000
VESPA				
Vale	49,7			65.120
Vespino	49,7			89.456
Vespino ALX	49,7			108.864
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	153.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	156.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	153.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
150	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
Nix 200	197,9	10,2	110	243.390
YAMAHA				
DT 80*	72,9	9,7	85	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	378.000
XD 350 LC*	347	59	180	598.000
XS 400	388	46,5	175	586.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	638.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	851	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315



A FONDO

AUSTIN MONTEGO FAMILIAR CARGA A LA VISTA

Un año después del lanzamiento del Montego en España, Austin Rover ha decidido importar también la versión familiar de este modelo, que hasta ahora estaba prácticamente producida en exclusiva para el Reino Unido. El Montego ofrecía una buena base para hacer un gran familiar, y eso es lo que se ha conseguido. El coche tiene un

gran volumen de carga a costa de una trasera acabada casi verticalmente, pese a lo cual el coche mantiene una línea muy airoso. La presentación es tan buena como la de la berlina. Austin Rover sólo la ofrece en su acabado Mayfair y con el motor de dos litros de inyección, que desarrolla 112 caballos. El Montego familiar, que se va a co-

mercializar, se va a encontrar por el momento con un mercado en el que apenas tiene competidores que lo puedan hacer sombra. Fiat y Citroën van a introducir cambios en su Regata Weekend y BX familiar, que, en cualquier caso, serán toda su rivalidad, dado que el R-18 está dando sus últimas boqueadas a la espera de ser reemplazado por el R-21 familiar pasado el invierno.

VIRTUDES DEFECTOS

- Dirección suave
- Calidad de acabado
- Comportamiento
- Autonomía
- Equipamiento
- Motor ruidoso



NOTICIAS DE EMPRESA

SUPERCANASTA



El jugador de la selección nacional yugoslava Danko Cvjeticanin recibió de manos de Lolo Sainz y Manuel Flores el Alfa Romeo 75 que le correspondió al haber conseguido una canasta desde su propio campo en el pasado Mundobasket. La firma patrocinadora del premio fue la marca norteamericana de cigarrillos Winston. La canasta se logró en el trans-

curso del partido Yugoslavia-Malasia.

ABS PARA EL BX

CITROËN está preparando la aparición del BX equipado con el sistema de frenos ABS modelo Ate. Este sistema fue puesto por primera vez en funcionamiento en un Ford Lincoln Continental en agosto de 1984 y en la actualidad lo montan fabricantes como Ford, General Motors, Volvo, Alfa Romeo y Peugeot. Hasta ahora, un total de 250.000 vehículos en Europa y los Estados Unidos han salido de fábrica equipados con el sistema Ate.

IVA EUROPEO

El presidente de Ganvam (Asociación Nacional de Vendedores de Vehicu-

los a Motor, Reparación y Recambios), José Ruiz Mata, representó a España en la reunión consultiva realizada en Bruselas por el Comité Europeo del Comercio y Reparación de Automóviles (CECRA). El tema central de la reunión fue el IVA en los automóviles y los diferentes proyectos que van a regularlo en el futuro. Así como la reducción del IVA en los coches de alquiler y los usados, y la exención en los automóviles importados de más de cuatro años.

NUEVOS GRUNDIG

GRUNDIG ha presentado su nueva gama de productos compuesta por aparatos de TV, Hi-Fi, audio y vídeo. La firma alemana ha incorporado en sus aparatos numerosas innovacio-

nes técnicas que responden a la demanda del consumidor español.

CILINDROS PARA SIEMPRE

EN la fábrica de Autisa se acaba de poner en funcionamiento una nueva línea, denominada Scanimet, para la aplicación del sistema Nikasil, que consiste en dar a los cilindros un baño electrolítico en el que se depositan níquel y carburo de silicio, tratamiento que reduce el coeficiente de rozamiento en un 25 por 100. Con ello, la vida de los cilindros es prácticamente ilimitada. En la actualidad tan sólo existen en Europa cuatro instalaciones que puedan dar este sistema, y dos de ellas se encuentran en nuestro país: Autisa y Derbi.



MECANICA



El motor es el dos litros que la marca desarrolló especialmente para éste y que en esta versión va equipado de un sistema de inyección electrónica, destinado a controlar eficazmente el consumo.

Este motor tiene un funcionamiento muy brillante. Se recupera muy bien de regímenes bajos y tira con fuerza en los altos. La única pega es que resulta un poco ruidoso. En este aspecto, hasta los 100/110 kilómetros hora el coche resulta bastante silencioso. A partir de esa velocidad, que equivale a unas tres mil revoluciones por minuto, el ruido sube considerablemente hasta hacerse bastante molesto.

En prestaciones, el coche prácticamente se mantiene inalterado con respecto a la berlina. Aunque su portón trasero caiga casi vertical, la aerodinámica no debe ser mala, dado que la velocidad máxima es apenas un poco más baja. Y hay que tener en cuenta que el

coche lleva de serie baca incorporada, que por sí sola le debe costar uno de los dos kilómetros y medio que pierde en punta.

En consumos tampoco hay diferencias notables con la berlina, las décimas de litro que difieren hay que achacarlas más a las que siempre existen entre dos unidades de un mismo modelo que a otros factores.

La caja de cambios es suave y muy

precisa. Las relaciones de cambio son las del MG Montego, que están bien ajustadas a la potencia del motor. Le permiten tener unas prestaciones muy brillantes. Se agradece la prontitud de respuesta del motor cuando se pisa el acelerador. No se trata de hacer carreras, sino de que el coche responda en adelantamientos o cuando se tira de él a la salida de una curva. Es una forma de mejorar la seguridad.

El escalonamiento del cambio permite llegar a 50 kilómetros por hora en primera, a 85 en segunda, a 130 en tercera y a 175 en cuarta. La velocidad máxima se alcanza, evidentemente, en quinta, y es de 181,4 kilómetros.

El embrague, cuyo pedal tiene un tacto relativamente duro es muy progresivo en su funcionamiento.

FICHA TECNICA



AUSTIN MONTEGO FAMILIAR

MOTOR Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.998 c.c. Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza. 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 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: Delantera. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª: 8,7; 2.ª: 14,8; 3.ª: 22,5; 4.ª: 27,2; y 5.ª: 33,3.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con servo. Vueltas de volante entre topes: 2,9. Diámetro de giro: 10,6 m.

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

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y semiindependientes detrás.

RUEDAS Llantá: De aleación, 120x365. Neumáticos: 180/65 R 365.

PESO En orden de marcha: 1.110 kg.

COMPORTAMIENTO



También en este aspecto han realizado un buen trabajo los hombres de Austin Rover, puesto que, aunque la suspensión trasera ha sido endurecida

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.)	
.....	181,4
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	17,7
1.000 m. salida parada	32,6
De 0 a 100 km/h.	9,3
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	18,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	20,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	33,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	36,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	9,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	11,4



Salpicadero y cuadro de instrumentos, idéntico al del Montego Mayfair. Los asientos son muy confortables y el trasero, que lleva reposacabezas, se puede abatir parcial y totalmente.



y reforzada para poder aguantar el mayor peso que siempre permite llevar un familiar, el coche no ha variado su comportamiento. Pese a ser un tracción delantera, el coche entra muy bien en las curvas. A lo sumo, en éste, en zona de curvas enlazadas y rondando rápido, se puede llegar a sentir un cierto descolocamiento del eje trasero, pero sin mayor problema. Y esto a condición de ir sin carga, puesto que con ella el coche permanece perfectamente asentado sobre sus cuatro ruedas en todo momento y no resulta pesado de manejar.

La dirección asistida es suave y precisa, además de directa, lo que confiera al coche una gran manejabilidad, lo que no significa falta de sensibilidad. A lo sumo se puede reprochar una cierta falta de amortiguación de las irregularidades de la ruta, que llegan en forma de vibraciones a las manos de quien conduce.

Los frenos son también correctos por su eficacia y resistencia, incluso a ple-

na carga. Aguantan bien el esfuerzo continuado, pese a unos embellecedores de rueda que, en principio, no parecen muy eficaces a la hora de permitir una buena ventilación de los discos de frenos del tren delantero.

En lo que se refiere al confort de marcha, resulta bastante confortable, pese a ese endurecimiento de la suspensión de que ya hemos hablado.

CARROCERIA



La carrocería de esta versión familiar, como la de la berlina, es obra de los hombres del equipo que dirige Roy Axle, que ha pasado a dirigir el departamento de diseño de Austin Rover en estos últimos años. Las dimensiones exteriores sólo han cambiado en lo que a altura se refiere, que aumente en dos centímetros y medio. El portón trasero encaja con el resto de la carrocería con un cierre tipo autoclave, según se ha dado en llamar al ajuste de puertas en el que se busca la mínima perturbación aerodinámica. Este portón trasero desciende hasta muy abajo. Más abajo del límite superior del paragolpes posterior, que ha sido cajeadado para ponerlo a la misma altura que la plataforma de carga, protegido por una superficie práctica que evita que pueda ser arañado en caso de cargas, bultos pesados y de aristas duras.

EQUIPAMIENTO



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

Opciones: Pintura metalizada, 18.315 pesetas; aire acondicionado, 223.522 pesetas.

SONORIDAD



Al ralentí	55,4
A 60 km/h.	65,5
A 90 km/h.	70,5
A 120 km/h.	74,5
A 140 km/h.	78,5
A tope	89,7

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

CONSUMO



	L/100 km.
CIUDAD	
A 26,6 km/h. de promedio	10,1
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,8
En conducción rápida	11,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,7
A 140 km/h. de cruceo	10,7
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado ...	9,8
Kilómetros recorridos	490



El portón trasero cae casi vertical
Un cajeadado en el paragolpes le permite bajar hasta la plataforma de carga



El Montego va a ser el familiar más capaz de su clase
La capacidad va de los 445 centímetros cúbicos a 1.280



Llanta de chapa
El embellecedor es muy cerrado

En este familiar echamos a faltar dos cosas: primera, y muy importante, la ausencia de una tapa para el compartimiento de equipajes que los oculte de la pista de viandantes y, sobre todo, de los amigos de lo ajeno. El disponer de ella permitiría poder llevar bultos hasta un volumen de 445 centímetros cúbicos —que es ya una buena capacidad— ocultos, sin perjuicio de poder disponer, con sólo retirar la bandeja, de los 890 centímetros cúbicos que supone el volumen total, el disponer hasta el techo como límite de carga llevando el asiento trasero utilizable, o los 1.280 con el asiento abatido.

La otra laguna es la ausencia de una red protectora enrollable, como ya llevan otros familiares, que evita que los

bultos puedan golpear contra las cabezas de quienes ocupan los asientos.

En el resto, la presentación del coche es, como ya hemos dicho, exactamente la misma que la del Montego Mayfair. Los asientos delanteros son muy confortables. Sujetan bien y tienen el mullido justo, ni excesivamente consistente ni muy blando. Los traseros, pese a ser abatibles, disponen de reposacabezas, lo que palia un poco la ausencia de esa redcilla protectora de que hablábamos. Además, aprovechando el que en el Montego hay buen espacio para las piernas de quienes viajan en la parte posterior, no ha sido necesario acortar la altura de los respaldos del asiento posterior para que pudieran ser abatibles.

La presentación es atractiva y el coche parece estar bien terminado. El salpicadero tiene una forma atractiva, una repisa portaobjetos guarnecida de una goma antideslizante para tratar de evitar que los objetos que se pongan en ella, a condición de que no sean muy pesados, no se caigan. El equipamiento es completo, la ventilación muy eficaz, al margen de que se pueda mejorar instalando un bastante caro equipo de aire acondicionado de Diavia. En cuanto a la posición del conductor, es correcta la visibilidad, sin problemas en todas direcciones —el coche dispone, además, de dos retrovisores exteriores— y, el alumbrado, correcto.

Sergio Piccione

Fotos: Alex Puyol, Santiago Ibáñez

FRENTE A SUS RIVALES

CITROËN Y FIAT CONTRAATACAN

COMO decíamos al comienzo, los rivales que a corto plazo va a tener el Austin Montego Familiar van a ser el Citroën BX, el Fiat Regata Weekend y el Ford Sierra Familiar. También podría entrar en el grupo de competidores el Volkswagen Passat, pero en España sólo se ofrece en versión turbodiesel.

De la oferta de familiares en gasolina, sólo el Ford Sierra permanece inalterado. Se ofrece con el motor de dos litros, que en su versión de carburador desarrolla una potencia de 105 caballos, ligeramente superior que la del Montego. El Sierra, un poco más grande, no lo es en capacidad y tiene el mismo defecto que el Montego de carecer de bandeja trasera para tapar el equipaje cuando no se llevan abatidos los asientos posteriores. Su comportamiento es bueno, pero la dirección asistida hay que obtenerla como opción. En su versión más económica cuesta 1.900.532 pesetas.

En el caso de Citroën se trata de una operación de cirugía estética más que de cambios profundos. El coche no varía exteriormente más que por la adopción de un nuevo paragolpes delantero con faldón aerodinámico incluido y una toma de aire para el motor más dimensionada. En el interior, los cambios son más evidentes con la aplicación de un nuevo salpicadero, con nueva disposición de los mandos y de los relojes de control. Citroën termina de perder lo que le quedaba de sus típicos mandos estilo satélite, cuyo único defecto es que necesitaban de un cierto periodo de aprendizaje por parte de conductores no acostumbrados a ellos. Una

vez pasada esta fase inicial de falta de hábito, lo cierto es que resultaban cómodos. Pero también lo es que en principio producían un rechazo en quienes no los sabían manejar y, por este motivo, Citroën ha decidido entrar en la línea de mandos de los demás fabricantes.

El BX se ofrece, en su versión familiar, además de con el motor diesel, con el motor 1.905 de gasolina —el de BX GT—, que desarrolla una potencia equivalente a la del Sierra, 105 caballos. En capacidad, el BX es el que ofrece más, el asiento trasero también abatible por partes, en posición normal y con la bandeja posterior —que sí tiene— puesta. Abatidos los asientos, la capacidad es semejante a la del Sierra y, por tanto, inferior a la del Montego, aunque sea por muy poca diferencia. Desde el punto de vista del confort, gracias a su excelente suspensión hidroneumática, es el mejor. Y también es el más brillante en prestaciones. Por lo

menos hasta que aparezca el nuevo Fiat Regata Weekend con el motor 1.600 de inyección. Con respecto al precio es unas doscientas mil pesetas más caro que el Montego a equipamiento semejante. Cuesta, concretamente, 2.163.549 pesetas.

Pasando ya al Regata, la versión 1.600 de carburadores, bastante rápida y muy económica, deja paso a la equipada con el motor de inyección en un único punto de colector de admisión que a falta de no suministrar más potencia —mantiene los 100 caballos— debería bajar los consumos del orden de un 8 por ciento. El Regata es el más pequeño de tamaño de los cuatro coches aquí considerados. Sin embargo, se defiende bien en cuanto a capacidad de carga, porque las diferencias de capacidad total con respecto al BX y al Sierra son mínimas. No hay precio de la nueva versión 100 i.e., pero se estima que será ligeramente superior al 1.700.000 pesetas en precio final.



La capacidad de carga del Sierra varía entre 390 y 1.230 centímetros cúbicos; la del BX, entre 400 y 1.220, y la del Regata, entre 390 y 1.210.



Nuevo salpicadero para el BX
Los mandos se vuelven tradicionales



El interior del Fiat Regata
No hay cambios importantes

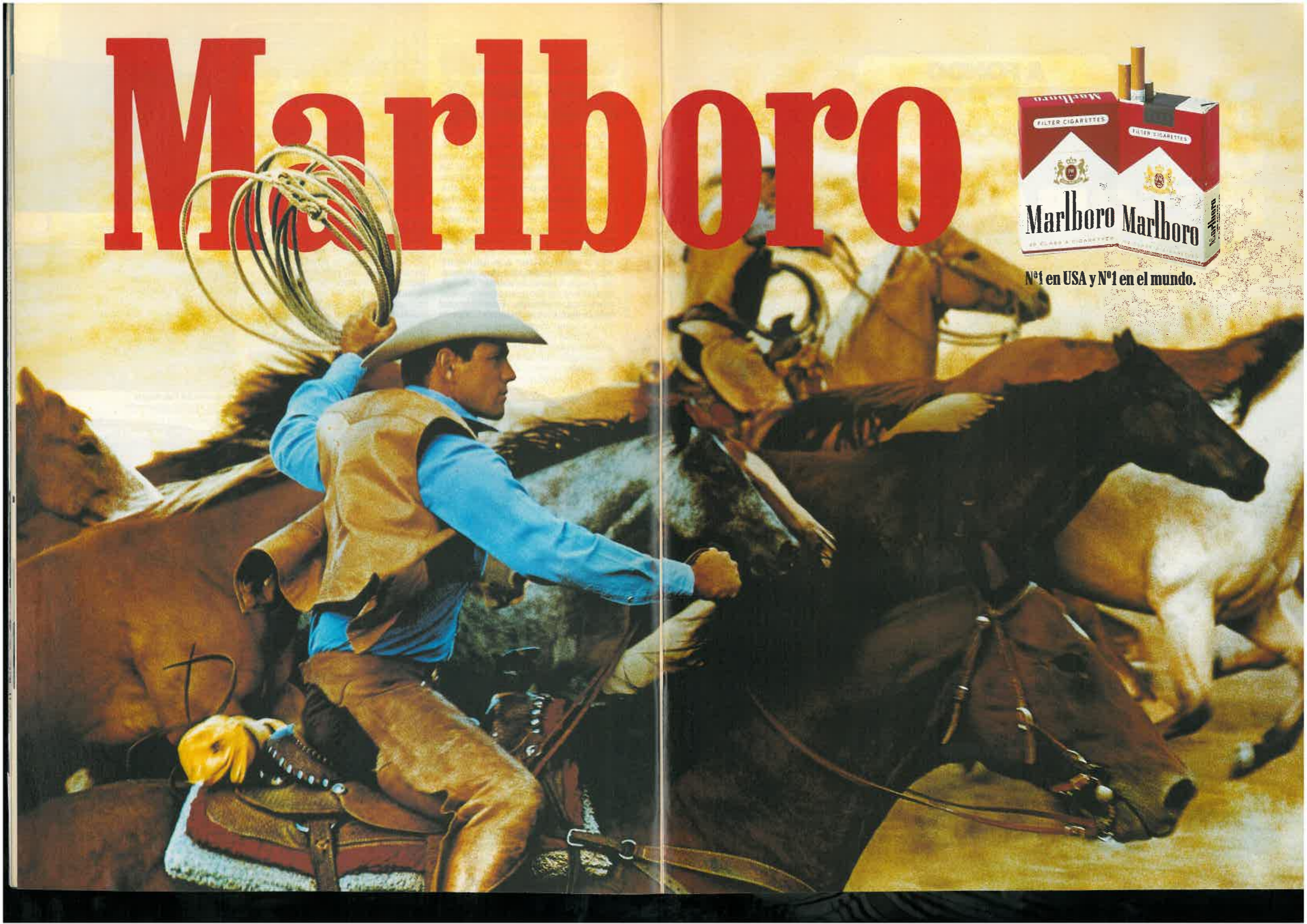


El Ford Sierra, inalterado
Muy simple el cuadro de la versión base

Marlboro



Nº1 en USA y Nº1 en el mundo.



A FONDO

BMW 325i CABRIO QUE FRESCURA

COMO ya había anunciado en el momento de la presentación de la actual serie 3, BMW ha lanzado un cabrio basado en este modelo. De esta forma se mantiene fiel a su tradición, iniciada con el 2002 y seguida con la anterior Serie 3, del que comercializó la carrocería realizada por Baur.

En esta ocasión, BMW ha querido ofrecer un coche en el estilo de los viejos convertibles, cuya imagen para el gran público era la de coches de altas

prestaciones. Por eso ha basado el cabrio en la variante más potente de toda la gama, la 325i, con sus 171 caballos de potencia.

La cuidadosa realización de la transformación de la carrocería y el haber escogido como base la versión más cara hace que el precio no sea precisamente bajo. Es un capricho caro — todos los caprichos hay que pagarlos —, pero por lo menos lo que se obtiene a cambio tiene calidad y está bien realizado.



VIRTUDES **DEFECTOS**

Prestaciones

Consumo

Mecanismo de la capota

Asiento trasero estrecho

Suspensión dura

Alumbrado mejorable



Excelente estabilidad dentro del carácter nervioso que siempre ha tenido el BMW. Gracias a la buena rigidez del bastidor, todas esas virtudes se mantienen en el Cabrio.

MECANICA



Como ya hemos dicho, el motor que anima al BMW Cabrio es el del 325i, el seis cilindros de dos litros y medio de capacidad, realizado a partir del motor Eta, de bajo consumo y mucha potencia a bajo régimen. En la reconversión de este motor le ha hecho ganar potencia hasta los 171 caballos, sin que haya perdido en baja. Se destaca de la mayoría de los motores de BMW que normalmente suelen dar su potencia a partir de las 3.800 a 4.000. En el 325i el motor tira desde muy abajo, lo que se agradece muy particularmente cuando se rueda en ciudad, puesto que el coche se recupera en marchas largas. Los 171 caballos de potencia, que en la berlina lanzan al coche hasta los 220 kilómetros por hora, le hacen alcanzar en la versión cabrio, con capota y cristales subidos, casi los 214 kilómetros por hora. Si bajamos la capota, la pérdida es más notable, pues se queda justo en los 200 kilómetros por hora, que no está mal teniendo en cuenta los remolinos de aire que se crean.

En consumos, salvo si se quiere ir a tope, las diferencias son mínimas. Ahora, si alguien está dispuesto a aguantar descapotado una velocidad superior a los 180 kilómetros de velocímetro, entonces debe estar dispuesto a pagar en gasolina un incremento del consumo

FICHA TÉCNICA



BMW 325i CABRIO

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.494 c.c. (84x75 mm.) Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por polea. Alimentación: Inyección Bosch Motronic. Compresión: 9,7 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad de depósito: 55 litros. Potencia máxima: 171 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 23,0 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas: 1.ª, 7,9 km/h.; 2.ª, 13,8 km/h.; 3.ª, 21,7 km/h.; 4.ª, 30,4 km/h.; 5.ª, 37,6 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3 3/4. Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS Sistema: De disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De acero, de 5 1/2 x 14 pulgadas. Neumáticos: 195/65 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.255 kg.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) con capota	214,2
(km/h.) sin capota	202,6
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	16,1
1.000 m. salida parada	29,0
De 0 a 100 km/h.	8,9
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	18,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	19,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	32,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	35,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	9,1
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	11,6

CONSUMO



	l/100 km.
CIUDAD	
A 24 km/h. de promedio	14,1
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	7,3
En conducción rápida	13,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,9
A 140 km/h. de cruceo	9,7
A 180 km/h. de cruceo con capota	14,6
A 180 km/h. de cruceo sin capota	16,1
CONSUMO MEDIO	
PONDERADO	
Litros/100 km.	11,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	420



del coche entre un 15 y un 20 por 100. Por lo demás, de la caja de cambios no hay nada que decir. Es precisa, rápida, relativamente suave de manejar y tiene los desarrollos adecuados al motor.

COMPORTAMIENTO



El BMW Serie 3 siempre ha sido un coche un tanto nervioso en sus reacciones. De todas formas, en su variante 325i los límites se habían alejado bastante más. El coche se mantiene como sobre raíles hasta velocidades bastante elevadas.

Cuando se sobrepasan esos límites de que hablamos, las reacciones —casi siempre un deslizamiento del eje trasero— se producen con menos brusquedad y menos violencia que en otras ver-

siones anteriores de este modelo BMW. Todo esto, que lo habíamos explicado al hablar de la berlina, es válido para el cabrio, que tiene una rigidez ejemplar. BMW ha hecho un excelente trabajo, reforzando la estructura hasta conseguir que el bastidor no flexione en curvas o en pavimento irregular, como suele ocurrir en la mayoría de los cabrios.

Evidentemente, se nota algún pequeño retorcimiento en alguna situación, pero es mínimo. Nada que ver con los que se perciben en coches mucho más caros. Esta rigidez la paga BMW con un peso superior en 125 kilos al de la berlina con su techo y demás.

La dirección, asistida, es precisa y mantiene en todo momento el tacto. Los frenos son de disco. Opcionalmente se pueden obtener con un sistema antibloqueo ABS, que concretamente llevaba la unidad probada.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)	
A 60 km/h.	7,3
A 100 km/h.	22,2
A 120 km/h.	34,6

SONORIDAD



Al ralenti	60,2
A 60 km/h.	64,7
A 90 km/h.	68,9
A 120 km/h.	74,6
A 140 km/h.	77,6
A tope	87,6
(Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.)	

CARROCERIA



La apariencia exterior del 325i ha sido mantenida, lo que en principio no presentaba demasiado problema. De todas formas, la gente de BMW ha trabajado duro en el tema de la aerodinámica hasta conseguir que los remolinos de aire desaparezcan, por lo menos a velocidades normales. Lo cierto es que su trabajo ha conseguido los objetivos buscados. En las plazas delanteras, con los cristales subidos, se viaja sin apenas sentir el aire hasta velocidades del orden de los 150/160 kilómetros por hora. A partir de esa velocidad, el aire comienza a hacerse molesto. En la parte trasera el límite de velocidad sin molestias es inferior. A partir de los 100/110 kilómetros por hora, los pasajeros del asiento trasero empiezan a padecerlo en forma muy molesta. Los cristales se escamotean perfecta-



El motor desarrolla 171 CV. Es un 6 cilindros de 2,5 litros.

mente dentro de la carrocería y suben y bajan mandados eléctricamente.

Pero lo mejor resuelto es la capota, muy fácil de montar y desmontar, sin llevar ningún tipo de motor eléctrico. Plegada, va guardada en un compartimento detrás del asiento trasero, tapado por una tapa en material plástico que se abre por medio de un tirador en el lateral. Una vez sacada, esta tapa puede volverse a cerrar antes de que la capota quede completamente ajustada por medio de los dos sensores que hay sobre el parabrisas. Para plegarla, nada más destensarla, se abre la tapa de la capota y se pliega ésta sin necesidad de grandes esfuerzos. La tapa de la capota es incompatible con la del maletero, pero en caso de que por descuido se intentase abrir la tapa del maletero, la de la capota se cerraría automáticamente para evitar que no se deteriore.

En marcha, con capota puesta, el confort es aceptable. Se ha perdido un poco de amplitud en el interior, puesto que el asiento trasero es más estrecho,



Muy fácil la colocación y pliegue de la capota gracias a que el dispositivo está muy bien resuelto. Una vez destensada la capota se abre el compartimento, que debe guardarla por medio de un tirador en el lateral trasero izquierdo. Se pliega sin problemas y la tapa se cierra. Cuando se despliega la capota, antes de tensarla hay que acordarse de cerrar el compartimento.



puesto que ha tenido que ceder espacio para el compartimento de la capota. Además, el barillaje y la propia capota restan un poco de altura utilizable. Ante esto, BMW ha decidido plantearse el

asiento trasero como una doble butaca. En ella, dos personas viajan justas pero con un confort suficiente. La capota queda siempre bien tensada, de forma que no produce ningún ti-

po de ruidos, incluso cuando se rueda a velocidad máxima.

Por lo demás, la presentación es semejante a la del 325i. Incluso tiene algún detalle, como es la computadora de a bordo, que aquí es de serie y en la berlina es opcional.

Los asientos, tipo bucket, son confortables y sujetan bien a sus ocupantes. La ventilación es correcta. La visibilidad, con capota puesta, aceptable pese a que el plástico que hace las veces de luneta trasera distorsiona un tanto la visión. El alumbrado tiene la pega de todos los BMW, la diferencia de iluminación entre la corta y la larga, que produce momentos de deslumbramiento en el cambio de luces.

En lo que se refiere al maletero, pierde también capacidad por la misma causa que la parte trasera del coche: la capota.

EQUIPAMIENTO



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

Equipo opcional BMW 325i Cabrio: Sistema antibloqueo de frenos ABS, 264.200; dirección asistida, 100.500; volante deportivo de piel, 28.300; neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación, 108.500; pintura metalizada, 61.300; cierre centralizado en puertas, maletero y tapón gasolina, 29.700; alfombras en velour delanteras y traseras, 12.900; aire acondicionado, 250.000; diferencial autobloqueante 25 por 100, 66.900. Precios F.F.

FRENTE A SUS RIVALES

Realmente es un coche que no tiene rivales. Teniendo en cuenta su precio, de cuatro millones y medio, no hay otro coche que pueda presentarse como una alternativa de compra. Por debajo están los Ford Escort y Volkswagen Golf Cabrio, que en sus versiones más potentes —la XR3i, de 105 caballos, y GTI, de 114 caballos— cuestan dos millones y medio de pesetas. Apenas un poco más caro es el Alfa Romeo Spider 2.000, con 128 caballos, que cuesta dos millones y tres cuartos. Este coche puede llegar a ser incluso más llamativo que el BMW. Pero quizá tiene la gracia de ser un auténtico spider, máxi-



El sapicadero es idéntico al de la serie 3. El habitáculo del 325 Cabrio es sobrio y elegante.



Los asientos delanteros son muy confortables. El trasero se ha convertido en dos butacas claramente separadas.

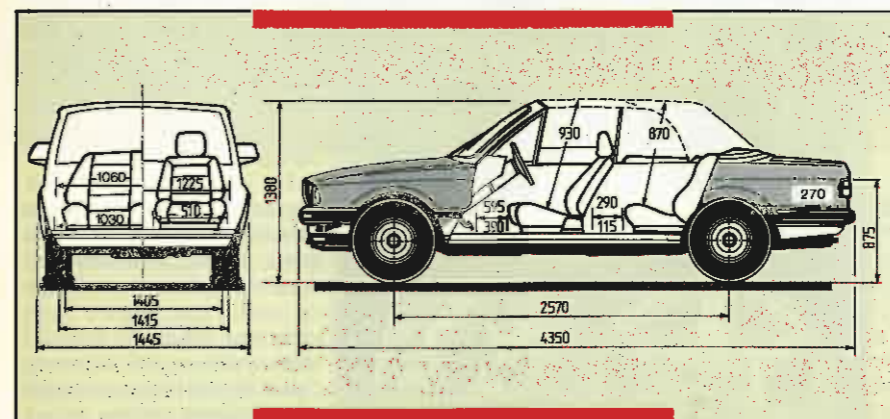
ma expresión de los coches convertibles.

Por encima tenemos al Maserati Biturbo, con 200 caballos, pero que cuesta seis millones y medio; los Jaguar XJS Cabrio, cuya versión de 3,6 litros, de 228 caballos, cuesta seis millones y tres cuartos (para obtener el V-12 hay que pagar tres cuartos de millón más, y el Mercedes 300 SL, de 188 caballos,

que cuesta ya siete millones y medio. Por eso, podemos decir que prácticamente no tiene rival, puesto que sobre los que cuestan menos ofrece mucho más. Y los que cuestan más no pueden ser por su precio una alternativa de compra del BMW Cabrio.

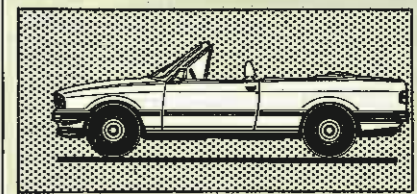
Sergio Piccione

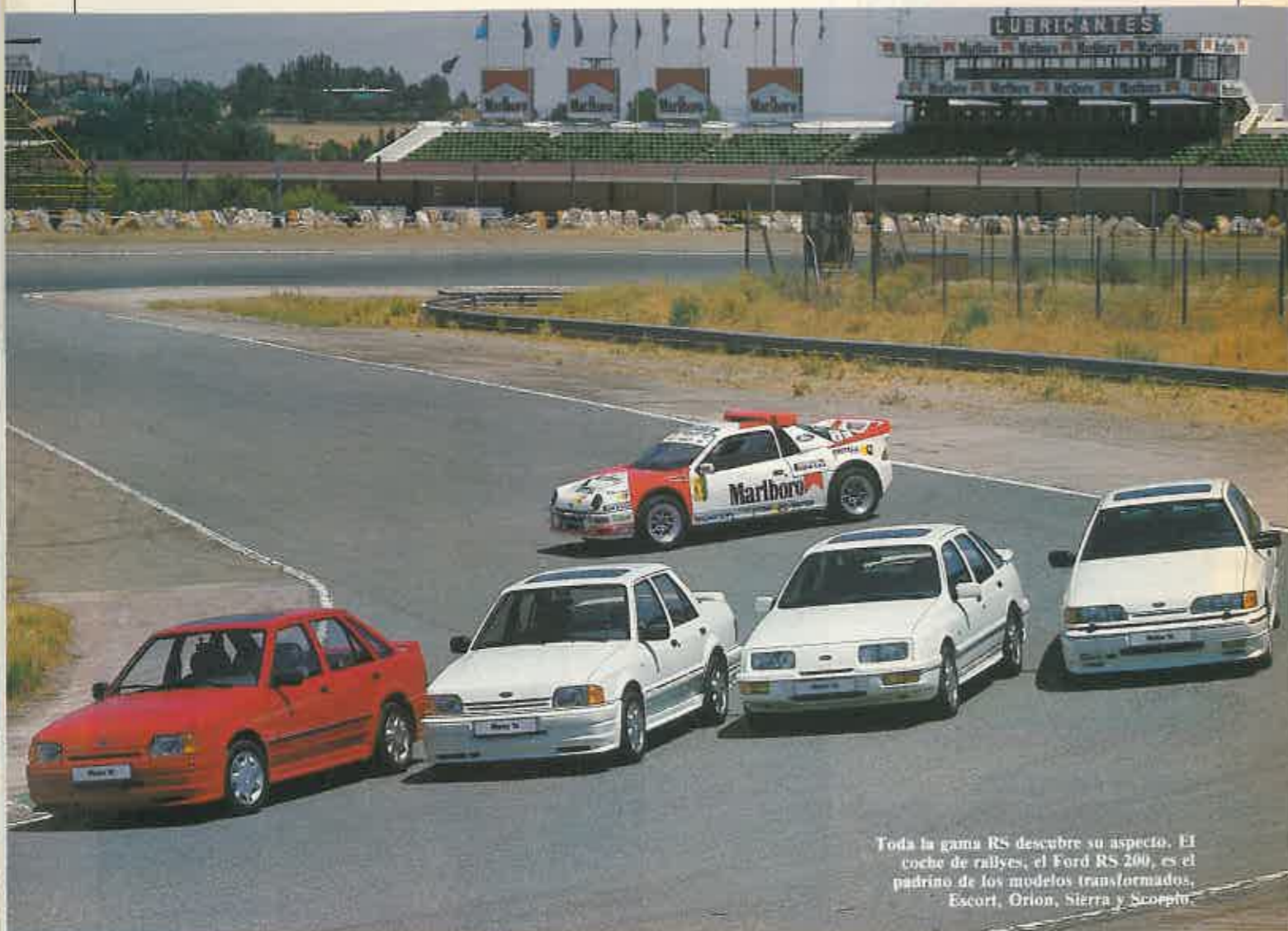
Fotos: R. Rodríguez/S. Ibáñez



BMW 325 CABRIO 4.578.050 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.494 c.c. Potencia: 171 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.255 kg. Velocidad máxima: 214,2 km/h. Consumo medio ponderado: 14,1 l/100 km. Volumen maletero: 270 dm³.





Toda la gama RS descubre su aspecto. El coche de rallyes, el Ford RS 200, es el padrino de los modelos transformados, Escort, Orion, Sierra y Scorpio.

RS, LOS COSMETICOS DE FORD

FORD es una marca que cree en los coches personalizados, una marca que da mucho valor a las distinciones estéticas de sus productos, a esos detalles que hacen posible encontrar un coche en medio del aparcamiento más atestado sin ningún problema.

Ford comercializa la línea de accesorios RS, las iniciales de Renn Sport, Deporte y Competición, que tiene su mejor abanderado en el RS 200, el coche de rallyes de la marca. Con los

Las llantas y volantes RS tienen una calidad excepcional y se montan sin ningún problema en cualquier modelo de Ford.



elementos RS se puede modificar la estética de la carrocería y dar ese toque particular de agresividad a modelos familiares de apariencia tranquila como son los Escort, los Orion, los Sierra y los Scorpio.

La gama RS está compuesta por diferentes piezas plásticas, deflectores delanteros, alerones traseros, faldones posteriores y aletines de ruedas que pueden montarse por separado o en un bloque único; por diferentes tipos de volante, siempre con el aro recubierto de cue-



El equipo RS cuesta unas cien mil pesetas
El Escort RS tiene el estilo agresivo de un coche de carreras

ESCORT

Faldón delantero	20.200 ptas.
Alerón trasero	15.121 ptas.
Faldón trasero	23.006 ptas.
Faldones laterales	20.917 ptas.
Volante de cuero de tres radios	16.218 ptas.
Volante de cuero de cuatro radios	15.565 ptas.
Total	De 94.809 a 95.462 ptas.
Llantas y neumáticos disponibles:	
De 6x13 para neumát. 175/70 R 13	14.279 ptas./u.
De 5,5x14 para neumát. 185/60 R 14 ..	16.762 ptas./u.
De 6x14 para neumát. 185/60 R 14	16.876 ptas./u.
De 6x15 para neumát. 195/50 R 15	15.622 ptas./u.



ro, por llantas de aleación de varias medidas; por embellecedores de rueda y por juegos de tornillos antirrobo.

El precio de las transformaciones RS en estos vehículos se mueve, por término medio, en las proximidades

de las cien mil pesetas. El modelo Ford más económica en este cambio estético es el Escort, siendo el más caro el Scorpio.

Los elementos RS están disponibles en los concesionarios de la marca y hay piezas especiales, incluso para aquellos



El Orion RS es muy diferente de su hermano gemelo
El Orion, con todos los añadidos plásticos, parece un deportivo

ORION

Faldón delantero	20.200 ptas.
Alerón trasero	15.292 ptas.
Faldón trasero	24.284 ptas.
Faldones laterales	20.917 ptas.
Volante de cuero de tres radios	16.218 ptas.
Volante de cuero de cuatro radios	15.565 ptas.
Total	De 96.258 a 96.911 ptas.

Llantas y neumáticos disponibles:
De 6x13 para neumát. 175/70 R 13

De 5,5x14 para neumát. 185/60 R 14 ..

De 6x14 para neumát. 185/60 R 14



modelos que se dejaron de fabricar hace ya tiempo, como es el caso de los primeros Fiesta, Escort y Orion, o los Capri y Granada.

El montaje de la línea cosmética RS es una operación que tiene mucho de maqui-llado, una operación que no

modifica las características básicas de ningún modelo pero sí influye, de forma positiva, en dos aspectos clave: el consumo y el comportamiento.

Los deflectores y alerones rebajan un poco la resistencia a la penetración en el ai-



El estilo exterior es más espectacular que en normal
El Sierra RS tiene mucho parecido con los Sierra de competición

SIERRA

Faldón delantero	21.078 ptas.
Alerón trasero	17.115 ptas.
Faldón trasero	19.970 ptas.
Faldones laterales	22.514 ptas.
Volante de cuero de 3 radios	15.289 ptas.
Volante de cuero de 4 radios	14.281 ptas.
Total	De 94.958 a 95.966 ptas.
Llantas y neumáticos disponibles:	
De 6x13 para neumát. 185/70 R 13	14.279 ptas./u.
De 5,5x14 para neumát. 195/60 R 14 ..	16.762 ptas./u.
De 6x14 para neumát. 195/60 R 14	16.876 ptas./u.
De 6x15 para neumát. 205/50 R 15	15.680 ptas./u.



re, rebajan el coeficiente Cx, sin aumentar en exceso la superficie expuesta al choque con el viento; de esta forma se consigue una buena mejora aerodinámica. Los resultados favorables se dejan notar cuando se rueda rápido por autopis-

ta. Los coches equipados con los deflectores RS gastan algunas décimas de litros menos que los modelos gemelos en versión normal. El comportamiento de los Ford personalizados con los equipos RS mejora mucho cuando hay viento lateral.



El Scorpio RS está muy lejos del modelo normal
Por ciento cincuenta mil pesetas se tiene un coche diferente

SCORPIO

Faldón delantero	18.438 ptas.
Alerón trasero	17.567 ptas.
Faldón trasero	22.882 ptas.
Faldones laterales	23.351 ptas.
Volante de cuero de 3 radios	16.218 ptas.
Volante de cuero de 4 radios	15.565 ptas.
Juego carcasas antiniebla	4.808 ptas.
Total	De 102.611 a 103.264 ptas.
Llantas y neumáticos disponibles:	
De 6x14 para neumát. de 185/70 R 14 ..	16.876 ptas./u.
De 6,5x15 para neumát. 195/65 HR/VR 15	18.637 ptas./u.



Los deflectores proporcionan un mayor agarre y evitan esos culebros molestos que suelen aparecer cuando se rueda a buena velocidad por carreteras azotadas por ráfagas de aire en sentido transversal. Los amantes del «hagáse-

lo usted mismo» podrán disfrutar con el montaje de los equipos RS, que no requieren ningún utillaje especial. Con esta serie de cosméticos automovilísticos, los responsables de Ford quieren ofrecer a sus clientes una oferta única.

JEAN BOILLOT
MONSIEUR PEUGEOT

JEAN Boillot, presidente de Automóviles Peugeot, estuvo en España. Su presencia en nuestro país no es cosa corriente, pero a partir de ahora quiere que sus visitas a Villaverde sean más frecuentes.

El señor Boillot, que accedió a la presidencia de Peugeot al ser promovido el señor Calvet a la presidencia del grupo PSA, está a punto de ver cómo su empresa comienza a dar los primeros beneficios. «Estamos satisfechos —dice—, pues el Peugeot 309 se está comportando mejor en sus primeros seis meses de vida que lo había hecho el 205, motor de la recuperación de nuestra marca. Y esperemos que todavía se comporte mejor la versión diesel, que acabamos de presentar en Francia. Creo que estamos cerca de poner punto final a una crisis en la que nos vimos envueltos al asumir las plantas europeas de Chrysler.»

Una operación que truncó la brillante trayectoria de Peugeot, pero que, sin embargo, el señor Boillot cree que era inevitable.

«No podíamos dejar que estas tres plantas cayeran en manos de empresas japonesas. Ford —recuerda— tenía ya suficientes fábricas en Europa. A General Motors le pasaba lo mismo. Renault y Volkswagen habían iniciado la aventura americana. Y Fiat no estaba en el mejor momento. No quedábamos más que nosotros. Creo que ahora los Gobiernos español y británico deberían estar agradecidos de que aceptáramos el reto. Un reto que nos llevó a encontrarnos con dos redes comerciales entre las manos, dos gamas de modelos que en algunos casos eran competidoras y más factorías para producir modelos. Todo esto ha habido que conjugarlo y ha costado tiempo, dinero y esfuerzo humano. Pero, al final, estamos superando el escollo.»

En la superación de ese escollo se va a quedar la marca Talbot, con la que rebautizaron las factorías Chrysler y sus productos, y que fue una decisión que al paso de los años no se ha



«El Gobierno español debería estar agradecido de que aceptáramos el reto de hacernos cargo de la factoría de Villaverde. Ahora estamos a punto de superar la crisis»

revelado como demasiado acertada. «Posiblemente no acertamos —asiente—. Pero en aquel momento nos pareció que Talbot, una de las marcas que pertenece al patrimonio de la empresa, podía ser la solución para relanzar la gama Chrysler, que por contrato no podía seguir llamándose de esta forma. Sin embargo, es posible que el nombre de Simca hubiera conseguido un mejor impacto. En cuanto a la continuidad de la marca Talbot, estaríamos dispuestos a mantenerla, pero resulta que cuando nos planteamos si el actual 309 debía llamarse Talbot o Peugeot, las prospecciones de mercado nos indicaron que con Peugeot lo venderíamos sensiblemente mejor, dado que Talbot se había desacreditado con los incidentes sociales que vivió Poissy. Por tanto, escogimos el darle el nombre de Peugeot. Personalmente no descarto la posibilidad de que en el futuro

El 105 será el futuro minicoche de Peugeot



NO TENEMOS COCHE, NI CHAMPÚ, NI DESODORANTE, NI SEGURO, NI DENTÍFRICO, NI TABACO, NI...

AHORA ES SU OPORTUNIDAD.

Kenyon & Eckhardt se instaló en España hace escasamente dos años.

En este periodo hemos crecido bastante. Ya tenemos Clientes en el ramo de la Hostelería, de las Conservas, de la Construcción, de la Informática, de la Moda, del Entretenimiento, del Turismo...

Pero nuestra capacidad y la experiencia de los componentes de nuestro equipo en los más variados Sectores, nos permitirían dedicarle una gran atención a sus problemas de Comunicación. Podemos ser su Agencia de Publicidad. Llámenos. (José Muguerza. Telf.: 455 84 43).



Kenyon & Eckhardt de España

Paseo de la Castellana, 79-4ª planta. 28046 Madrid.

GENTE SOBRE RUEDAS



EL SECRETO DEL SEÑOR BOILLOT

DE lo que no habló el señor Boillot fue del 405, el nuevo modelo que aparecerá en el verano, o un poco más tarde, del año que viene. Se trata de un coche que asestará el golpe de muerte al 305 y que será la competen-

cia directa del R-21. Se colocará entre el 309 y el 505. Será una berlina de cuatro puertas con motorizaciones de 1,6 a 1,9 litros, equipando siempre los motores XU que llevan los BX. Estos motores darán vida a cuatro

versiones de gasolina. Una de 80 caballos a partir del motor 1,6, equipado con un carburador monocuerpo; otra de 92 caballos con el motor 1,6, con carburador a doble cuerpo; una de 105 caballos a partir del motor de 1,9 litros, con carburador, y una más de 120 caballos, que se obtienen al aplicar la inyección a este mismo motor. Por supuesto, habría además la versión diesel equipada del motor XUD 19, de 65 caballos.

Evidentemente, se trata de un tracción delantera, con motor transversal. Se adelantará en el tiempo al minicoche que reemplazará al actual 104, que debería denominarse 105 y que debería tener la plataforma común con el Citroën AX, y al 605.

no saquemos un modelo con el nombre de Talbot, pero se tratará de un vehículo especial, tipo Matra Espace o algún deportivo. En España la marca Talbot va a seguir existiendo algún tiempo más. Sus modelos convivirán con los Peugeot, nombre que seguirá apareciendo junto al de Talbot en un futuro más o menos próximo.

Con respecto a España, también está satisfecho, pues son sólo unos cientos de millones los que separan de obtener una cuenta de resultados positiva. Además, está el acuerdo con la Administración.

«No es que esté todo definitivamente solucionado —matiza—, pero ahora tenemos firmado un acuerdo de tres años que nos permitirá trabajar tranquilos y preparar todo para asegurar la continuidad de la marca en este país.»

Y es que en Peugeot se habla ya de planes de expansión.

«Sí —puntualiza—, pero sin prisas. Hemos pasado momentos muy malos y no queremos correr riesgos. Preferimos ir poco a poco consolidando lo que ganamos.» Y lo que están ganando es bastante, pues están haciendo llevar la marca a todos los continentes.

«Efectivamente, en África vamos bien. Tenemos una planta de ensamblaje en Senegal y nuestras ventas son buenas. También estamos en Oriente. En China tenemos un acuerdo con el Gobierno, apoyado por la Banca Mundial, que está funcionando aunque sea muy poco a poco, porque en estos momentos las autoridades chinas tienen miedo de una apertura demasiado rápida. Y en Japón, en donde vamos a comenzar a vender algo más de un millar de Peugeot 205 a través de la red de Austin Rover, una marca con la que tenemos un acuerdo para el desarrollo de una caja de cambio. Y, por supuesto, tenemos el mercado norteamericano. De todas formas, estamos esperando a disponer de un modelo alto de gama para ampliar ese mercado. Y ese nuevo modelo no lo podremos tener en el merca-

do antes de un intervalo dos años.»

Y es que Peugeot mantiene un cierto conservadurismo en la renovación de los modelos, hasta el extremo de que mantiene el 104 y el 305, concurrentes de algunos de sus más modernos modelos.

«No hay razón para retirar un modelo que se vende más que el R-9 en Francia, que nadie considera pasado.

«En dos años y medio dispondremos de un modelo grande, de alto de gama, que también nos servirá para ampliar nuestra presencia en el mercado americano»

Me refiero al 104. De todas formas, si vamos a lanzar, en un futuro próximo, un nuevo minicoche y luego el modelo de alta gama, para el que estamos pensando desarrollar también una transmisión de cuatro ruedas motrices. Mientras tanto, en París nos vamos conformando con presentar algunas cositas como el 505 con motor V-6 de gasolina; el 505 Turbodiesel con intercooler, lo que le permite ganar algún caballo más; un 205 GTi más potente que el actual, y, por supuesto, el 309 Diesel.»

Sobre los actuales movimientos de la industria europea en busca de acuerdos y tomas de control, el señor Boillot es bastante escéptico.

«Personalmente —dice— yo estoy a favor de que nuestros competidores se metan en aventuras de ese tipo. Pienso que van a encontrarse con los mismos problemas que nosotros acabamos de

superar. Esto no quiere decir que esté en contra de las relaciones entre marcas. Realmente las tenemos. Existe el acuerdo con Austin Rover que he mencionado antes; tenemos el acuerdo con Fiat para la fabricación de furgones; también con Fiat hemos desarrollado el motor Fire, aunque de momento nosotros no lo utilizamos; tenemos el acuerdo con Mercedes para la producción de un vehículo militar para el Ejército francés; con Renault para la fabricación de ciertos motores; etcétera. Pero queremos mantener nuestra independencia.»

Georges Boillot ha sido el impulsor de la participación de Peugeot en competición, pero está muy seriamente disgustado por la decisión de la Federación Internacional de prohibir los coches del tipo del 205 Turbo 16.

«Nos parece —alega— que ha sido un abuso de autoridad. Que no se ha respetado la norma de preaviso de dos años antes del cambio de reglamentación y que ha perjudicado a los constructores, que no tenemos forma de protestar. De todas formas es posible que llevemos el asunto a los tribunales de justicia. Podríamos volver a la Fórmula 1, pero es demasiado cara. Por tanto, 1987 será un año casi sabático. Y digo casi porque es posible que participemos en pruebas del tipo París-Dakar. Es una decisión que debemos tomar en cuanto tengamos una certeza sobre los reglamentos. Porque mi intención es que sigamos en el deporte de la misma forma que hemos conseguido quedarnos en el grupo de los constructores europeos.»

Sergio Piccione

El Peugeot 605 sucederá al desaparecido 604



BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

REGALAMOS UN FIAT UNO FIRE

APTITUDES
PSICOFISICAS



A la hora de salir a la carretera, toda la preocupación no debe centrarse exclusivamente en el vehículo. Y eso lo saben especialmente los transportistas, que, con muchas horas al volante, deben cuidar al máximo sus aptitudes psicofísicas. Estas aptitudes se mueven en dos planos: las constitutivas y las circunstanciales. Las primeras serían «lo que da de sí» el individuo.

Según datos de la DGT, en el pasado año hubo 700 certificados negativos expedidos por los centros de reconocimiento para aspirantes a la obtención, o renovación, de permisos de las clases C-1, C-2, D y E, lo que indica que la existencia

de esas exigencias psicofísicas puede filtrar eficazmente a quienes tienen que ser agentes de la seguridad en el transporte. Filtraje que a su vez produce consecuencias de tipo humano y social.

Los factores psicofísicos circunstanciales son aquellos que modifican las condiciones de conducción, y van desde el cansancio y la somnolencia, hasta la preocupación, la ingestión de bebidas alcohólicas (elemento que será tratado más ampliamente) y las consecuencias mismas de una alimentación inadecuada. La serie de secuelas físicas de la conducción que los profesionales del volante conocen muy bien —como hemorroides, otitis, problemas gastrointestinales o problemas lumbares, cervicales o de columna vertebral— puede ser una fuente de incomodidad y/o desatención, que pueden condicionar los accidentes.

Como dato, se puede decir que en el pasado año y en los accidentes de carretera con víctimas con participación de camiones, en el 7 por 100 de los casos intervino la distracción o desatención; en el 1,54 por 100 el conductor iba dormido o somnoliento, y en el 0,82 por 100 conducía bajo efectos de bebidas alcohólicas.

Queda por último tener en cuenta el factor alimentación en los profesionales de la carretera. Una inadecuada alimentación lleva a una serie de consecuencias que, aparte las repercusiones fisiológicas y patológicas que pueden producir (úlceras, gastritis) provoca efectos negativos como sopores, incomodidad, mareos y pérdida de reflejos.

CONCURSO

TODO
COMPAÑERISMO

NEMESIO Porras Iniesta es jefe de tráfico de una importante empresa de transportes. Sin embargo, ha estado al volante muchos años y aún recuerda alguna de sus aventuras. Como ésta: «En otoño de mil novecientos setenta y dos hacía la ruta Bilbao-Andalucía. Una noche muy lluviosa y oscura vi cómo desde la gasolinera existente en la N-1, a la altura del kilómetro veintidós, una persona me hacía señas. Era el único empleado de la estación.

Me detuve y vi a un hombre sangrando abundantemente por una brecha en la cabeza, las manos fracturadas y alguna herida más. Era el conductor de un trailer. Se había



detenido para poner el toldo y había caído desde la carga encima de un surtidor. Corté como pude la hemorragia con toallas e intenté parar rápidamente algún turismo. Al final, uno, no sin cierta resistencia, se avino a transportar al herido hasta un centro médico de Madrid. Terminé de colocar el toldo y aparqué el camión en una explanada, dirigiéndome después al centro médico. Cuando llegué me informaron que el herido estaba en el quirófano en estado crítico y con posible pérdida de visión de un ojo. Varios días después pasé por el hospital y allí estaba él, fuera de peligro. Su familia me colmó de agradecimientos.»

IVECO

EL MUNDO DEL TRANSPORTE

BUSCAMOS
AL MEJOR
CAMIONERO

MOTOS

HONDA VFR 750 F

BELLA, FEROZ Y SUAVE



EN la lucha para dominar la categoría de los 750 centímetros cúbicos en versión deportiva, Honda ha sido el último fabricante en presentar su modelo, el VFR 750 F, destinado a competir con las poderosas Yamaha FZ 750 y Suzuki GSX 750 R, gracias a una serie de soluciones técnicas derivadas de las motos empleadas con éxito en el mundial de resistencia y F-1.

Básicamente, en este modelo se ha

buscado el difícil equilibrio entre peso, potencia y manejabilidad, el todo conjugado con una línea estética elegante y poco agresiva para que no asuste al comprador.

MECANICA COMPORTAMIENTO



El parecido mecánico entre la VF 750 F y la versión R es simplemente estructural. Concretamente, el motor pertenece a una nueva generación de los V de Honda. Se ha trabajado, sobre todo, en aligerar el peso, reducir el volumen, aumentar la potencia y variar totalmente el sistema de distribución. Todo eso basado en las experiencias adquiridas en las competiciones de resistencia.

HONDA VFR 750 F
Precio en la calle:
1.389.000 ptas. con IVA

Importador: Montesa Honda, S. A. Avda. Sta. Cruz de Calafell, 21-35. Cornellá (Barcelona).
 Fecha de presentación: Febrero de 1986.
 Garantía: 1 año.
 Plazo de entrega: Inmediato.
 Número de servicios oficiales: 66 en España.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------|
| ● Estética elegante. | ● Complejidad mecánica. |
| ● Elevadas prestaciones. | ● Cambio poco preciso. |
| ● Buenos frenos. | ● Suspensiones blandas. |
| ● Nivel tecnológico de vanguardia. | ● Cuadro de mandos mejorable. |

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)
 Con una persona 237
 Con dos personas 215.

ACELERACION (seg.)
 De 0 a 400 metros 11,3

CONSUMO



CIUDAD
 En primera, segunda y tercera ... 7,5
CARRETERA
 En conducción tranquila 6,6
 En conducción rápida 8,2
AUTOPISTA
 A velocidad máxima 12,5



En las zonas de curvas enlazadas, la VFR se muestra rápida y estable. La velocidad punta que alcanza es la más elevada de su categoría.

El ahorro de peso se refleja claramente en el motor, que sólo alcanza los 77,3 kilos. De él se sacan 105 caballos de potencia a 10.500 revoluciones por minuto.

FICHA TECNICA



HONDA VFR 750 F

MOTOR Cuatro cilindros en V a 90 grados. Cuatro tiempos. Cuatro válvulas por cada cilindro. Doble árbol de levas en cabeza. Refrigeración líquida. Diámetro por carrera: 70x48,6. Cilindrada total: 748,14 c.c. Potencia máxima: 105 CV a 10.500 rpm. Relación de compresión: 10:1. Par máximo: 7,8 mkg. a 8.500 rpm.

ALIMENTACION Cuatro carburadores Keihin VD 34. Encendido transistorizado.

TRANSMISION Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Cambio con seis velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR Doble cuna abierta. Estructura en tubo rectangular de aluminio. Basculante en aluminio de sección rectangular. Horquilla delantera hidroneumática telescópica. Suspensión posterior Pro Link regulable en la presión del muelle. Frenos delanteros de disco doble con 276 mm. de diámetro. Posterior un disco de 256 mm. Pinzas hidráulicas con pastillas cerámicas.

DIMENSIONES Longitud máxima: 2.175 mm. Anchura máxima: 730 mm. Altura máxima: 1.170 mm. Altura del sillín desde el suelo: 780 mm. Distancia mínima desde el suelo: 135 mm. Peso seco: 211 kg. Capacidad del depósito: 20 litros.

La parte ciclística está en consonancia con el nivel tecnológico del motor y corrobora de forma decisiva en la reducción del peso.

El chasis está todo hecho con tubos rectangulares de aluminio; es en doble cuna abierta y la sujeción del motor es de tipo «diamante». Su aspecto recuerda también a la versión F-1 y a los plurivictoriosos modelos de Endurance.

Sin embargo, las suspensiones no son el punto fuerte de la VFR 750 F. La horquilla delantera tiene barra de 37 milímetros de diámetro, un tanto frágiles, y es regulable en la presión neumática como en cuatro posiciones del sistema Trac antihundimiento. En la parte posterior figura el tradicional Pro Link regulable desde el exterior, incluso en marcha.

Al primer contacto, la VFR 750 F es una moto desconcertante, llena de contradicciones que tienen por base la facilidad de manejo. La agresividad del conjunto motor-chasis se ve rebajada por el elegante cromado, así como los 105 caballos de potencia que desarrolla el motor, sólo aparecen a partir de las 6.000 revoluciones por minuto. A bajo régimen, el motor suena como un Ducati, pero con 4 cilindros, y su tracción es lineal y muy agradable hasta 6.000 revoluciones por minuto. A partir de allí hasta alcanzar las 10.500, este pluricilíndrico emite un peculiar bramido que recuerda a una moto de dos tiempos. La forma de desarrollar sus 105 caballos de potencia no puede ser más lineal, y con facilidad tiende a sobrepasar el límite de seguridad para tocar las 12.000 revoluciones por minuto, donde se conecta el limitador que actúa sobre el encendido.

El conductor se encuentra en una posición a mitad de camino entre una cómoda gran turismo y una sacrificada moto sport. Al margen de esto, la VFR se presta a la conducción más deportiva: la dirección es precisa al entrar en cualquier curva y la rueda posterior está siempre bien pegada al suelo, proporcionando siempre una motricidad excelente. Sobre la estabilidad de la VFR hay poco que criticar. Su comportamiento es fiable tanto en las curvas super rápidas como en los virajes muy lentos y esbozados.

Con facilidad supera los 200 kilómetros por hora y alcanza casi los 240. Igualmente rápida, es en las aceleraciones, donde por poco supera las prestaciones de sus rivales. En virajes muy cerrados, el cambio se muestra como el talón de Aquiles de esta moto.

El funcionamiento del motor es regular hasta las 8.000 revoluciones por minuto, sin embargo, a partir de allí se resiste al engranar las marchas, y en los cambios de segunda a tercera o al revés, rodando casi al límite, tiende a escupir la marcha. También —siempre en conducción deportiva— se agradecerían unas suspensiones más duras. Especialmente, la horquilla tiene el primer tercio de su recorrido demasiado blando, cosa que altera la estabilidad en las curvas enlazadas, donde se suceden continuamente aceleraciones con frenadas apuradas para salir y entrar en los virajes. Al margen de esto, la capacidad de inclinación en curva con la VFR no puede ser mejor ni más segura. Jamás una reacción extraña, ni el habitual abanico llegado el momento de frenar; la VFR nos proporciona otra agradable sensación asegurando toda la eficacia necesaria. Por primera vez una moto de serie está equipada con pastillas de freno con componentes cerámicos, que aumentan las propiedades de fricción y reducen las deformaciones por causas térmicas.

ACABADO EQUIPAMIENTO



El compromiso entre el acabado espartano de una moto sport y la sofisticación de un gran turismo, está perfectamente equilibrado en la VFR. En este modelo, Honda ha conseguido disfrazar un chasis y un motor puramente deportivos con un traje de primera comunión. El carenado está bien terminado y su anclaje al chasis es válido. Todo el resto, como el asiento, el colín extraíble y los laterales, están solucionados como en la mayoría de las motos de su categoría.

Los reposapiés, hechos de aluminio forjado, tienen un acabado que parece artesanal, y lo mismo ocurre con los medios manillares y sus respectivos mandos. Por el contrario, el cuadro de mandos es totalmente anodino.



La línea estética sobria y elegante se conjuga con el alto nivel tecnológico. Es la primera moto de serie equipada con pastillas de freno de material cerámico.



Gran turismo y conducción deportiva. Caracteres compatibles en la Honda VFR 750 F.

VALOR PRECIO



El precio de la VFR, fijado en 1.389.000 pesetas con IVA incluido, no se diferencia mucho en comparación con la Yamaha FZ o la Suzuki GSX 750 R. Sus prestaciones de velocidad punta y aceleración, tampoco se aventajan con diferencias sensibles. Sin embargo, la fórmula de moto deportiva disfrazada, suave de manejo, progresiva en desarrollar la potencia, segura en todos los trazados y mediamente cómoda, permite ser utilizada por un mayor número de motoristas que no están dispuestos a sacrificar en extremo su comodidad a cambio de las sensaciones que sólo una moto deportiva puede dar.

Gigi Corbetta

SEMANA DE PALMA EL REY SIN SU COPA

A la tercera no pudo ser la vencida. «Bribón V» no pudo ganar en propiedad la Copa del Rey. A pesar de haber ganado este trofeo en las dos anteriores ediciones, este año las cosas se presentaban como mucho más duras para el Rey Don Juan Carlos y su tripulación. Más de cincuenta barcos, llegados de varios países, estaban dispuestos a ponérselo muy duro, como así fue.

Esta quinta edición de la Copa del Rey, trofeo Agua Brava como es costumbre, se disputó a lo largo de cuatro pruebas, triángulos olímpicos, en la bahía de Palma. Después de una muy dura disputa se impuso el yate alemán «Diva», patroneado por el velero e histórico regatista Beren Beylken. «Bribón V», a pesar de que ha experimentado una ligera mejoría en sus prestaciones, se sigue encontrando en horas bajas, y aunque ha realizado magníficas regatas, no parece capaz de defender su rating, frente al resto de la flota, compuesta por barcos más pequeños. Al final solamente pudo alcanzar el séptimo puesto.

Ya desde el principio se estableció

El yate alemán «Diva» entra vencedor en la cuarta regata, lo que le daría la victoria absoluta. El «Bribón V» cede con toda la tripulación a la banda. Su Majestad el Rey Don Juan Carlos, a la rueda del timón.



una cerrada lucha entre cuatro barcos: «Diva» y el español «Anquins Too», muy parecidos en tamaño y rating, y por otro lado dos One Toners, recientes participantes en el Mundial de la clase, celebrado en estas aguas semanas antes; se trataba de «Islas Baleares» y «Atlántico», que en la Copa del Rey se mostraron más competitivos que en el Campeonato del Mundo, y ganaron con soltura a barcos como el «Sirius IV» y el «Ramel II», mucho mejor clasificados en el Mundial que ellos.

Al final fueron los barcos grandes los que se llevaron el gato al agua y se dis-

putaron entre ellos la victoria, que no estuvo clara hasta finalizar el último de los triángulos, en el que se impuso el alemán «Diva», arrebatando la primicia al «Anquins Too».

Las regatas se disputaron con vientos medios y resultaron muy vistosas; además la presencia de seis Maxis, los mayores barcos de regatas que existen, animó mucho el espectáculo.

Entre estos monstruos ganó el italiano «Il Moro de Venezia II», un precioso barco todo él blanco y nuevo, que se impuso al francés «Emeraude» y al inglés «Millene», magníficos barcos recién construidos.

AUDI REAL

Su Majestad el Rey Don Juan Carlos se encuentra encantado con su nuevo coche. Se trata de un Audi Sport Quattro, uno de los 200 que la marca alemana construyó para homologarlo en grupo B este automóvil y participar en el Mundial de Rallyes con ellos.

Este coche dispone de un motor de 2.131 centímetros cúbicos turboalimentado, desarrolla 306 caballos en su versión civilizada, alcanzando los 459 caballos en su versión competitiva, que son transmitidos al suelo a través de sus cuatro ruedas motrices. Esto le permite tener la más brillante arrancada de entre todos los coches de producción en el mundo. Únicamente, al Ferrari GTO se le puede comparar en este concepto.

Cuando el coche fue entregado al Rey, Christian Gendörfer, copiloto del alemán Walter Röhrl y probador de la casa, desveló al Monarca los secretos de esta poderosa máquina. Don Juan Carlos nos comentó: «Me dijo que le pusiera a doscientos kilómetros por hora en la recta del Jarama; soltara las manos del volante y frenara a tope. Yo le miré un poco desconcertado; pero pensé que el señor lo que decía. Hice la prueba y el coche frenó perfectamente, sin deslizar un milímetro.»

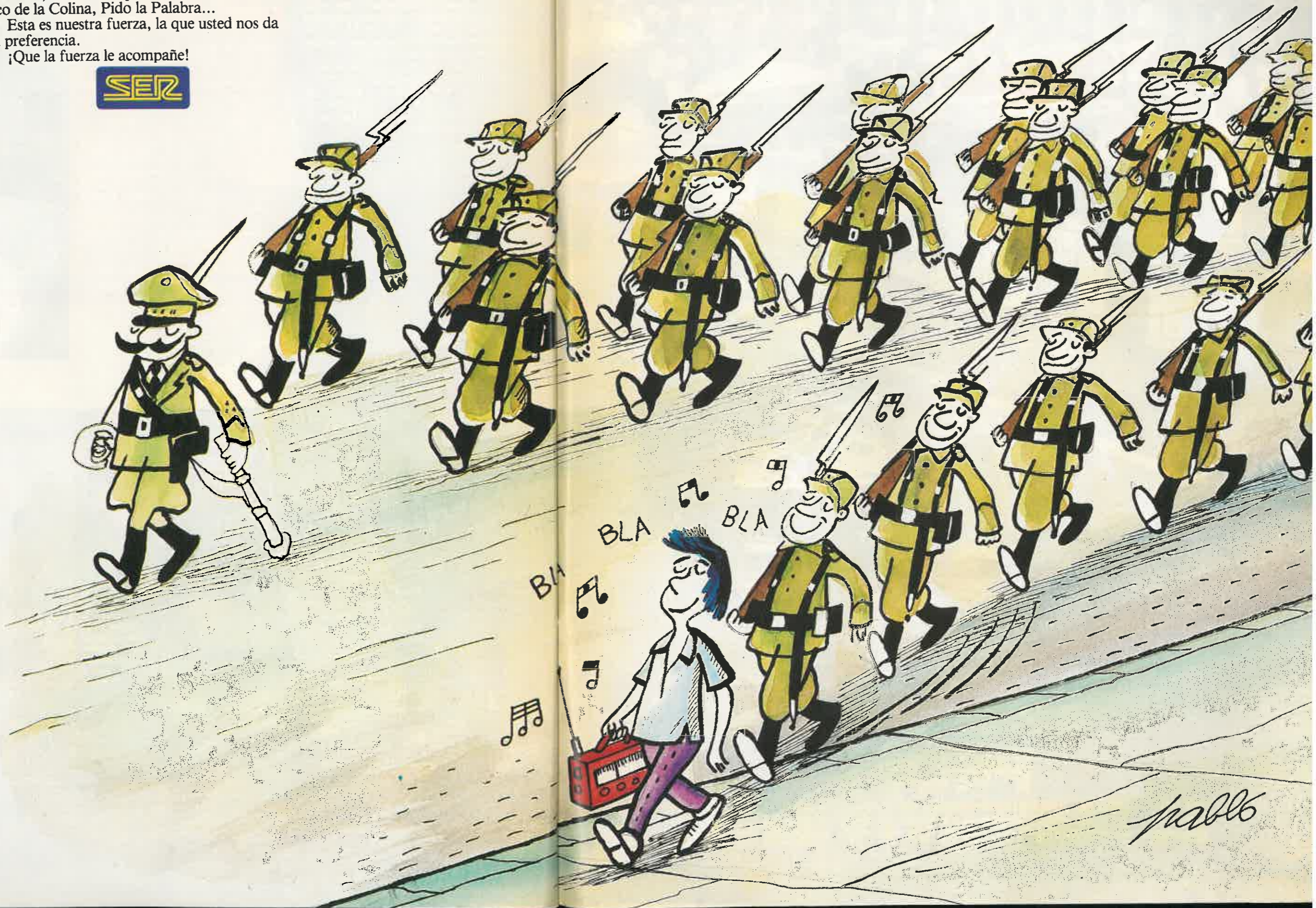


LA FUERZA DE LA SER.

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!





G.P. DE AUSTRIA
PROST
EL SUPERVIVIENTE



Las dos primeras posiciones de los Benetton en la salida durarían pocas vueltas. El actual campeón del mundo, Alain Prost, fue el más afortunado en el rápido circuito de Zeltweg. Con su victoria se sitúa a dos puntos de Mansell

DE los once Grandes Premios disputados en la presente temporada, ninguno como este de Austria ha estado tan lleno de sorpresas. Por primera vez, la escudería Benetton ha visto sus dos coches encabezando la parrilla de salida. Teo Fabi logró la segunda *pole position* de su carrera. Además, los tres primeros coches alineados en la parrilla de salida estaban equipados con neumáticos Pirelli. Pero al final de la carrera, y a excepción de Alain Prost, todos los favoritos que encabezan la clasificación mundial se vieron obligados al abandono.

La elevada temperatura que ha habido durante los tres días en Zeltweg ha beneficiado a los neumáticos Pirelli y en la carrera a los McLaren, que tienen dificultades en calentar sus neumáticos cuando hace frío, viéndose así obligados a emplear un compuesto de goma más blando.

Por otra parte, durante los entrenamientos, los Benetton sorprendieron al manifestarse tan apropiados para el trazado superrápido de Zeltweg, y la fragilidad de los motores BMW no se

podía apreciar. También fuera de todo pronóstico fue la actuación de los Brabham; concretamente Riccardo Patrese registró el cuarto mejor tiempo en los entrenamientos. Lástima que su coche se incendiara justamente después de marcar su vuelta rápida.

Los Williams, los favoritos, carecían de potencia a máximo régimen; sin embargo, el comportamiento del chasis era satisfactorio.

Otra sorpresa fue ver a Ayrton Senna en el octavo lugar de la parrilla de salida. Según explicó el brasileño, no conseguía entender por qué su Lotus rebotaba tanto. También el nuevo motor Renault dio más problemas que alegrías.

En el equipo Ferrari, para no variar, se respiraba el habitual *casino* sin ver resultados apreciables, con Alboreto en noveno lugar y Johansson en el decimocuarto.

Antes de comenzar la carrera, en los boxes se planteaba la gran incógnita: cuántas vueltas aguantarían en cabeza los Benetton y cuánto tardarían los Williams en despegarse del resto de los coches. Pero no fue así. Ya en la primera

vuelta, Gerhard Berger adelantó a su compañero Teo Fabi enfilando las curvas Hella totalmente desenfrenado. Estaba claro que su propósito era demostrar a su público de lo que es capaz. A pocas décimas de segundo, junto a Teo Fabi, le seguían Prost, Mansell, Piquet y Rosberg. Más lejos, Senna formaba un grupito con Arnoux, Allot y Alboreto. Mientras se mantenían invariables estas posiciones, Fabi esperaba a ganar terreno respecto a Berger, que seguía en solitario.

Patrese no llegó a cumplir la cuarta vuelta, cuando llegó a boxes envuelto en una nube de humo. El motor de su coche se había roto, dejando en vacío la esperanza de un discreto papel del único Brabham que tomó la salida.

Pronto empezaron también los problemas para Senna, que en la octava vuelta paró a cambiar neumáticos, y poco después entró de nuevo en boxes con problemas eléctricos en el sistema de alimentación. Volvió a salir unos minutos más tarde, pero el arreglo fue sólo momentáneo. Al cumplirse la vuelta vigésima tercera abandonó por rotura mecánica de su motor.



Con la victoria en Zeltweg, Alain Prost ha recuperado el terreno perdido en los últimos Grandes Premios. Su conducción metódica le ha permitido cruzar la meta sin los esperados problemas de consumo, que dejaron en la cuneta a su compañero Rosberg

Por unos momentos, Fabi intentó acosar a Berger hasta lograr adelantarlo, pero inmediatamente el motor de su coche empezó a bajar de rendimiento hasta obligarle a la retirada poco después. Esto benefició a Alain Prost, que ocupó así la segunda posición, a doce segundos de Berger y seguido por Mansell y Piquet, que a su vez se le iban acercando.

También el ritmo de Berger dismi-



nuía progresivamente por el deterioro de los neumáticos, hasta tener a sus espaldas a Mansell cuando Prost paró a cambiar neumáticos, operación en la que tardaron 13,3 segundos. Casi a la vez, Berger entró en boxes para la misma operación; sin embargo, su coche se negó a arrancar y el austriaco vio así esfumarse la posibilidad de una victoria en su país. Al cabo de unos minutos salió con cuatro vueltas de desven-

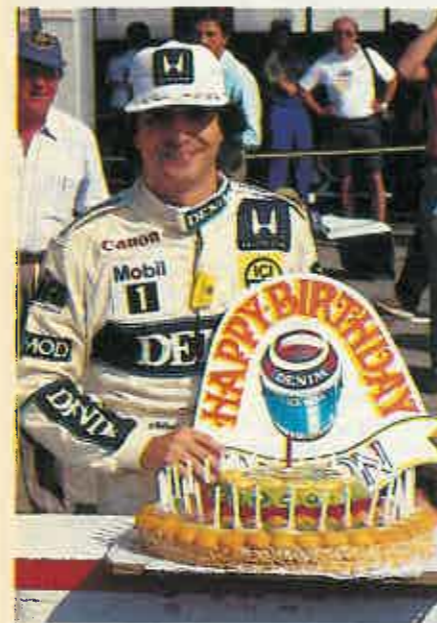


Contra todo pronóstico los Ferrari han vuelto a las primeras posiciones. Alboreto consiguió situarse en segunda posición, mejorando su ritmo de conducción hasta el momento de cruzar la meta

taja ocupando la decimotercera posición y rodando a un ritmo tan desenfrenado que registró en cada vuelta un tiempo más bajo que el anterior hasta registrar 1-29-7, récord del circuito en carrera.

Al cumplirse la mitad de la carrera, sólo once eran los coches que quedaban en pista. El resto se había retirado, y la mayoría por rotura de motores, que en un circuito tan rápido como éste se solicitan al máximo. Entre las bajas más sorprendentes, la de Piquet, también traicionado por su propulsor. Pocos minutos más tarde, la misma mala suerte se ensañaba con su compañero Mansell, quedando así los Williams fuera de combate.

Todo parecía dispuesto para que los McLaren se adjudicaran la victoria: rodaban juntos, lejos de todos y con gran regularidad. Los muchos abandonos habían favorecido a los Ferrari y los Lola, que, sin hacer alardes de competitividad, rodaban a una vuelta de los



Nelson Piquet cumplió treinta y cuatro años. Lo celebró abandonando a mitad de carrera

McLaren, optando por mantener posiciones. Michele Alboreto se encontraba tercero, seguido por Jones, Tambay y por su compañero Johansson. Milagrosamente, los Ferrari no tenían problemas mecánicos ni electrónicos, sin por eso evitar a sus pilotos los malabarrismos de volante que precisaban los monoplazas italianos para negociar las curvas de Zeltweg.

Sin embargo, los Lola Ford tenían un comportamiento bastante noble en cuanto al chasis se refiere, pero carecían de potencia a máximo régimen. Esto se veía claramente en el pique entre Johansson y Tambay, que luchaban por la quinta posición. En las rectas, el Ferrari prevalecía sobre el Lola, pero al llegar a las curvas ocurría todo lo contrario. Mientras tanto, Berger seguía su re-



Johansson completó el doblete de Ferrari en el pódium. En las últimas vueltas pudo contener el ataque de los Lola-Ford



Inesperado cuarto puesto para Alan Jones. Ha conseguido sus primeros puntos en el Mundial



Los poco fiables motores BMW eclipsaron a Berger. Abajo, una sorprendente manera de hacer publicidad de West-Zakspeed



montada, ya a un ritmo moderado por miedo a un problema mecánico o por falta de combustible.

En un circuito de las características de Zeltweg, donde se ha registrado al mismo Berger, en entrenamientos, una me-

dia de 256,032 kilómetros por hora, y 344,828 kilómetros por hora de velocidad máxima a Warwick, no podía dejar de plantearse el problema del consumo.

Los diez coches que quedaban en pista habían bajado su ritmo por este pro-

blema. Prost rodaba en 1,37 minutos aproximadamente, casi siete segundos más lento que al principio.

Justamente a cuatro vueltas del final Rosberg se quedó sin gasolina, y por la manera en que se alejó del coche se podía ver hasta qué límite llegaba su enfado.

El banderazo de llegada fue para Prost, seguido de Alboreto y Johansson, que después de mucha lucha había logrado imponerse a los Lola. En octavo lugar cruzaba la meta Berger, el verdadero luchador de este Gran Premio, que vio frustrada una victoria por la poca fiabilidad mecánica de su Benetton.

Gigi Corbetta
Enviado especial



Derek Warwick no tuvo mucha suerte en el Gran Premio de Austria. Sin embargo, sí la tuvo al salir ileso de un fortísimo accidente en entrenos.

ZELTWEG EN BREVE

• Derek Warwick ha sido víctima de un espectacular accidente, afortunadamente sin consecuencias. Cuando estaba en pleno viraje a 240 kilómetros por hora, el neumático posterior izquierdo explotó. De inmediato los responsables de Pirelli mandaron parar a Patrese, Fabi y Berger que estaban usando el mismo tipo de neumático. Más tarde, se confirmaba que el causante del accidente había sido un objeto metálico que cortó el neumático.

• La escudería Arrows ha fichado al técnico inglés Gordon Coppuk, que desde 1976 a 1980 trabajó en McLaren. Al margen de esto, el actual director técnico Dave Wass, seguirá al frente del desarrollo del modelo A9. • Alain Prost ha desmentido sus contactos con Ferrari y ha dirigido una carta a todo el equipo McLaren asegurando su permanencia en él. Por lo contrario, los rumores sobre la entrada de Gerhard Berger en la escudería de Maranello son cada vez más fundadas.

• Por primera vez se han empleado motores Renault EF 15C para clasificación. En el coche de Senna surgieron varios problemas en la válvula wastegate, cosa que sólo le permitió situarse en el octavo puesto en la parrilla de salida. Igualmente mal el de Arnoux, que se rompió al cumplir la primera vuelta. Al parecer, son muy difíciles de regular.

• Se ha confirmado que el acuerdo Honda-McLaren no ha llegado a

buen fin. Sólo queda esperar que Mansour Ojjej haga el importante desembolso que Porsche le pide para desarrollar el motor TAG, o aceptar la propuesta de Renault.

• Cada vez son más insistentes los rumores sobre el posible regreso de Michelin a la Fórmula 1. Al parecer, sería definitivo que Renault continuara fabricando motores. Por lo contrario, si Pirelli no consigue equipar una escudería de primera fila, podría abandonar la Fórmula 1.

• En Zeltweg, una vez más la seguridad de los pilotos ha estado en peligro. Las chispas desprendidas por el coche de Senna al rozar contra el suelo fueron a caer al campo que lindaba con la pista, incendiándolo. Esto, a su vez, asustó a un jабato que estaba tranquilamente agazapado en la vegetación, y atravesó la pista pocos instantes antes de que pasara Fabi. Hubo suerte.

• El comité de pilotos, capitaneado por Prost, ha pedido a la Fisa que para la próxima temporada se limite a 185 litros la cantidad de carburante para una carrera, y que se comunique cuanto antes el nuevo reglamento. A su vez, Balestre ha fijado el 3 de noviembre próximo como fecha tope para dar a conocer el nuevo reglamento. También la Fisa ha exigido a los organizadores del Gran Premio de Hungría y de España, mejorar la seguridad de sus circuitos para que en ellas se puedan seguir corriendo los próximos Grandes Premios.

PARRILLA DE SALIDA

- 19 T. Fabi Benetton-BMW 1-23-549
2 K. Rosberg McLaren-TAG 1-23-903
1 A. Prost McLaren-TAG 1-24-246
6 N. Piquet Williams-Honda 1-24-697
27 M. Alboreto Ferrari 1-25-561
26 P. Alliot Ligier-Renault 1-25-917
16 P. Tambay Lola-Ford 1-26-489
11 J. Dumfries Lotus-Renault 1-27-212
3 M. Bennie Tyrrell-Renault 1-28-018
24 A. Nannini Minardi-MM 1-28-645
14 J. Palmer Zakspeed 1-29-073
23 A. de Cesaris Minardi-MM 1-29-615
21 P. Ghinzani Osella-A. Romeo 1-33-988
20 G. Berger Benetton-BMW 1-23-743
7 R. Patrese Brabham-BMW 1-24-044
5 N. Mansell Williams-Honda 1-24-635
12 A. Senna Lotus-Renault 1-25-249
(* 8 D. Warwick Brabham-BMW 1-25-726
25 R. Arnoux Ligier-Renault 1-26-312
28 S. Johansson Ferrari 1-26-646
15 A. Jones Lola-Ford 1-27-420
18 T. Boutsen Arrows-BMW 1-28-598
4 P. Straiiff Tyrrell-Renault 1-28-951
17 C. Danner Arrows-BMW 1-29-430
29 H. Rothengatter Zakspeed 1-32-512
22 A. Berg Osella-A. Romeo 1-36-150

(* No tomó la salida.

CLASIFICACION

1. A. Prost (McLaren-TAG), 1-21-22/531; 2. M. Alboreto (Ferrari), a 1 vuelta; 3. S. Johansson (Ferrari), a 2 v.; 4. A. Jones (Lola-Ford), a 2 v.; 5. P. Tambay (Lola-Ford); 6. C. Danner (Arrows-BMW), a 3 v.; 7. G. Berger (Benetton-BMW), a 3 v.; 8. H. Rothengatter (Zakspeed), a 3 v.; 9. K. Rosberg (McLaren-TAG), a 5 v.; 10. R. Arnoux (Ligier-Renault), a 5 v.; 11. P. Ghinzani (Osella-A. Romeo), a 6 v. Vuelta rápida: G. Berger (Benetton-BMW), en 1-29-7, a 240,468 kilómetros por hora.

ASI VA EL MUNDIAL

Pilotos

1, Nigel Mansell, 55 puntos; 2, Alain Prost, 53; 3, Ayrton Senna, 48; 4, Nelson Piquet, 47; 5, Keke Rosberg, 19; 6, Jacques Laffite, René Arnoux, Stefan Johansson, 14; 9, Michele Alboreto, 12; 10, Gerhard Berger, 6.

Constructores

1, Williams-Honda, 102 puntos; 2, McLaren-TAG, 72; 3, Lotus-Renault, 50; 4, Ligier-Renault, 28; 5, Ferrari, 26; 6, Benetton-BMW, 8; 7, Tyrrell-Renault, 6; 8, Lola-Ford, 5; 9, Brabham-BMW, 2; 10, Arrows-BMW, 1.



FORMULA 1

DIDIER, OTRA VEZ

CUATRO años después de su accidente en Hockenheim, Didier Pironi ha vuelto a conducir un Fórmula 1 en un verdadero circuito y

tras esta prueba de fuego ha anunciado su vuelta la próxima temporada a las carreras. El antiguo piloto de Ferrari ha estado en el circuito de Paul Ricard probando el nuevo AGS JH 21 C-Motori Moderni que debutará este año en Italia.



LAFFITE SE RECUPERA

El piloto francés Jacques Laffite, que sufrió un grave accidente en la salida del Gran Premio de Inglaterra el pasado 13 de julio, se recupera satisfactoriamente de sus heridas en un hospital de París, donde se ha sometido a cuatro difíciles operaciones y donde ha recibido la visita del presidente de la República, François Mitterrand. El prestigioso profesor Letour-

nel, gran especialista en huesos, fue especialmente desde Australia a París para intervenir al «abuelo de la Fórmula 1», con resultados satisfactorios. Su esposa, Bernardette, quiere que se retire definitivamente de la F-1, Jacques no ha confirmado ni desmentido nada al respecto. Hasta dentro de tres meses no podrá empezar a caminar. Volver a conducir, el tiempo lo dirá.



FORMULA 3

VINUESA SALIO SEGUNDO

ALFONSO García de Vinuesa logró un décimo puesto en la carrera de Zol-

der, puntuable para el Campeonato Alemán de F-3. Vinuesa hizo unos entrenamientos magníficos a los mandos de su Reynard-VW. El piloto del equipo Epoca-Repsol llegó a encabezar la carrera, pero un accidente múltiple arrojó su esfuerzo. La prueba la ganó Scheidegger, seguido de Rosso.

BOXES

ES probable que la carrera de Sport Prototipos de Alcañiz, en la que participarán Juan Fernández, Andrés Vilariño, Pancho Egozcue y probablemente Paco Romero, esté también abierta a los Renault 5 turbo y los Porsches. De ser así, el piloto oficial de Renault, Carlos Sainz, rodará en el circuito urbano.

TAMBIEN Jesús Pareja anda buscando un volante para esta carrera. Su intención es conseguir una barqueta que llevaría los colores de Tabacalera, su patrocinador en el Mundial de resistencia.

LUIS Villamil quiere seguir en el Europeo de Turismos y es muy probable que para el resto de la temporada disponga de un BMW serie 3 de los que la marca alemana tiene para prestar a los pilotos de notoriedad previa petición de BMW España.

EL calendario para el próximo año del Campeonato Intercontinental de Fórmula 3.000 ya ha visto la luz. La prueba inaugural tendrá lugar en el circuito de Jerez el 29 de marzo.

LOS cinco primeros clasificados en el apartado de motos de la Baja Montesblancos fueron: 1, Lacroix-Théric (Honda 630); 2, Moreno-Riera (Maico 490); 3, Le Blanc-Auzanneau (Honda 600); 4, Berthet-Boyer (KTM 350); 5, López-Moreno (Gilera 250).

ANTON Mang, piloto de Honda-Rothmans, interpuso una reclamación contra Carlos Lavado al finalizar el Gran Premio de Francia. Lavado, que tuvo que cambiar de moto momentos antes de la salida, no cumplió a rajatabla el reglamento, y si la reclamación prospera se vería privado de los puntos conseguidos en esta carrera con lo que el piloto venezolano y Sito Pons quedarían empatados y la solución del campeonato relegada al resultado del Gran Premio de San Marino.

JUAN Vinyes, con una barqueta Lola BMW, ha sido el vencedor de la Subida a Chantada, puntuable para el Campeonato de España. Segundo se clasificó Juan Fernández con Osella BMW y tercero Ramón Brucart con Lola BMW.

EL piloto suizo Marc Suter, que sufrió un accidente en el pasado Rallye de Hesse en el que murió su copiloto, ha abandonado el hospital de L'Ile de Berna donde estaba ingresado.

SUZUKI y Nissan apoyarán a los pilotos que participen en la Traspaña con importantes premios. Además, Nissan ha incluido esta prueba en su campeonato destinado a los Patroles. A estos premios de las marcas japonesas hay que unir los de la organización, que ascienden a dos millones de pesetas.

MONTAÑA

VILARIÑO NO PUNTUO

ANDRES Vilariño no pudo puntuar en la Subida a Saint-Ursanne en Suiza al hacer un trompo en la última curva de la primera manga, cuando intentaba

mejorar el tiempo del alemán Stenger, su rival para el subcampeonato del Europeo de Montaña. El piloto español, que había marcado el segundo mejor tiempo en los entrenamientos, se encuentra tercero en el Europeo, a once puntos de Stenger, vencedor de la prueba suiza, y a 54 del italiano Nesti, cuando aún faltan dos carreras para finalizar la temporada.



Pascal Fabre mandó durante los primeros compases de la carrera, por delante de Ivan Capelli y Nielsen

ZELTWEG, FORMULA 3000 IVAN EL TERRIBLE

IVAN Capelli ha sido el ganador de la octava carrera del campeonato del Fórmula 3000, que se ha disputado en el circuito de Zeltweg. El piloto italiano ha dominado durante veintiocho de las treinta y cuatro vueltas, imponiendo un ritmo imposible de seguir para sus rivales. Sin embargo, la suerte no ha estado con nuestro piloto, Luis Pérez Sala, que se ha tenido que conformar con el quinto puesto. Durante los entrenamientos, las cosas no habían salido rodadas para el

equipo de Claudio Pavesi, del que forman parte Luis Pérez Sala y Pier Luigi Martini: sus coches carecían de motricidad, con una sensible tendencia a rebotar en los virajes superrápidos de Zeltweg. Después de muchos esfuerzos, Luis Pérez Sala logró el sexto puesto en la parrilla de salida, registrando mejor tiempo que Pier Luigi Martini. Desde los primeros compases de la carrera, se veía claramente la superioridad de Ivan Capelli y de su March. Durante las primeras vueltas, el italiano estuvo al acecho para ver cómo

se desarrollaban las cosas, dejando a P. Fabre en cabeza y a sus espaldas a J. Nielsen, que, por otra parte, se había adjudicado la «pole position». En un descuido de P. Fabre al entrar en la chicane, I. Capelli aprovechó para tomar la primera posición distanciándose de inmediato. Así se mantuvo hasta el final de la carrera, más o menos acosado por P. Fabre, que en la vuelta veinte empezó a notar anomalías en su motor y se retiró poco después. Así, J. Nielsen tomó la segunda posición sin ni siquiera intentar luchar con

Ivan Capelli se reafirma como el máximo candidato al título continental de la Fórmula 3000, tras su magnífica actuación en el circuito austriaco de Zeltweg.



Una imagen que todos esperábamos en Austria: Luis Pérez-Sala, buscando la meta por delante de Capelli



El sueco Nielsen se adjudicó la «pole-position» en carrera, no consiguió luchar con el líder del Campeonato



Luis Pérez-Sala, otra vez sin suerte. No consiguió dar con los reglajes idóneos

Después de esta victoria, I. Capelli encabeza la clasificación del campeonato, seguido por P. L. Martini y L. Pérez Sala. Cabe la esperanza de que en las próximas cuatro carreras la suerte esté de parte del piloto catalán, y pueda así acercarse al título.

Gigi Corbetta
(Enviado especial)

I. Capelli, que rodaba lejos y en solitario.

Luis Pérez Sala tomó la salida en octava posición, precedido por S. Nakajima, G. Tarquini y E. Pirro. El reglaje de las suspensiones, excesivamente duro, no le permitía escalar posiciones en la medida que él deseaba. A pesar de esto, logró remontar hasta la quinta posición luchando en repetidas ocasiones con S. Nakajima, que se mostraba más lento que Luis Pérez Sala, pero con el coche mejor adaptado al circuito.

A partir de la vuelta veinte, la carrera se volvió aburrida y ninguna de las siete primeras posiciones variaba. Posteriormente, las retiradas por avería mecánica de E. Pirro y P. Fabre dejaron paso a sus seguidores.

En el momento de la llegada, I. Capelli rodaba primero, a dos segundos de J. Nielsen, que le seguía. Ambos se distanciaban de G. Tarquini, S. Nakajima y L. Pérez Sala, que formaban un grupito separados por treinta y seis segundos de diferencia.



BREVES

● Gerard Ducarouge y Peter Warr siguieron con especial interés la carrera y los entrenamientos de su futuro piloto Satoru Nakajima. Al respecto, Gerard Ducarouge dijo: «Con el coche que tiene es difícil hacer algo mejor.» Al final fue también felicitado por Patrick Head, de Williams.

● Según ha manifestado Manuel Gómez Blanco, manager de Luis Pé-

rez-Sala, hay grandes dificultades para un posible contrato con un equipo de Fórmula 1. Los poco competitivos piden cantidades ingentes de dinero a cambio de dejar conducir un coche mediocre. Ken Tyrrell, después de la experiencia con Streiff, no quiere pilotos novatos. Sólo cabe una posibilidad con Arrows. Que haya suerte.

● Adrián Campos ha decidido rescindir el contrato con el equipo Peter Ghethin y Collier. Hizo acto de presencia en Zeltweg para contactar con Alain Mosnier, de Lola Motor Sport. Su esperanza es conseguir un coche competitivo para la carrera de Jerez y formar equipo el año que viene con Bertram Shaffer.

● Varios pilotos, entre ellos Pérez-Sala, han sido multados por haber dejado sus coches en la línea de boxes después de los entrenamientos y así poder causar accidentes.



BALLESTA

PROPUESTA PARA NUEVAS SEÑALES



**ESTACIONAMIENTO
PROHIBIDO**

**ESTACIONAMIENTO PROHIBIDO
EN DOBLE FILA**

Tarjetas Postales

PARADOJA: han arreglado una carretera, me han casi destruido una calidad de vida. La culpa la tienen las elecciones, soy partidario, sea como sea, del sistema.

La carretera arreglada es la que lleva desde la salida de la autopista Vigo-Pontevedra, pasado el puente de Rande, hasta Cangas de Morrazo por Moaña.

Gracias a este arreglo, que ha sido una promesa electoral cumplida por la Xunta, los automóviles circulan ahora por ella con mayor rapidez y garantía de seguridad, y el vigués, que antes se lo pensaba, acude ahora en masa, sábados y domingos, a las deliciosas playas de la ensenada de Aldán, hasta hace poco casi siempre solitarias, lo cual, para mí, suponía el punto máximo de calidad de vida veraniega. Dentro de nada, de aquella paz sólo quedará la nostalgia.

Por supuesto, hay que dejar de llamar «progreso» a eso de las buenas carreteras y de los autos. No es regresión, pero tampoco progreso. Llamémoslo fatalidad y huyamos en busca de otros parajes a los que haya que llegar por caminos imposibles. Si podemos,



Xavier Domingo

De Vigo a Cangas

comprémoslos y prohibamos energicamente la presencia en ellos del menor gramo de alquitrán y de asfalto. Protejámoslos con alambradas eléctricas y altos muros y demos orden de que se dispare a dar contra quien se acerque a menos de cincuenta metros de los límites de la propiedad.

Plantemos en esa tierra una viña y mirémosla crecer hasta que nos dé su primer vino... ¡Bah!, pura utopía. Alguien, de todos modos, llegaría impla-

cablemente hasta tal refugio. El agente del Fisco y con él, seguramente, el de seguros y el representante de lo que sea y, un día, un político en busca de votos. Otra vez el progreso. Es decir, la fatalidad.

Afortunadamente, la meteorología protege a Galicia y a los buenos amantes de Galicia. Afortunadamente no existe la menor garantía de que no llueva. Ya llevamos tres días de cielo cubierto y de tiempo gris y se nos promete que eso va a continuar. El turista y el vigués ya no aparecen por aquí. Además, cuando hay sol esto se pone horrible. Parece Andalucía.

Hay indicios de que agosto, por estos pagos, se va a parecer a noviembre. Va a ser la fiesta del chubasquero y el festival del paraguas. La única diversión consistirá en ir a por caracoles o a por setas. La buena carretera no servirá de nada. No habrá sol en donde tostarse las vergüenzas y serán días de potes y laconadas precedidos del correspondiente marisco.

Me dicen que queda un centímetro cuadrado de sol y arena en Málaga. Aprovechadlo, rediez. No vengáis a Galicia.

SERIE PRODUCCION

24



FERRARI MONDIAL

EL Ferrari Mondial es un vehículo con motor central y una disposición similar a la de los 308 y 328. Gracias a su mayor tamaño, la capacidad es de cuatro personas, aunque las plazas traseras son algo reducidas. En su segunda generación, el Mondial monta unas culatas de cuatro válvulas por cilindro. Destaca por su comportamiento sin pro-

blemas en cualquier tipo de carretera como un verdadero pura sangre. En una utilización normal tan sólo se echa en falta una dirección asistida que facilite las maniobras en circulación urbana.

El interior está muy cuidado y se nota la buena terminación de los artesanos de Maranello. Sobre todo destacan los asientos de piel.



Motor 16

empo
cia...

o perder el tiempo dándole al
n mucha frecuencia...
¡dícenos!
os la mejor fórmula para

icias al minuto...
no surgen en la misma ciudad.
mejor música...
después será «hit».
sta estar informado y oír la
antes... ¡cuente con nosotros!
ya 9 emisoras de Radio Minuto.
imos creciendo.
e nuestra fórmula funciona.
enos resultados.
ace perder el tiempo.
Minuto cuenta!

Carretera



**RADIO
MINUTO**
la radio al minuto.

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

COMPETIDOR DEL VIENTO



MOTOR Disposición: Central transversal. Número de cilindros: 8, en V. Cilindrada: 3.186 c.c. (83x73,6 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas por banda, accionados por correa. Alimentación: Inyección. Compresión: 9,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 90 litros. Potencia máxima: 270 CV a 7.000 rpm. Par máximo: 31 mkg. a 5.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,7 km/h.; 2.ª, 12,7 km/h.; 3.ª, 17,6 km/h.; 4.ª, 24,0 km/h.; 5.ª, 32,5 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Diámetro de giro: 11,9 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados en las cuatro ruedas.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 8x16 pulgadas. Neumáticos: 205/55 VR 16, delante; 225/55 VR 16, detrás.

PESO En orden de marcha: 1.400 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Coste/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Mondial	3.185	270	250	12,1	14,20	—
Mondial Cabriolet	3.185	270	250	12,1	14,21	87



PRO
PAR

ESTA
PRO

Tarjetas Postales

Motor 16



De Vigo a Cangas

PARADOJA: han arreglado una carretera, me han casi destruido una calidad de vida. La culpa la tienen las elecciones, soy partidario, sea como sea, del sistema.

La carretera arreglada es la que lleva desde la salida de la autopista Vigo-Pontevedra, pasado el puente de Rande, hasta Cangas de Morrazo por Moaña.

Gracias a este arreglo, que ha sido una promesa electoral cumplida por la Xunta, los automóviles circulan ahora por ella con mayor rapidez y garantía de seguridad, y el vigués, que antes se lo pensaba, acude ahora en masa, sábados y domingos, a las deliciosas playas de la ensenada de Aldán, hasta hace poco casi siempre solitarias, lo cual, para mí, suponía el punto máximo de calidad de vida veraniega. Dentro de nada, de aquella paz sólo quedará la nostalgia.

Por supuesto, hay que dejar de llamar «progreso» a eso de las buenas carreteras y de los autos. No es regresión, pero tampoco progreso. Llamémoslo fatalidad y huyamos en busca de otros parajes a los que haya que llegar por caminos imposibles. Si podemos,

comprémoslos y prohibamos enérgicamente la presencia en ellos del menor gramo de alquitrán y de asfalto. Protejámoslos con alambradas eléctricas y altos muros y demos orden de que se dispare a dar contra quien se acerque a menos de cincuenta metros de los límites de la propiedad.

Plantemos en esa tierra una viña y mirémosla crecer hasta que nos dé su primer vino... ¡Bah!, pura utopía. Alguien, de todos modos, llegaría impla-

cablemente hasta tal refugio. El agente del Fisco y con él, seguramente, el de seguros y el representante de lo que sea y, un día, un político en busca de votos. Otra vez el progreso. Es decir, la fatalidad.

Afortunadamente, la meteorología protege a Galicia y a los buenos amantes de Galicia. Afortunadamente no existe la menor garantía de que no llueva. Ya llevamos tres días de cielo cubierto y de tiempo gris y se nos promete que eso va a continuar. El turista y el vigués ya no aparecen por aquí. Además, cuando hay sol esto se pone horrible. Parece Andalucía.

Hay indicios de que agosto, por estos pagos, se va a parecer a noviembre. Va a ser la fiesta del chubasquero y el festival del paraguas. La única diversión consistirá en ir a por caracoles o a por setas. La buena carretera no servirá de nada. No habrá sol en donde tostarse las vergüenzas y serán días de potes y laconadas precedidos del correspondiente marisco.

Me dicen que queda un centímetro cuadrado de sol y arena en Málaga. Aprovechadlo, rediez. No vengáis a Galicia.

Hay quien pierde el tiempo con mucha frecuencia...

Cada Minuto cuenta

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

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



RADIO MINUTO la radio al minuto.

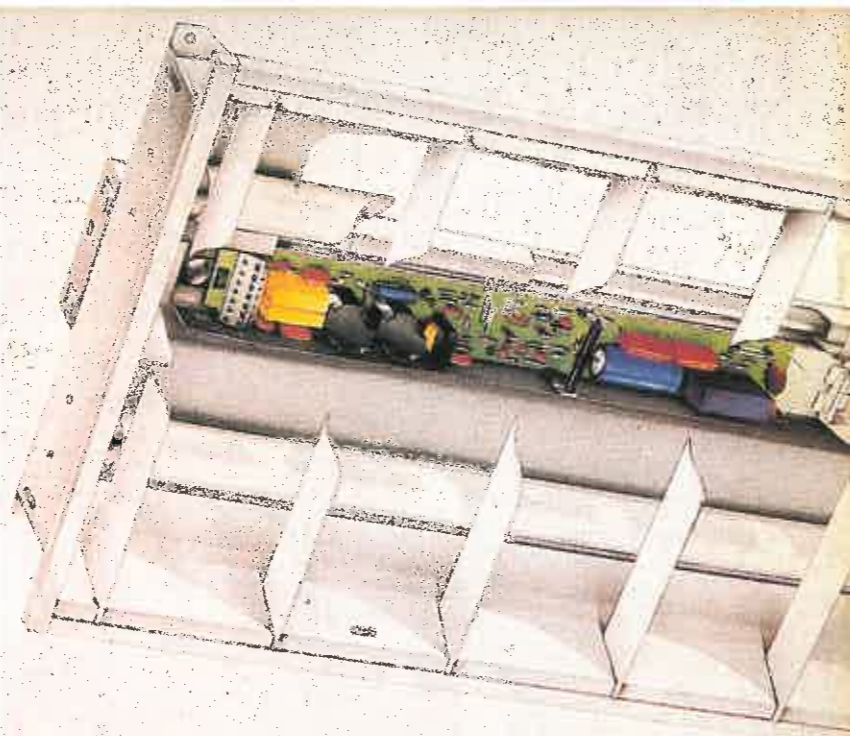
Alicante, Barcelona, Gijón, Las Palmas, Madrid, Sta. Cruz de Tenerife, Sevilla, Valencia, Zaragoza.

En tiendas, fábricas y oficinas de todo el mundo, una nueva forma de alumbrado fluorescente está estableciendo revolucionarias normas de energía, calidad de iluminación y flexibilidad operacional.

Se trata del sistema de alumbrado electrónico por alta frecuencia (HF), de PHILIPS.

Comparado con cualquier otro alumbrado fluorescente, el sistema HF produce el mismo flujo luminoso... pero ahorra del 20 al 30% de energía.

Para mejorar la calidad del alumbrado, el encendido de las lámparas se realiza de un modo rápido y suave. Además carece de efecto estroboscópico como consecuencia de la frecuencia de la red.



PHILIPS
Nº 1
DEL MUNDO EN ALUMBRADO

Nueva luz para las empresas.

Y su funcionamiento —incluso a temperaturas por debajo de cero— es muy estable.

Por si fuese poco, puede preajustarse o variarse el nivel de luz de cualquiera de las lámparas o de todas ellas, siguiendo un esquema de iluminación dado, de modo manual o automático, algo sin precedentes en el alumbrado fluorescente.

Para más información escriban a: IBERICA DE ALUMBRADO, S. A. Depart. de Marketing y publicidad Martínez Villergas, 2 28027 Madrid



PHILIPS

PRUEBAS: MONTEGO FAMILIAR Y BMW CABRIO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

23 de agosto 1986

Núm. 148 • 200 ptas.

BMW SUPER SPORT



**FORMULA 1
G. P. DE AUSTRIA**



OPEL OMEGA: PARA BATIR RECORDS