

PRUEBA DEL FORD ORION AUTOMATICO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

6 de septiembre 1986

Núm. 150 • 200 ptas.

EL GRAN BMW

**A PUNTO LA
NUEVA SERIE 7**



**ESCORT RS TURBO FRENTE
A GOLF GTI 16V**



**LOS MAS
RAPIDOS**



EN SEPTIEMBRE VOLVEMOS CON LA CARTERA LLENA

Vuelve Cartera 16

El día 2 de Septiembre volvemos. Con más premios que nunca. Para que le toque. Como ya ha pasado con 148 personas durante la temporada pasada.

Hemos repartido 30.424.976 ptas. en premios.

Nada menos que 30.424.976 pesetas y 5 coches ha repartido Cartera 16 durante la temporada y 148 personas se han beneficiado de los premios. Sea usted el próximo.

JUEGUE CON SU TARJETA DE SIEMPRE.



Bassat, Ogilvy & Mather

PIDEN LOS IMPORTADORES...
NASAS A MANOS PRIVADAS. PAG. 16



FIAT REGATA

BERLINA de tres volúmenes derivada del Fiat Ritmo que reemplazó en 1983 al 131. Tiene dos tipos de carrocería: la clásica y la denominada Weekend, que es familiar y fue lanzada un año más tarde. Durante el mes de junio de 1986, el Regata ha sufrido algunas modificaciones, sobre todo a nivel estético, y se introducen dos motores más en la gama: el

1.600 que ya existía, pero dotado de inyección y otro de 1.900 centímetros cúbicos turbodiesel. Todas estas novedades estarán disponibles en España a lo largo de 1986. En la actualidad, el modelo más básico es el ES, que lleva un motor de 1,3 litros retocado para obtener un bajo consumo y que es la única variante que no ofrece carrocería familiar.



Motor 16



- 27 FUERA DE SERIE Bentley Continental
- 32 FRENTE A FRENTE Escort Turbo/Golf 16V
- 37 A FONDO Los nuevos Range Rover
- 43 A FONDO Orión automático
- 46 COMPRAR Y VENDER
- 50 CUENTENOS SU CASO
- 52 GENTE SOBRE RUEDAS Aspar



- 54 DEPORTE Pérez Sala: La clase
- 56 Rallye Halkidikis
- 59 Ayrton Senna
- 60 GP Ciudad de Alcañiz
- 64 A todo gas
- 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) 433 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calista 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 planta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SOEL Polígono Industrial. Avda. Valdelaparra, 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 Asociadas 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. Costos de transporte incluidos.

Chapucería institucional

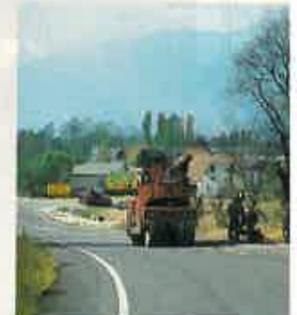
había cerrado aún la «operación no», cuando las cifras de accidentes con víctimas superaban amablemente las del pasado año, lo que par el trágico balance —demasiado que ha deparado el mes de agosto seguridad vial: 531 personas han en las carreteras, en un desquord de fin de semana en fin de setete en puente...

o frío de muertos y heridos es de ptable, peor es la imagen que esministración a la hora de inteneste problema. Se anuncia desde un periódico una mayor limitadidad, un mayor control y sanesos y la prohibición de comuniciales compradores cual es la accal o cual ve madamente ha da la primera

medida —limitar más la velocidad cuando está comprobado que ni las actuales se respetan—, que parece haber sido propuesta por un ministro aún sin aterrizar, viajero vacacional por Estados Unidos y estupefacto ante los resultados en aquel país de la limitación de la velocidad a 55 millas a la hora.

Sin embargo, se anuncia la aprobación en breve por el Gobierno de nuevas sanciones contra el exceso de velocidad, duplicando las actuales. Es la vuelta a la política del parche. Hace tres años, la autoridad competente ya incrementó el valor de esas sanciones y los resultados están ahí. Coartar la oferta publicitaria tampoco parece de recibo: no son las manos del especialista-intérprete del spot, sino las del comprador del vehículo, las que se van a enfrentar con los riesgos de las carreteras.

Habría que ir más lejos: mejorar de una vez por todas la enseñanza en el manejo de un vehículo; erradicar tanta chatarra como circula por nuestras calles y, sobre todo, dar el gran empujón a nuestra decrepita red de carreteras, cada vez más insuficiente —no sólo en verano— y más vieja. Ahora se están discutiendo los Presupuestos del próximo año. Bien valdría que en esos proyectos se tuvieran más en cuenta las necesidades de la infraestructura viaria, acortando los plazos de ejecución de muchas obras. Eso sí, sería política de Gobierno y no chapucería institucional.



LA MAR DE SOLUCIONES

100 Super



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.585 c.c. (84x71,5 mm.). Cigüeñal: de 5 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por correa dentada. Alimentación: Carburador. Compresión: 9,3 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 100 CV a 5.900 rpm. Par máximo: 13,6 mkg a 3.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,9 km/h.; 2.ª, 14,5 km/h.; 3.ª, 20,8 km/h.; 4.ª, 27,8 km/h.; 5.ª, 33,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 10,8 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 165/65 SR 14.

PESO En orden de marcha: 970 kgs.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Coste/km. 15.000 km/año	Prueba en el número
Regata ES	1.301	65	159	7,1	8,75	46
Regata 100 Super	1.585	100	180	7,9	9,49	—
Regata 100 S Fam.	1.585	100	175	8,2	9,74	—
Regata Diesel Fam.	1.930	65	153	6,9	6,59	126
Regata 1.9 Diesel	1.930	65	156	7,0	6,85	73

Motor 16

EN SEP CON L

Vuelve Cartera 16

El día 2 de Septiembre volvemos. Con más premios que nunca. Para que le toque. Como ya ha pasado con 148 personas durante la temporada pasada.

Hemos repartido 30.424.976 ptas. en premios.

Nada menos que 30.424.976 pesetas y 5 coches ha repartido Cartera 16 durante la temporada y 148 personas se han beneficiado de los premios. Sea usted el próximo.

JUEGUE CON SU TARJETA DE SIEMPRE.

CARTERA 16



Motor 16

INFORMACIÓN 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 Benel, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

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

Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez.

Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente.

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

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaría de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere 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 Milla López. Forja y Valero, 51-3.ª planta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

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

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

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Cervia, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGBL 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 BMW Serie 7

11 Coupé Bertone



14 ACTUALIDAD Desgüaces bajo control

19 MERCADO Ecos de la semana

20 Precios de coches nuevos

24 Precios de coches usados

26 Precios de motos



27 FUERA DE SERIE Bentley Continental

32 FRENTE A FRENTE Escort Turbo/Golf 16V

37 A FONDO Los nuevos Range Rover

43 A FONDO Orión automático

46 COMPRAR Y VENDER

50 CUENTENOS SU CASO

52 GENTE SOBRE RUEDAS Aspar



54 DEPORTE Pérez Sala: La clase

56 Rallye Halkidiki

59 Ayrton Senna

60 GP Ciudad de Alcañiz

64 A todo gas

66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Chapucería institucional

No se había cerrado aún la «operación retorno», cuando las cifras de accidentes con víctimas superaban ampliamente las del pasado año, lo que venía a confirmar el trágico balance —demasiado trágico— que ha deparado el mes de agosto en materia de seguridad vial: 531 personas han dejado sus vidas en las carreteras, en un desquiciado batir récord de fin de semana en fin de semana, de puente en puente...

Si éste conteo frío de muertos y heridos es de por sí ya lamentable, peor es la imagen que está dando la Administración a la hora de intentar remediar este problema. Se anuncia desde las páginas de un periódico una mayor limitación de la velocidad, un mayor control y sanción de los excesos y la prohibición de comunicar a los potenciales compradores cual es la aceleración de tal o cual vehículo. Afortunadamente ha sido desmentida la primera medida —limitar más la velocidad cuando está comprobado que ni las actuales se respetan—, que parece haber sido propuesta por un ministro aún sin aterrizar, viajero vacacional por Estados Unidos y estupefacto ante los resultados en aquel país de la limitación de la velocidad a 55 millas a la hora.

Sin embargo, se anuncia la aprobación en breve por el Gobierno de nuevas sanciones contra el exceso de velocidad, duplicando las actuales. Es la vuelta a la política del parche. Hace tres años, la autoridad competente ya incrementó el valor de esas sanciones y los resultados están ahí. Coartar la oferta publicitaria tampoco parece de recibo: no son las manos del especialista-intérprete del spot, sino las del comprador del vehículo, las que se van a enfrentar con los riesgos de las carreteras.

Habría que ir más lejos: mejorar de una vez por todas la enseñanza en el manejo de un vehículo; erradicar tanta chatarra como circula por nuestras calles y, sobre todo, dar el gran empujón a nuestra decrepita red de carreteras, cada vez más insuficiente —no sólo en verano— y más vieja. Ahora se están discutiendo los Presupuestos del próximo año. Bien valdría que en esos proyectos se tuvieran más en cuenta las necesidades de la infraestructura viaria, acortando los plazos de ejecución de muchas obras. Eso sí, sería política de Gobierno y no chapucería institucional.



En voz baja

● El Alfa Romeo 33 Diesel llegará a los mercados internacionales a mediados de septiembre, al mismo tiempo que la versión de gasolina equipada con un motor de 1.750 centímetros cúbicos. El Alfa 33 Diesel llevará un motor de tres cilindros de la marca italiana VM, con casi 1,8 litros de cubaje. Es-

te motor contará con un turbocompresor y su potencia rondará los noventa caballos.

● Suzuki ya tiene a punto la caja de cambio de cinco velocidades para sus todo-terreno, los SJ-410. Los primeros Suzuki SJ-410 equipados con la caja de cinco marchas saldrán al mercado español a finales de septiembre. Las nuevas versiones llevarán algunos detalles distintivos, entre los que llama la atención el asiento posterior, con respaldo divisible.

● Peugeot-Talbot ya tiene en cartera una subida de precio para todos los productos comercializados en nuestro país. Los precios de los coches de ambas marcas se incrementarán a mediados de septiembre. Por el momento, se desconoce la cuantía exacta de la subida.



RENAULT 21

DIESEL A LA HORA DEL TURBO

LA Regie Renault va a presentar el R-21 Turbo Diesel a primeros de octubre; este modelo será uno de los más destacados del próximo Salón de París. El R-21 Turbo Diesel utilizará el motor de dos litros de cubaje con 88 caballos de potencia, un motor ya visto en los R-18 TD y en los R-25 GTD Turbo.

El nuevo Renault 21 TD será muy económico; sus consumos oficiales estarán en cinco litros de gasóleo a los cien kilómetros, a una velocidad constante de noventa por hora, y de 6,7 li-

tros a ciento veinte por hora. La velocidad máxima superará los ciento sesenta kilómetros por hora.

EUROPA

GM MEJORA

LA multinacional norteamericana General Motors está mejorando los resultados de sus operaciones en Europa, después de varios años de serias dificultades.

En el primer semestre del actual ejercicio la multinacional ha comenzado a contabilizar saldos positivos —aún no cuantificados—, mientras que en 1985 había perdido 372 millones de dólares, y un año antes, 291 millones de dólares.

Sin embargo, las perspectivas de su subsidiaria britá-

nica de camiones Bedford son cada vez más oscuras (en 1985 perdió 105 millones de dólares), y se espera que de un momento a otro se adopte la decisión de cerrar, ya que parece inviable reiniciar las conversaciones para fusionarla con Leyland.

CAMPESA

GASOLINERAS AUTOMÁTICAS

LA Compañía Campsa, inmersa ahora en un amplio proceso para cambiar su imagen, va a destinar de 1.000 a 1.500 millones de pesetas para automatizar las mil quinientas gasolineras que serán de su propiedad de aquí a dentro de cinco años. Los surtidores



tendrán cajeros automáticos de cobro y postes de autoserivicio de gasolina. Las gasolineras intermedias añadirán un servicio de accesorios, repuestos de automóviles y un minimercado con puesto de cajero para el cobro con tarjeta o en metálico, y las grandes incorporarán a lo anterior servicios de lavado, financieros y cafetería.

OCIO

YATE DE POBRE

UN yate peculiar. Al precio que se están poniendo los barcos de recreo, si se quiere navegar y no se dispone de excesivos medios, no queda más remedio que aguzar el ingenio. Esto es lo que ha hecho un grupo de jóvenes suecos en la isla de Tjörn, en la costa oeste de este país. Con el casco de un periclitado Mercedes 280, dotado de techo corredizo para poder acceder al interior, y una roulotte en similar estado, han construido un yate de lo más elegante. Con fibra de vidrio y plástico para cubrir bajos y laterales, se obtiene una cierta estanqueidad. La motorización está resuelta mediante un sencillo fueraborda instalado justo donde antes rugiera el seis cilindros. Un par de cabos y unas poleas resuelven el tema de la dirección, aplicada al volante de origen.



AUSTIN ROVER

UN HOLA Y UN ADIOS

SOFIA Manrique, la persona que durante nueve años ha estado al frente del Departamento de Relaciones Públicas de Austin Rover, deja su puesto. Sofia Manrique ha sido durante este tiempo la amabilidad personificada y la eficacia permanente, todo ello aderezado con un toque de simpatía. Sergio Domínguez, hasta ahora responsable de los comentarios del motor tanto en medios escritos como en radio, recogerá el relevo a partir del próximo 1 de octubre. Sofia Manrique, la voz y la imagen de Austin Rover durante la etapa de consolidación de la marca, deja el listón muy alto. Sergio Domínguez debe disponerse a superar tal cota.



NEGOCIACIONES

DIFICULTADES ENTRE FORD Y ALFA

LAS negociaciones para la compra de Alfa Romeo por Ford siguen sin cuajar, toda vez que la multinacional norteamericana no quiere



ACCIDENTES

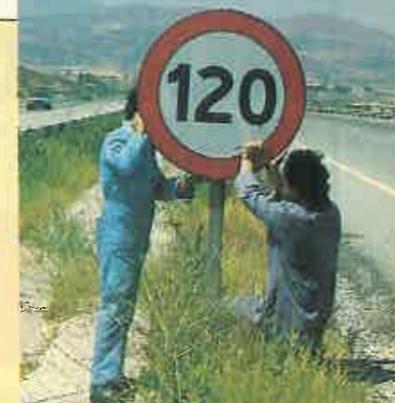
LA POLEMICA LLEGA AL GOBIERNO

EL creciente número de víctimas en accidentes de tráfico ha llevado la polémica al propio seno del Gobierno, donde alguno de sus miembros ha planteado la posibilidad de adoptar duras medidas para atajar el problema. El pasado viernes, día 29, un diario nacional publicaba la noticia de que en el Ministerio del Interior se estaban preparando una serie de disposiciones centradas en tres frentes: mayor limitación de la velocidad en las carre-

teras, endurecimiento de las sanciones por el incumplimiento de normas de circulación y prohibir la publicidad de los automóviles basada en las altas velocidades que pueden alcanzar.

En la Dirección General de Tráfico el mutismo sobre el tema es absoluto, remitiendo a fechas próximas una aclaración sobre esas medidas.

Por su parte, MOTOR 16 ha podido conocer la existencia de tensiones entre distintos Ministerios por el problema de la accidentalidad en el tráfico. En este sentido, se señala en fuentes solventes que el criterio de los actuales responsables de la DGT no está en la línea antes comentada. Más bien se piensa en el mantenimiento de una política dura en cuanto al



cumplimiento del Código, pero en consonancia con las directrices vigentes en los países de la CEE. Es más, esta revista ha podido saber que en el proyecto del tan esperado nuevo código la limitación de velocidad en autopistas quedaba fijada en 130 kilómetros por hora.

TOYOTA

PRECIOS TODO TERRENO

NI PAUTO, el importador de Toyota para nuestro país, acaba de hacer públicos los precios de sus modelos todoterreno, los Toyota Land Cruiser.

La marca japonesa va a comercializar tres modelos: el Land Cruiser LJ 70 Turbo, que sale a la calle por 2.696.288 pesetas, ya con el

IVA incluido; el modelo BJ 70, que vale 2.770.208 pesetas, y el BJ 73, que tiene el precio más alto, 3.039.456.



Verde y Rojo

● El pasado día 26 de agosto, a las cinco de la tarde, alguien (?) autorizó a cortar la N-VI, entre la Cuesta de las Perdices y Puerta de Hierro, de Madrid, para rodar una película. ¿Es que no hay otra fórmula para apoyar al séptimo arte sin que se organicen los consiguientes atascos bajo un sol de justicia?

● Vía libre para nuestra compañera —además de amiga— Carmen Rico-Godoy por su jugoso comentario en Diario 16 sobre los problemas de tráfico de la N-340. A su agilidad periodísti-

ca, únase su ironía y sus agudas observaciones, y en sólo un folio se obtendrá el mejor retrato que se puede hacer de esa demoníaca carretera.

● Cuando muchas de nuestras carreteras han recibido una más que necesaria capa de asfalto, los vehículos de transporte, sobrecargados hasta los topes, siguen haciendo de las suyas (o sea, roderas). Y la autoridad competente, sin inmutarse.

● Semáforo artístico a la publicidad de Renault 5, que aprovecha su campaña para resaltar valores del calibre de Picasso y Dalí, entre los pintores, y de Vivaldi, Beethoven y Wagner, entre los músicos. La publicidad —lo hemos dicho muchas veces— no tiene por qué estar regañada con el arte.

NUEVOS BMW 730i/735i FUERZA 7

LOS nuevos BMW Serie 7 son ya una realidad; los BMW 730i y BMW 735i serán los dos primeros modelos de la nueva gama y ambos estarán en el mercado alemán a mediados de septiembre, y su precio de salida estará por encima de los tres millones y medio de pesetas. Los nuevos BMW llegarán al mercado español a primeros del 87 y sus facturas rondarán los cinco millones de pesetas. Los nuevos BMW son como los vientos que soplan con fuerza 7, van a organizar un verdadero temporal dentro del mundo de las berlinas de lujo.

Los nuevos BMW Serie 7 tienen pocos puntos en común con los modelos actua-

les, coches que salieron a la luz en 1977 y que han ido evolucionando poco a poco desde entonces: en 1982 apareció la inyección electrónica con mando digital, en el 83 se hicieron algunos retoques estéticos, y fue ya en el 84 cuando se dieron los últimos retoques técnicos en el 745i, el modelo dotado de turbocompresor.

El aspecto exterior de los 730i y 735i tiene un estilo diferente al mostrado por las anteriores versiones, pero a pesar de todo es fácil encontrar una línea de familia. Ese nuevo estilo también se refleja en la mecánica.

La carrocería de los nuevos «buques insignia» de la gama BMW hace gala de una forma aerodinámica

muy desarrollada. Aunque los técnicos de BMW no conceden una importancia excesiva a este capítulo, han cuidado mucho tanto el diseño del frontal y el de la parte posterior, así como la forma de los flancos, en donde los cristales enrasan con el metal y en donde no aparecen rendijas extrañas; este trabajo ha permitido dejar el valor del coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el ya cotidiano Cx, en 0,32, que es un valor interesante para un modelo de tal categoría; también se ha reducido al mínimo la extensión de la superficie frontal, la superficie que choca contra el aire, un concepto que tiene una importancia máxima y

que hasta ahora había permanecido en el anonimato.

BMW ha permanecido fiel a algunos detalles identificativos de la marca. Los nuevos Serie 7 mantienen los grupos ópticos frontales con doble faro, aunque su tecnología es de vanguardia y su tamaño es mínimo, también mantienen el símbolo, el doble riñón, que es la clave de la firma germana. En la parte posterior de los nuevos Serie 7 hay, sin embargo, muchos cambios; los grupos ópticos y la tapa del maletero tienen un estilo nuevo por completo, un estilo muy similar al mostrado por Mercedes W-124, los Mercedes 200/300, que, junto con los Serie S, deben ser los enemigos naturales



BMW acaba de dar a conocer su Serie 7 para el año próximo, que empezará a venderse en España en el mes de enero. Los nuevos modelos sustituyen a los anteriores Serie 7, que databan de 1977.





de los nuevos modelos BMW. La mecánica de estos recién nacidos, BMW Serie 7, muestra una lista impresionante de mejoras con respecto a los modelos conocidos. La más interesante de estas variaciones radica, sin duda alguna, en el capítulo de la amortiguación. Los técnicos de la marca han puesto a punto el sistema ASC, Control Automático de Estabilidad, que debe proporcionar un agarre extra a la carretera. La ayuda de los amortiguadores de gas debe ser una de las claves para conseguir tal resultado, sobre todo si se tiene en cuenta que estos amortiguadores varían su postura de trabajo en función de la velocidad a la que circula el coche.

Los frenos son, por supuesto, de disco en las cua-



La popa de estos BMW se da un aire con la de algún Mercedes, marca cuya Serie S es el principal objetivo de los nuevos modelos.

tro ruedas. El sistema ABS de la segunda generación forma parte del equipamiento de serie montado en todas las versiones; es un ABS de los más desarrollados, ya que hace muchas más lecturas en cada segundo, lo que permite evitar cualquier atisbo de bloqueo.

La sorpresa principal de los nuevos BMW está centrada en el capítulo de los motores. La primera oleada de BMW Serie 7 saldrá a la luz con dos mecánicas nuevas, con dos motores de seis cilindros en línea o con tres litros y tres litros y medio de cubicaje, respectivamente. El motor más pequeño, el de

la versión 730i, da 184 caballos de potencia en su versión «ecológica», en la equipada con catalizador, mientras que la versión para nuestro país dará 197 caballos. El 735i llegará a los 211 caballos de potencia en la versión con catalizador, un empuje suficiente para superar los 225 kilómetros por hora con toda tranquilidad del mundo y sin contaminar lo más mínimo, mientras que el modelo 755i, desprovisto del catalizador, llegará a los 220 caballos.

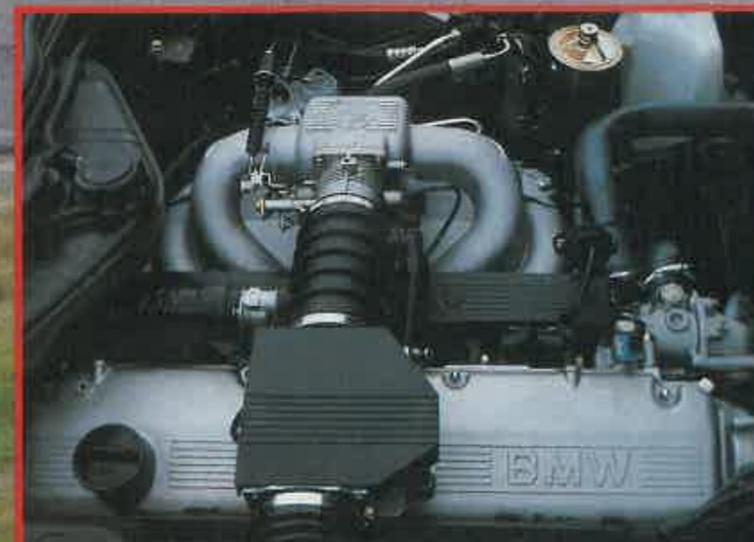
Para más adelante, para mediados del año 87, aunque en España se venderá más tarde, BMW tiene pre-



	BMW 735i	BMW 730i
MOTOR		
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Número de cilindros	6, en línea	6, en línea
Cilindrada	3.420 c.c.	2.986 c.c.
Diámetro por carrera	92 x 86 mm.	89 x 80 mm.
Compresión	9 a 1	9 a 1
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Potencia máxima	211 CV a 5.700 r.p.m.	184 CV a 5.800 r.p.m.
Par máximo	31,1 a 4.000 rpm.	26,5 a 4.000 rpm.
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambio	Manual de 5/ aut. de 4	Manual de 5/ aut. de 4
SUSPENSIONES		
Tipo	Independiente	Independiente
FRENOS		
Sistema	Disco/Disco	Disco/Disco
RUEDAS		
Llantas	De aleación,	De aleación
Neumáticos	225/60 VR 15	205/60 VR 15
DIMENSIONES, CAPAC. Y PESO		
Longitud/anchura/altura ..	4.910/1.845/1.411	4.910/1.845/1.411
Batallas	2.832 mm.	2.832 mm.
Capacidad del maletero	500 litros	500 litros
Via delantera/via trasera ..	1.527/1.550 mm.	1.527/1.550 mm.
Capacidad del depósito	90 litros	90 litros
Peso en orden de marcha ..	1.590 kg.	1.570 kg.
PRESTACIONES		
Velocidad máxima	230 km/h. (aut.: 222 km/h.)	220 km/h. (aut.: 212 km/h.)
Acceleración, de 0 a 100 km/h.	8,3 seg. (aut.: 9,8 seg.)	9,4 seg. (aut.: 11,3 seg.)
Acceleración, 1 km. salida parada	28,9 seg. (aut.: 30,5 seg.)	30,2 seg. (aut.: 32,3 seg.)

visto el lanzamiento del modelo estrella de la Serie 7, el lanzamiento del 750i, un coche de máximo lujo que montará el esperado motor de doce cilindros en V y cinco litros de cubicaje, que lleva ya más de diez años sobre las mesas de diseño, un motor que no ha visto la luz del día por culpa de la moda y de las restricciones energéticas. Por culpa de la moda porque sucumbió ante el empuje de los turbos, aunque demostró siempre ser más económico que el motor de 3,3 litros montado en el 745i. También sucumbió por causa de las exigencias impuestas en su tiempo por la guerra del petróleo.

La versión doce cilindros no se venderá hasta enero de 1988. Con este motor de 320 caballos de potencia, la velocidad máxima rondará los 260 kilómetros por hora.



Los motores de seis cilindros han sido mejorados. El 735i desarrolla 211 ó 220 caballos, según lleve o no catalizador para los gases de escape.



Este modelo es el más aerodinámico de los BMW actualmente en producción. Los responsables de la marca alemana anuncian un coeficiente de penetración en el aire (Cx) de 0,32.

El nuevo «buque insignia» de BMW sustituirá ventajosamente a los actuales Serie 7.



Los BMW 730i y 735i, llevan unos faros de tamaño mucho más reducido y de mayor luminosidad que los empleados hasta ahora. Han sido desarrollados por Hella.

El motor BMW de doce cilindros será un auténtico monarca de las mecánicas, dará 320 caballos de potencia, una auténtica cuadra de «pura sangre», que impulsará al 750i por encima de los doscientos sesenta por hora, con aceleraciones de cero a cien en menos de siete segundos.

El precio de este modelo también se situará a un nivel máximo, ya que se habla de más de ocho millones de pesetas en el mercado germano, lo que supondrá algo más de diez millones de pesetas en las tiendas españolas.

PROYECTO 1.820
COUPE BERTONE



Así será el futuro coupé que Bertone fabricará en serie. El motor será un dos litros de 140 caballos de potencia.

NUCCIO Bertone acaba de aprobar un programa para el diseño, desarrollo y producción de un modelo exclusivo que será financiado, en parte, por una institución bancaria italiana. Este modelo responderá a la imagen del típico gran turismo, y será destinado prioritariamente a los mercados en los que Bertone tiene muchos incondicio-

nales: Estados Unidos, Alemania y Japón. Este coupé para los noventa, llamado en código 1820, será un dos más dos plazas, de dos puertas, con motor y tracción delanteros, sin dejar a un lado la posibilidad de desarrollar una transmisión a las cuatro ruedas.

La motorización se encargará a un propulsor de dos litros de cubaje y

cuatro cilindros con culata de dieciséis válvulas, que rondaría los ciento cuarenta caballos de potencia. La procedencia de este motor sería italiana (probablemente Fiat), aunque Bertone no descarta a los fabricantes de la Europa central. El futuro coupé de Bertone se fabricará en las cadenas de montaje del carroceros en Grugliasco.

EL MEJOR AMIGO DEL COCHE



Hay un nombre famoso en toda Europa en la reparación de carrocerías de coches: MAX MEYER

Un sistema de pinturas especiales, de avanzada tecnología, alta rentabilidad y más de 30.000 fórmulas de color. Que asegura al coche más protección, solidez permanente de color y brillo, y más vistosidad.



MaxMeyer

Pinturas Especiales para Carrocerías

Garantizamos las reparaciones. Para toda la vida.



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



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

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

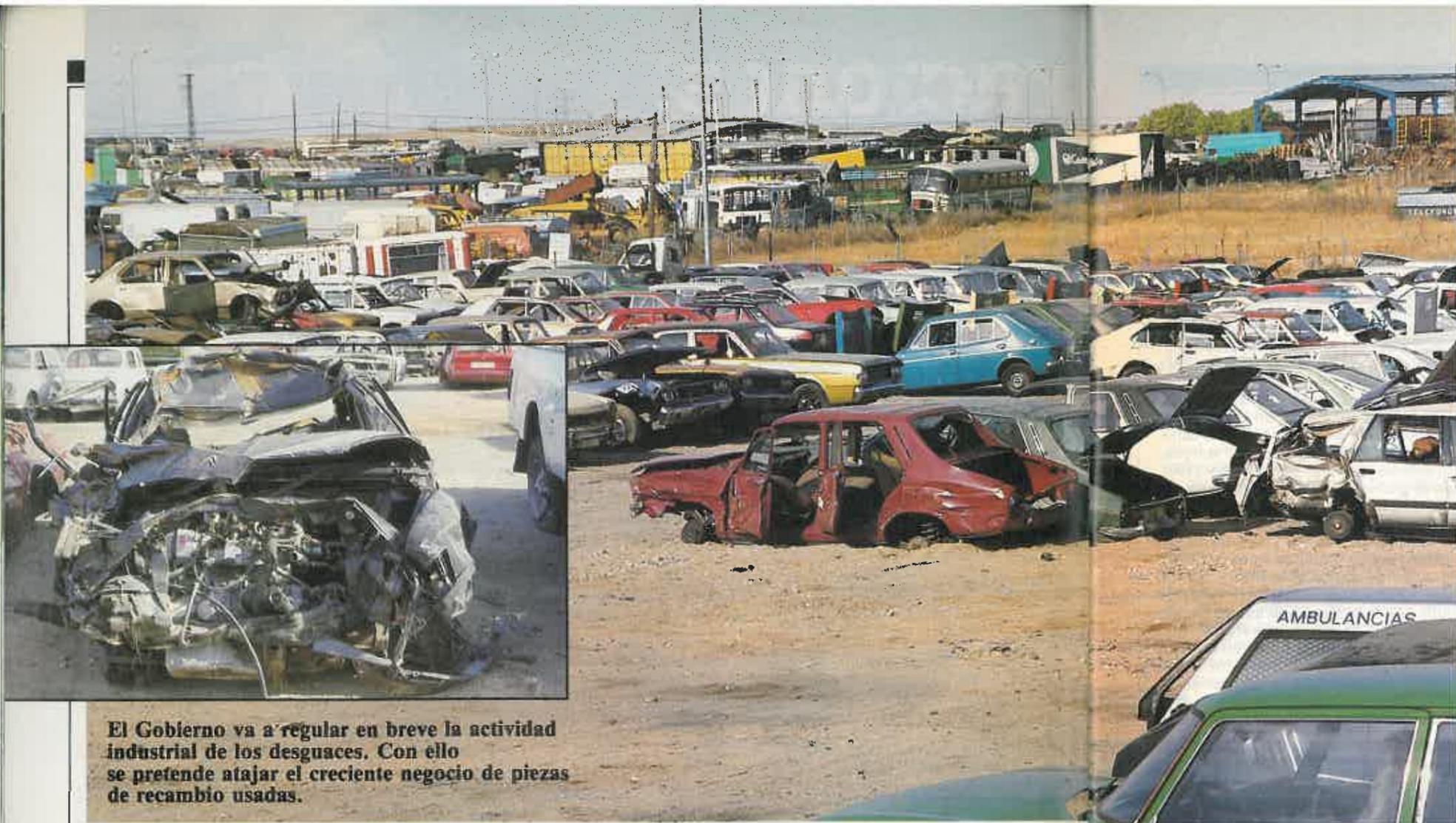
Las mejores garantías del mercado.

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

Para más información, pregunte en su Concesión Ford.



Diseño y Calidad



Se han detectado desguaces que sustituyen ilegalmente motores. El negocio mueve al año en torno a diez mil millones de pesetas.

El Gobierno va a regular en breve la actividad industrial de los desguaces. Con ello se pretende atajar el creciente negocio de piezas de recambio usadas.

anual de unos diez mil millones de pesetas.

La nueva reglamentación de los talleres de reparación de automóviles ha venido también a añadir leña al fuego en el caso concreto del montaje de motores. Según el real decreto publicado recientemente, ha quedado prohibida «a todos los talleres, sea cual sea su clasificación, instalar en los vehículos automóviles piezas, elementos o conjuntos cuya utilización no esté permitida por lo dispuesto en el Código de la Circulación». La norma ha provocado el desvío hacia el desguace de la demanda que pretende instalar un motor de mayor cilindrada que la permitida para las características del vehículo, demanda que se hace extensiva a la de los trucajes. Existen, de hecho, ya denun-

cias contra empresas de desguace que se están dedicando a la sustitución ilegal de motores.

La regulación del desguace, solicitada desde hace tiempo, pero nunca atendida, verá la luz en breve, más que nada porque la propia reglamentación de talleres exige la clarificación de lo que se puede o no montar en un vehículo, procedente de las plantas desguazadoras.

Dentro de pocas fechas se va a reunir en el Ministerio de Industria la Comisión Asesora de Reglamentación (en la que participan entidades como ANFAC y CETRAA) para ultimar el contenido de un posible real decreto regulador de la actividad del desguace. Según ha podido saber esta revista, con él se pretende prohibir de un plumazo el comercio de venta de todo aquel recambio usado que afecte a la seguridad vial y que sea parte vital de un vehículo, dejando tan sólo la posibilidad de venta de pequeñas piezas y elementos accesorios. Los desguaces verían así limitada su actividad a la de convertir en chatarra los vehículos dados de baja, junto a una pequeña función, muy limitada y bajo control, de suministro de piezas no peligrosas para la seguridad. Esta medida vendría a completar la disposición, desde el pasado mes de agosto en vigor, del reglamento de talleres, según la cual no se podrán montar piezas usadas salvo por una urgencia justificada; por tratarse de modelos que se han dejado de fabricar o porque lo desea el usuario, pero siempre cuando no afecten a «elementos activos o conjuntos de los sistemas de frenado, suspensión y dirección del vehículo».

DESGUACES BAJO CONTROL

STOP A LAS PIEZAS USADAS

CON la llegada del otoño, el Ministerio de Industria regulará por fin la actividad de los desguaces, que quedarán limitados a la conversión en chatarra de un vehículo dado de baja, frenando así su creciente papel como suministradores de piezas para la reparación de automóviles. El interés último de esta ordenación del sector es el de delimitar primero hasta dónde llega esa actividad, e intentar después que se dejen de montar piezas vitales del coche en dudoso estado de seguridad.

Desde hace escasamente poco tiempo, el mercado de recambios para automóviles procedentes de desguace está registrando un auténtico «boom». Para la Confederación Española de Talle-

res de Reparación de Automóviles (CETRAA) existen dos motivos fundamentales: por un lado, la inexistencia de legislación que regule la actividad industrial del sector del desguace, y, por otro, los sustanciales incrementos de precios sufridos por los recambios originales, que ha provocado una importante demanda de recambios usados de todo tipo.

Para CETRAA, «es cada vez mayor el número de automóviles reparados con recambios usados procedentes de desguace», opinión en la que coinciden los informes que manejan las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos (ITV). Según estos datos, es creciente el número de casos descubiertos en que las reparaciones se realizan con ese ti-

po de piezas, y «en partes fundamentales para la seguridad del vehículo, como son dirección, frenos, suspensiones, etcétera».

Según inspecciones realizadas en distintos talleres, en el 85 por 100 de los casos sus propietarios han reconocido haber montado en alguna ocasión recambios procedentes de desguaces, y de esa cifra, una tercera parte manifiesta haber suministrado ellos mismos el recambio con origen en los desguaces. También es muy frecuente que los propios clientes proporcionen el recambio usado para que se monte en el vehículo.

Este «boom», en opinión del Ministerio de Industria, es muy difícil de cuantificar toda vez que se ha detec-

tado incluso la existencia de piezas de desguace procedentes de varios países europeos (Francia, Italia, Alemania Federal) que entran en España como chatarra y son aprovechadas como recambios. Para CETRAA, este creciente negocio supone una facturación

PELIGRO LATENTE

LA adquisición de determinadas piezas de recambio usadas suponen un evidente riesgo para la seguridad propia y de los demás. A falta de que el Gobierno regule definitivamente ese comercio, hay ya, de momento, una serie de componentes que deberían evitarse montar en el vehículo propio si es que proceden del desguace.

ellos habría que citar las rótulas de suspensión, rótulas de dirección, cremalleras, cajas de dirección, transmisiones, elementos de suspensión y de freno. No hay que olvidar los cojinetes de ruedas, pinzas de freno, latiguillos y tubos de freno, así como neumáticos y llantas. Es evidente que, aunque parezcan como nuevos, la fatiga de materiales les habrá provocado fisuras o quebraduras, tal vez imperceptibles a primera vista.

Los básicos son los que afectan a dirección, suspensión y frenos. Entre

La mayoría de los talleres han montado alguna vez piezas usadas. Los recambios de dirección o frenos los llevan los propios clientes.



Reúl R. Sáez
Fotos: Santiago Ibáñez

Las aguas del sector de vehículos industriales bajan revueltas. Mientras los fabricantes nacionales piden cláusulas de salvaguardia frente a los productos europeos, los importadores quieren que el Estado deje de apoyar a Enasa, y que ésta sea privatizada.

PIDEN LOS IMPORTADORES ENASA, A MANOS PRIVADAS

UNA guerra larvada desde hace tiempo acaba de estallar: Enasa y Renault Vehículos Industriales piden protección frente a Europa. Los importadores, por su parte, quieren un mercado menos enrarecido, y la clarificación pasa porque el Estado deje de apoyar a la Empresa Nacional de Autocamiones. Todo empezó hace escasamente un mes, cuando Enasa y RVI presentaron un escrito ante el Ministerio de Industria instando a que implantara en España la cláusula de salvaguardia —prevista dentro de los reglamentos de la CEE— para los camiones y cabezas tractoras de más de trece toneladas. Establecer esa cláusula significaría res-

tringir la entrada de los vehículos pesados fabricados en países comunitarios. La petición, según los interesados, se ha cursado ante la difícil situación en la que se encuentra el subsector de vehículos de más de trece toneladas tras el ingreso en la Comunidad, ya que su desarme arancelario respecto a los productos homologos de la CEE ha sido de un 50 por 100. Este porcentaje es el resultado de la primera rebaja arancelaria (un 10 por 100) y la eliminación del Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores (ICGI), absorbido por el IVA, que suponía un importante elemento de protección adicional. Aunque las cifras de importación no son muy significativas todavía, su

aumento ha producido la alarma entre los fabricantes. La cuota de mercado de los vehículos de importación de menos de diez toneladas era, en el primer semestre de 1985, del 19,5 por 100. En el mismo periodo del año actual, se ha situado en el 32 por 100. En cuanto a los vehículos de más de diez toneladas —el segmento que más preocupa a los fabricantes españoles, por la cifra de negocios que mueve—, la tasa de penetración, en el mismo periodo analizado, fue del 19 por 100 en el pasado año, situándose, en el actual, en el 25 por 100.

Según estas empresas, las importaciones están perjudicando los procesos de ajuste que se están llevando a cabo. Enasa elaboró recientemente un plan operativo a medio plazo (1986-1990), en el que se contemplan unas inversiones de 27.000 millones de pesetas y una reducción de plantilla de unos 2.500 trabajadores. Renault Vehículos Industriales, por su parte, ha emprendido un proceso de ajuste industrial y laboral que exigirá unas inversiones de 5.323 millones de pesetas, con una reducción de plantilla de 600 trabajadores.

La respuesta no se ha hecho esperar, y los importadores de vehículos industriales, agrupados en la Asociación de Importadores (ANIACAM), han solicitado que Enasa sea privatizada con el

fin de conseguir un trato de igualdad dentro del mercado español. Esta petición se ha hecho en un momento clave para el fabricante estatal, ya que la figura de su nuevo presidente valdría para definir claramente el futuro de la empresa. En este sentido, los importadores han visto el cielo abierto con el posible nombramiento como presidente de Enasa de Jaime Clavell. Sin embargo, y pese a que el nombre de Clavell se había manejado insistentemente incluso desde dentro del propio Ministerio de Industria como el próximo responsable del fabricante de los Pegaso, éste ha rechazado la oferta, ya que desea volver al sector privado.

Consideran los importadores que lo ideal sería que Enasa fuera una empresa fuerte y competitiva para acabar con la situación actual, en que la ayuda del Estado a la empresa pública distorsiona el mercado. Asimismo, los importadores rechazan la acusación de estar practicando «dumping», ya que esa política —dicen— está prohibida por sus propias casas matrices. Lo que los fabricantes españoles deben hacer, argumentan, es no pedir protección al Gobierno frente a la importación, sino conseguir una mejora importante de sus productos. Para ellos, si los vehículos foráneos están ganando mercado es por una simple razón de calidad. Tam-



Enasa quiere que se frene la entrada de camiones europeos. Los importadores dominan ya el 25 por ciento del mercado.

bién rechazan de plano la acusación de que su presencia en España sea perjudicial para el mercado de trabajo, señalando en este sentido que son únicamente las firmas importadoras las que están creando puestos de trabajo. Las espadas están, pues, en alto. Respecto a la cláusula de salvaguardia solicitada por Enasa y RVI, es el Gobierno el que debe aprobar la propuesta para elevar el expediente a la Comi-

sión de las Comunidades Europeas, y según fuentes consultadas por esta revista no parece muy probable que vaya a suceder así. En cuanto a la privatización de Enasa, la «espantada» de Clavell abre un paréntesis de duda sobre el futuro de la empresa, aunque en la actual Administración nunca se ha rechazado la posibilidad de desnacionalizarla.

R. R. S.



LA RADIO COMPAÑIA

Hay gente capaz de conectar con la gente.
Hay gente que sabe hacerse escuchar.
Que dice verdades, que despierta sonrisas.
Que informa. Que explica. Hay gente que sabe acompañar. Y Miguel Angel Nieto es de esa gente. Capaz de compartir horas hechas momentos alegres, humanos, sensibles, duros. Porque Miguel Angel Nieto ha creado una fórmula única en la tarde. La fórmula de la verdadera amistad. De la compañía sincera. La fórmula de la radio bien hecha.



Miguel Angel Nieto

antena 3



LA GUERRA CIVIL

La otra cara de la guerra, vista por Historia 16.

historia

800 PÉGS.



LA GUERRA CIVIL

5

LA GUERRA DE LAS COLUMNAS

La vida cotidiana en el verano de 1936

Gabriel Cardona
Alberto Reig Tapia
Rafael Abella
F. Fernandez Bastarache
Bernat Muniesa
Victor Morales Lezcano



- 24 tomos de aparición mensual, al precio de 300 pesetas el tomo.
- El primer estudio global, sobre la Guerra Civil Española, con la perspectiva de 50 años.
- Un equipo de más de 100 colaboradores, dirigidos por los más prestigiosos historiadores españoles: Manuel Tuñón de Lara, Javier Tusell, Julio Aróstegui, Gabriel Cardona, Albert Balcells y Angel Viñas.
- Todos los aspectos sociales, políticos, culturales e incluso cotidianos, del crucial período 1936-1939, con entrevistas a líderes y protagonistas, que aportan su otra versión de la contienda.

Este mes en su quiosco
Tomo 5
"LA GUERRA DE LAS COLUMNAS"



Coleccione los 24 tomos de aparición mensual al precio de 300 pts./tomo. O suscribase a toda la colección por sólo 6.200 pts. y recibirá, además, un gran libro: "Armas y pertrechos de la Guerra Civil Española".

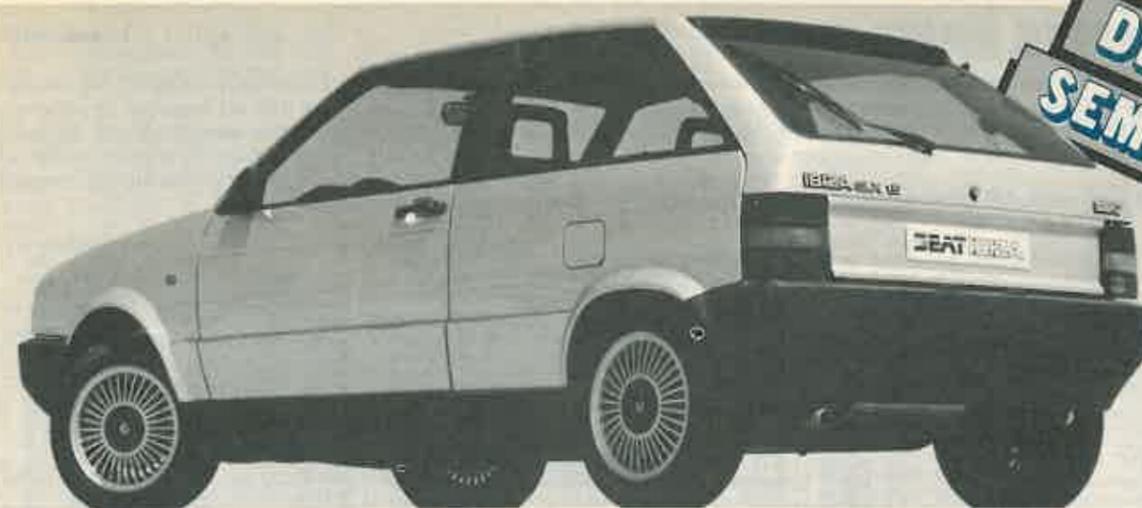
D. _____
Domicilio _____
Localidad _____ C.P. _____
Teléfono _____

Enviar a Información y Revistas: Hermanos García Noblejas, 41-28037 Madrid. Tarifas de suscripciones para el extranjero: Portugal, 6.920 pts. Europa, Argelia, Marruecos y Túnez, 8.720 pts. América, 10.880 pts. Resto, 14.240 pts.

historia 16

Mercado

EGOS DE LA SEMANA



● El Ibiza continúa siendo el modelo más vendido de Seat. A continuación del Ibiza se encuentra el Málaga, que también en el pasado mes de julio ha visto incrementadas sus ventas hasta la cifra de 3.130 unidades.

● Ford continúa ofreciendo a todos los compradores del modelo Escort la posibilidad de retrasar el pago del automóvil durante cuatro meses; el único requisito que se exige es dar el 10 por 100 de entrada.

● Renault ofrece durante todo el mes de agosto a los compradores de un Super-cinco Diesel una financiación especial. Esta financiación consiste en eximir del pago de dos letras si la

financiación es a veinticuatro meses, de tres letras si es a treinta y seis meses y de cuatro letras si la financiación se realiza a cuarenta y ocho meses.

● La demanda del Opel Kadett ha desbordado todas las previsiones de la fábrica de Figueruelas, por

lo que ha sido necesario traer algunas unidades de Alemania para así poder satisfacer los compromisos adquiridos por los concesionarios.



SEGUNDA MANO

MINI

El Mini no es uno de los automóviles que más éxito tenga en el mercado de ocasión, aunque se pueden encontrar unidades en buen estado y en precio interesante. Este automóvil no disfruta de una buena acogida por parte de los compradores, sobre todo de los servicios oficiales, los cuales suelen recomendar a los propietarios de estos automóviles que traten de venderlo a particulares, a los que podrán sacar más dinero.

De todas maneras, en la actualidad la cotización del Mini es muy baja, ya que se encuentra entre las 35.000 y las 60.000 pesetas, aunque en algunos casos se haya llegado a pagar 100.000 pesetas por un Mini Cooper 1.300. Hay que tener en cuenta que todas las versiones del Mini estarán sujetas

en los próximos meses a revisión.

Un dato que debe de ser tenido en cuenta si se piensa en adquirir uno de estos automóviles es la existencia de problemas a la hora de encontrar determinados repuestos, éste es el caso de piezas metálicas como son las aletas y los parachoques. Algunas piezas mecánicas también plantean problemas, pero en Madrid y Barcelona existen casas de repuestos en las que se pueden localizar la mayoría de estos recambios.

De todas maneras, si la pieza no se encuentra, ni en las tiendas de repuestos ni en los desguaces de automóviles, siempre quedaría el recurso de poder solicitar la pieza a Inglaterra. Esta operación puede llevarse a cabo a través del importador oficial de Austin Rover para nuestro país que tiene su sede en San Fernando de Henares (Madrid). Pero esta solución de importar la pieza suele ser bastante costosa, lo que hace que la operación sea poco recomendable y que tan sólo se utilice como última solución.

La fabricación del Mini se inició en nuestro país en el año 67; la primera

de las versiones que se comercializó fue la del Mini 1275 C, que lo hizo en 1968. Los modelos 850 y 1.000 no salieron a la calle hasta mediados del año 70. En 1971 aparecieron la versión GT del 1.275 y del Mini-Van que era una pequeña furgoneta con una capacidad de carga de 300 kilos. A fi-



nales de 1973 se presentó el Cooper 1.300, que fue el último modelo de la gama Mini. En el año 74 se dejaron de fabricar todas las versiones del Mini, aunque en la actualidad se continúa fabricando en Inglaterra, donde es un modelo que goza de una gran aceptación.

Mercado

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. 15.000 km/año	Precio total plus.	
Patrol Carro Bala*	2.820	76	124	11,8	9,54	2.108.444
Patrol Carro Alto	2.820	76	124	11,8	9,54	2.078.524
Patrol Carro 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 Wagno 6 Cil.	3.246	95	138	12,7	10,94	2.672.575
Vanette 5 Pizzas*	1.952	60	118	9,3	7,31	1.476.764
Vanette 8 Pizzas*	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.: 19.600 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

OPEL

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. 15.000 km/año	Precio total plus.	
Corsa City 1.0 4V 3P*	993	45	142	6,23	8,23	864.079
Corsa LS 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	894.137
Corsa LS 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	932.973
Corsa LS 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	883.186
Corsa LS 1.0 5V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	953.615
Corsa LS 1.2 4V 3P*	1.196	55	152	7,0	7,81	955.424
Corsa LS 1.2 4V 5P*	1.196	55	152	7,0	7,81	994.260
Corsa LS 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	976.065
Corsa LS 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.014.901
Corsa GL 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	935.234
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	149	7,1	7,89	1.035.357
Corsa GL 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.017.162
Corsa GL 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.055.998
Corsa Cap 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.035.688
Corsa GLS 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.053.136
Corsa GLS 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.094.233
Corsa Cap 1.3 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	8,06	992.355
Corsa TR LS 1.2 5V 2P*	1.196	55	149	7,3	7,89	988.126
Corsa TR LS 1.2 5V 4P*	1.196	55	149	7,3	7,89	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	7,89	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	7,89	7,89	1.131.340
Corsa TR GLS 1.3 5V 4P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.175.884
Kadett GL 1.3	1.297	75	170	6,5	8,26	1.530.431
Kadett AP 1.3 GL*	1.297	75	168	7,7	9,24	1.361.710
Kadett GL 1.6*	1.598	90	169	8,2	9,73	1.594.166
Kadett AP 1.6 GL*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.452.307
Kadett AP 1.6 GLS*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.546.072
Kadett GSI 1.6*	1.796	115	201	9,0	10,40	1.915.419
Kadett GSI 1.6 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 AP 1.6 GLD*	1.598	55	150	7,1	6,71	1.504.203
Kadett AP 1.6 GLSD*	1.598	55	150	7,1	6,71	1.730.569
Ascona LS 1.6*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.652.342
Ascona Touring 1.6 SP*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.667.606
Ascona LS 1.6 SP*	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 SP*	1.598	90	170	8,3	9,22	1.850.978
Ascona Touring 1.6 AP*	1.796	115	190	8,8	11,12	1.841.143
Ascona GLS 1.6 AP*	1.796	115	185	9,4	10,72	1.924.533
Ascona GLS 1.6 SP*	1.796	115	185	9,4	10,72	2.019.117
Ascona GT 1.6 2P*	1.796	115	190	8,8	11,12	1.851.394
Ascona GT Sport SP*	1.796	115	190	8,8	11,12	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
Marla Coupé GSI*	1.979	110	185	7,6	9,25	1.952.706
Marla Coupé 200*	1.979	125	198	11,8	12,70	2.393.746
Sabana LS 2.0 S*	1.979	100	185	10,4	11,54	1.917.836
Renault LS 2.0*	2.200	115	187	9,8	10,98	2.044.826
Renault Touring 1.2 2.1	2.200	115	187	9,8	10,98	2.109.049
Renault CO 2.2 (*)	2.200	115	187	9,8	11,06	2.333.282
Renault Explosive 2.2 I	2.200	115	187	9,8	10,98	2.467.649
Renault Diesel	2.260	71	160	7,3	6,84	2.310.752
Renault Touring 2.3 TD	2.260	86	172	9,2	7,98	2.386.324
Renault LS 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	7,98	2.412.285
Renault CO 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	7,98	2.598.763
Renault Explos. 2.3 TD	2.260	86	172	9,2	7,98	2.734.312
Senator C 3.0 I	2.969	180	210	9,9	12,14	3.771.485
Senator CO 3.0 I Aut.*	2.969	180	200	13,4	15,02	4.430.896
Monza C 3.0 I*	2.969	180	205	13,1	14,76	3.659.487
Monza GSE 3.0 I*	2.969	180	205	13,1	14,77	3.793.785

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

PEUGEOT

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. 15.000 km/año	Precio total plus.	
205 XL 4V*	1.118	55	146	7,0	7,81	986.408
205 XR*	1.294	65	154	7,9	8,55	1.152.907
205 GL 4V*	1.118	55	146	7,0	7,81	1.023.907
205 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	1.875.600
205 XLD*	1.769	60	155	6,6	5,68	1.184.607
205 GLD*	1.769	60	155	6,6	5,68	1.220.607
205 SRD*	1.769	60	155	6,6	5,68	1.344.207
505 GL*	1.971	108	173	10,6	11,45	1.780.011
505 SR*	1.971	108	173	10,6	11,46	1.951.011
505 SR*	1.971	108	173	10,6	11,46	2.095.611
505 GTI A.A.*	2.165	130	176	11,0	11,89	2.599.786
505 Turbo Inyección*	2.155	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 16V*	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
504 GTD Turbo*	2.498	95	158	8,7	7,78	3.449.072

OPCIONES: Pintura metalizada: 205, 11.300 pesetas; 505, 29.700 pesetas. Elevalunas eléctricos, cerraduras centralizadas y tapón con llave: 205 XR y 205 SR, 21.400 pesetas. Elevalunas 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. 15.000 km/año	Precio total plus.	
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	310	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): 316.600 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. 15.000 km/año	Precio total plus.	
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
R5 GT Turbo*	1.397	115	198	8,5	9,73	1.438.435
R5 GT Turbo Comp.*	1.397	115	200	8,1	9,40	1.527.944
R5 GTD 3P*	1.595	55	148	6,7	5,74	1.182.702
R5 GTD 5P*	1.595	55	148	6,7	5,74	1.236.168
R5 GTL*	1.108	45	133	8,5	8,97	942.706
R5 GTC*	1.237	56	149	7,1	7,89	1.142.642
R5 GTL*	1.397	60	153	7,5	8,22	1.205.152
R5 TSE*	1.397	72	158	7,9	8,55	1.324.586
R5 TXE*	1.721	82	171	8,0	8,63	1.413.297
R9 GTD*	1.595	55	147	7,0	5,92	1.377.121
R11 GTC*	1.237	56	149	7,1	7,89	1.153.016

rección asistida: Kadett (todas las versiones): 72.303 pesetas; Ascona: 81.847 pesetas; Rekord: 90.400 pesetas. **Retrovisor 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. **Elevalunas 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: 79.561 pesetas; Monza y Senator: 81.232 pesetas. **Llantas de aleación:** Corsa: 31.780 pesetas; Kadett: 51.597 pesetas; Ascona: 65.162 pesetas; Rekord: 67.844 pesetas. **Autoblocante trasero:** Manta: 52.797 pesetas; Rekord: 57.787 pesetas; Monza y Senator: 73.671 pesetas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

ROLLS ROYCE / BENTLEY

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. 15.000 km/año	Precio total plus.	
RR Silver Spirit*	6.750	—	190	17,5	18,74	19.523.831
Bentley Eight*	6.750	—	193	17,5	17,80	15.675.510

ROVER

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. 15.000 km/año	Precio total plus.	
Rover 216 SE*	1.598	83	162	7,9	9,49	1.653.975
Rover 216 Vitesse*						

Mercado

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

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



ALFA ROMEO

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Alfasud	850	780	680	615	520	465	415	
Alfasud TI	900	810	730	680	580	500	450	
Alfa 33 Q.O.	1050	950						
Alfa 33 Q.V.	1150	1050						
Sprint Veloce	1200	1100	1000	900	800			
Alfa 90 Motronic	1550							
Alfa 90 Q.O.	1900							
Alfa 90 2.4 T.D.	1700							
Alfa 2000	1275	1150	1050	925	800	700	600	550
GTV 2000	1500	1375	1250	1100	1000	850	750	650
GTV 2500	1900	1750	1600	1450	1300			
Spider	1900	1750	1600	1450	1300			

AUDI

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
80 GL	1500	1350	1250	1000	850	750		
80 CD	1600	1450	1300	1100				
80 GLT	1500	1350	1200	1000				
80 GLE	1800							
90 Quattro	3000							
90	2000							
100 CC	2000	1800	1600					
100 CD	2500	2250	2050	1100	950	800	700	
100 CD Diesel	2400	2150	1900	1000	850	700	600	
100 CC Diesel	1900	1700	1550					
200 Turbo	4000	3600	3200	1800	1650	1500		
200 CD	3000	2700	2400					
Coupe GT	2500	2200	2000	1500				
Quattro	5500	5000	4500	4000				

AUSTIN-ROVER

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Metro 1.0	500	450						
Metro 1.3	650	600	550					
Metro MG 1.3	750	700	650					
Metro MG Turbo	850	780						
Maestro 1600	1000	900						
Maestro EFI 2.0	1200							
Montego HLS	1250							
Montego EFI 2.0	1400							
216 SE	1100							
216 Vitasee	1250							
2800 S	1700	1500	1350	1200	900	800	700	
3500 S				1400	1200	1000	800	700
3500 Vitasee	2700	2500	2300					
Vanden Plas								
Vanden Plas EFI	2750							
2400 Turbo D	1850	1700	1600					
Ranger Rover	2800	2400	2100	1800	1500	1300	1100	900
Ranger Rover 4 p.	3100	2800	2300	2100				

BMW

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
315			1200	1100				
316	1700	1600	1500	1150	1000	900	850	800
316/4	1800	1700						
318 I	1900	1800	1700	1300	1200			
318/4	2000	1900						
320				1300	1200	1100	1000	900
320 I	2400	2300	2200					
320 i/4	2500	2400						
323 I	2550	2450	2350	1550	1400	1250	1100	
323 i/4	2650	2550						
520					1300	1100	900	700
520 I	2450	2300	2150	2000				
525 I	2700	2550	2400	2200				
528 I	3200	2900	2700	2500	1500	1300		
M 535i	4500							
524 TD	3000	2800	2600					
728 I	3800	3300	3000	2600	2300	2000	1700	
735 I	5000	4500	3900	3400	2900	2600	2300	
745 I	5500	5000	4400	3900	3400			
628 CSI	4100	3800	3500	3200	2900	2600		
633 CSI						2600	2300	2000
635 CSI	5700	5200	4600	4000	3600	3200	2800	
M 635 CSI	7500							

CITROEN

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
2 CV	375	335	300	275	240	205	175	150
Dyane 6		345	310	280	250	215	180	155

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Mahari 4p.	425	385	345	310	280	240	200	170
LNA	400	360						
LNA 11 E	465	415						
LNA RE	510	460						
Visa	525							
Visa II Especial	450	405	365	330	295			
Visa II Club	455	415	370	335	300			
Visa II Super E	500	450	405	365	330			
Visa II Super X	505	455	410	370	335			
Visa GT	640	580	520					
Visa 11 E	545	490						
Visa 11 RE	595	535						
Visa Challenger	585							
Visa 14 TRS	650							
Visa 17 D	700							
Visa 17 RD	745							
Visa GTI	910							
GS							155	125
GS Club							170	145
GS Palis							200	175
GS X2							225	190
GS Break							160	145
GS Break Club							170	155
GSA 1100			350	315	285	240		
GSA Break 1100			350	315	285	240		
GSA 1300 Special	570	500	435	370	315			
GSA Club			355	335	300	260		
GSA Palis			500	450	405	365	310	
GSA Break Special			450	405	365	310	270	
GSA X1	650	575	500					
GSA X3		615	465	420	370	320		
BX	790	710						
BX 14 E	815	735						
BX 14 RE	855	770						
BX 16 RS	875	790						
BX 16 TRS	1045	940						
BX GT	1160							
BX Sport	1360							
BX 19 D	1320	830						
BX 19 RD	1085	975	875					
BX 19 TRD	1190	1070						
CX 2400 Palis 4v.								300
CX 2400 Palis 5v.								450
CX 2400 GTI		1500	1300	1100	950	800		
CX 2500 GTI	1800	1700						
CX 25 GTI Turbo	2500							
CX 2500 D Palis	1500	1350	1200	1050	900	750		
CX TRD	1800	1700						
CX 25 TRD Turbo	2100	1800						
CX 2500 Dse. Fam.	1800	1650	1500	1350	1150	1000		
CX 25 RD Tur. Fam.	2300							
CX Reflex	1000	900	800					
CX Prestige	2000	1800	1600	1400	1200	1050	950	900

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Orion GL D	950	855						
Taurus GL 1.6			550	500	450			
Taurus GLS 2.0			700	650	600			
Taurus Ghia 2.0			750	700	650			
Taurus Ghia 2.3			775	725	675			
Taurus Ghia Fam. 2.0			650	600	550			
Sierra 1.6	1100	1000	900					
Sierra Laser 2.0	1200	1100	1000					
Sierra GL 2.0	1300	1200	1100					
Sierra Ghia 2.3	1500	1400						
Sierra Fam. GL 2.0	1500	1350	1200					
Sierra Fam. Ghia	1600	1450	1300					
Sierra Fam. D	1500	1350	1200					
Sierra XR-4 2.8i	2000	1800	1700					
Sierra 4x4 2.8i	2300							
Granada GLD 2.1			800	700				
Granada GL 2.3			1000	900	775	650		
Gran. GL Fam. 2.3				950	850	750		
Granada GLS 2.5i	1600	1450	1300	1100	900			
Granada Ghia 2.8						800		
Granada Ghia 2.8i	1850	1750	1600	1400	1100			
Gran. Ghia Fam. 2.8					900	800		
Gran. Ghia Fam. 2.8i	1900	1800	1700	1500				
Granada D 2.5	1900	1400	1300					
Scorpio 2.0 GL	1900							
Scorpio Ghia 2.8i	2800							
Scorpio Ghia 2.0i	2300							
Escort XR-3			1000	900	800			
Escort XR-3i	1300	1200	1100					
Escort Cabrio 1.8i	1700	1600						
Capri S 2.0			850	750	650			
Capri 2.8i			1000	900	800			

FERRARI

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
308 GT-GTS	6000	5300	4200	3800	3600	3400	3200	3000
400 GT	8000	7500	6500	5800	5000	4500	4000	3500
512 BB		9000	8000	7500	7000	6500	6000	
Mondial 8	7500	7000	6500	6000	5500			
Mondial Cabrio	8000							
Testarosa	15000							

FORD

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Fiesta N	525	470	425	380	325	275	250	225
Fiesta L	595	530	480	410	365	310	275	250
Fiesta Bolear 1.1	575							
Fiesta Bolear 1.6 D	710							
Fiesta L 1.1	615	560	495	425	380	325	290	270
Fiesta S	600	540	485	435	395	335	300	280
Fiesta S 1.3	630	565	510	460	415	360	310	290
Fiesta Ghia 1.1	635	570	515	465	420	365	315	295
Fiesta Ghia 1.3	650	585	530	480	435	370		

PRECIOS

Mercado

MOTOS

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

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

BENELLI

250	—	—	—	299.040
654 Sport	603	84	190	2.085.950
800 SE	906	80	215	2.811.675

BIMOTA

584*	1.074	112	267	2.972.483
584-6	1.074	112	267	2.933.163
585-6	1.100	112	—	3.084.544
585-SP*	1.135	110	266	3.329.858

BMW

R 85	650	50	175	908.584
R 80 GS	797	79	174	948.584
K 75 C	740	75	—	1.143.800
K 100*	987	90	215	1.317.574
K 100 RS*	987	90	220	1.581.738
K 100 RT*	987	90	210	1.617.901

CAGIVA

Elfant 125*	124,6	15	105	438.704
Alto-Vento 250	342,0	25	—	400.600
Alto-Vento 350*	343,1	32	—	617.015
Altezza 850	649	85	—	1.006.040

DERBI

Verdant Cal.	48,7	—	—	96.970
Verdant Start	49,3	—	—	109.876
DS 50*	49,9	—	—	144.370
Sonot 74	74,1	5,5	76	179.370
Sonot 74 Jan. al.1*	74,1	5,5	76	189.950
RC 125 Cross	123,0	31	—	337.050
RC 250 Cross	246,1	42	—	389.950

GILERA

VO 60-2	49,8	—	—	123.200
VS 60-1*	74,6	—	79	156.384
RV 200*	183,4	25	137	481.888
RX 200	183,4	24	—	467.856

GUZZI

V-85	643,4	52	—	702.786
V-85 SP	643,4	52	—	741.514

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

V-45 Custom*	643,4	52	184	789.706
V-45 Lario	643,4	58	—	855.421
V-45 TT	643,4	—	—	787.801
850 T-5*	844	67	188	788.871
850 La Mana II	844	76	—	857.037
1000 SP	948,8	67	—	889.265
1000 California II	948,8	71	—	1.118.283
La Mana 1000*	949	82	225	1.151.140

HONDA

PXZ-90	48	—	—	103.900
PXZ-90R (Ar. elec.)	48	—	—	134.900
MBX 75	74,5	12	—	257.000
Scopy SH-80*	71,8	8	—	219.900
CS-125	134	12	—	226.486
XL-200 R	192	18	—	389.900
XL-200 Pto-D	192	18	—	400.000
VF-1000 R*	916	130	253	1.762.980

HUSQVARNA

125 XC	124	—	—	435.700
250 XC	245	—	—	475.400
500 XC	488	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	385,6	—	—	627.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.600
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.800
600 CR (Cross)	488	—	—	494.500

JAWA

350	343,5	33	—	320.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 500*	553	52	178	640.900
KZ 500 S	553	55	—	759.982
KLR 600 E	564	45	—	883.750
GPZ 600 R	582	75	—	890.750
GPZ 900 R	900	115	—	1.148.750

KTM

GS 125 End.	123,8	11,5	—	425.900
MX 125	123,8	35	—	403.500

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

GS 250 End.	238,6	44	—	454.000
MX 250	238,6	45	—	454.000
GS 300	300	48	—	450.000
Baja 600	600	—	—	522.000
GS 600	658	45	—	515.000

LAMBRETTA

125 Elect.	123	6	—	158.906
200 Linea	196	9,7	—	181.653
200 Elect.	198	9,7	—	189.523

LAVERDA

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

MERLIN

DG 7 125	124,0	—	—	297.209
DG 7 212	212	—	—	296.800
DG 3 R	—	—	—	390.000
CRESTA	346,8	—	—	340.000
DG 11 4 Tiempo	346,8	—	—	389.000

MZ

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

MONTESA

Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	289.600
Enduro 80 H7	74,0	—	72	125.300
Enduro 250 H7	246,3	—	119	245.500
Enduro 300 H7	348,0	—	130	307.580
Impala 125	124,8	10	100	229.000
Impala 175	174,7	13	100	271.880

MORINI

125 Mono	123,5	12	—	248.000
250 2-C	230,5	25	130	338.000
350 H 2	344,1	36	160	695.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	260.000
----------	-----	----	-----	---------

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

PUCH

X-10	48,0	—	—	79.400
Mani	48,8	—	—	91.400
Mani PA	48,8	—	—	100.900
Mani Po Negro	48,0	—	—	102.400
Mona L	48,0	—	—	130.400
Lilo Vario	72	6,5	—	208.000
74 M-02 FD	71,8	8,8	—	239.318

RIEJU

Strade	74	6,5	—	183.000
Marathon RW 80	75	14	—	244.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

SUZUKI

GSX 400 E	596	—	—	636.000
GSX 650 ES*	540	56	182	886.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.045.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.360.000

VESPA

Vale	48,7	—	—	85.120
Vagino	48,7	—	—	99.458
Vagino ALX	48,7	—	—	108.884
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.780
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
150	145,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
150	197,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	58	180	598.000
XS 400	399	45,5	175	586.200
XT 600*	655	44	165	631.000
XJ 600*	698	72	202	838.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

BENTLEY CONTINENTAL

"B"

LA "B" MAGICA



El Bentley Continental, el único modelo desca-potable de la marca británica, es un coche con una personalidad especial, un coche que tiene la rara capacidad de transformar a sus ocupantes. Al subirse en un Continental —en una joya fabricada con mimo— se ve el mundo de un color distinto. Aunque el coche se encuentre aparcado en garaje, las cosas parecen diferentes, el ocupante de un Bentley ve todo desde otra perspectiva.

Dentro de un Continental, rodeado de cuero Connolly y de maderas nobles, con la majestuosa B alada dispuesta al final del capó a modo de punto de mira, se tiene una extraña sensación de poder, una sensación de dominio y de paz que sólo se puede confirmar cuando los beneficios económicos permiten rellenar, sin el menor problema, un cheque bancario de dieciséis millones de pesetas.

El Bentley Continental es un coche de más de cinco metros de longitud, un coche grande si se le compara con cualquier modelo habitual, pero eso no le impide moverse con toda soltura pese



El Bentley Continental es un coupé de gran lujo que tiene el atractivo de las cosas bien hechas. El Continental es un coupé de grandes dimensiones que está acabado con esmero.



El Continental es un modelo que parece creado para pasarse a pleno sol por los sitios de moda. El motor de ocho cilindros en V y trescientos caballos de potencia puede empujar hasta los ciento noventa por hora.

NOTICIAS DE EMPRESA

BOSCH CRECE

La introducción de nuevos productos y la revitalización de la demanda hicieron posible el pasado año un fuerte incremento del volumen de negocios de Bosch.



En total, el pasado año se pusieron en funcionamiento 514 nuevos servicios Bosch. Por otra parte, FEMSA y Robert Bosch Comercial Española han organizado conjuntamente unas reuniones informativas en las que la política de comercialización en el sector de equipamiento para la automoción fue la temática.

«DIAS AMARILLOS»

El nuevo programa de la casa de coches de alquiler Hertz, denominado «Días amarillos», permite que el cliente se beneficie de ventajas especiales durante los ciento cincuenta días elegidos por la marca y repartidos por todo el año. Los usuarios de este servicio podrán disponer de un día más gratis al sobrepasar los seis de alquiler, y en alquileres de tres o más días se facilitará un vehículo de superior categoría a la solicitada, facturando el servicio al precio del coche que

se eligió inicialmente. Dentro de este programa de la firma Hertz está incluido el kilometraje ilimitado y el servicio «Alquilelo aquí, déjelo allí» cuando se sobrepasen los tres días.

DE PELICULA

Dentro del programa de modernización de Renfe para dar mejor servicio a los usuarios, la compañía ha previsto dotar con instalaciones de vídeo a todos los Talgos que realicen trayectos diurnos. Este servicio para todos los viajeros de cada tren, que ya funciona en algunos trayectos, estará a finales de noviembre instalado en todos. También se estudia la posibilidad de transformar coches de segunda clase en coches-litara, dotados de aire acondicionado y otras innovaciones técnicas.

TECNICA JAPONESA

MUSICOM, S. A., importador exclusivo de Nippon Antenna, ha lanzado al mercado español cinco modelos de antenas manuales de alta calidad, dos de sobreteteo y los tres restantes de los denominados de caña, para instalarlos en los laterales de los vehículos.

Además, Musicom estará presente en Sonimag-86 con los nuevos modelos de radiocassette, amplificador y ecualizador para automóviles que acaba de presentar en Japón Fujitsu ten, empresa que en España está representada por la marca Musicom.





El cuadro de instrumentos no puede negar su origen británico
El volante de aro estrecho es una peculiaridad clásica en los Bentley y Rolls-Royce



Los relojes son muy visibles
La palanca acciona el cambio automático



El sistema de climatización y la radio
Todo un alarde de eficacia en cualquier tiempo



Los mandos de la puerta
Los pulsadores accionan las butacas delanteras

ción Corniche para los Rolls-Royce y se eligió la de Continental para los Bentley.

Las formas suaves y redondeadas, unas formas que piden a gritos una mano acariciante, son tan elegantes como las de un templo griego, una muestra de equilibrio que aguanta el paso del tiempo sin arrugarse. El diseño se mantiene joven y sólo algún detalle mínimo, como es el caso del faldón delantero, pone de relieve el deseo de modernización que siempre ha estado presente en la marca.

El Bentley Continental tiene un estilo apacible, un aire señorial que se conserva tanto a coche parado como cuando se rueda por autopista a más de ciento ochenta por hora. No es esa, sin embargo, la vocación del Bentley descapotable. El Continental está hecho para moverse tranquilamente por Puerto Banus o por el paseo marítimo de Montecarlo; sus ocupantes saben que van sentados en



un valor tan seguro e inmutable como un lingote de oro y todas las comodidades imaginables están al alcance de la mano, son comodidades que aparecen con sólo pulsar un botón.

Los asientos delanteros pueden re-

glarse de acuerdo a cualquier anatomía por medio de motores eléctricos; el sistema de climatización permite rodar sin capota en medio de un frío siberiano o ir tan frescos cuando azota un sol de justicia, se puede regular la velocidad de una vez por todas y olvidarse del acelerador, o plegar el techo majestuoso en un suspiro.

El lujo es la palabra clave cuando se habla de un Bentley, y las muestras no faltan. El cuero Connolly, el cuero que se utiliza como recubrimiento de todo el interior del coche, se trata con esmero en Inglaterra, pero las pieles llegan de Dinamarca. Las vacas elegidas para producir este cuero noble, un cuero distinguido por un aroma inconfundible, viven una existencia paradisiaca, comen los mejores pastos y se mueven por campos en los que se ha eliminado cualquier pincho que pueda estropear o marcar las pieles. Los expertos eligen una pieza para cubrir cada butaca y



El motor del Bentley
Una joya con ocho cilindros en V



Los faros también están cuidados
Una escobilla limpia cualquier impureza



La placa de Mulliner Park Ward
Es la que da autenticidad a la carrocería

después de su trabajo es imposible encontrar el menor fallo, aunque se mire con lupa.

Si este es un detalle curioso del Bentley Continental, otro tanto se puede decir de la calandra. No hay dos calandras iguales, ya que cada artesano especialista fabrica la pieza en solitario sin utilizar moldes. La marca personal, situada en un punto discreto, distingue esa calandra de por vida. Son las peculiaridades de la marca Bentley, una marca clave en la producción mundial. Son también las peculiaridades del Continental, un coche hecho para tomar el sol y para despeinarse con placidez.

Sólo cuando se ha saboreado un paseo a bordo de un Bentley Continental se puede entender el valor exacto de palabras tales como potentado o multimillonario; después de la experiencia queda tan sólo una salida: buscar la colección de millones de pesetas que permita disfrutar de tal lujo.

TE CON BENTLEY

LOS Bentley son coches con duende, con ese embrujo especial que sólo se consigue al nacer en medio de la campiña inglesa, con bruma y lluvia fina en el papel de padrinos. Los primeros modelos Bentley vieron la luz en fábricas señoriales que tenían más aire de castillos medievales que de naves industriales. Los montaban artesanos mañosos, personas amantes de la mecánica que sólo dejaban su tarea para tomar el té de las cinco con una devoción casi religiosa, y muchos de ellos estuvieron aparcados, ya listos para su venta, en garajes envueltos en penumbra, garajes en donde nunca fue difícil encontrar algún fantasma simpático, el espíritu de algún amante de las buenas mecánicas, que, en vez de arrastrar cadenas oxidadas, llevaba a sus espaldas las bielas o los cigüeñales bruñidos que un día cayeron con gloria en el campo del honor, en las pistas de un circuito.

Un Bentley, sea cual sea su edad, es un objeto bello, pero 30 Bentley reunidos, todos ellos nacidos entre 1923 y 1971, son un sueño del que han podido disfrutar los felices propietarios de otras tantas joyas que hace tan sólo algunas fechas se reunieron para celebrar el cincuentenario del Bentley Drivers Club, un club nacido en 1936.

En esa reunión se dieron cita los Bentley más prestigiosos de la historia, desde el modelo de tres litros de cubaje, que vio la luz en 1919 y fue el primer coche producido por W. O. Bentley, hasta el modelo T de 1971, que ya disfrutaba de la carrocería monocasco lanzada en 1966 y del motor de ocho ci-

lindros en V de 6,2 litros de cubaje.

Bajo esa apariencia pacífica, bajo el aire señorial de estos ejemplares británicos, ha latido siempre un corazón fuerte, un corazón curtido en cientos de carreras. Los Bentley consiguieron ganar en Le Mans durante cuatro años seguidos. Los modelos capaces de aquella heroicidad, los Bentley de cuatro litros y medio, eran grandes, eran pesados, eran mastodontes de metal, pero tenían una velocidad punta imbatible, tanto que Ettore Bugatti, uno de los sumos sacerdotes de la mecánica, no dudó en decir durante un fuerte ataque de rabia: «Son los camiones más rápidos del mundo», enfado lógico tras ver cómo estos enormes coches de color verde humillaban a sus ágiles y estilizados Bugatti de color azul, agotados en una loca persecución por toda la pista francesa.

Los Bentley de cuatro litros y medio que dominaron las 24 Horas estuvieron presentes en la reunión del cincuentenario. Se pudo ver uno de los coches ganadores y también un modelo construido con todas las piezas de recambio que sobraron tras la última actuación de la marca.

La historia deportiva de Bentley, una historia llena de acontecimientos, se puso en marcha casi el mismo día que nació la marca, en 1919. El primer coche, el tres litros, era un modelo rápido, potente y con buen comportamiento; para los aficionados de la época llegó a ser el «coche de sport» por excelencia. Sus características básicas animaron a muchos de los pilotos que en





Este Bentley es uno de los héroes de Le Mans
El modelo cuatro litros y medio que ganó en 1929



Los amigos del Bentley Drivers Club posan para la posteridad
Abajo, el especial atractivo del coupé carrozado por Van den Plas

1922 corrieron el Tourist Trophy británico para terminar segundos, terceros y quintos al final de la prueba. Estos coches también estuvieron en la salida de la primera edición de Las 24 Horas de Le Mans, y fue un Bentley, el de la pareja Clemen y Duff, el que se hizo con la vuelta rápida de aquella edición, a 107 kilómetros por hora.

En 1927 salieron a la luz los modelos de cuatro litros y medio, los que arrasaron en Le Mans durante cuatro años seguidos. Los Bentley de cuatro litros y medio eran unos coupés inmensos, unos elefantes de metal que pesaban 1.600 kilos y se movían sobre ruedas de radios de casi un metro de diámetro. Su motor tenía cuatro cilindros

en línea y 4,4 litros de cubaje; los primeros eran atmosféricos y daban 130 caballos de potencia, mientras que los últimos llevaban un compresor volumétrico. Los Bentley de carreras podían alcanzar los 190 por hora de velocidad punta y consumían más de diecisiete litros a los cien kilómetros.

Un grupo de multimillonarios ociosos, los Bentley Boys, se encargaron de conducir los *camiones verdes* hacia la victoria. El capitán de esta divertida formación, compuesta por auténticos play-boys de la época, fue Woolf «Babe» Barnato, todo un caballero inglés, gran vividor, excelente piloto, ya que consiguió tres victorias seguidas en Le Mans, y supermillonario por parte de

padre, del que heredó la mitad de la mina de diamantes Kimberley, la más famosa de su época. Woolf Barnato llegó a ser el patrón de la marca británica y sus extravagancias motorizadas, siempre al volante de un Bentley, configuraron el espíritu dinámico de unos coches que ahora mismo, en 1986, son la representación perfecta del lujo.

El paseo de los Bentley por la Bretaña francesa, la excursión realizada con motivo del cincuentenario del Bentley Drivers Club, permitió desempolvar aquellos recuerdos y también permitió revisar las cotizaciones de esos modelos antiguos, que pasan de mano en mano entre coleccionistas con el mismo cariño con el que se trata una reliquia.

Los Bentley clásicos son objeto de veneración, obras irrepetibles que no se subastan todos los días. Por de pronto, el precio más alto pagado por un modelo veterano fue de 50 millones de pesetas. El coche en cuestión fue un Silent Speed Six de 1930, un maravilloso coupé que perteneció al mítico «Babe» Barnato y ganó una de las apuestas más alocadas de la historia. El Bentley Speed Six cubrió el trayecto Londres-Cannes con Barnato al volante en menos tiempo que el Tren Azul. Tal victoria reportó al acaudalado piloto la cantidad de cien libras esterlinas como pago por la victoria en su apuesta.

Angel Marco



FRENTE A FRENTE

FORD ESCORT RS TURBO CONTRA VW GOLF GTI 16 V

LA ADRENALINA ESTA SERVIDA

La adrenalina es esa especie de droga que el cuerpo genera cuando vive situaciones difíciles, situaciones emocionantes. El conductor sentado al volante del Ford Escort RS Turbo o del Volkswagen Golf GTI 16 válvulas, dos coches compactos, ligeros y con más de ciento treinta caballos de potencia en sus mecánicas, saben lo que significa una bu-

na descarga de adrenalina. La persona que lleva uno de estos dos coches y acelera sin piedad, nota que el ritmo de su corazón sube, nota que todos sus sentidos se ponen en guardia y que suda de forma abundante, casi sin sentir pasar de llevar un coche a domar un verdadero deportivo.

Esas descargas de adrenalina motorizadas no son, sin embargo, nada ba-

ratas, ya que para acceder a uno cualquiera de estos dos modelos es necesario rellenar un cheque por más de dos millones y medio de pesetas. La operación es, sin embargo, rentable para todas aquellas personas que saborean la velocidad, las aceleraciones fulgurantes y la nobleza de comportamiento.

La prueba de estos dos furiosos se ha hecho bajo el punto de vista de un con-

ductor con cierta experiencia, que quiere ir rápido pero sin hacer barbaridades, una persona que no tiene en cuenta un litro más de carburante con tal de asegurarse mayor diversión al volante de su coche.

El Golf es más caro que el Escort, vale unas doscientas cincuenta mil pesetas más, pero es un modelo de mayor homogeneidad. El Volkswagen va muy deprisa por cualquier sitio sin que la persona sentada al volante tenga que ir demasiado concentrada; la estabilidad excepcional, los frenos super eficaces y

la dirección precisa, aunque demasiado asistida para rodar rápido, son los factores clave del GTI 16 válvulas.

El Escort ofrece, de entrada, un exterior repleto de elementos aerodinámicos que llaman la atención, una postura de conducción impecable y un motor turbo que siempre reacciona con energía pero sin perder nunca la suavidad. El comportamiento es muy bueno, casi tanto como el del Golf, pero hay que jugar más con el volante, los frenos llevan un sistema antibloqueo de serie y la dirección es dura pero agradable.



GOLF GTI 16 V Precio en la calle: 2.764.944 ptas.

VIRTUDES

- Facilidad de conducción.
- Prestaciones.
- Frenos.

DEFECTOS

- Dirección excesivamente asistida.
- Quinta marcha demasiado ahorrativa.
- Luz de cruce escasa.

FORD ESCORT RS TURBO Precio en la calle: 2.517.450 ptas.

VIRTUDES

- Frenos con antibloqueo de serie.
- Prestaciones.
- Turbo muy progresivo.

DEFECTOS

- Accesibilidad.
- Rebotes de suspensión.
- Quinta marcha demasiado ahorrativa.



AL VOLANTE

El comportamiento y las prestaciones son dos aspectos clave en coches como el Escort RS Turbo y el Golf GTI 16 válvulas, dos modelos que se compran para rodar siempre con alegría.

El Golf tiene un comportamiento más noble que el Escort. El Volkswagen da más confianza que el Ford a la persona sentada a su volante. Las diferencias entre uno y otro coche no son grandes, pero se van apreciando con más claridad a medida que se estropea el estado del suelo. El Golf es más eficaz que el Escort en cualquier tipo de carretera.

Los dos coches encaran las curvas de tipo medio y las curvas rápidas con la misma prontitud; los dos reaccionan de forma instantánea en cuanto se toca el volante, y los morros no son nada perezosos. Las verdaderas diferencias se sienten una vez dentro de la curva. El Golf pasa como un tran-

El Ford Escort RS hace gala de un carácter explosivo que no tiene, sin embargo, ningún detalle de brutalidad.



El Golf GTI 16 válvulas llama la atención por la energía de su motor, que se percibe en juego todos los caballos con una suavidad impresionante.



vía sobre raíles, la carrocería no toma inclinaciones exageradas, inclinaciones que suelen asustar a los pasajeros, y la zaga se mantiene firme, bien pegada al suelo, sin dar síntomas de coletazos. El Escort es, sin embargo, mucho más nervioso; su suspensión produce unos extraños movimientos de subida y bajada, una especie de cabalgadura, balanceos que se hacen más patentes cuanto más tiempo se per-

manece dentro de la curva; el eje trasero, por su parte, amenaza de continuo con salirse de la trayectoria marcada por las ruedas delanteras y hay que estar en guardia.

En curvas cerradas se confirma la superioridad del Golf sobre el Escort. Los dos coches son algo perezosos en el primer instante, aunque este vicio no llega a convertirse nunca en un problema. Cuando se pasa por

la mitad de la curva y se acelera ya a fondo porque se ve el final se nota que las dos ruedas delanteras del Golf tiran del coche en la buena dirección, en la marcada por el volante, mientras que en el Escort la rueda que va más descargada ayuda poco y pasa casi todo el trabajo a la otra rueda, que sufre mucho a pesar del autoblocante. Al salir de la curva, el Volkswagen se sale hacia el exterior bastante menos que

el Ford, el Golf es más dócil. En carreteras con buen piso es casi imposible encontrar diferencias de comportamiento.

La suspensión del Volkswagen filtra los baches con más energía que la suspensión del Ford y las personas sentadas en el Golf no notan esos rebotes, tan secos como duros, que ponen a prueba la zona lumbar de los ocupantes del Escort.

El Golf tiene mejores prestaciones que el Escort. El Volkswagen tiene más velocidad punta que el Ford y sus aceleraciones son más energéticas. Las recuperaciones de uno y otro coche son similares.

Los dos motores tiran con una suavidad fantástica y tienen mucha energía a bajo régimen, lo que permite callejar sin problemas en marchas largas. El Golf empuja con más fuerza y durante más tiempo. El Escort es más explosivo. La diferencia de personalidad entre el motor clásico con turbo y el motor con 16 válvulas se pone de relieve al acelerar sin piedad. El Escort va empujando de forma progresiva hasta llegar a las 2.800 /2.900 revoluciones por minuto, momento en el que comienza a oírse el silbido delator del turbo, un silbido pequeño que anuncia la llegada de toda la caballería; desde ese instante el coche acelera con fuerza, pero sin dar tirones violentos y las cosas empiezan a sucederse muy deprisa. Una vez superada la cota de las 5.500 rpm, el motor del Escort Turbo se agota en medio de

todo el jugo a los motores. Las palancas de cambio son muy precisas, pero en última instancia hay una ligera ventaja para el Golf.

Los frenos y la dirección son los otros elementos clave en coches con vocación velocista. El Golf frena más que el Escort. A medida que se aumenta el ritmo, los cuatro discos del Volkswagen se muestran más eficaces que el sistema clásico, de discos y tambores, montado por el Ford. El sistema antibloqueo del Escort, un equipo de serie, aporta una seguridad suplementaria que evita los patinazos de rueda y permi-



El turbo ha dado su soplo al Escort. Los 130 caballos del Escort RS son de verdad.



Las cuatro válvulas por cilindro son un acierto. El motor del Volkswagen respira con toda eficacia.

vibraciones y ruido, por mucho que se apriete el pie derecho ya no da más potencia. El Golf, por el contrario, es más tozudo; tira con buena voluntad casi desde el ralentí, al llegar a las 4.000 revoluciones pone en juego los caballos «pura sangre» y

hasta que no se corta la inyección, por encima de las 6.000 revoluciones por minuto, sigue tirando, pero sin la menor violencia.

Las cajas de cambio son buenas en los dos coches. El estilo de ambas cajas es muy deportivo y permite sacar

te mantener el coche bajo el control del volante y las ruedas delanteras, aunque se tenga pisado el freno a fondo. Para el conductor medio es mejor el sistema del Ford, mientras que los usuarios más deportivos se inclinarán por el Volkswagen. El tacto del pedal es bueno en los dos.

La dirección del Escort es bastante más dura que la del Golf, que lleva servoasistencia de serie. También es menos directa, ya que en el Ford se necesitan tres vueltas y media de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro, mientras que el Volkswagen se conforma con 3,2 vueltas. El Escort gustará a los conductores más aguerridos, mientras que el Golf se adaptará mejor a todo tipo de público.

El Ford y el Volkswagen están casi al mismo nivel en consumos. El Golf gasta un poco menos que el Escort, pero las diferencias son muy reducidas.

PRESTACIONES

	Escort	Golf
VELOCIDAD MÁXIMA (Km/h.)	202,0	208,6
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	16,8	16,4
1.000 m. salida parada	30,8	30,1
De 0 a 100 km/h.	9,6	8,9
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	19,4	18,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	22,4	20,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	33,8	34,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	39,5	38,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	7,8	8,0
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	12,2	11,3

SONORIDAD

	Escort	Golf
Al ralentí	55,5	60,3
A 60 km/h.	60,4	65,6
A 90 km/h.	68,1	67,8
A 120 km/h.	73,0	75,2
A 140 km/h.	78,4	77,4
A tope	85,2	79,2

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

FICHA TÉCNICA

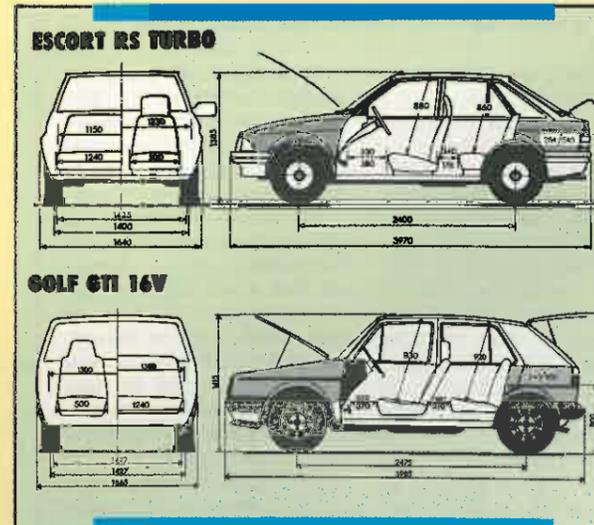
	ESCORT RS TURBO	GOLF GTI 16V
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.597 c.c. (80x79,5 mm.)	1.781 c.c. (81x86,4 mm.)
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arb. de levas en cabeza	Arb. de levas en cabeza
Alimentación	Inyección y turboc.	Inyección
Compresión	8,3 a 1	10 a 1
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos
Capacidad del depósito	48 litros	55 litros
Potencia máxima	130 CV a 6.000 rpm.	139 CV a 6.100 rpm.
Par máximo	18,4 mkg. a 3.000 rpm.	17,1 mkg. a 4.600 rpm.
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Vel. a 1.000 rpm. en 1.ª	7,9 km/h.	8,4 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 2.ª	13,1 km/h.	13,6 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 3.ª	19,7 km/h.	20,1 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª	26,3 km/h.	25,6 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 5.ª	32,9 km/h.	32,5 km/h.
DIRECCION		
Tipo	De cremallera	De crem. asistida
Vueltas de volante entre topes	3,5	3,2
Diámetro de giro	11 m.	10,5 m.
FRENOS		
Sistema	Disco/tambor	Disco/disco
SUSPENSIONES		
Tipo	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas	Aleación, de 6x15 pulgadas	Aleación, de 6x14 pulgadas
Neumáticos	190/50 VR 15	185/60 VR 14
Peso en orden de marcha	1.005 kg.	960 kg.

CONSUMO

	Escort	Golf
	Litros/100 km.	
CIUDAD		
A 28,4 km/h. de promedio	10,3	10,0
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,1	6,3
En conducción rápida	11,3	11,9
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	8,2	7,3
A 140 km/h. de cruceo	10,7	9,1
Consumo medio ponderado (litros/100 km.)	8,7	8,6
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	510	590

FRENOS

	Escort	Golf
DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)		
A 60 km/h.	14,4	11,6
A 100 km/h.	40,2	31,8
A 120 km/h.	61,0	50,1



EQUIPAMIENTO



	Escort	Golf-GTI
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakm. parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Man. pres. aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	OP.	SI
Testigo reserva carb.	SI	NO
Testigo freno de mano	SI	SI
Testigo desg. past. freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO
Piloto antiniebla tras.	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Asiento reg. en altura	NO	SI
Retrovisor regulable	SI	SI
Apoyacabezas del.	SI	SI
Elevabun. eléct. (del./tras.)	SI/-	NO/-
Cerraduras centraliz.	SI	NO
Luz lectura mapas	SI	NO
Tapón carburante con llave	SI	SI
Llantas aleación	SI	SI
Precipio de radio	SI	SI
Limpia-lavahmeta trasero	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI

OPCIONES: ESCORT RS-TURBO: Techo solar, 70.200; claxonos traseros, 23.100; derivabrisas traseros, 17.000; espejos termoelectricos, 18.200; lavafaros, 25.700; ordenador de a bordo, 39.599; pila para metalizada, 31.500; desdoble parabrisa, 21.400. VOLKSWAGEN GOLF GTI 16-V: Paquete opcional compuesto de asiento del conductor regulable en altura eléct., butacas Recaro y techo corredizo, 250.000.



El cuadro de mandos del Escort tiene un diseño de vanguardia. Sin embargo, los mandos del Golf (abajo) son totalmente clásicos.



Butacas del Escort (izquierda) y Golf (derecha). El Ford es mucho mejor en este aspecto que su rival alemán.

CONCLUSION

El Golf es superior por mecánica al Escort. El Volkswagen cumple mejor las exigencias deportivas que su rival, el Ford, ya que permite ir más deprisa sin necesidad de ser un virtuoso del volante. El Golf es también más familiar, porque su espacio interior tiene un poco más de amplitud y sus suspensiones tienen reacciones más civilizadas.

El usuario que quiere andar rápido y sin florituras se inclinará por el Golf, mientras que el amante del lucimiento, el que quiere un coche llamativo, aunque sea algo menos eficaz, se inclinará por el Escort.

El mayor precio del Golf no es una barrera infranqueable a la hora de la elección, ya que ese cuarto de millón de pesetas supone menos de un 10 por 100 del precio final. El Volkswagen se desenvuelve mejor en ciudad, tiene una suspensión más cómoda y su dirección asistida facilita el manejo a las personas con poco músculo.

El Escort es más explosivo, da siempre la impresión de ir a todo trapo y a su volante es fácil sentirse Antonio Zanini. Una vez superado el encanto inicial hay quejas por la brutalidad de la suspensión y por la dureza de la dirección.

Angel Marco
Fotos: Santiago Ibáñez

BALANCE FINAL

	Escort	Golf
Velocidad máxima	2.0000	1.0000
Aceleraciones	2.0000	1.0000
Recuperaciones	1.0000	1.0000
Consumo	2.0000	1.0000
Transmisión	1.0000	1.0000
Caja de cambio	2.0000	1.0000
Frenos	1.0000	1.0000
Dirección	2.0000	1.0000
Comportamiento	2.0000	1.0000
Aptitudes urbanas	2.0000	1.0000
Autonomía	2.0000	1.0000
Habitabilidad	1.0000	2.0000
Maletero	2.0000	1.0000
Confort	1.0000	2.0000
Posición conductor	2.0000	1.0000
Sonoridad	1.0000	1.0000
Equipamiento	2.0000	1.0000
Calidad/Precio	2.0000	1.0000

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

INTERIORES

La postura de conducción es un factor primordial para rodar deprisa. El Escort es mucho mejor que el Golf en este aspecto y la clave reside, sin duda alguna, en las butacas.

El Ford hace gala de unos magníficos asientos delanteros, que recogen el cuerpo a la perfección y tienen una forma anatómica fantástica. El conductor y su acompañante van encajados y no se mueven ni en curvas ni en maniobras violentas, tienen un buen apoyo en la zona lumbar y con un cojín regulable bajo las piernas que permite adaptar la base a las diferentes alturas. Los asientos Recaro son los típicos asientos de competición y su nombre es sinónimo tanto de calidad como de precio alto. Las butacas del Golf son buenas y recogen el cuerpo con efectividad, pero no llegan a la altura de las montadas por el Escort.

El cuadro de mandos del Golf es más clásico que el tablero del Escort. El Volks-

wagen lleva dos relojes redondos muy grandes, velocímetro y cuentarrevoluciones, que informan un poco mejor que los relojes del Escort, con formas diferentes entre sí. Los indicadores ópticos del Escort son, sin embargo, más grandes y visibles que los del Golf. El ordenador de viaje del Golf, que viene de serie, proporciona más información que el ordenador del Escort, un extra que sale casi por 40.000 pesetas.

La postura de conducción del Ford se adapta mejor al usuario medio español que la ofrecida por el Golf.

El acabado de estos dos modelos es bueno. En última instancia es algo mejor el nivel de calidad mostrado por el Golf que el mostrado por el Escort.

El espacio interior no es un aspecto primordial en estos coches, que, por lo general, van a ser utilizados por dos personas. El Golf es más amplio que el Escort, un coche más estrecho que su rival por culpa de unas paredes excesivamente rectas. Los pasajeros sentados en la parte posterior del Golf disfrutan de más espacio libre para las piernas que los pasajeros del Escort.

A FONDO
LOS NUEVOS RANGE ROVER
VIVA EL DIESEL



RANGE ROVER TURBO D

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Prestaciones y consumo.
- Confort.

DEFECTOS

- Tacto del pedal de freno demasiado duro
- Dirección poco precisa.
- Proximidad entre primera y marcha atrás.

res, le ha salido un hermano alimentado por un sistema de inyección electrónica con el que gana una cuarentena de caballos y un 15 por 100 de media en las prestaciones. También, finalmente, ha aparecido el esperado motor diesel, con el que el Range Rover adquiere su más completa dimensión de vehículo funcional para una utilización mixta carretera-todo terreno.

Exteriormente, su aspecto sigue siendo el mismo de siempre. Sólo los Range Rover con motor de gasolina a inyección se pueden diferenciar de los demás por medio de un faldón delantero con faros antiniebla empotrados en él, de dudosa utilidad como apéndice estabilizador. En cualquier caso, en un todo terreno, este tipo de elementos suelen terminar aplastados contra algún terraplén por el que se intenta subir. Los hombres de Rover deben ser conscientes de la escasa utilidad de este elemento de carrocería en otra función fuera de la de atraer estéticamente, porque su desmontaje es muy fácil.

De los nuevos Range Rover hay que apreciar la mejora de prestaciones de los nuevos motores de gasolina con inyección. Pero el coche que de verdad nos ha gustado ha sido el Turbo Diesel, que es un líder en su categoría.

MECANICA GASOLINA

En su nueva versión, el motor V-8 de aluminio, de origen Buick, da un claro paso adelante. Las diferencias se no-

RANGE ROVER EFI

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Confort.
- Presentación.

DEFECTOS

- Consumo elevado.
- Cambio mal adaptado en el automático.
- Faldón delantero inútil.

tan sobre todo en la alegría del motor, más que en la potencia pura del mismo. En la versión de carburadores, el margen de utilización quedaba limitado hasta las tres mil vueltas, a partir de las cuales el motor era bastante reacio a continuar subiendo. Con la inyección electrónica Lucas se consigue un incremento de potencia a bajas revoluciones, a la vez que se pueden aparar las posibilidades del motor hasta las 5.000 vueltas sin problemas. En la versión manual, esta predisposición del motor permite obtener unas aceleraciones fulgurantes, aunque las recuperaciones se mantienen en los mismos niveles que en la versión de carburadores. Esto es debido a que el régimen de par máximo es algo más alto ahora. En la versión automática, la predisposición del motor es igualmente buena, pero el mecanismo automático se empuja tozuda-

mente en subir de marcha apenas se llega a las 1.500 vueltas, salvo que se apriete el acelerador a fondo, con el consiguiente gasto de combustible.

Por otra parte, el *kick down* —el dispositivo que obliga al cambio a reducir de marcha cuando se pisa el acelerador— esta regulado de forma que sólo actúa cuando se rueda a regímenes muy bajos de motor, obligando a éste a recuperarse en la marcha que va, en ocasiones en que se necesitaría una reacción más rápida de la mecánica. Evidentemente, siempre se puede reducir manualmente, desplazando el selector, pero para eso no se necesita un cambio automático. Esto hace además que los datos de recuperaciones sean

muy bajos en relación a lo que es normal en un automático.

MECANICA DIESEL



El motor diesel que se ha instalado bajo el capó del Range Rover es el cuatro cilindros de 2,4 litros que equipaban los Rover Turbo Diesel, pero convenientemente puesto al día. Concretamente, el motor dispone de una nueva bomba de inyección, más eficaz; de un nuevo árbol de levas, con el que se ha tratado de conseguir una mejor respuesta a bajo régimen; un nuevo turbo, acorde con la necesidad de un mejor rendimiento a bajo régimen, y un

intercooler o radiador, destinado a bajar la temperatura del aire que viene del turbo antes de su entrada en el motor. El resultado de todas estas mejoras —no hemos mencionado otras que se refieren a la utilización de materiales de mayor calidad en culata y válvulas— es que la potencia sube de 91 caballos, que daba en la berlina, a 106 caballos. Una potencia que se demuestra más que suficiente para mover el coche con agilidad. Diríamos que con tanta agilidad como la de sus hermanos de gasolina. Desde luego, es sensiblemente más brillante en conjunto que la versión del motor de gasolina con carburadores y prácticamente tanto como la de gasolina con inyección electrónica. Estos, sea el de cambio manual como el automático, le superan en velocidad máxima, que no es lo más importante en un coche de este tipo. En cambio, en aceleraciones y reprises, las diferencias son mínimas, cuando no favorables al diesel.

Además, el diesel aporta algo muy importante en un todo terreno: una gran capacidad de mantener velocidades muy bajas. Algo que no tienen los motores de gasolina y que se debe paliar a base de echar mano de la reductora en cuanto el terreno se pone difícil. En el Turbo Diesel se puede pasar con el cambio largo por muchos más sitios. Y es más fácil salir de terrenos pantanosos y enlodados al permitir una mejor dosificación de la potencia. Por todo esto es ahora cuando el Range Rover ha alcanzado su plenitud como todo terreno. Con su precio, el Range Rover Turbo Diesel se convertirá en una auténtica herramienta de trabajo y no sólo en un capricho.

En cuanto al consumo, además de



Las versiones de inyección, tanto automática como manual, se distinguen por el faldón delantero, mientras que el diesel hay que identificarlo por el anagrama trasero.



andar en carretera prácticamente igual que los gasolina, consume sensiblemente menos y de un carburante más barato. No se puede pedir más.

Nos queda mencionar el manejo del cambio manual, correcto en general. A lo sumo se podría pedir un cierre para la marcha atrás, que en ciertas ocasio-

nes puede ser engranada por descuido en lugar de la primera, porque las dos están muy juntas.

COMPORTAMIENTO



Impecable el comportamiento del Range Rover, teniendo en cuenta que

se trata de un vehículo todo terreno, con un centro de gravedad alto y unos neumáticos mixtos —los Michelin M+S High Speed— que son un compromiso entre las necesidades de un agarre aceptable en carretera asfaltada y el trabajo todo terreno. Podemos decir que la elección es acertada porque

	CONSUMO			PRESTACIONES		
	Auto	Manual	Turbo D	Auto	Manual	Turbo D
CIUDAD						
A 29,2 km/h. de promedio	17,8	16,9	16,1	160,4	169,8	151,6
CARRETERA						
A 90 km/h. de cruceo	11,2	10,6	8,3			
En conducción rápida	19,6	18,3	16,0			
En conducción TT	23,1	20,1	17,1			
AUTOPISTA						
A 130 km/h. de cruceo	14,7	13,7	11,1			
A 140 km/h. de cruceo	18,2	16,3	14,0			
CONSUMO MEDIO						
FONDERADO						
Litros/100 km.	15,3	14,7	13,3			
AUTONOMIA MEDIA						
Kilómetros recorridos	480	510	560			

FICHA TECNICA

	RANGE ROVER INY. MANUAL	RANGE ROVER INY. AUTOMAT.	RANGE ROVER TURBODIESEL
MOTOR			
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Número de cilindros	8, en V	8, en V	4, en línea
Cilindrada	3.532 c.c.	3.532 c.c.	2.393 c.c.
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Arbol levas central	Arbol levas central	Arbol levas lateral
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica	Iny. indirecta
Compresión	9,35 a 1	9,35 a 1	22 a 1
Tipo de carburante	Gasolina super	Gasolina super	Gasóleo
Capacidad del depósito	82 litros	82 litros	82 litros
Potencia máxima	165 CV a 4.750 rpm.	165 CV a 4.750 rpm.	106 CV a 4.200 rpm.
Par máximo	28,5 mkg. a 3.200 rpm.	28,5 mkg. a 3.200 rpm.	24,3 mkg. a 2.400 rpm.
TRANSMISION			
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Autom., 4 marchas	Manual, 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	10,0 km/h.	13,4 km/h.	11,5 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	15,5 km/h.	22,4 km/h.	17,9 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	23,7 km/h.	33,2 km/h.	27,3 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	33,1 km/h.	45,6 km/h.	38,2 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	43,0 km/h.	—	49,6 km/h.
Grupos	Normal	Normal	Normal
Reductores	1,19 a 1	1,19 a 1	1,19 a 1
	3,32 a 1	3,32 a 1	3,32 a 1
DIRECCION			
Tipo	Circ. de bolas asistida	Circ. de bolas asistida	Circ. de bolas asistida
Vueltas de volante entre topes	3,5	3,5	3,5
Diámetro de giro	11,2 m.	11,2 m.	11,2 m.
FRENOS			
Sistema	Discos en las 4 ruedas + servo	Discos en las 4 ruedas + servo	Discos en las 4 ruedas + servo
SUSPENSIONES			
Tipo	Eje rígido delante y detrás	Eje rígido delante y detrás	Eje rígido delante y detrás
RUEDAS			
Llantas	De aleación, 7x16	De aleación, 7x16	De chapa, 7x16
Neumáticos	205 R 16 M+S 200	205 R 16 M+S 200	205 R 16 M+S 200
PESO			
En orden de marcha	1.900 kg.	1.910 kg.	1.909 kg.

SONORIDAD

	Auto	Manual	Turbo D
Al ralentí	56,2	55,4	60,6
A 60 km/h.	68,8	68,7	69,5
A 90 km/h.	73,5	75,6	75,9
A 120 km/h.	77,2	75,9	77,6
A 140 km/h.	79,8	78,8	83,4
A tope	81,6	81,4	85,9

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

FRENOS

	DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)	
	Inyección	Turbo D
A 60 km/h.	14,5	14,7
A 100 km/h.	37,4	37,8
A 120 km/h.	56,8	58,3

A VUELTAS CON EL CAMBIO

PARA poder aprovechar al máximo las posibilidades del Range Rover hay que tener un cierto dominio del cambio y principalmente de la caja reductora. Aparte de la palanca de cam-

bio principal, hay otra pequeña que se emplea para bloquear el diferencial central y pasar de relaciones altas a bajas y viceversa. El paso de altas a bajas debe hacerse a coche parado en el

El manejo del cambio no plantea problemas en ninguna de las dos versiones. Se agradece la nueva disposición de la palanca respecto del antiguo modelo



manual, pero puede hacerse en marcha en el automático, pero siempre a poca velocidad (menos de ocho kilómetros por hora). La operación inversa, es decir, de bajas a altas, se puede hacer en movimiento en ambos, pero también a velocidad moderada. Esta operación es imprescindible realizarla cuando se remolcan cargas pesadas en terrenos difíciles o pendientes. En cualquiera de las dos posiciones, se puede bloquear el diferencial central, con lo que el reparto de potencia es del 50 por 100 en cada eje, mientras que con el diferencial central libre basta que una sola rueda pierda la tracción para que las otras pierdan potencia, al escaparse ésta por el camino que menos resistencia ofrece. En cuanto se circula por terrenos resbaladizos, como puede ser hielo, nieve, barro, etcétera, es necesario bloquear el diferencial para circular con más seguridad, mientras que en terreno con buena adherencia circular en estas condiciones produce tensiones y esfuerzos inútiles.



En el modelo con motor diesel la instrumentación está reducida a lo esencial. El cuadro de las versiones de inyección es bastante completo y de aspecto funcional.



En la versión diesel, el equipamiento es más sencillo. Aún así, el interior es digno de las berlinas inglesas más lujosas.

consigue hacer honor a ese compromiso.

La suspensión, muy confortable y con amplios recorridos, a fin de que pueda superar importantes desniveles, hace que el coche se incline algo en curva, pero lo cierto es que éste se aguanta bien sobre sus cuatro ruedas tractoras. Al límite, las ruedas delanteras marcan el camino, mientras que las traseras deslizan hacia el exterior ligeramente, obligando al conductor a enderezar anticipadamente el volante para buscar la salida de la curva. Fuera de la carretera, su equilibrio es extraordinario, pues aguanta unos ángulos de inclinación muy importantes. Su altura —una vez desmontado el faldón de los de inyección— le permite acometer terraplenes muy verticales sin problemas. Sus bajos están, además, bien protegidos para evitar desperfectos en caso de que la tripa roce con el suelo en algún momento.

La dirección asistida es suave, pero sólo precisa a medias, en razón del mecanismo adoptado, que, sin embargo, es el más conveniente para un coche de este tipo. El volante es bastante grande, lo que la hace aparecer como más desmultiplicada de lo que realmente es. Los frenos, de disco en las cuatro ruedas, son muy eficaces. El tacto del pedal es duro, pero el coche frena correctamente. Las distancias de frenado no

han sido exageradas, y eso que a los neumáticos que lleva no se les puede pedir el mismo nivel de adherencia que a unos de un turismo normal.

Tenemos que añadir que el nivel sonoro no es alto, si bien a ninguno de estos coches se le pueda señalar como silencioso. A destacar que el Turbo Diesel sólo se muestra netamente más ruidoso que los de gasolina al ralentí y a tope de revoluciones. Un logro más de esta versión.

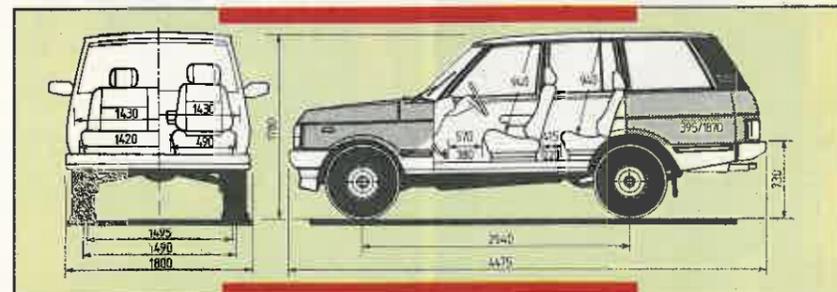
CARROCERIA



Ese carácter de coche de capricho que hasta ahora tenía el Range Rover queda patente en la oferta que de su gama hace el propio importador. De los coches equipados con el motor de gasolina ofrece la versión más cara y lujosa, con cinco puertas y un equipamiento a tope. Sin embargo, del Turbo Diesel, la versión más utilitaria y funcional, se va a importar, de momento, tan sólo la versión de tres puertas, con el equipamiento básico, a fin de que no se vea penalizada por el IVA más alto

EQUIPAMIENTO

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



y quede por debajo de los tres millones y medio de precio.

La carrocería de cuatro puertas es más cómoda si se quiere destinar el vehículo principalmente al transporte de viajeros. Si la utilización es mixta, casi es preferible la de tres puertas, mejor protegida para la carga. También para este trabajo es preferible la versión básica, desprovista de tantas moquetas, que tan sólo pueden estropearse con lo que carguemos.

Lo más interesante puede ser el aire acondicionado, pero eso siempre se puede instalar como accesorio posteriormente. En cuanto a la accesibilidad a las plazas traseras en el tres puertas, no es mala. Las puertas son grandes y dejan libre un buen espacio para pasar, aunque de los asientos delanteros sólo se abata hacia delante el respaldo para facilitar el acceso.

En lo que se refiere a rigidez, no hay diferencias entre los dos tipos de carrocerías, dado que el bastidor, que es el que resiste los efectos de torsión o flexión cuando se va por un mal terreno, es el mismo para ambas y éstas, sean de las puertas que sean, van montadas sobre el mismo.

Los asientos delanteros son muy confortables y sujetan muy bien, lo que es muy de agradecer en estos coches, en los que si no, cuando se va por mal camino, hay que agarrarse con fuerza al volante, y esto impide en ocasiones conducir correctamente. El trasero es amplio para tres personas.

En lo que a presentación y equipamiento se refiere, al margen que defendamos una vez más la funcionalidad del básico que tiene el Turbo Diesel, resulta muy agradable el de los coches de inyección, con sus asientos tapizados en terciopelo, con brazos regulables en altura, los elevavinas eléctricos, la cerradura centralizada, las bonitas llantas de aleación —vulnerables a los llantazos—, etcétera.

FRENTE A SUS RIVALES

Los nuevos Range Rover de gasolina con motor de inyección sólo se pueden comparar con un todo terreno: el Mercedes. El coche alemán es más caro y peor equipado que el británico, pero posiblemente resulta un poco más eficaz. Pero su precio es disparatadamente

RANGE ROVER TD 3.850.000 ptes. (*)
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Permanente a las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.393 c.c. Potencia: 106 CV a 4.200 rpm. Peso: 1.989 kg. Velocidad máxima: 151,6 km/h. Consumo medio ponderado: 13,3 l./100 km. Volumen del maletero: 395/1.870 dm³.



(*) Precio estimado.



Excelente comportamiento en cualquier condición. Esta es una de las bazas más importantes de todos los Range Rover.



El motor VM de cuatro cilindros entra perfectamente en el lugar que antes ocupaba el V8 de gasolina.

te alto, que compensa esta diferencia a favor del Rover.

En la versión Turbo Diesel, aunque en prestaciones el Range Rover compite con los Mercedes —prácticamente están al mismo nivel—, la diferencia de precio existente hace que su comparación sea imposible. El nuevo Range Turbo D se presenta más como una alternativa de los Nissan Patrol. Cuesta un millón de pesetas más que la versión seis cilindros de éstos, pero los supera ampliamente en todo.

Hay que tener también en cuenta la oferta limitada de los Mitsubishi Montero, menos potentes, pero muy equilibrados. De todas formas, son más pequeños y menos habitables.

Víctor Piccione
Fotos: A. Puyol/S. Ibáñez

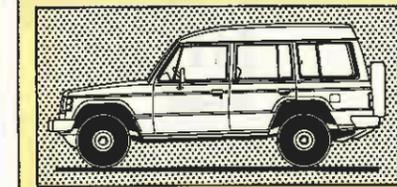
RANGE ROVER 5.610.968 (AUTOMÁTICO) VOGUE EFI 5.158.562 (MANUAL)

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Permanente a las cuatro ruedas. Cilindrada: 3.528 c.c. Potencia: 163 CV a 4.750 rpm. Peso: 1.900 kg. Velocidad máxima: 165 km/h. Consumo medio ponderado: 14,7 l./100 km. Volumen del maletero: 395/1.870 dm³.



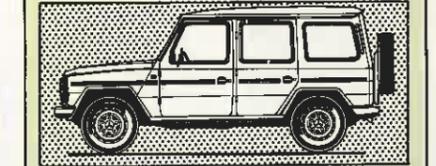
MITSUBISHI MONTERO TD 2.985.775 ptes.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.477 c.c. Potencia: 84 CV a 4.200 rpm. Peso: 1.740 kg. Velocidad máxima: 136,2 km/h. Consumo medio ponderado: 12,4 l./100 km. Volumen del maletero: 175/885 dm³.



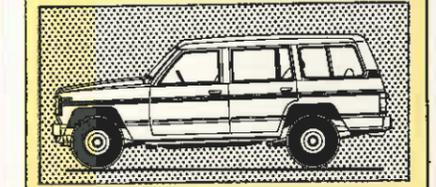
MERCEDES 230 GE 7.113.440 ptes.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.746 c.c. Potencia: 150 CV a 5.250 rpm. Peso: 2.065 kg. Velocidad máxima: 155 km/h. Consumo medio ponderado: 19,5 l./100 km.



NISSAN PATROL WAGON 2.672.575 ptes.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 3.246 c.c. Potencia: 95 CV a 3.600 rpm. Peso: 1.995 kg. Velocidad máxima: 138 km/h. Consumo medio ponderado: 12,7 l./100 km. Volumen del maletero: 175/1.825 dm³.



La radio de vacaciones



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

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

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



RADIO POPULAR

CADENA COPE

EN BARCELONA RADIO MIRAMAR.

LA BANDA

A FONDO

FORD ORION 1.6 GHIA AUTOMATICO

SIN EMBRAGUE, SIN FATIGA

FORD acaba de presentar una nueva opción en la gama Orion que hará las delicias de los conductores más comodones: el cambio automático. Se trata de un cambio de tres marchas que ya existía en Europa para este modelo, pero que en España, dado el escaso interés que

hoy por hoy demuestra el público hacia este tipo de transmisión, no estaba disponible. Esta caja de cambio está adaptada al motor 1.6 de carburador que desarrolla 90 caballos. El coche sigue siendo suficientemente rápido, a pesar de las pérdidas de potencia debidas al cambio.

Esta opción supone un sobreprecio de 149.700 pesetas sobre el millón cuatrocientas que cuesta el Orion 1.6 Ghia, puesto que sólo está disponible con el acabado más lujoso. Con esta transmisión se recalca todavía más el carácter de este modelo, eminentemente familiar, y a la vez se eleva su standing por ofrecer una opción que normalmente sólo ofrecen coches más caros y lujosos.

Salvo la consola central, en la cual aparece la nueva palanca del cambio, no hay ninguna diferencia entre la versión automática y la manual.

EN MARCHA

El funcionamiento del cambio automático está bien adaptado a las características del motor. Este, que en su versión 86 ha pasado de los 79 caballos que tenía antiguamente a 90, también tiene una buena predisposición para



VIRTUDES DEFECTOS

Acabado	Dirección sensible
Cambio automático bien adaptado	Equipamiento
Silencio de marcha	Comportamiento





El interior del Orion Ghia mantiene el aire de toda la gama. Los mandos están al alcance de la mano y son fáciles de manejar.



Nada distingue al automático del manual. No hay ninguna mención en el interior.



La placa de plástico bajo la palanca desentona. El manejo de la palanca es cómodo y suave.

funcionar con un cambio automático, puesto que tira con bastante fuerza desde pocas revoluciones. Cuando se acelera con suavidad, tal y como se sale normalmente de un semáforo, el automatismo cambia de marcha al alcanzar las 3.000 revoluciones por minuto, mientras que si se acelera a fondo, para exprimir al máximo las posibilidades del motor, el cambio se produce a 4.800 revoluciones por minuto entre primera y segunda velocidad y a 5.100 entre segunda y tercera.

El funcionamiento es rápido, pero un tanto brusco, tal y como suele ser normal en coches automáticos de cilindradas por debajo de los dos litros.

En aceleraciones y recuperaciones, la respuesta del cambio para reducir una velocidad es bastante rápida, pero, no obstante, en situaciones apuradas conviene recurrir a la palanca del cambio y reducir manualmente, ya que una vez

que el motor ha llegado a las 3.000 vueltas, por más que se le pise se niega a reducir la velocidad. Por debajo de este régimen, en cuanto se pisa a fondo el acelerador la respuesta del coche es rápida.

La palanca del cambio se encuentra

en la consola central y se maneja con bastante suavidad y precisión. Las diversas posiciones del cambio están diferenciadas por un escalonamiento, excepto la marcha atrás, que es necesario apretar hacia abajo para poder insertarla.

La cubierta de plástico sobre la que está la palanca, de aspecto un poco innoble, no está a la altura del excelente acabado del resto del coche, puesto que, además de la apariencia, produce vibraciones y ruiditos.

Como en cualquier vehículo automático, hay una cierta diferencia en lo que se refiere a prestaciones y consumos debido a la absorción de potencia del convertidor de par. En el caso del Orion, estas pérdidas respecto a la versión manual no son ni mucho menos alarmantes, puesto que, aunque ha perdido brío, sigue siendo suficientemente rápido. En velocidad máxima ha perdido

FICHA TÉCNICA



FORD ORION 1.6 GHIA AUT.

MOTOR Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.597 c.c. (79,96 x 79,52 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador doble. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad de depósito: 48 litros. Potencia máxima: 90 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 13,6 mkg a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Automática, de 3 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 11,9 kms/h.; 2.ª, 20,6 kms/h.; 3.ª, 33,20 kms/h.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,6. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante, tambor detrás, servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

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

PESO En orden de marcha: 905 kgs.

PRESTACIONES



	Auto	Manual
VELOCIDAD MÁXIMA (Km/h.)	166,2	173,7
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	20,4	18,1
1.000 m. salida parada	37,1	33,2
De 0 a 100 km/h.	16,3	11,9
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	18,7*	19,0
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	—	22,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	35,4*	39,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	—	40,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	13,8*	13,2
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	—	19,0

* Posición «D» de la palanca de cambio.

siete kilómetros y medio y en consumo medio ponderado, 1,9 litros. Estas diferencias no serán significativas para aquellas personas que buscan una mayor comodidad conduciendo y que se desprecupan del uso del cambio y del embrague. En particular, en tráfico urbano, conducir el Orion automático resulta francamente cómodo.

El resto del coche se mantiene totalmente inalterado y destacan el buen acabado y el confort de marcha, que hacen del Orion un vehículo que entra por los ojos.

Por otra parte, su dedicación claramente familiar limita su comportamiento, particularmente cuando se rueda por carreteras en mal estado. La habitabilidad interior y el enorme maletero permiten al Ford Orion transportar a cinco ocupantes con su equipaje confortablemente.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	15,0
A 100 km/h.	40,3
A 120 km/h.	57,8

EQUIPAMIENTO



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

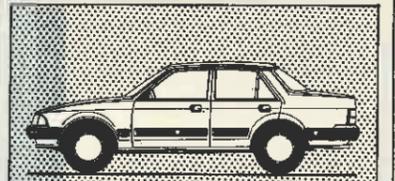
FRENTE A SUS RIVALES

En la actualidad, sólo hay un rival directo del Orion, el Talbot Solara Escorial. Hasta ahora estaba solo en este segmento del mercado y va a notar la entrada de su rival, puesto que el Orion le supera en casi todos los aspectos y encima cuesta algo menos. Los dos disponen de motores de 1.6 litros y con potencias idénticas, 90 caballos, pero el del Solara tiene bastantes años a sus espaldas, con árbol de levas lateral, es bastante tragón y le penaliza en los consumos. En prestaciones no hay diferencias notables. Los puntos que tiene a su favor el Solara son el comportamiento y la dirección asistida, netamente superiores a los de su rival. En lo que a carrocería se refiere, el Ford gana en virtud a su excelente acabado.

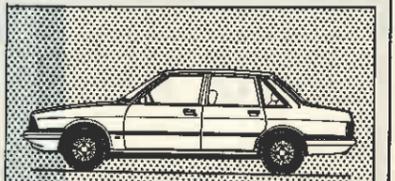
En definitiva, el Orion tiene un hueco en el mercado para los usuarios que buscan ante todo comodidad y están dispuestos a sacrificar algo de consumo y prestaciones para conseguirlo.

Víctor Piccione
Fotos: Santiago Ibáñez

ORION 1.6 GHIA AUT. 1.554.895 plus.
Motor: Delantera transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.579 c. c. Potencia: 90 CV a 5.800 rpm. Peso: 905 kg. Velocidad máxima: 166 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km.



SOLARA ESCORIAL AUT. 1.653.679 plus.
Motor: Delantera transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.592 c. c. Potencia: 90 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.090 kg. Velocidad máxima: 167 km/h. Consumo medio ponderado: 11,6 l/100 km.



SONORIDAD



Al ralenti	54,9
A 60 km/h.	65,4
A 90 km/h.	69,5
A 120 km/h.	71,9
A 140 km/h.	76,7
A tope	80,2

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

CONSUMO



	Auto	Manual
	l/100 km	
CIUDAD		
A 31,5 km/h. promedio	11,0	9,1
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	7,3	5,8
En conducción rápida	10,9	10,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	9,9	7,4
A 140 km/h. de cruceo	10,6	9,3
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponderado	9,8	7,9
Kilómetros recorridos	440	560

AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL)
SPARKOMATIC
PIONEER

ALPINE
CAR AUDIO SYSTEMS

PIONEER
SPARKOMATIC

JBL J.B. Lansing KENWOOD

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

**67.000 ptas.
TOTAL**

Radiocassette FUJITSU
TEN/39.000 ptas.

- Digital
- 10 memorias

JUEGO 6
ALTAVOCES/28.000 ptas.

- 2 Tweter
- 2 Medios
- 2 woofer
- 2 diversificadores de frecuencia

TECHO CORVAYR (TOTALMENTE PRACTICABLE)

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

EN COLABORACION CON:

GARAJE EMBAJADORES

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

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

SABADOS Y DOMINGOS
de 9 a 14 horas

OFERTA SEPTIEMBRE

SEAT

Castellana Motor, S. A.

Audi

VW

CASTELLANA, 278

Madrid 28046

TELS. 315 33 40 - 315 51 59

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

**¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!**

Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas

TAMBIEN ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS

SEAT Audi VW

Red Seat. La garantía más fuerte.

Citroën en Argüelles

BLASCO DE GARAY, 37. TELS.: 244 11 91-449 72 86. MADRID

Citroën BX:

Entrada: 131.600 Pts. Sin entrada: 33.940 Pts./Mes
Resto: 30.285 Pts./Mes

Amplia Oferta de Coches Usados.



AUSTIN ROVER

LUIS MONTERO

AGENCIA OFICIAL,
COSLADA, 5

TEL. 255 91 57
28028 MADRID

ENTREGAS INMEDIATAS
INMEJORABLES TASACIONES

AUTOMOVILES
PROCEDENTES CAMBIOS

Reparación de paragolpes de plástico

con el Leister-Triac
En sólo unos minutos, con este
aparato, se pueden hacer reparaciones
económicas y perfectas.



Pida folleto gratuito de instrucciones
de soldadura SP 30.

Cursos de soldadura de
medio día de duración gratis.

Quero Hermanos, S. A. C/ Cavanilles, 1, 28007 Madrid
Tel. 251 88 04-05, Telex 237 58

PEUGEOT 205



CONTIGO AL FIN DEL MUNDO.

FINANCIACION
ESPECIAL

MOTORLANDIA, S.A.

EXPOSICIONES:
PASEO DE LA CASTELLANA, 268. Tel. 773 96 96-64
PLAZA REPUBLICA DOMINICANA, 6. Tel. 457 65 65-30
AVENIDA DE MANOTERAS, 4-2.

SERVICIO Y RECAMBIOS:
AVENIDA DE MANOTERAS, 4-2. (Esquina a carretera
de Burgos, km 5.) Tels. 202 81 40 - 41

SU CONCESIONARIO
PEUGEOT TALBOT



MINUSVALIDOS

Aparatos adaptables a todos
los vehículos nacionales e im-
portados. Remitimos a toda Es-
paña e instalamos en nuestros
talleres. Veintiocho años de
experiencia.

AUTOESCUELA

Senz

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

AUTOTACOMETRO. Alta
Fidelidad en su coche.
Aproveche la baja de pre-
cios en aparatos de calidad
primeras marcas.

AUTOTACOMETRO. C/
Andrés Mellado, 85. Tel.
91/441 80 70.

AUTOTACOMETRO. Te-
cho panorámico. Instalado,
24.000 ptas. C/ Andrés Me-
llado, 85. Tel.
91/441 80 70.

VENDO Kart 100 c.c. Se-
nior. Chasis Birel, año 85.
Motorr Parilla TT-31. Car-
burador guillotina. Llamar
93/692 18 24. Señor
Ferrán.

COMPRO Ferrari o similar,
no importa estado. Barato.
Tel. 981/29 52 37. Horas:
20 a 24 y 14 a 16.

PARA SU AUTOMOVIL

TECHO SOLAR PRACTICABLE

TALBURI

SOLO TALLERES
AUTORIZADOS



18.000
PTAS.
INSTALADO
+ IVA

CON 2 AÑOS DE GARANTIA

INSTALADO EN MENOS DE 2 HORAS

- CONDUZCA SIN HUMOS • SIN RUIDOS
- SIN CRISTALES EMPAÑADOS
- DISFRUTE DEL SOL

PARA INFORMACION:

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

PARTICULAR VENDE

JAGUAR XJ6

Año 1981. Blanco, impecable.

Sólo un dueño. 3.000.000 pesetas.

Teléfono (91) 407 21 08

SUSCRIBASE A MOTOR 16

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

BOLETIN DE SUSCRIPCION

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

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.

Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-28037.

No se admiten transferencias ni ninguna otra forma de pago que no sean las men-
cionadas anteriormente.

N.º impuesto en con fecha

Nombre Apellidos

Dirección (domicilio u oficina)

Población Provincia

Firma:

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

**¡ANUNCIESE
HOY!**

Enviar a

Motor 16

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

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

Envíenos junto con el cupón el importe de
su anuncio mediante talón bancario a
nombre de IN-REVIS-A-MOTOR 16

**MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS
LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER**

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos

Domicilio

Teléfono

Firma:



GRAN POTENCIA DE FRENADO

PASTILLAS GOLD



SIN AMIANTO SUPREME

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

AMADEO MARTI CARBONELL S.A. NULES - CS.



MERCEDES BENZ

AUTOMOVILES NUEVOS Y SEMINUEVOS DE OCASION

MAES VALENCIA, S.A. J. COSTA 34 Tel. 374 61 11 46005 VALENCIA

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



en Valencia

montalt

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

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION



VILARDELL

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

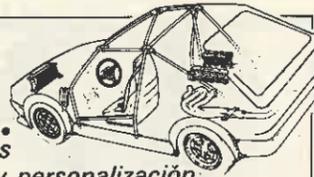
En Bilbao.

TORIN industrial s.a.

Toda clase de accesorios para la transformación y personalización de su automóvil.

Centro distribuidor IRESA

C/ Alameda de Recalde, 62 (Esq. C/ Egaña) - Tel. (94) 444 03 41



Auto Beltrán s.a.

P.º BONANOVA, 13. TEL. (93) 211 60 00

VEHICULOS TOTALMENTE REVISADOS	MAZDA 323, a estrenar. Varios.	MERCURY Cougar XR-7, B-DG.
MERCEDES 500 SEC, full equip.	MAZDA 626, B-GG.	PONTIAC Firebird 400.
B-FV.	BMW 732i, full equip, B-FB.	BENTLEY Silver Shadow.
MERCEDES 190 E 2.3-16 v., 3-HG.	BMW 732i AUTOMATICO, B-EG.	MUSTANG descapotable, M-B.
MERCEDES 300 D, W123, B-F.	BMW 728, B-DU.	ROVER Vandieness EFL, B-GT.
88 CV.	BMW 833 CSi, B-BV.	ALFA SL2 1.5, B-PP.
MERCEDES 240 D, W-123.	BMW 320 A, full equip, NA-I.	ALFA GTV 6 2.5 aire.
M-DV.	BMW 3.0 Si, B-BS.	FORD Capri 2.8i, B-FB.
MERCEDES 300 SEL 3.5, M-V.	BMW 2.800, B-F.	OPEL Rekord, G-N.
	PORSCHE 911, B-FC.	OPEL Commodore GSE, Z-G.
	PORSCHE 911 SC Targa, B-EF.	CITROËN 2CV.8, B-FU.
	MERCURY Cougar B-634.	

COMPRO Simca 1200 TI. Tel. 925/21 12 00, de 8 a 15. Enrique.

WILLYS Sedan Toledo 1952. 73.000 km. reales. Perfecto estado colección, segundo propietario, veinte años, sin circular. Tomás Ramírez, Torre Andalucía. Marbella. Tel. 952/78 06 00 6 78 70 00.

MAS BARATO EN EUROPA

Coches usados: BMW, MERCEDES, PORSCHE, JAGUAR, etc.

TRANSIT CAR BELGIUM Tel. 07/32/3/658 72 28

Se ruega contestar en inglés o francés.

SUSCRIBASE A MOTOR16

Motor 16

Apartado Nº 330 F.D. MADRID

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

AUTOMOVILES CANALCAR

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

Nota: La presentación de este anuncio aumenta el valor de su coche en 3.000 ptas. más. UNA VEZ FIJADO EL PRECIO



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

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLES Y LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid.

Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52



MECANIZACION, TRANSMISIONES Y DIRECCIONES

REPARACION DIRECCIONES ASISTIDAS Sofim, Peugeot, Ford, etcétera...

GARANTIA TOTAL

Rectificamos cualquier tipo de

JUNTA HOMOCINETICA GARANTIA TOTAL

San Doegracias, 8 Teléf. 208 44 33 28044 MADRID
C/ Picos del Aguila, 22 - Polígono Los Linares - Ctra. Fuenlabrada a Humanes, Km. 1,800

BAVIERA MOTORS



ES BMW en todo

FREE TAX Y tambien con placa turística

BAVIERA MOTORS S.A.

Concesionario oficial BMW

EXPOSICION Y TALLERES

MADRID

EXPOSICIONES

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

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

TALLER CHAPA Y PINTURA

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

SEAT Vallehermoso Motor

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

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS. CONSULETENOS

LA GAMA MAS AMPLIA DEL MERCADO

¡¡LE ESPERAMOS!! SEAT Audi VW



AREVALILLO HNOS.S.A.

CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS

LUNAS TEMPLADAS Y LAMINADAS; PLANAS Y CURVADAS.

PLASTICOS PARA AUTOCARES Y TURISMOS.

DISTRIBUIDORES Y MONTADORES DE LAMINAS DE SEGURIDAD Y LAMINAS DE CONTROL SOLAR 3M

Oficinas y almacenes centrales:

Alameda, 9 - Teléfs. 468 21 01 - 468 22 10 - 28014-Madrid

Talleres:

Martin de Vargas, 42 - Teléfs. 227 50 73 - 467 33 88 - 28005-Madrid

Duque de Sesto, 5 - Teléfs. 275 91 23 - 431 26 27 - 28009-Madrid

Sierra de Gredos, 3 - Teléfs. 690 96 86 - 690 97 35 - Fuenlabrada (Madrid)

Benidorm, 26 y Alava, 7 - Teléfs. 408 57 01 - 408 62 47 - 28017-Madrid



INSTALADOR DE TECHOS SOLARES

UN RETRASO ETERNO

COMO lector y suscriptor que soy de su revista, me tomo la libertad de relatarles un suceso que me sucedió el verano pasado. Durante un viaje hacia Las Navas del Marqués (Ávila), mi R-7 tuvo un calentón a pocos kilómetros del pueblo, expulsando todo el agua del radiador. Tras esperar durante un buen rato, rellené a continuación el depósito de agua del vehículo y continué el viaje.

Al llegar al pueblo, por inexperiencia, desmonté la tapa del electroventilador, no quedándose otro remedio que llevar el coche al servicio oficial de Renault; una vez allí me dijeron que no disponían de la pieza, pero que no me preocupase, que como mucho en dos días la tendría. Pues bien, a los dos días me dijeron que al día siguiente, y así me tuvieron durante veintidós días. Pero cuando ya disponen de la pieza y me dicen que puedo pasar a recoger el automóvil, descubren que a causa del calentón se ha ido la junta de la culata, entrando agua en dos cilindros, y que en unos días más estará solucionado, total que estuve cuarenta y cinco días sin automóvil y cada vez que iba me decían lo de vuelta usted mañana, eso sí, a la hora de pagar no te retrases ni un día, que si no pagas no retirarás el coche.

Francisco Serrano
Madrid

BIEN POR EL TXE

HACE unos meses dirigí a su revista una dura carta criticando ciertas anomalías ocurridas en la adquisición de un Supercinco GTS. Si en aquellos momentos criticaba el incorrecto funcionamiento del motor del Renault 11 TXE, el cual creo que es el mejor motor que se ha montado hasta la fecha en nuestro país. Es un motor suavísimo, silencioso, económico, elástico, en fin, una delicia conducirlo y con un comportamiento impecable en todos los terrenos. Para

mi opinión, con este modelo, Renault ha acertado plenamente.

Aprovecho para preguntarles cuándo hay que cambiar las correas de distribución y del aire acondicionado, pues nada se dice en el manual de instrucciones.

Miguel Giménez
Archena (Murcia)

Respuesta.—Los primeros modelos que llevaron las correas de distribución de materiales plásticos hacían necesario el cambio de las mismas aproximadamente cada treinta mil kilómetros. En la actualidad, si no lo especifica el manual de instrucciones, la correa de distribución tiene la misma duración que la vida del automóvil.

Respecto a la pregunta del aire acondicionado, decirle que el cambio de la correa se debe realizar aproximadamente cada treinta mil kilómetros o, en su defecto, cada tres años.



UN BX PROBLEMÁTICO

SOY lector habitual de su revista y quisiera exponer mi caso para conocimiento general.

Poseo un BX 16 TRS desde hace poco más de un año, con 15.000 kilómetros, y hasta hoy ha tenido los siguientes problemas y averías que enumero sin detallar porque necesitaría varias páginas: Tubo de escape cambiado dos veces. A los dos faros les entraba agua. Las puertas no ajustaban bien. Los motores del circuito de renovación del aire,

averiados dos veces. Tres de las cuatro lunas, antes o después, se han salido de sus guías. Al carburador hubo que hacerle nuevos reglajes

Juan Sánchez
Madrid



Agenda

Del 2 al 8 de septiembre

TELEVISION

- El sábado día 6, a las 17.50, en la Primera Cadena, se emitirá un documental titulado: «El coche del Gran Premio.»
- A partir de las 16 horas del domingo día 7, por la Segunda Cadena, se ofrecerá en directo el Gran Premio de Italia de F-1.

AUTOMOVILISMO

- El León Motor Club organiza el Rallye Ciudad de León, puntuable para la Copa de España de Rallyes. Comenzará a las 19 horas del día 6, en la calle Ordoño, de León.
- El Rallye de Tierra de Andalucía, puntuable para el Campeonato de España de la especialidad, se iniciará el sábado, a las 10 horas, en la plaza del Carmen, de Granada.
- El Motor Club Alcalá le Real, de Jaén, organiza la Subida a la Mota, puntuable para el Campeonato de España de Montaña, el domingo día 7.

VETERANOS

- El domingo día 7 se dará la salida desde la plaza del Ayuntamiento de Colmenar Viejo al Rallye de Hoyo de Manzanares, reservado a coches veteranos y clásicos. La prueba dará comienzo a las 11 de la mañana y está organizada por el Veterán Car Club de España.

a los pocos meses. La suspensión comenzó a perder líquido. La palanca de cambio rota por dos veces. El cuentakilómetros pasaba a su antojo, por lo que tuvieron que cambiar el cuadro completo y, por último, el aire acondicionado se ha estropeado a principios de este verano, cuando más se necesitaba.

Por si todo esto no fuera suficiente, los servicios oficiales consideran que todos los ruidos son normales y para algunas averías he tenido que ir hasta cinco veces. Ahora, pasada la garantía, la sangría es continua.

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

REGALAMOS UN FIAT UNO FIRE

CONCURSO

HOY POR TI...

EL PELIGRO DEL ALCOHOL



EL papel del alcohol en los accidentes de tráfico es clave, sobre todo si se hace referencia a los accidentes más graves, en los que se registran muertes. En Estados Unidos se considera que la mitad de las muertes en accidente de tráfico se deben a un elevado consumo de alcohol.

En países como el Reino Unido se ha observado un incremento en el número de accidentes coincidiendo con la hora de cierre de los pubs.

RECORDAMOS que para participar en el concurso las cartas deben ser remitidas a MOTOR16, C/ Hermanos García Noblejas, 41, 28037 Madrid, indicando en el sobre «Para el mejor camionero». Cada carta publicada recibirá como premio un reloj, y entre ellas se elegirá la mejor historia, cuyo ganador obtendrá un Fiat Uno Fire.

Con las estadísticas en la mano también se comprueba un aumento de los accidentes en fines de semana y por la noche. En estos casos se duplican las cifras de accidentes por alcoholemia, sucediendo a la inversa en los días centrales de la semana, ya que el consumo se realiza en gran medida durante el tiempo libre, con un incremento del 30 por 100 del consumo de bebidas alcohólicas en los días festivos.

Las horas más propicias para los delitos por alcohol son de las diecisiete horas a las dos de la madrugada, que aportan los dos tercios de las infracciones de tráfico en que está presente el alcohol. Entre las veinte y las cuatro horas se produce el 50 por 100 de las víctimas por alcohol en carretera.

Según el Ministerio de Sanidad, en España se admite que en un 35 por 100 de las muertes ocurridas en accidentes de tráfico interviene el alcohol. En otras instancias se manejan datos distintos.

Así, se dice que un 50 por 100 de los accidentes de tráfico se produce en estado de embriaguez —ante la legislación española, la tasa alcoholemia es cuando se detecta una concentración superior a 0,8 gramos por mil—, pero a esta cifra habría que añadir los accidentes que se registran en estado de semiembriaguez —0,4 a 0,5 gramos por mil—, en los que es imposible asociar el alcohol al accidente por falta de sintomatología orgánica perceptible.

TRES millones de kilómetros a lo largo de veinticuatro años de profesión avalan a Basilio Guadaño Sánchez, un transportista radicado en el abulense pueblo de Las Navas del Marqués: «Es difícil elegir una anécdota cuando al año se recorren cien mil kilómetros. Los sucesos, más o menos curiosos, agradables o trágicos, son continuos. Pero recuerdo con agrado, hace escasamente unos años, algo que me ocurrió en la N-II, Madrid-Barcelona. Era bien entrada la noche cuando antes de llegar a Medinaceli, vi que me hacían señas desde el arcén. Me detuve y vi a una pareja al lado de un flamante Mercedes. Estaban más bien acogotados, apurados. Se habían quedado tirados por una pequeña avería y los nervios les agarrotaban, sin saber qué hacer. Les resolví el problema —ya digo que era pequeño— y quisieron compensarme con dinero, cosa que por supuesto rechacé. Lo que sí acepté —nunca se sabe que puede pasar— fue una tarjeta de él, un abogado relacionado con un importante centro sanitario de Madrid. Es el hoy por ti, mañana por mí, que está presente en nuestras carreteras.»



IVECO

EL MUNDO DEL TRANSPORTE

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

"ASPAR"

ERES GRANDE, ALCIREÑO

ALCIRA está de fiestas. Esta pequeña localidad valenciana lleva la velocidad en la sangre. Allí todos los muchachos sueñan con ser campeones del mundo. Y ahora que uno de ellos lo ha conseguido, todavía más. En las carreteras de los alrededores —montados en engendros imprentables, unos, o en verdaderas bombas volantes, otros—, todos hacen y han hecho sus pinitos. Hace poco más de diez años fue el momento álgido. Con una Metralla preparada por ellos mismos o por los mejores mecánicos de la época, montaban sus carreras piratas. Entre ellos, o incluso delante de la Guardia Civil, o la Policía Municipal, que, evidentemente, no podía seguirles. ¡Ay del presunto rival de un pueblo vecino que se atreviera a plantarles cara en moto! Queriendo seguir a los lugareños en unos parajes que ellos se conocían con los ojos cerrados, tenía todos los números para acabar en un campo, contra un árbol o incluso en el hospital. A más de uno le sucedió. Y es que eran unos brutos.

El Moto Club Alcira tuvo un presidente, Juan Ramón Escolá, que fue famoso en aquella época: de doce carreras en las que participó, ganó nueve. Pero es que, tras pasar varios meses escayolado por haberse partido las dos piernas al caerse de la moto cuando iba de pie en el asiento con los brazos en cruz, como en el circo, el día en que le quitaron la escayola, lo primero que hizo fue coger de nuevo la moto y repetir la hazaña. Resultado: seis meses más con el yeso, tener que dejar de correr y dedicarse a ser mecánico de sus amigos: de Tormo, el rival del vecino pueblo de Canals, el único al que respetaban; de Aspar, en sus primeras salidas internacionales al lado de Ricardo, y ahora de Adrián Campos, cuyo abuelo financiaba el Moto Club, que por eso se llamaba Escudería Avidesa. De Luis Suñer

tenían un orden: habría dinero para correr mientras que Adrián no se subiese en una moto. Y ellos, que le hubieran dejado probar alguna, eran los más escrupulosos cumplidores de la orden del abuelo, no fuesen a quedarse sin

motos. En esa época las figuras de la escudería eran los hermanos Calafat y, con pantalón corto, Aspar y Adrián debían contentarse admirando las proezas de los mayores.

En este ambiente ha crecido Jorge



Martínez, que acaba de cumplir veinticuatro años a los seis días de ser campeón del mundo. Se forjó imitando a esos amigos suyos y luego participando en esas carreras domingueras tan frecuentes en los pueblos valencianos:

Torrente, Guadasuar, Cullera, etcétera. Circuitos ratoneros, circuitos rodeados de farolas y bordillos en los que no ha habido más desgracias porque el Ángel de la Guardia ha hecho muchas horas extras.

Ahora, Jorge, de ser el rey de esos circuitos, ha pasado a ser campeón del mundo de *Courses sur Route*, denominación oficial de la Federación Internacional. «Soy otro», comentaba satisfecho tras poderse liberar de la enorme carga psicológica que le ha atenazado en las últimas carreras, en las que ha tenido que correr pensando en el título, conteniendo sus fuerzas. En Derbi le tuvieron en capilla las horas antes de la carrera para preservarle de sus admiradores y amigos. Luego fue la liberación, era la hora del triunfo, y hubo quien incluso perdió la aguja de navegar. Jorge, no. Estaba alegre, satisfecho y agradecido: «Este triunfo lo dedico a Ricardo Tormo, que quisiera que hubiese estado aquí conmigo. Es un título de todos: de Ricardo, de Ángel, de Derbi y de la afición, que me ha apoyado», decía con una cierta emoción. Antes, al terminar la carrera, el mismo Dorflinger se fue al camión de Derbi a entregarle la placa con el número uno. El suizo, enarbolando una sonrisa de circunstancias, él, que acostumbra a ser tan taciturno y huidizo, le dijo: «Toma, te lo has ganado con todo merecimiento, pero el año que viene me lo tendrás que devolver.» Puede andar equivocado el suizo. Por un lado, cosa muy probable, si Jorge sigue con Derbi, puede arrollar todavía con más ímpetu que en esta temporada. Pero es que, aunque se haya confirmado que Aspar seguirá con la casa de Molllet, él sigue soñando con subir algún peldaño. Existen planes para formar una escudería de 250 centímetros cúbicos con motos Yamaha, con patrocinio

JORGE «ESPARTENYES»

MUCHOS se preguntan cuál es el origen del mote de Jorge Martínez. Resulta que su abuelo hacía alpargatas, «espartenyas» en valenciano, idioma en el que la «e» inicial se pronuncia como «a». Así, desde entonces, en Alcira, la familia de los Martínez son los «Aspar». Hasta ahora, en que Jorge les ha dado la fama y en que el mote le ha quedado reservado a él. Siguiendo con motes, Manuel Herreros, el compañero de Aspar en Derbi, no sabe muy bien cómo le vino eso de «Champi»: «Desde hace muchos años —dice— me llaman así, pero realmente no sé quién fue el primero que me lo puso.» Y otro, el piloto de Honda-Camps Carlos Cardús, también ha heredado mote: «Tiriti», con el cual era conocido su padre como jugador de fútbol de cierta notoriedad.

de Tabacalera y con el *management* del doce más un título mundial, y los pilotos podrían ser dos de la terna formada por Aspar, Garriga y Cardús. Aspar lo niega todo; no sabe, no contesta. La respuesta está en el aire. El, que ha declarado a Motor 16 que no se quiere estancar en una sola categoría, es, sin embargo, muy cauteloso y no suelta prenda, pero tiene una determinación clara, la que se lee en esos ojos suyos de mirada penetrante: «Yo no me voy a ningún equipo que no sea para ganar, no voy a cambiar a cualquier precio.» Y ahora, con ese título en el bolsillo, ya sabe cuál es su precio. Esa noche, las tracas en Alcira sonaron con más uerza que nunca.

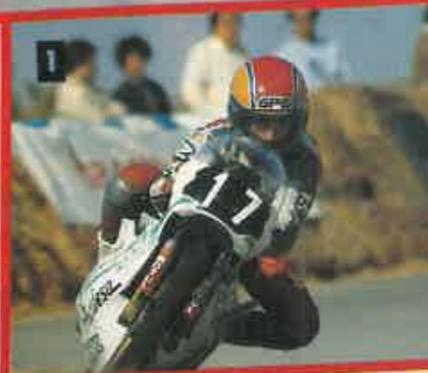
Texto y fotos: J. L. Aznar

1 Campeón y subcampeón de España en 1981, con las motos de reserva de su maestro y amigo Ricardo Tormo.

3 Aspar, junto a todo el equipo que ha hecho posible su título mundial.

4 Jorge y «Champi» Herreros, brindando por el primer título del alcireño, y decimosexto del motociclismo español.

2 El valenciano tras su victoria en el Gran Premio de España de este año.



BIRMINGHAM F-3000

PEREZ SALA: LA CLASE

CORRER en un circuito urbano rápido en unas condiciones climatológicas invernales a los mandos de un Fórmula 3000, mantenerse a la cabeza durante todo el tiempo y hacerse con la victoria es difícil y el que lo hace es, ciertamente, de una madera especial. Correr, además, con el morro al aire, el coche desestabilizado, con las botas de suela de goma empapadas, acelerando, embragando y frenando sobre unos duros pedales de hierro de naturaleza resbaladiza es casi imposible, y el que lo consigue, no hay duda, es de los elegidos. Luis Pérez Sala, puede decirse, es de esta última clase, porque fue eso precisamente lo que hizo el pasado 25 de agosto en la primera edición del Halford Superprix de Birmingham, el único circuito urbano inglés. El piloto español, que se puso en primera posición a los mandos de su Ralt RT20-Cosworth adelantando en la segunda vuelta a Pierluigi Martini, su compañero de equipo y principal rival, hizo una carrera memorable que tuvo que ser suspendida a la mitad debido a las peligrosas condiciones de la pista, agudizadas por un accidente entre dos participantes. El mismo Pérez Sala dio dos trompos en el curso de la prueba, pero pudo recuperarse. En la segunda, sucedido en la décima vuelta, perdió el mencionado

morro. Ninguno de los cincuenta y un participantes lo tuvieron tan duro como él; ninguno, salvo él, que arriesgó hasta el límite. La Halford Superprix de Birmingham, organizada muy sucintamente para promocionar la imagen de la ciudad de cara a la candidatura de los Juegos Olímpicos de 1992, fue objeto de grandes críticas en los medios de comunicación. Unos dijeron que no se debía de haber celebrado en tales condiciones, bajo los últimos coletazos de un huracán yanqui que se atrevió a cruzar el Atlántico. Otros argumentaron que debía de haberse suspendido antes. Luis Pérez Sala era de esta última opinión: «Me alegro que suspendieran la prueba —declaró a MOTOR16—, porque en cada vuelta se hacía más y más peligrosa. No tengo que contarte lo que costaba controlar el coche. La lluvia, las malas condiciones del circuito, que tenía muchos baches, hacían una pesadilla el continuar.» La carrera quedó completamente paralizada cuando los monoplazas del francés Alain Ferte y el británico Andrew Gilbert-Scott colisionaron en la primera curva del circuito al comenzar Pérez Sala su vigésima cuarta vuelta, a 26 del final. Los servicios de rescate, no demasiado fogueados en estas lides al ser la primera vez, tardaron más de la cuenta en retirar los coches siniestrados

de la pista. El director de la carrera, John Nichol, se decidió al final por la suspensión y por declarar ganador al español, con lo cual éste se adjudicó 4,5 puntos, la mitad de los que le habrían correspondido en caso de haber cubierto al menos el 75 por 100 de la carrera. Ivan Capelli, el líder del campeonato, se tuvo que retirar en la primera vuelta de la Superprix debido a un problema mecánico de su March-Cosworth. Como esta victoria reafirmó sus posibilidades de cara a la consecución del campeonato de Fórmula 3.000.

*Carlos Barbell
(enviado especial)*

CLASIFICACION

1, Pérez Sala (Ralt-Ford), 42-24-40, a 134,980 km/h.; 2, Martini (Ralt-Ford), 42-27-72; 3, M. Ferte (March-Ford), 42-29-70; 4, Salazar (Lola-Ford), 42-37-63; 5, Fabré (Lola-Ford), 43-07-83; 6, Spence (March-Ford), 43-20-19.

ASI VA LA F-3000

1, Capelli, 32 puntos; 2, Martini, 27; 3, Pérez Sala, 22,5; 4, Fabré y Nielsen, 15; 6, Pirro y M. Ferte, 14.



Luis Pérez Sala consiguió su segunda victoria de esta temporada en una difícilísima carrera. En la segunda vuelta se colocó en cabeza hasta el final, a pesar de haber perdido el morro de su Ralt en un toque.

Las calles de Birmingham recibieron el bautismo de fuego de las carreras con los Fórmula 3000, en una prueba organizada para promocionar la candidatura de la ciudad inglesa a los Juegos Olímpicos de 1992. El compañero de equipo de Pérez Sala, Pierluigi Martini (número 41), se clasificó segundo e hizo el mejor tiempo de entrenamientos, por delante de Sala, Ferte, Scott, etcétera.

FRENTE a los coches de sus rivales en el Campeonato de España, el Ford RS, el Maxiturbo y el Lancia, el Opel Manta 400 grupo B se encuentra claramente superado. Por esta razón, el equipo oficial de General Motors juzgó interesante dedicar la pretemporada veraniega a una minigira europea, con participaciones en Alemania (Rallye Hunsrück) y en Grecia (Rallye Halkidiki).

Al rallye griego, todo él sobre tierra (menos un tramo corto que se hacía dos

veces), no acudió más que Tabaton entre los pilotos asiduos del campeonato continental; la mayoría de los pilotos italianos participan esta semana próxima en el Piancavallo, en el que se juegan Zanussi y Cerrato el Campeonato de Italia. Sin embargo, en la prueba helena se encontraba los dos Audi Sport Quattro de Rothmans, conducidos por el húngaro Ferjanz y el equipo holandés con la joven promesa John Bosch, un piloto al que Beny sólo había logrado superar en Alemania en el último tramo. El tercer Audi estaba conducido por la esperanza griega de rallyes,

Jigger, llamado a sustituir a los dos veteranos, Stratissino y Mouschous, que en la actualidad son pilotos de un potente y eficaz equipo Nissan, sobre los 240 RS de extraordinaria robustez. Entre estos siete equipos iba a estar la victoria.

El resto de participantes lo constituían equipos locales con material ya desfasado, entre los que destacaban los Opel Ascona 400 de Hambis, Kalemtzakis y Tsobanopoulos junto al Manta 400 del equipo de Opel Chipre, conducido por Iliadis. Pese a su alto coeficiente en el Europeo, la participación extranjera digna de mención se completaba con el francés Eric Chantriaux, so-

bre un Citroën Visa 1000 Pistas y el italiano Canini, con un Audi 80 Quattro grupo A.

En los primeros compases, Beny tenía que conformarse con marchar primero de los dos ruedas motrices. El Lancia, con el número 1 y por tanto sin polvo que le molestase, arrancaba dos segundos por kilómetro al mejor de los Audi, el holandés. Los dos Nissan eran superados por el gallego e incluso por Chantriaux, hasta que la dirección rota del Visa apeó del rallye al francés. El Audi 80 dominaba ampliamente al VW Golf de Noschoutis en la lucha por el grupo A.

Pensaba Beny enjugar algo de su retraso en la prueba de asfalto, pero la noche anterior al rallye le robaron de un furgón de asistencia un juego de neumáticos SB 20, por lo que tuvo que hacer el tramo con S4, a menor ritmo por miedo a degradar.

Finalizando la primera etapa, con Jigger retrasado por problemas de embrague, Beny inicia un fuerte ataque sobre Ferjanz, de quien le separaban veinticinco segundos. En tres tramos logra superarle e incluso distanciarse quince segundos del húngaro, encarándose a la tercera posición. El último tramo, de 28 kilómetros y fortísima subida, era fundamental para el rallye. Beny salta tras el Nissan de Stratissino, bastante más lento, por lo que el polvo era un factor más de dificultad. Ferjanz, con más potencia y menos polvo, supera por treinta segundos al español y recupera la tercera posición al término de la primera etapa, en la que Tabaton superaba por 6-30 a Bosch, por 7-47 a Ferjanz y por 8-04 a Beny. Tras ellos, los dos Nissan, entre los que se intercalaba el más rápido de los Ascona, el de Hambis.

Al inicio de la segunda etapa, Beny

ataca de nuevo a fondo, arañando segundos a Ferjanz. Como el orden de salida es el de clasificación, sabe que no va a volverle a cegar el polvo en el último tramo. Pese a ello, quiere superar a Ferjanz en lo más posible. Cuando el húngaro está a su alcance, se llega al quinto tramo, que iba a marcar la prueba.

Beny ve en la coneta a Bosch, víctima de una fuerte salida de carretera. Pero casi instantáneamente ve con desesperación cómo se le enciende la luz de la presión de aceite. Con la presión a cero recorre el tramo de 16 kilómetros, esperando oír el fatídico ruido de una biela fundida. A baja velocidad logra llegar hasta el final y en la asistencia se comprueba con desesperación que ha sido el tornillo que sujeta la polea de la bomba de engrase, que se ha roto, quedándose la mitad dentro y fija con Loctite. Los hombres de Mey-

RALLYE HALKIDIKIS BENY, TERCERO EN EL EUROPEO



Beny Fernández sólo ha podido ser cuarto en Grecia, a causa de una avería mecánica.



El triunfo de Tabaton ha sido el más fácil de cuantos ha logrado esta temporada el italiano.



El húngaro Attila Ferjanz se benefició de los problemas del Opel español para clasificarse segundo.

El joven holandés John Bosch fue el único que aguantó medianamente el ritmo de Tabaton, hasta que se saltó.





Stratissimo fue más lento que Mouschous
Los Nissan no debían haber superado a Beny

com hacen un trabajo admirable y, cuando nadie lo esperaba, logran sacar el tornillo y poner uno nuevo, tras desmontar el radiador. Se han perdido nueve minutos en el control (que significan cuatro y medio de penalización) más otros dos minutos en el tramo. Ferjanz estaba ya fuera de alcance y Mouschous, el más rápido de los Nissan, a tres minutos. Aunque era imposible recuperar la ventaja, Beny lo intenta. Lleva a cabo una conducción casi temeraria, rozando la salida de carretera en varias ocasiones. Estando a cuarenta segundos de su rival y tras marcar un *scratch* (¡por delante de Tabaton!), otra vez el polvo y la noche le retrasan, finalizando en cuarta posición. Tras este resultado, Tabaton es líder del Europeo, en el que Beny se alza hasta la tercera posición.

Jose M. Cernuda
(Enviado especial)

CLASIFICACION

1° Tabaton-Tedeschini (Lancia Delta S4), en 3-49-40; 2° Ferjanz-Tandari (Audi Sport Quattro), a 13-19; 3° Mouschous-Dazakas (Nissan 240 RS), a 17-24; 4° Beny-Orozco (Opel Manta 400), a 18-41; 5° Stratissimo-Pavli (Nissan 240 RS), a 21-35.

CAMPEONATO DE EUROPA

1° Tabaton, 350 puntos. 2° Snijers, 241. 3° Beny, 209. 4° Cerrato, 198. 5° Pregliasco, 185.

EL CAMPEONATO AL ROJO VIVO

Las sucesivas participaciones de Beny y Sainz en pruebas del Europeo han complicado los cálculos del Campeonato de España. En la actual temporada ya sólo cuatro hombres tienen posibilidades de alzarse con el triunfo final: Beny, Serviá, Sainz y Zanini.

Analizando el cuadro de resultados se deduce que el campeón será quien alcance 1.400 puntos; al menos, esta cifra no es difícil que la obtenga Serviá, ya que basta con que realice un tercer puesto en Cataluña y dos segundos en los otros tres rallyes. Para llegar a estos puntos, Sainz tendría que puntuar en tres rallyes, a razón de 250 puntos por rallye, lo que lo haría en coeficientes 7 y 8. En definitiva, para el piloto del Renault, el triunfo pasa por una buena racha en este final de temporada, con una buena puntuación en alguna prueba en el extranjero: Tour Auto, Manx o Antibes, que son los únicos rallyes que quedan, junto con Chipre, de coeficientes 3 ó 4.

Lo mismo puede decirse de Zanini, si bien el catalán no ha logrado hasta ahora tantos puntos por resultado co-

mo Sainz; su promedio es netamente inferior al del piloto de FASA-Renault y al de Salvador Serviá, con 168 puntos por resultado.

Por último Beny. El hombre de Opel es el único que hasta ahora ha logrado ya los siete resultados máximos (nada menos que ha puntuado en nueve pruebas); por esto marcha primero. Pero cada nuevo resultado significa restar puntos obtenidos con anterioridad.

Para subir su promedio, apenas le valen resultados de menos de 200 puntos, lo que significan victorias o segundos puestos en coeficientes altos. Por si fuera poco, ya tiene dos resultados en el extranjero. Si quiere cambiar los 144 puntos del Halkidiki, tiene que quedar entre los tres primeros, lo que sólo parece factible en Chipre. Eso sí, Beny ya tiene los resultados y los demás tienen aún que sumarlos, pero este objetivo no parece demasiado difícil para Serviá, que sin duda va a ser el árbitro de esta apasionante lucha.

En cuanto a cualquier otro piloto, incluido Borja Moratal, está descartado para el triunfo final.

Rally	Coef.	Beny	Serviá	Moratal	Sainz	Zanini
Montecarlo	8	—	32	—	—	—
Costa Brava	8	(112)	176	80	216	AB
RACE	8	AB	280	AB	AB	AB
Gerona	6	162	210	126	—	—
Sierra Morena	6	132	—	150	210	162
Llanes	6	162	210	138	AB	108
Garrigues	8	—	—	—	AB	—
Canarias	6	162	—	126	AB	210
Corte Inglés	7	126	AB	119	245	189
Bulgaria	8	280	—	—	—	—
Hunsrück	7	(126)	—	—	—	—
Madeira	8	—	—	—	AB	—
Halkidiki	8	144	—	—	—	—
P. de Asturias	7	—	—	—	—	—
Lugo	6	—	—	—	—	—
Cataluña	8	—	—	—	—	—
Valeo	6	—	—	—	—	—
TOTAL		1.168	908	739	671	669

D Turbos prohibidos

ESPUES de un Gran Premio como el de Austria es normal oír hablar de crisis en la Fórmula 1. En Zeltweg había pocos espectadores, muchos menos que el año pasado, y la carrera no fue espectacular. Sin embargo, creo que el Campeonato del Mundo no se debe enjuiciar sólo por eso, sin tener en cuenta la situación general. El camping de Zeltweg parecía vacío respecto al año pasado. Esto es cierto,

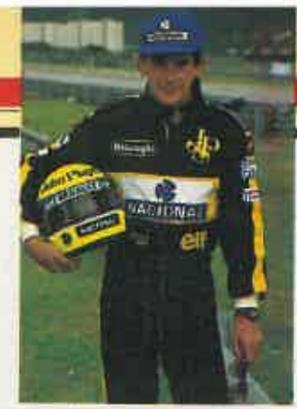


La F-1 está pagando el error de admitir los motores turbo
Senna propone volver a los motores atmosféricos tradicionales

pero recuerdo que el Gran Premio de Austria de 1985 fue un auténtico desastre para los apasionados del camping, ya que llovió mucho y fuera del circuito sólo se veían tiendas flotando y gente con el agua hasta la rodilla. Imagino que para estos aficionados la experiencia del pasado año no resultó muy alentadora y esta vez han preferido pasar un fin de semana más confortable en cualquier otro lugar. Por otra parte, hace doce meses Ferrari era todavía bastante competitivo, lo que motivó a los italianos para este traslado veraniego. El Gran Premio de Austria ha contado siempre con mucho público italiano, ya que todos sabemos lo importante que es Ferrari para sus «tifosi», pero cuando la máquina de Maranello no gana el número de italianos que van a las carreras disminuye drásticamente e inclu-

so la prensa vende menos. Aunque estas dos circunstancias negativas no me parecen suficientes para sentenciar que la Fórmula 1 está en crisis.

En Brasil había mucha gente. En España el público era escaso, pero era el primer Gran Premio que se corría en Jerez de la Frontera y no se puede tomar como ejemplo. En Imola, la cosa estuvo a medias, pero aquí hay que volver al razonamiento anterior sobre el efecto Ferrari. En Montecarlo, Francochamps, Montreal, Detroit y Paul Ricard la asistencia se mantuvo en línea con el año pasado. En Brands Hatch se dio el gran completo y también en Hoc-



LA COLUMNA DE AYRTON SENNA

Para mejorar el espectáculo se podrían también nivelar las prestaciones y hacer correr a todos con chasis, gomas y motores más o menos iguales. Algo así como lo que sucede en Estados Unidos con la Fórmula Indy, aunque no creo que fuera bueno hacer una confrontación entre la carrera americana y la Fórmula 1, ya que son dos ambientes demasiado distintos. En Estados Unidos se corre verdaderamente con los mismos chasis, gomas y motores, pero nosotros no alcanzamos esta uniformidad, porque estamos inmersos en un duro enfrentamiento en todos los frentes: corremos con chasis, gomas, motores y gasolina diferentes.

El error de base que la Fórmula 1 está pagando es la admisión de motores con turbocompresor. El turbo ayuda a aumentar la diferencia entre un equipo pequeño y uno grande, ya que en los turbos la potencia máxima es del todo incontrolable a nivel de reglamento y también porque los constructores nunca llegarán a un acuerdo sobre el sistema a adoptar para disminuir los caballos; por otra parte, este tipo de motores se prestan a un desarrollo extremadamente rápido. El error se cometió al principio, cuando estuvo listo el primer turbo y se permitió que corriera. En aquel momento, pocos se imaginaron cuáles podían ser las consecuencias y lo que ocurrió después ha sido la evolución

natural de aquel principio. La consideración más importante es que al público no le importa nada si rodamos cinco segundos menos rápidos en una vuelta. Cinco segundos en un giro no se notan desde la tribuna, como también es irrelevante para los espectadores que los coches tengan 200 caballos más o menos —¿cuántos saben reconocer si rodamos con motores de carreras o de calificación?— Y a la gente sólo le interesa ver a los pilotos luchar por la victoria. Es por esto que una propuesta a largo plazo, que merece a mi parecer la máxima atención, está basada en volver a los motores atmosféricos tradicionales, que, entre otras cosas, emiten un bramido mucho más atractivo. En la producción automovilística mundial los coches con turbocompresor no representan más del dos o tres por ciento del mercado.

Creo que esto no es motivo suficiente para continuar las investigaciones en un tipo de propulsor que, por ahora, tiene un uso limitado. Mi opinión personal es que no es demasiado tarde para hacer cambios hacia un reglamento mejor que abra la Fórmula 1 al mayor número de equipos posibles. Pero esta es una solución aplicable sólo a largo plazo.

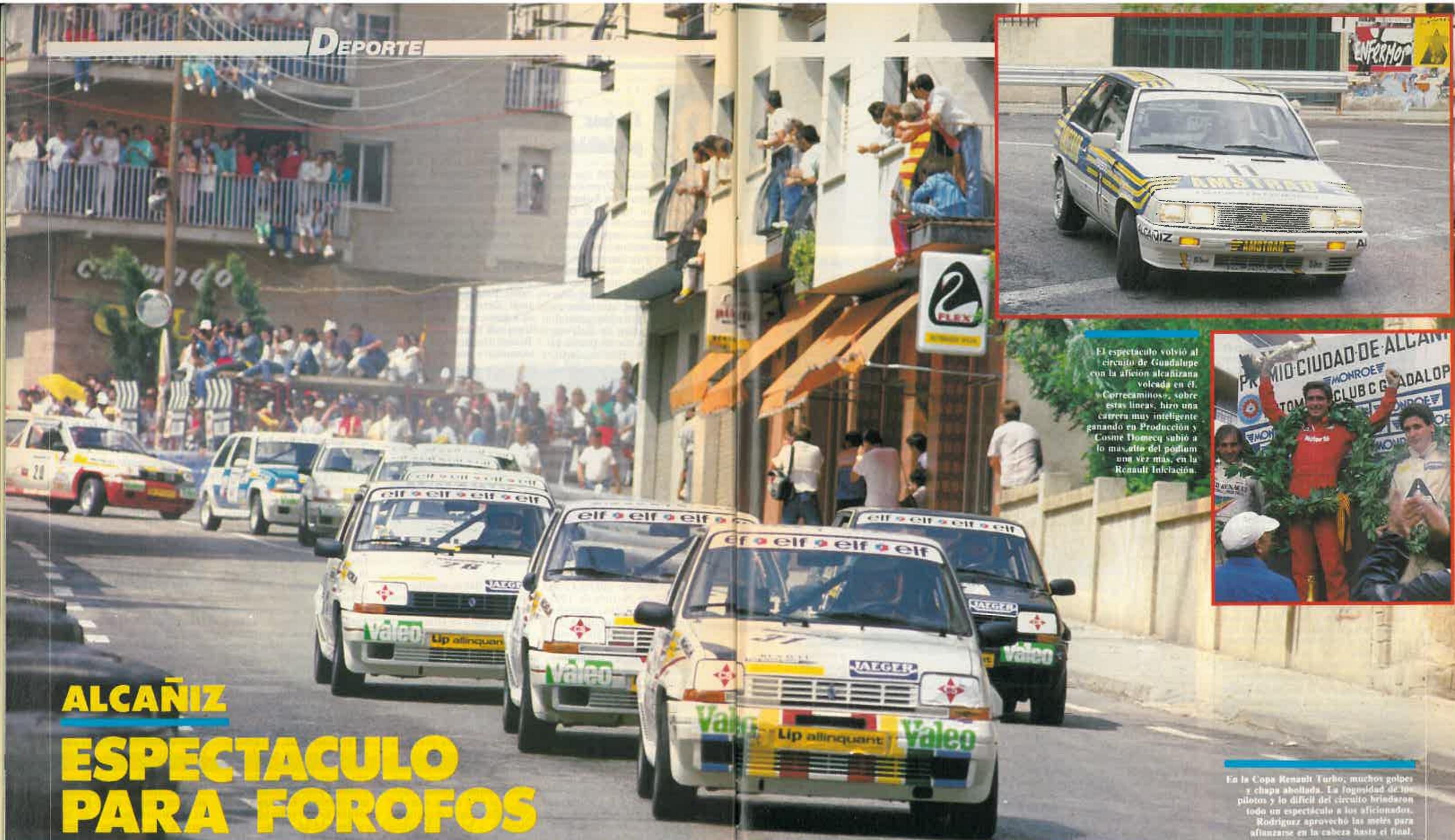
Al margen de todo, aunque la limitación del consumo penaliza sensiblemente el espectáculo, nuestro Campeonato del Mundo goza de buena salud. Se corren 16 grandes premios en países diversos, nueve naciones tratan de entrar en el «circuito» y nunca tantas casas automovilísticas han estado implicadas directamente en Fórmula 1. Si hemos llegado a un final de temporada sin precedentes en el plano de la incertidumbre en la carrera por el título, es esta la consideración general a tener en cuenta.



Ayrton Senna

La Boutique de la Moto
LBOM
BARCELONA 9

¡ATENCIÓN! **YAMAHA**
SRX-600, FJ-1.200 y RD-125
¡¡DISPONIBLES YA!!
¡¡DISFRUTALAS EL PRIMERO!!
(NUEVOS MODELOS)
MADRID TELS. 447 49 99-448 09 42



ALCAÑIZ ESPECTACULO PARA FOROFOS

CON el apoyo de todos los habitantes de Alcañiz y una organización que supo estar a la altura de las circunstancias cumpliendo el horario previsto pese a los retrasos de primera hora, se celebró el XX Premio Ciudad de Alcañiz sin ningún incidente de importancia. Las Co-

pas Renault y Polo, el Campeonato de España de Producción y una carrera de Sport Prototipos, que no tuvo la inscripción esperada, fueron las pruebas que se corrieron en el circuito turolense tras el paréntesis veraniego.

Los primeros en tomar la salida fueron los diecisiete pilotos de la Inicia-

ción, que soportaron un auténtico aguacero durante las doce vueltas de la carrera. La lucha en cabeza entre Gómez Blanco, mejor tiempo en entrenamientos, Marques y Domecq, ya que Puras en la primera vuelta quedó fuera, fue espectacular, hasta que mediada la prueba Domecq rebasó a los dos

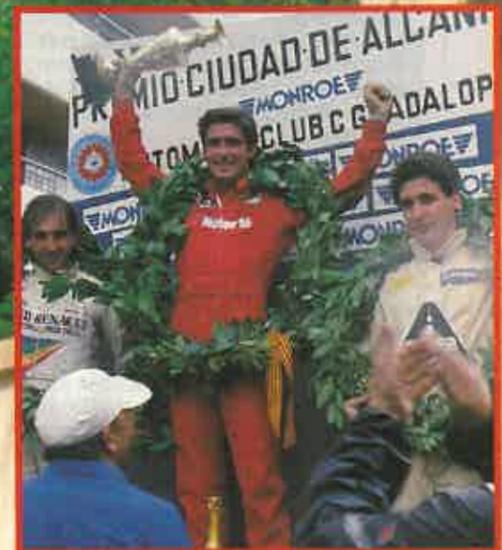
hombres de la Red de Concesionarios de Madrid y se fue distanciando mientras Gómez Blanco defendía su segunda posición ante el acoso de su compañero de equipo. A sólo tres vueltas del final, Gómez Blanco se salió de la pista, y tuvo que abandonar, dejando la segunda plaza a Marques, quien junto

con Domecq es uno de los máximos candidatos al triunfo final de este campeonato de promoción. Por detrás de estos dos pilotos entraron Molto y De los Santos, que rodaron casi toda la carrera en solitario.

Tras la reñida Copa Iniciación, la prueba de los Polos resultó aburrida y

sólo la magnífica remontada de López de la Cámara, que se salió al final de la recta en la tercera vuelta, cuando luchaba con Galiano y Reh por la segunda plaza, mantuvo el interés, ya que Carlos Jodar, vencedor indiscutible en las dos carreras anteriores y mejor tiempo en entrenamientos se despegó

El espectáculo volvió al circuito de Guadalupe con la afición alcañizana volcada en él. «Correcaminos», sobre estas líneas, hizo una carrera muy inteligente ganando en Producción y Cosme Domecq subió a lo más alto del podio una vez más, en la Renault Iniciación.



En la Copa Renault Turbo; muchos golpes y chupa abollada. La fogosidad de los pilotos y lo difícil del circuito brindaron todo un espectáculo a los aficionados. Rodríguez aprovechó las metas para adelantarse en la cabeza hasta el final.



Uno de los muchos incidentes que hubo en la carrera de Producción Nacional, donde Sasiambarrera tenía que ganar para tener opción al título final, que ahora queda en manos de «Correcaminos» o Luis Miguel Arias, si este último gana las dos carreras que faltan.

En esta serie de fotos, Sasiambarrera (Golf-Ducados) llega pasado de frenada después de haberse tocado con Arias en el embudo de final de recta. Como consecuencia, ambos siguen recto contra el guardarrail. Esto le costó la carrera a Sasiambarrera.

ALCAÑIZ EN BREVE

● Tras la anulación de las carreras el pasado año, la organización quedó con importantes deudas, pero el apoyo de Monroe, el éxito de esta última edición, y sobre todo el interés de los alcañizanos alejan cualquier duda sobre el Circuito del Guadalope.

● Niños, jóvenes y ancianos siguieron con interés todas las carreras, respetando las medidas de seguridad recomendadas por la organización y demostrando un civismo difícil de lograr en un circuito urbano.

● Los hombres del Automóvil Club Circuito de Guadalope rindieron un homenaje a Bernard Tramont. A los postres de una cena entre amigos y autoridades, el jefe de competición de Renault recibió una placa en reconocimiento de su labor.

● Hasta cuatro segundos por vuelta se bajaron los tiempos de la Iniciación a lo largo de la carrera. La fuerte lluvia que caía al principio volvió muy prudentes a los pilotos, que poco a poco fueron aumentando el ritmo.

● Javier Moreno puede retirarse por este año. Diferencias en su equipo ha hecho que el piloto de Esabe vaya a plantear a su patrocinador la posibilidad de no acabar el Campeonato.

● Tras esta carrera, Correcaminos ya se ha adjudicado el Challenge Repsol, pero el Campeonato de Producción aún puede quitárselo Arias si gana las dos pruebas que faltan.

● El gran número de inscritos en Producción, ya que no se incluyó una carrera regional, hizo imprescindible celebrar dos mangas de entrenamientos. La primera media hora rodaron los vehículos de la División III y más tarde los de la I y II.

● Enrique Gluckman tiene muy claro que correrá además de la Copa la Fórmula Ford, pero, al parecer, Eduardo de Aysa, que en principio pensaba pasarse a los monoplazas, se lo está pensando.



En la Iniciación, Fernando Gómez Blanco, el mejor en entrenamientos, hizo una buena carrera hasta que perdió el segundo puesto a tres vueltas del final. Al pisar un charco aparcó contra un guardarrail.



En este estado lamentable, Antonio Castro luchó por la segunda plaza, que al final perdió ante un combativo González Mier. Aun así, Castro se mantiene destacado en la clasificación de la Copa Renault.

pronto de sus rivales y rodó en solitario hasta la meta. Segundo fue López de la Cámara seguido de Galiano y Reh, que se había salido en las primeras vueltas de entrenamiento, pero pudo estar en la parrilla. Menos suerte tuvo Alvaro de Arenzana, que no pudo tomar parte de la carrera, por una fuerte salida de pista en la entrada de recta, también en las primeras vueltas de entrenamientos.

En Producción, el interés se centraba en el duelo por el título de Correcaminos, con Renault 11 Turbo, y Sasiambarrera, con Golf GTi, que tenía que ganar esta carrera para poder ser campeón, pero la suerte no sonrió al piloto de Ducados, que a sólo tres vueltas del final tuvo que abandonar. Esta fue sin duda la prueba más polémica de

las cinco disputadas por la lucha de los Golf, ya que Arias, Moreno y Ripollés no estaban dispuestos a poner las cosas fáciles a Sasiambarrera, que tuvo numerosos toques con sus rivales, mientras que Correcaminos, que se había colocado primero en la salida, pero luego fue rebasado, se mantenía a la expectativa, sin perder el contacto con la cabeza, realizando una carrera muy inteligente, que le valió la victoria, pese a la teórica inferioridad del Renault 11 de Amstrad frente a los Golf. En esta lucha sin cuartel por la victoria, el más perjudicado fue el piloto de Ducados, que se vio retrasado primero por un toque con Moreno y, más tarde, cuando rodaba primero, se tuvo que retirar como consecuencia de otro con Arias, que fue aprovechado por Correcami-



El «viejo zorro» Carlos Jodar ganó una vez más la Copa Polo. Con esta victoria se afianza en el campeonato en el que hasta ahora está imbatido.

Sin competencia alguna, el «abuelo» Juan Fernández ganó la carrera de Sport-Prototipos. La ausencia de rivales de categoría restó brillantez a su triunfo.

Sport Prototipos restó interés a esta prueba, en la que Juan Fernández, sin rivales, se impuso sin esfuerzo. El Abuelo, muy molesto por ser el único que había acudido a la cita, pensaba antes de salir a los entrenamientos batir el récord de la pista, que el mismo detenta. Pero después de rodar el sábado supo que no podría lograrlo, por el estado del asfalto, que, sin ser malo, no estaba en las excelentes condiciones de hace tres años.

Lo más espectacular de esta carrera fue la lucha por el tercer puesto entre Sarabia, con Renault 5 Turbo, y Moreno, con el mismo Golf GTi con el que acababa de finalizar la producción. Por detrás de Juan Fernández se clasificó Puras, con Renault 5 Turbo, Moreno y Sarabia.

María Jesús Benoit
Fotos: Ramón Rodríguez

CLASIFICACIONES

Renault Iniciación

1, C. Domecq, 28-53-73; 2, M. Marques, 29-08-99; 3, J. Moltó, 30-03-04; 4, J. J. Santos, 30-14-22; 5, T. Saldaña, 30-16-86. Vuelta rápida: C. Domecq, 2-21-91, a 98,682 km/h. de media.

Copa Polo

1, C. Jodar, 33-08-23; 2, L. A. López, 33-10-51; 3, R. G. Gallano, 33-29-93; 4, J. Reh, 33-41-71; 5, F. J. Sola, 34-22-17. Vuelta rápida: L. A. López, 2-09-48, a 108,155 km/h. de media.

Producción Nacional

1, «Correcaminos» (R-11 Turbo), 29-36-26; 2, L. M. Arias (VW Golf GTI), 29-53-83; 3, J. Moreno (VW Golf GTI), 30-17-01; 4, Ripollés (VW Golf GTI), 30-17-63; 5, P. Casagne (Toyota Corolla), 31-24-55. Vuelta rápida: L. M. Arias (VW Golf GTI), 1-55-64, a 120,932 km/h. de media.

Sport Prototipos

1, J. Fernández (Osella-BMW), 17-44-21; 2, J. Puras (R-5 Turbo), 19-17-99; 3, J. Moreno (VW Golf), a 1 vuelta; 4, E. Sarabia (R-5 Turbo), a 1 vuelta. Vuelta rápida: J. Fernández (Osella-BMW), 1-41-14, a 138,46 km/h. de media.

Renault Turbo

1, R. Rodríguez, 29-07-09; 2, J. González, 29-23-53; 3, A. Castro, 29-30-63; 4, E. de Aysa, 29-33-96; 5, T. Palacio, 29-34-25. Vuelta rápida: R. Rodríguez, 1-54-21, a 122,616 km/h. de media.

por detrás de Rodríguez, que aprovechó el incidente para coger la cabeza y distanciarse paulatinamente, mientras que Castro intentaba desesperadamente mantener su segundo puesto ante un González Mier muy combativo que, mediada la carrera, lo rebasó y se fue distanciando, ante la impotencia de Castro, cuyo vehículo perdía vuelta a vuelta efectividad.

Cuarto fue Eduardo de Aysa, acosado por Michel López, que al final fue rebasado por Palacio. Mientras que Maguregui, que luchó desesperadamente por mejorar posiciones, tuvo que conformarse con meritorio duodécimo puesto, dado el estado de su vehículo.

La ausencia de varias barquetas, entre ellas la de Vilarifo, en la carrera de

nos para situarse primero y entrar vencedor en la meta, por delante de los Golf de Arias, Moreno y Ripollés.

También en la Copa Turbo hubo golpes múltiples y chapa abollada para todos los gustos, el primero de los cuales se produjo nada más darse la salida en final de recta y en el que el más perjudicado fue Itigo Maguregui, que continuó y finalizó la prueba con el coche casi destrozado.

De esta melé salieron ilesos González Julián, Castro, González Mier y Rodríguez, pero muy pronto el grupo quedó mermado. Un trompo de González Julián a principio de recta, cuando marchaba primero, le impidió continuar, y Castro, que no pudo evitarlo, quedó con el paragolpes delantero colgando, pero manteniendo su segunda plaza,



F-3000

AL JARAMA EN OCTUBRE

LA negativa de Cijersa a organizar la carrera de Fórmula 3000 en Jerez por desacuerdo con las condiciones económicas impuestas por Ecclestone, condiciones que según contrato Ecclestone puede exigir, ha motivado que la Federación Española esté realizando todas las ges-

tiones posibles para que la Fórmula 3000 venga a España. Como primer intento la FEA solicitó la cesión del circuito de Jerez para organizar la carrera, pero las durísimas condiciones que la empresa andaluza exigía fueron consideradas excesivas y fuera de lugar por la Federación, que ha iniciado negociaciones con el Real Automóvil Club de España para celebrar la Fórmula 3000 en el circuito del Jarama.

Así las cosas, lo más probable es que, si el RACE no

se opone, el próximo 5 de octubre la Fórmula 3.000 esté en el Jarama. De no ser así el automovilismo español perdería una carrera importante en la que Pérez Sala se puede jugar el título.

RESISTENCIA

A QUINCE ASALTOS

EL primer proyecto de calendario para el Mundial de Coches de Sport, el Mundial de Resistencia, tiene quince pruebas, y dos de ellas en nuestro país, la primera en el Jarama, el 24 de mayo, y la segunda en Jerez, el 12 de julio.

El calendario previsto es el siguiente: Monza, 20 de abril; Mugello, 26 de abril; Silverstone, 10 de mayo; Jarama, 24 de mayo; Le Mans, 13 y 14 de junio; Norisring, 28 de junio; Jerez, 12 de julio; Brands Hatch, 26 de julio; Nurburgring, 23 de agosto; Spa, 6 de sep-

tiembre; Fuji, 27 de septiembre; Suzuka, 4 de octubre. Brno y dos carreras más en Australia están todavía sin fecha.

FORMULA 1

PIRONI PRUEBA LOS LIGIER

DIIDIER Pironi, el piloto francés de Ferrari que en 1982 se destrozó las piernas en un terrorífico accidente mientras corría en Hockenheim, está volviendo poco a poco a la Fórmula 1. Pironi se subió en un AGS-Motori Moderni a mediados de agosto y la semana pasada ha probado el Ligier Renault al lado de René Arnoux.

La prueba la hizo en Dijon y rodó a menos de medio segundo de Arnoux, aunque Pironi todavía tiene ocho kilos de más y su forma física no es la idónea.



FERRARI, COMO UN AVISPERO

FERRARI está viviendo unos días de gran agitación. Por un lado, John Barnard (foto superior), antiguo ingeniero de McLaren, está ya en Maranello, ya es miembro oficial del equipo italiano y prepara el modelo de la temporada 87 tras su despido, «con cajas destempladas», de la marca británica, que rompió su contrato con el técnico antes del primero de octubre, fecha en la que se acababa. El piloto austriaco Gerhard Berger, por su parte, está aprendiendo a hablar italiano a marchas forzadas. El fichaje de Berger, el piloto revelación del 86, por parte de Ferrari parece cada vez más probable. Hay que añadir que en la pista de pruebas de Nardo, el recinto secreto de Fiat, ha aparecido un Fórmula 1 fantasma, un monoplaça que es, con toda

probabilidad, un Ferrari con el motor de cuatro cilindros turbo.

S.I.C.

APOYO A LA FORMULA FORD

LOS pilotos Antonio Albacete y Felipe Machado junto con Alfonso Marcos, el hombre que ha estado durante años al frente de la Escuela de Pilotos Emilio de Villota, acaban de crear la sociedad Servicios Internacionales de Competición. Esta sociedad se encargará de la importación exclusiva de los monoplaças Van Diemen de Fórmula Ford, de los motores preparados por Scholar, los más competitivos junto con los Minister, así como de las direcciones, frenos y embragues de competición AP Racing. La sede de Servicios Internacionales de Competición estará en Madrid, Galileo, número 45.



Boxes

BENETTON está a punto de abandonar la Fórmula 1. El equipo italiano se quedará sin los motores BMW a finales de temporada, y ante tal contingencia piensa centrar sus actividades en USA de cara al 87. Benetton quiere participar en la serie CART, la que incluye las 500 Millas de Indianápolis; su piloto será Teo Fabi.

LA Federación Española de Automovilismo está preparando un nuevo campeonato de circuitos de cara al 87. El campeonato se reservará a las barquetas de grupo C, a los biplazas de carrocería descubierta que ahora mismo sólo pueden participar en carreras de montaña. Los mejores coches de esta categoría van equipados con motores de dos litros, que dan trescientos caballos de potencia y superan los doscientos cincuenta.

JEAN Ragnotti, uno de los pilotos franceses que tienen más popularidad en el mundo de los rallyes, ha ganado la confrontación entre pilotos de circuito y pilotos de rallye organizada en Finlandia. La clasificación final fue: 1.º, Ragnotti; 2.º, Alen; 3.º, Kankkunen; 4.º, Brundle, primer piloto de

Fórmula 1; 5.º, Rosberg; 6.º, Eklund; 7.º, Mansell, y 8.º, Alboreto.

ALAIN Prost ve cada día más cerca un acuerdo McLaren-Renault de cara a las temporadas próximas. Prost cree que la unión del equipo británico con el fabricante francés es posible desde un punto de vista económico, ya que Renault no pide la cifra enorme, más de tres mil millones de pesetas, exigida por Porsche para desarrollar su motor.

CARLOS Mas, con una Yamaha, en motos, y los hermanos Juvanteny, con un Nissan Patrol, en el apartado de coches, han sido los vencedores de la primera edición de la Transespaña, tres días de carrera todo terreno que han llevado a los 31 participantes desde Alcañiz, en Teruel, hasta Vera, en Murcia.



Pérez Sala pone condiciones a la F-1



J. M. CASANOVAS

TIENE una pinta de buen chico que asusta. Da la impresión de que siempre ha sido el primero de la clase. Cualquiera podría pensar que trabaja en un banco. Máxime cuando habla lento y meditado como si te quisiera convencer a la primera de cambio. Sólo sus manos, grandes y fuertes, comienzan a delatarle. Va directo a la Fórmula 1 y, a pesar de ganar carreras, al margen de que comience a ser estrella de la televisión y de que la gente le conozca por la calle, no ha cambiado. Sigue con su sonrisa tímida y franca, los vaqueros de siempre y una modestia y seriedad que son sus grandes virtudes. Ser modesto no quiere decir ser conformista. Ser serio y realista no significa en modo alguno falta de confianza en sus posibilidades. Todo lo contrario. Sabe lo que quiere y cómo llegar a la meta. El mismo se ha trazado el camino y lo tiene muy claro: «No me interesa la F-1 porque sí. Los Grand Prix son un mito ante el que todo el mundo se deslumbra. Es obvio que tengo muchas ganas de llegar, pero sólo si puedo hacerlo en condiciones. No me hace ninguna ilusión que dentro de unos años se hable de mí como un piloto que llegó a la F-1 para disputar un par de carreras y marcharse.»

Luis Pérez Sala sabe lo que se lleva entre manos. En la pista se distingue como un piloto frío y cerebral. Su trayectoria los últimos años ha seguido una línea ascendente: Vencedor de la Copa Renault, subcampeón europeo de la Copa Alfa Sprint, líder provisional del campeonato italiano F-3 y ahora protagonista de la F-3.000. Por si fuera po-

co, ya tiene la superlicencia y dicen que los técnicos de Arrows, Tyrrell y Benetton le siguen con atención. Ganar en Birmingham ha sido su postre espaldarazo.

«Mis planes se van cumpliendo. Con Campsa nos habíamos planteado dos temporadas en F-3.000 antes de dar el salto definitivo a la F-1. Ahora parece que todo el mundo tiene prisa. Habrá que ver si me llegan ofertas y si valen la pena. Saltar a la F-1 es un riesgo evidente que acepto sólo si se dan las condiciones mínimas para poder estar entre los mejores. Yo no tengo prisa. No me interesa correr en F-1 para "estar", para "dar vueltas". Cuando me siento en un F-1 es para seguir progresando. No me conformo con llegar a la F-1, quiero estar en ella muchos años y llegar también al pódium.»

Pérez Sala ya comienza a estar acostumbrado a que cuando regresa a España tras un triunfo internacional se le asalta con la F-1 por todos los lados. Otro en su lugar se prestaría al juego y lanzaría la imaginación. El impone otra táctica: «Hasta que termine el Campeonato de F-3.000, donde tengo posibilidades, no quiero oír hablar más de F-1. Ahora me interesa sólo la carrera del 14 de septiembre en Jerez, que espero que no se suspenda porque haríamos un ridículo lamentable. Después corremos en Le Mans y acabamos la campaña en Sudamérica, en unos trazados en los que tenemos muy pocas referencias, Curaçao, Sao Paulo y Brasilia. Lo que pueda pasar va a ser una incógnita.» Pérez Sala puede ser el gran revulsivo que necesita nuestro automovilismo. Está marcando la línea para que otros pilotos españoles puedan llegar a la F-1, esta meta mágica y brillante en la que jamás hemos sido capaces de subir al pódium.

UN RETO APASIONANTE

CUARTA CARRERA LOS DIAS 13 Y 14 DE SEPTIEMBRE EN EL CIRCUITO DEL JARAMA



Inscríbete en tu concesionario YAMAHA



CON LA COLABORACION DE MOTOCICLISMO Y SOLO MOTO

COPIA YAMAHA

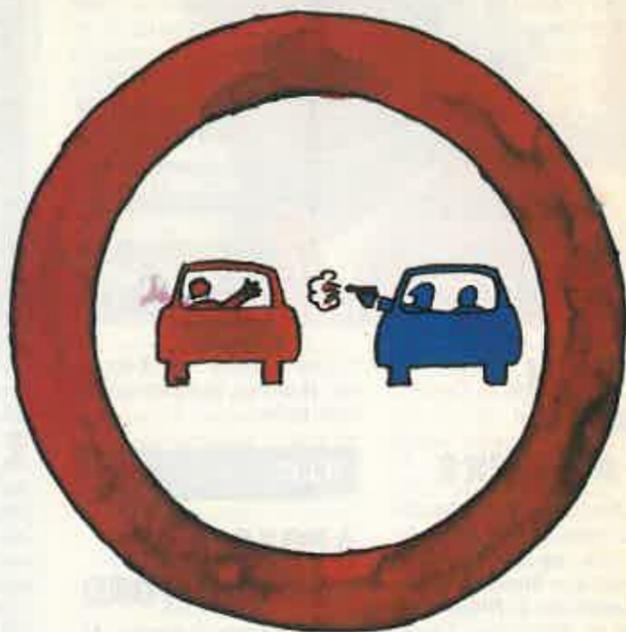


INTERACCION



BALLESTA

PROPUESTA PARA NUEVAS SEÑALES



ADELANTAMIENTO PROHIBIDO

Tarjetas Postales



Xavier Domingo

UNA de las razones por las cuales paso mis vacaciones veraniegas en Galicia es porque llueve, sobre todo en agosto. No cada día, pero sí con cierta frecuencia, la suficiente para que haya que dormir con manta y para que, tras dos o tres días grises, el sol y la playa sean acogidos con mucho más entusiasmo. Lo decía no sé qué poeta árabe: lo mejor del amor es el deseo. Lo decía con muchas más «fiorituras», claro.

Pero, ¡qué bien se duerme cuando llueve! El agua cae con absoluta mansedumbre sobre las hojas de los árboles y sobre la tierra. Tienes la ventana abierta y te llegan todos los aromas del bosque mojado. Son aromas densos, espesos y excitantes.

Por la mañana te despiertas y el cielo es de un gris plateado y brillante y, a pesar de la ausencia del sol, la atmósfera está limpia y transparente. ¿Qué hacer? Yo suelo rivalizar con mi vecino en la busca y captura de caracoles, que abundan extraordinariamente, porque en Galicia, por lo menos en la parte que yo habito, no gustan a mucha gente y casi nadie los recoge. Para mí, y también para mi vecino, que es patrón de pesca de altura, son bocado

Lluvias de verano

exquisito. El los prepara con salsa de tomate, cebolla y pimientos, después de tenerlos ocho días ayunando.

Hay un truco para evitar tal espera. Me lo enseñó una vieja pastora de ovejas en las montañas del Herault, cerca de Roquefort, en Francia. Los pones en una cacerola con unas ramas de romero y nada más y los colocas, bien tapados, encima del fuego. Ahora, agarrando el recipiente, lo agitas y das vueltas y más vueltas a los gasterópodos durante unos diez minutos. Así mueren tras soltar la mayor parte de su baba y quedan a medio salir de su cáscara. Luego todavía hay que acabar de limpiarlos

con agua del grifo. Si antes de efectuar esta operación se los tiene un rato cubiertos con sal gorda, todavía quedan más limpios, pero es increíble la cantidad de baba que pueden llegar a soltar.

Después los cocino así: hago un refrito con tocino y ajo, romero y tomillo. Pongo los caracoles y un vaso de buen orujo que flambeo. Recubro luego con vino blanco y algo de pimentón picante y dejo cocer un par de horas a fuego lento.

Ahora hay que andar con cuidado con los caracoles. Sólo hay que coger y comer los de los caminos y carreteras o los de huertas en donde se tenga garantía de que no han sido tratadas con insecticidas o pesticidas, que el caracol consume tranquilamente, pero no elimina. Ya se han dado casos de graves intoxicaciones a causa de esto.

Ultimamente se han puesto de moda en restaurantes finos los huevos de caracol y resulta que son el manjar más caro del mundo, mucho más que el caviar, puesto que van a algo más de cien mil pesetas kilo. Y la verdad, exotismo aparte, no valen gran cosa. Pero hay quien se está forrando con ellos y así va la vida.



MERCEDES SERIE W-126

DESDE que apareció en 1979, los componentes de la serie W-126 representan las berlinas de cuatro puertas de mayor categoría de la marca. En la serie existen cinco motores distintos, tres V8 y dos seis cilindros en línea. Las versiones más pequeñas dan 166 caballos, y la más potente, el 560 SEL, llega a los 300 caballos y alcanza los 235 kilómetros por hora. Las

virtudes que más destacan de estos modelos son su confort y seguridad de marcha. Para ello disponen de sistemas tan sofisticados como la suspensión hidroneumática, frenos con sistema ABS o el «airbag», sistema de protección de los ocupantes en caso de colisión. A pesar de la gran potencia y capacidad del motor, el consumo se mantiene en términos razonables.



Motor 16

tempo
cia...

o perder el tiempo dándole al
n mucha frecuencia...
¡¡¡¡¡
os la mejor fórmula para
ticias al minuto...
no surgen en la misma ciudad.
mejor música...
después será «hit».
sta estar informado y oír la
antes... ¡cuente con nosotros!
ya 15 emisoras de Radio Minuto
imos creciendo.
e nuestra fórmula funciona.
enos resultados.
ace perder el tiempo.
Minuto cuenta!

RADIO MINUTO
la radio al minuto.

Alicante, Barcelona, Gijón,
Las Palmas, Madrid, Sta. Cruz
de Tenerife, Sevilla, Valencia,
Zaragoza, Granada, La Coruña,
Santiago, Vigo, Lugo y Orense
... y muy pronto en Santander.



MERCEDES W-126

LA ESTRELLA DE MERCEDES

560 SEL



MOTOR Disposición: Dejantero longitudinal. Número de cilindros: 8, en V. Cilindrada: 5.547 c.c. (96,5x94,8 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 90 litros. Potencia máxima: 300 CV a 5.000 rpm. Par máximo: 46,4 mkg. a 3.750 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Automática, de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 12,4 km/h.; 2.ª, 18,9 km/h.; 3.ª, 31,6 km/h.; 4.ª, 45,6 km/h.

DIRECCION Tipo: De cremallera, servo. Vueltas de volante entre topes: 2,75. Diámetro de giro: 12,3 metros.

FRENOS Sistema: Discos a las cuatro ruedas, servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 7x15 pulgadas. Neumáticos: 215/65 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.810 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
280 SE	2.599	166	205	11,9	13,52	
300 SE	2.962	188	210	12,1	13,70	
300 SEL	2.962	188	210	12,1	13,71	
420 SE	4.196	218	219	13,0	15,51	
420 SEL	4.196	218	219	13,2	15,70	
500 SE	4.973	231	225	11,4	14,13	
500 SEL	4.973	231	225	11,4	14,15	
560 SEL	5.547	300	235	15,1	17,33	

PROPUESTA PARA NUEVAS SEÑALES

Tarjetas Postales

Motor 16



Lluvias de verano

UNA de las razones por las cuales paso mis vacaciones veraniegas en Galicia es porque llueve, sobre todo en agosto. No cada día, pero sí con cierta frecuencia, la suficiente para que haya que dormir con manta y para que, tras dos o tres días grises, el sol y la playa sean acogidos con mucho más entusiasmo. Lo decía no sé qué poeta árabe: lo mejor del amor es el deseo. Lo decía con muchas más «fiorituras», claro.

Pero, ¡qué bien se duerme cuando llueve! El agua cae con absoluta mansedumbre sobre las hojas de los árboles y sobre la tierra. Tienes la ventana abierta y te llegan todos los aromas del bosque mojado. Son aromas densos, espesos y excitantes.

Por la mañana te despiertas y el cielo es de un gris plateado y brillante y, a pesar de la ausencia del sol, la atmósfera está limpia y transparente. ¿Qué hacer? Yo suelo rivalizar con mi vecino en la busca y captura de caracoles, que abundan extraordinariamente, porque en Galicia, por lo menos en la parte que yo habito, no gustan a mucha gente y casi nadie los recoge. Para mí, y también para mi vecino, que es patrón de pesca de altura, son bocado

exquisito. El los prepara con salsa de tomate, cebolla y pimientos, después de tenerlos ocho días ayunando.

Hay un truco para evitar tal espera. Me lo enseñó una vieja pastora de ovejas en las montañas del Herault, cerca de Roquefort, en Francia. Los pones en una cacerola con unas ramas de romero y nada más y los colocas, bien tapados, encima del fuego. Ahora, agarrando el recipiente, lo agitas y das vueltas y más vueltas a los gasterópodos durante unos diez minutos. Así mueren tras soltar la mayor parte de su baba y quedan a medio salir de su cáscara. Luego todavía hay que acabar de limpiarlos

con agua del grifo. Si antes de efectuar esta operación se los tiene un rato cubiertos con sal gorda, todavía quedan más limpios, pero es increíble la cantidad de baba que pueden llegar a soltar.

Después los cocino así: hago un refrito con tocino y ajo, romero y tomillo. Pongo los caracoles y un vaso de buen orujo que flambeo. Recubro luego con vino blanco y algo de pimentón picante y dejo cocer un par de horas a fuego lento.

Ahora hay que andar con cuidado con los caracoles. Sólo hay que coger y comer los de los caminos y carreteras o los de huertas en donde se tenga garantía de que no han sido tratadas con insecticidas o pesticidas, que el caracol consume tranquilamente, pero no elimina. Ya se han dado casos de graves intoxicaciones a causa de esto.

Ultimamente se han puesto de moda en restaurantes finos los huevos de caracol y resulta que son el manjar más caro del mundo, mucho más que el caviar, puesto que van a algo más de cien mil pesetas kilo. Y la verdad, exotismo aparte, no valen gran cosa. Pero hay quien se está forrando con ellos y así va la vida.

Hay quien pierde el tiempo con mucha frecuencia...

Cada Minuto cuenta

Para no perder el tiempo dándole al dial con mucha frecuencia...

¡sintonicenos!
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 15 emisoras de Radio Minuto
Y seguimos creciendo.

Porque nuestra fórmula funciona.
Da buenos resultados.

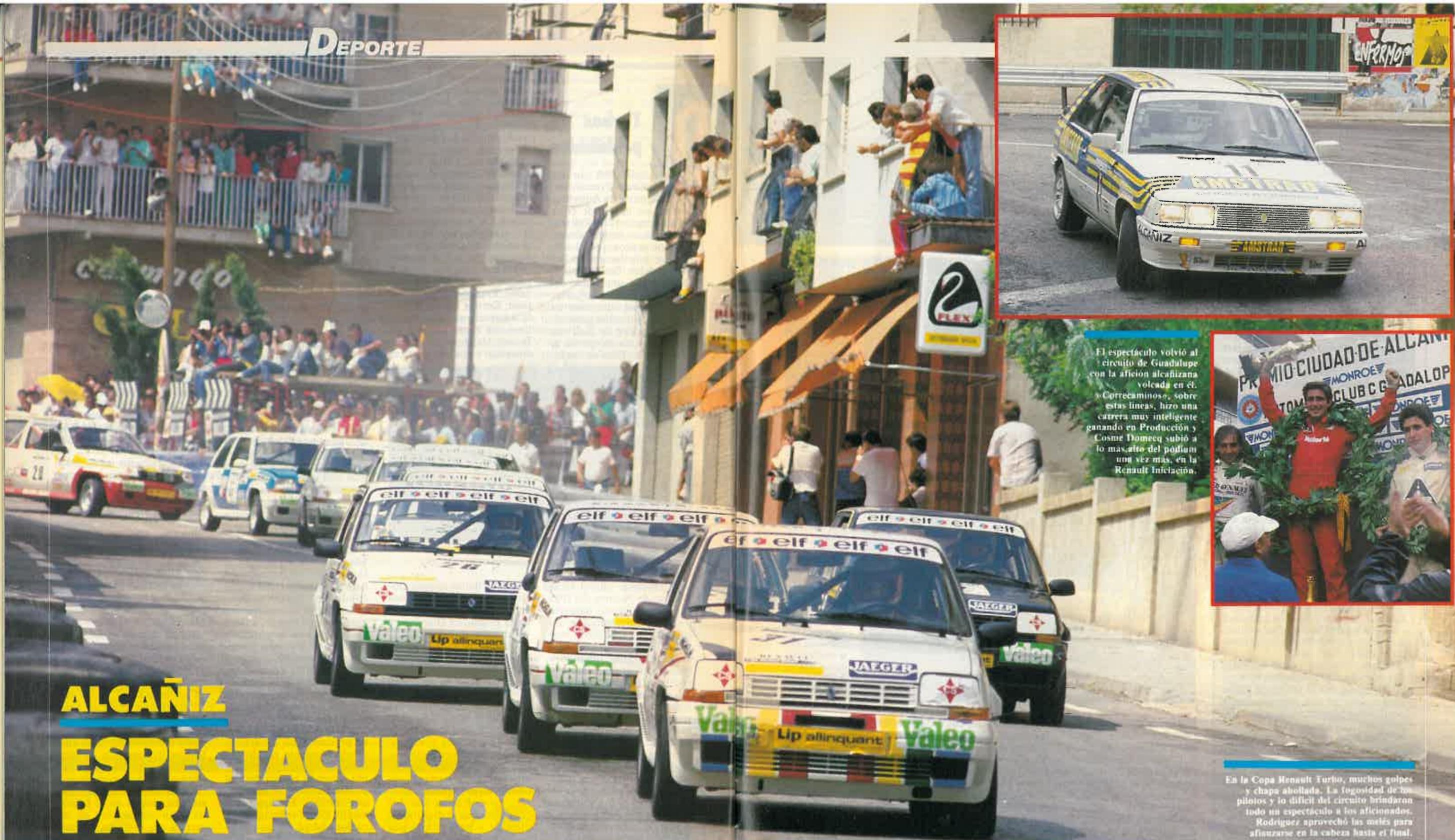
Y no hace perder el tiempo.
¡Cada Minuto cuenta!



RADIO MINUTO

la radio al minuto.

Alicante, Barcelona, Gijón,
Las Palmas, Madrid, Sta. Cruz
de Tenerife, Sevilla, Valencia,
Zaragoza, Granada, La Coruña,
Santiago, Vigo, Lugo y Orense
... y muy pronto en Santander.



ALCAÑIZ ESPECTACULO PARA FOROFOS

CON el apoyo de todos los habitantes de Alcañiz y una organización que supo estar a la altura de las circunstancias cumpliendo el horario previsto pese a los retrasos de primera hora, se celebró el XX Premio Ciudad de Alcañiz sin ningún incidente de importancia. Las Co-

pas Renault y Polo, el Campeonato de España de Producción y una carrera de Sport Prototipos, que no tuvo la inscripción esperada, fueron las pruebas que se corrieron en el circuito turolense tras el paréntesis veraniego.

Los primeros en tomar la salida fueron los diecisiete pilotos de la Inicia-

ción, que soportaron un auténtico aguacero durante las doce vueltas de la carrera. La lucha en cabeza entre Gómez Blanco, mejor tiempo en entrenamientos, Marques y Domecq, ya que Puras en la primera vuelta quedó fuera, fue espectacular, hasta que mediada la prueba Domecq rebasó a los dos

hombres de la Red de Concesionarios de Madrid y se fue distanciando mientras Gómez Blanco defendía su segunda posición ante el acoso de su compañero de equipo. A sólo tres vueltas del final, Gómez Blanco se salió de la pista, y tuvo que abandonar, dejando la segunda plaza a Marques, quien junto

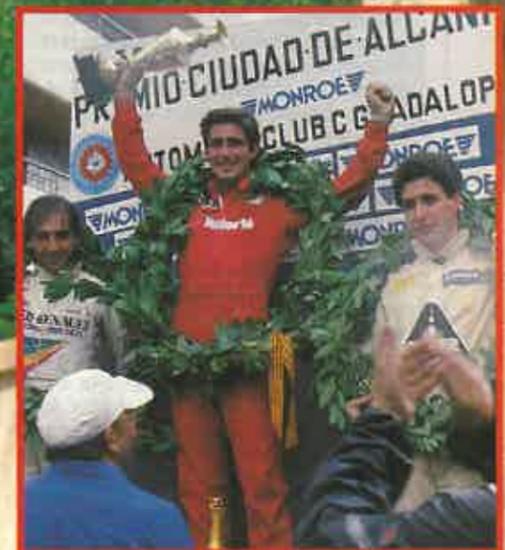
con Domecq es uno de los máximos candidatos al triunfo final de este campeonato de promoción. Por detrás de estos dos pilotos entraron Molto y De los Santos, que rodaron casi toda la carrera en solitario.

Tras la reñida Copa Iniciación, la prueba de los Polos resultó aburrida y

sólo la magnífica remontada de López de la Cámara, que se salió al final de la recta en la tercera vuelta, cuando luchaba con Galiano y Reh por la segunda plaza, mantuvo el interés, ya que Carlos Jodar, vencedor indiscutible en las dos carreras anteriores y mejor tiempo en entrenamientos se despegó



El espectáculo volvió al circuito de Guadalupe con la afición alcañizana volcada en él. y Correcaminoso, sobre estas líneas, hizo una carrera muy inteligente ganando en Producción y Cosme Domecq subió a lo más alto del podio una vez más, en la Renault Iniciación.



En la Copa Renault Turbo, muchos golpes y chapa abollada. La fogosidad de los pilotos y lo difícil del circuito brindaron todo un espectáculo a los aficionados. Rodríguez aprovechó las metes para afianzarse en la cabeza hasta el final.



El poder y la gloria.

Y viceversa. Lo mires como lo mires, te pongas como te pongas, poder seguro que puedes, y escucharlo es pura gloria.

El nuevo Super Feeling Club SONY viene con doble pletina y tope potencia (35 vatios reales por canal). Para que te lo montes al máximo y te lo grabes el doble de bien.

Lo mires como lo mires, te pongas como te pongas la fuerza está en el sonido, y lo que cuesta es la gloria. Y si lo quieres más discreto, también lo tienes: el Feeling Club doble pletina, con 25 vatios reales por canal. Por lo demás, todo igual. El máximo por lo mínimo. Y por menos, imposible. (Que es SONY, muchacho).

S U P E R

Feeling Club

Lo máximo por lo mínimo

SONY

TAGG

PRUEBA DEL FORD ORION AUTOMATICO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

6 de septiembre 1986

Núm. 150 • 200 ptas.

EL GRAN BMW

**A PUNTO LA
NUEVA SERIE 7**



**ESCORT RS TURBO FRENTE
A GOLF GTI 16V**

**LOS MAS
RAPIDOS**