

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

COMPARATIVA
10 COCHES

13 de septiembre 1986 Núm. 151 • 200 ptas.

GASOLINA O DIESEL COMO INVERTIR MILLON Y MEDIO



Talbot Solara

Seat Málaga

Ford Orion

Renault 9

Opel Kadett

PRUEBA

BMW M5
A 252 KM/H



VIENEN
EN OTOÑO



EL NUEVO AUDI 80

SUZUKI SWIFT,
JAPONESITO
RAPIDO



Casos en los que aconsejamos un Volkswagen Transporter.

Viajeros con exceso de equipaje •

Familias numerosas y muy unidas •



• Empresas grandes

Empresas pequeñas • Personas con muchos

amigos • Hoteles • Entusiastas del camping



Agencias de



viajes • Equipos de baloncesto, entrenador

incluido



Cuadrillas de toreros

Bandas de música • Colegios y conventos...

Los Volkswagen Transporter están especialmente recomendados para todos aquellos casos en los que haya serios problemas de espacio.

Se trata de unos vehículos asombrosos que desde hace 35 años han venido marcando la pauta en cuanto a seguridad, fiabilidad, capacidad y economía.

Su perfecto tren de rodaje y su acabado, de la máxima calidad, los han convertido en los vehículos más vendidos de su categoría. 6.000.000 en todo el mundo.

No es de extrañar. Se trata de una amplia gama creada para cubrir cualquier tipo de necesidad. Desde la versátil Camioneta hasta la lujosa Caravelle Carat, sin olvidarnos por supuesto de la alta tecnología de las versiones Syncro 4 x 4. Desde 50 a 112 CV. Gasolina, diesel o turbo diesel.

Acérquese a su Concesionario y descubra cómo un Volkswagen Transporter podrá quitarle muchos pesos de encima. Sea cual sea su caso.

Deseo recibir más información sobre

los Volkswagen Transporter.

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

Volkswagen Transporter 
 Importados por Seat.



SEAT PANDA

EL actual representante de Seat en el segmento más bajo del mercado vio la luz en la primavera de 1980. Los responsables de la marca, nostálgicos de su 600, hicieron un coche de reducidas dimensiones que se adaptaran a las exigencias modernas, pero lo cierto es que el Panda nunca alcanzó las cotas de popularidad que tuvo aquél. Con el paso del tiempo fueron cons-

truyéndose algunas variantes, unas con equipamiento superior, otras en atractivos colores, incluso un modelo descapotable. En la actualidad sólo quedan tres versiones a la venta, todas ellas con el motor 903 c.c. Los días del Seat Panda, en su configuración actual, están contados y ya tiene un sustituto, el Marbella, que se prevé le replazce a primeros del próximo otoño.



Parta la veda conductores impacientes

de terror que ha envuelto a todos los durante la etapa veraniega es difícil precedentes. Todos los medios de co- bñ, y de forma muy especial RTVE, imágenes, se han volcado para servir- los muertos de cada día en las carre- ro que somos los primeros en lamen- diente que tenga por escenario el as- nuestros objetivos, estará siempre co- autoridades para prevenirlos. Sin em- hemos ido demasiado lejos y hemos precaución necesaria en estos casos al a salir a la carretera. Los conducto- ninguna otra ocasión, hemos sentido de emprender el largo viaje estival; izá no haya sido beneficioso en el mo- el volante y verse psicológicamente en- be de peligros.

on de que ese millar largo de víctimas producto de la inconsciencia de los

Motor 16



28 A FONDO	BMW M-5
36 FRENTE A FRENTE	Gasolina o diesel
44 COMPRAR Y VENDER	
49 CUENTENOS SU CASO	
51 OCIO	Regata del Sherry
52 DEPORTE	Rallye Mil Lagos
56	Rallye tierra Andalucía



58	F-1: G.P. de Italia
64	A todo gas
66	JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

conductores. Parece in- cluso que alguien quie- rer decir que el automó- vil es una máquina mortal. Pero nada más lejos de la realidad. Ni los conductores son tan locos ni las máquinas son tan peligrosas. El riesgo, como en otras muchas circunstancias de la vida, existe y por ello es necesario que sepamos administrar con pruden- cia este maravilloso invento sobre ruedas que presta inestimables servicios a la humanidad.

Ahora, con la caída del telón de este verano 86, se anuncia que se abre la veda de los conductores y de los fabricantes de automóviles. Hay quien piensa que el palo y tentetioso es la única solución al problema. Y no es cierto. Es necesario cambiar el miedo por so- luciones eficaces. Urge dar prioridad a los problemas de nuestra red viaria, mejorar la calidad de la ense- ñanza en esta materia y, si es necesario, ser más enérgicos y ejemplares en el castigo a los infractores. El tema es necesario tomárselo muy en serio porque está en juego la vida de muchos españoles. La solución no es fácil y requiere una profunda meditación, porque los aspectos a estudiar son tremendamente complica- dos. Yo, por ejemplo, siempre me pregunto si es lógico limitar la velocidad, en iguales condiciones, a un utili- tario con doce años encima que a un vehículo mo- derno, equipado con todos los avances de la técnica en materia de seguridad. Sencillamente, pienso que no. Un «seiscientos» a 90 km/h. es infinitamente más pe- ligroso que un Mercedes a esa misma velocidad. En un adelantamiento, sin ir más lejos, el primero no puede y el segundo, sí. Y conviene recordar que muchos de los adelantamientos permitidos son válidos únicamen- te para los automóviles que pueden mostrar su po- tencia.

Félix Lázaro

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

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

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserin. Teléfono: 268 04 02-03. 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.



UTILITARIO A TOPE

SPRINT



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea Cilindrada: 903 c.c. (65 x 68 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Un carburador. Compresión: 7,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 92 octanos. Capacidad de depósito: 35 litros. Potencia máxima: 42 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 6,5 mkg a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 6,3 km/h.; 2.ª, 11,9 km/h.; 3.ª, 18,2 km/h.; 4.ª, 25,4 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 9,2 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y tambores detrás.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 4 x 13 pulgadas. Neumáticos: 135 SR 13.

PESO En orden de marcha: 680 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km/año	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Panda 40 C	903	42	135	7,8	7,57	—
Panda Sprint	903	42	135	7,8	7,57	—
Panda 40 Descap.	903	42	135	7,8	7,61	—

Motor 16

Agencias de

Cuadrillas de toreros

Bandas de música • Colegios y conventos...



Los Volkswagen Transporter están especialmente recomendados para todos aquellos casos en los que haya serios problemas de espacio.

Se trata de unos vehículos asombrosos que desde hace 35 años han venido marcando la pauta en cuanto a seguridad, fiabilidad, capacidad y economía.

Su perfecto tren de rodaje y su acabado, de la máxima calidad, los han convertido en los vehículos más vendidos de su categoría. 6.000.000 en todo el mundo.

No es de extrañar. Se trata de una amplia gama creada para cubrir cualquier tipo de necesidad. Desde la versátil Camioneta hasta la lujosa Caravelle Carat, sin olvidarnos por supuesto de la alta tecnología de las versiones Syncro 4 x 4. Desde 50 a 112 CV. Gasolina, diesel o turbo diesel.

Acérquese a su Concesionario y descubra cómo un Volkswagen Transporter podrá quitarle muchos pesos de encima. Sea cual sea su caso.

Deseo recibir más información sobre

los Volkswagen Transporter.

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

Volkswagen Transporter
 Importados por Seat.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Director: Félix Lázaro. Subdirector: Alberto Mallo. Redactor Jefe: Sergio Piccione. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Bencl, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Melleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).

Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Payol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretario de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Victor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-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 María Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 258 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGIEL Polígono Industrial. Avda. Valdeparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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

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

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 258 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGIEL Polígono Industrial. Avda. Valdeparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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

SUMARIO

- 4 PUNTO DE MIRA
- 6 AL VOLANTE Audi 80
- 12 LO ULTIMO Suzuki Swift GTi
- 14 Fiat Duna/Renault GTA
- 19 MERCADO Ecos de la semana
- 20 Precios de coches nuevos
- 24 Precios de coches usados
- 26 Precios motos



- 28 A FONDO BMW M-5
- 36 FRENTE A FRENTE Gasolina o diesel
- 44 COMPRAR Y VENDER
- 49 CUENTENOS SU CASO
- 51 OCIO Regata del Sherry
- 52 DEPORTE Rallye Mil Lagos
- 56 Rallye tierra Andalucía



- 58 F-1: G.P. de Italia
- 64 A todo gas
- 66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Abierta la veda de conductores y fabricantes

La psicosis de terror que ha envuelto a todos los españoles durante la etapa veraniega es difícil que tenga precedentes. Todos los medios de comunicación, y de forma muy especial RTVE, con sus trágicas imágenes, se han volcado para servirnos en bandeja los muertos de cada día en las carreteras. Quede claro que somos los primeros en lamentar cualquier accidente que tenga por escenario el asfalto y que, entre nuestros objetivos, estará siempre colaborar con las autoridades para prevenirlos. Sin embargo, este año hemos ido demasiado lejos y hemos pasado de la precaución necesaria en estos casos al miedo terrorífico a salir a la carretera. Los conductores, más que en ninguna otra ocasión, hemos sentido pánico a la hora de emprender el largo viaje estival; un pánico que quizá no haya sido beneficioso en el momento de coger el volante y verse psicológicamente envuelto en una nube de peligros.

Da la impresión de que ese millar largo de víctimas es únicamente el producto de la inconsciencia de los conductores. Parece incluso que alguien quiere decir que el automóvil es una máquina mortal. Pero nada más lejos de la realidad. Ni los conductores son tan locos ni las máquinas son tan peligrosas. El riesgo, como en otras muchas circunstancias de la vida, existe y por ello es necesario que sepamos administrar con prudencia este maravilloso invento sobre ruedas que presta inestimables servicios a la humanidad.

Ahora, con la caída del telón de este verano 86, se anuncia que se abre la veda de los conductores y de los fabricantes de automóviles. Hay quien piensa que el palo y tentetieso es la única solución al problema. Y no es cierto. Es necesario cambiar el miedo por soluciones eficaces. Urge dar prioridad a los problemas de nuestra red viaria, mejorar la calidad de la enseñanza en esta materia y, si es necesario, ser más enérgicos y ejemplares en el castigo a los infractores. El tema es necesario tomárselo muy en serio porque está en juego la vida de muchos españoles. La solución no es fácil y requiere una profunda meditación, porque los aspectos a estudiar son tremendamente complicados. Yo, por ejemplo, siempre me pregunto si es lógico limitar la velocidad, en iguales condiciones, a un utilitario con doce años encima que a un vehículo moderno, equipado con todos los avances de la técnica en materia de seguridad. Sencillamente, pienso que no. Un «seiscientos» a 90 km/h. es infinitamente más peligroso que un Mercedes a esa misma velocidad. En un adelantamiento, sin ir más lejos, el primero no puede y el segundo, sí. Y conviene recordar que muchos de los adelantamientos permitidos son válidos únicamente para los automóviles que pueden mostrar su potencia.

Félix Lázaro

TANDEM DOB

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



FIAT

NUEVOS REGATA

Los nuevos Fiat Regata ya están disponibles en el mercado español. Dos son los nuevos motores que incorporan estos modelos: uno, el conocido 1600, que montaban el Delta y el Prisma, al que se le ha dotado de inyección, y otro, el 1900 Turbo Diesel, que utiliza el Prisma desde hace un año. Este motor da 80 caballos y lanza al Regata a 170 kilómetros por hora. Aparte de estos motores, los nuevos Fiat Regata cambian ligeramente su aspecto exterior, con detalles aerodinámicos, nuevas manillas, paragolpes, etcétera.

También el interior se beneficia de grandes cambios.

La subida de los modelos ya existentes gira entre las treinta mil y las noventa mil pesetas.

MADRID

TALLERES EXPEDIENTADOS

Una inspección realizada por el Ayuntamiento de Madrid sobre un total de 1.152 talleres de reparación de automóviles ha dado como resultado la apertura de expedientes sancionadores a prácticamente la mitad (567) de esos establecimientos, en los que se detectaron 1.708 infracciones. El 26 por 100 no exponía al público el precio de la hora de trabajo, el 15 por 100 carecía de licencia municipal de apertura, el 14,4 no poseía licencia fiscal y el 20 por 100 no tenía en



La grua de papel

Nuestros compañeros del departamento de información de Purolator, firma líder en el sector de filtros para automoción, nos envían un comunicado de prensa, bajo el sugestivo título de «El polvo, el gran enemigo a vencer...», que ¡tampoco es para ponerse así!

Entre otras cosas, dice que, «hasta ahora, se ha solucionado este importante problema (el del polvo) con los medios clásicos, al margen de utilizar otros sistemas artesanales, no siempre eficaces». Más adelante añade: «Con el fin de aliviar las consecuencias de este temible enemigo que es el polvo, Purolator ha puesto en marcha un servicio de asistencia técnica.»

Estamos absolutamente convencidos de que Purolator cosechará grandes éxitos en su lucha particular, y ahora, completamente en serio, es verdaderamente de agradecer que Purolator realice un esfuerzo tan notable en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra.

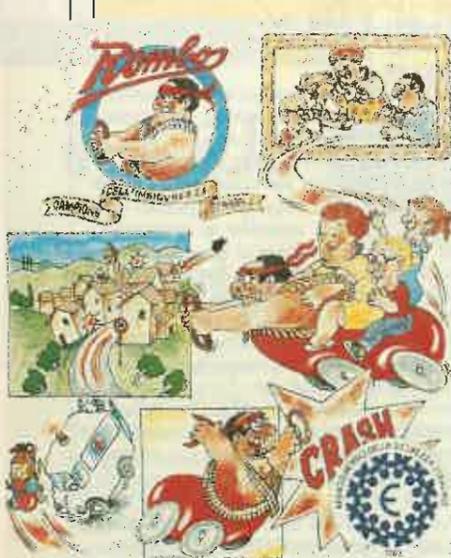


FIGUERUELAS

OPEL CORSA «UN MILLÓN»

La factoría de General Motors en Figueruelas celebró la pasada semana la fabricación de un millón de unidades del modelo Opel Corsa. El coche «un millón» salió de la línea de producción conducido por el presidente de la Comunidad Autónoma de Aragón, Santiago Marraco Solana, y el presidente de General Motors Europa, Ferdinand Beickler, durante una sencilla ceremonia en la que estuvieron presentes distintas autoridades de Aragón, el presidente de GM España y altos cargos directivos de la compañía.

la fachada la placa distintiva. Asimismo, la cuarta parte no confeccionaba presupuestos previos ni disponía de libro de reclamaciones. También se ha detectado la venta de piezas seminuevas reparadas, por nuevas.



«ROMBO» A LA ITALIANA

El personaje más popular de los medios de comunicación italianos en este verano ha sido el creado para celebrar el Año Europeo de la Seguridad Vial. Se trata de Rombo, campeón de la inseguridad vial, un amable y cariñoso padre de familia que se transforma, una vez al volante, en un remedo del Silvester Stallone. El slogan concluye: «El noventa y cinco por ciento de los accidentes depende de los que conducen como él. Piénsatelo.»

IL 95% DEGLI INCIDENTI DIPENDE DA CHI GUIDA COME LUI. PENSATECI.

IN COLLABORAZIONE CON IAA E IPD

ENASA

NUEVO DIRECTOR DE INFORMACION

ROBERTO Coronado ha sido nombrado nuevo director de información y relaciones externas de ENASA, cargo en el que sustituye a José María Visea. Coronado es técnico de relaciones públicas y publicidad y entró en la compañía, en 1980, como responsable de imagen en Barcelona. Anteriormente a su nuevo nombramiento ha ocupado los cargos de jefe de comunicación e información.



CALIDAD

VOLVO DURA MAS

No es que la alianza entre usuario y automóvil tenga necesariamente que ser hasta que la muerte los

separe. La Asociación de Fabricantes de Automóviles británica y una firma consultora han elaborado un informe para averiguar cuáles son los coches más duraderos, estableciendo una vida media de quince años. Para empezar, esta cifra sólo la sobrepasan el 20 por 100 de los automóviles que circulan por Europa Occidental. Los más longevos son los Volvo, que superan los quince años casi un 60 por 100; los Ford siguen, con un 40 por 100; BMW se queda sólo en un 20 por 100, y quienes peor soportan la vejez son los Alfa Romeo, que sólo supera los tres quinquenios un 3 por 100.

BARCELONA

ESTAFADOR DE COCHES

La Policía barcelonesa está investigando la desaparición de un empresario dedicado a la compraventa de automóviles de lujo que puede haber estafado un total de doscientos millones de pesetas. Se trata de José Botín Pradeiro. La posible estafa ha consistido en aceptar cantidades a cuenta de los compradores interesados en obtener un vehículo de importación de alto segmento, mientras el comprador

obtenía a cambio un simple recibo y la promesa de que una vez concluidos los trámites administrativos recibiría el vehículo. El total de denuncias presentadas ante la Policía supera la cantidad estafada en cien millones de pesetas.



RECORD

EN BICI A 100 KM/H.

FRED Markham, un californiano de veintinueve años apasionado por los récords, ha logrado pedalear a 100 kilómetros por hora durante doscientos metros. La extraña bicicleta que Markham ha utilizado para alcanzar su récord está construida en aluminio y fibra de vidrio, con un gran carenado de diseño aerodinámico estudiado especialmente para la ocasión.



El autobús que cubre el trayecto entre Las Navas del Marqués y la estación de ferrocarril de la misma localidad. Con los paragolpes de madera y con más kilómetros a cuestas que los baúles de la Piquer, ocasiona cinco veces al día atascos considerables en toda la zona veraniega.

FASA Renault no sólo es líder en nuestro mercado, sino que sus responsables financieros se han apuntado un impor-

tante récord: el de rentabilidad de las acciones de la compañía en la Bolsa de Madrid. Con una cotización de 86 enteros a 1 de enero de 1986, ha finalizado agosto con 428.

El bobo de Michael Knight, el que conduce (?) el «coche fantástico», no sólo jamás utiliza el cinturón de seguridad, sino que sigue lanzando el grito de rigor cada vez que da uno de los tropecientos saltos estúpidos.

A ver si es verdad que el Gobierno acelera el plan de autovías y carreteras, que en principio hasta el 92 no debería estar acabado. Por el interés que prestan y aunque no lo veamos aún plasmado, sus responsables se merecen la felicitación.

NUEVO AUDI 80

EN la actualidad, la gama de Audi estaba constituida por dos únicas berlinas: el 80/90 y el 100/200, correspondiendo respectivamente a las categorías media-alta y alta, con muy diferentes motorizaciones. Al margen de estas dos berlinas, el coupé. Pues bien, mientras que el 100/200 es

de concepción relativamente moderna (Coche del Año en 1982), el «pequeño» Audi databa de 1972, con una remodelación en 1978. Para la conservadora firma bávara también el tiempo pasa y su modelo de mayores ventas conocía ya una importante caída de ventas. Para sustituirlo, nace el nuevo Audi 80, con motores de cua-

tro cilindros, que a finales de año recibirá la denominación 90 al utilizar los motores de cinco cilindros.

Pese a la incuestionable tecnología punta de la marca de los cuatro aros, sus responsables siguen moviéndose en principios generales más tradicionales: berlina clásica de tres volúmenes, con motor longitudinal y eje

trasero semi-rígido... y ahí acaba toda concesión, porque Audi se vanagloria, y con razón, de situarse en punta en la fabricación de automóviles y en el 80 ha puesto de manifiesto su experiencia.

El nuevo 80 es ligeramente más pequeño que el anterior (13 milímetros), pero se ha ganado en amplitud del



habitáculo. Como es lógico, lo que se ha reducido es el maletero, bastante exiguo para su categoría. La carrocería, realizada en chapa galvanizada, es más perfilada, lográndose un Cx de 0,29, valor extraordinariamente bajo. Para lograr este Cx se recurre a muchos trucos conocidos en la berlina grande, como los cristales enrasados, las manetas de las puertas encastradas o el generoso spoiler delantero. Todas las líneas son redondeadas, lo que confiere un aspecto de notable robustez.

Como todos los Audi, el 80 es un tracción delantera; pero, como es tradición en la marca, se ofrecen también versiones Quattro de tracción a las cuatro ruedas. Audi, pionera en este tipo de automóviles, se había quedado retrasada ante la aparición de otros modelos con diferencias central de reparto variable. En el nuevo coche se modifica el viejo sistema y se recurre a un diferencial Torsen. No hay por el momento fecha para aplicar este sistema a los



DE AYER A HOY

A UN continuando con el mismo concepto de automóvil, el nuevo Audi 80 apenas tiene nada que ver ni con el primer modelo del 72, ni con el más actual del 76 (el que aparece en la fotografía). Una carrocería ligerísimamente más corta (13 milímetros), pero más ancha y con una distancia entre ejes mayor, permite superar las cotas de habitabilidad. El coeficiente de pe-

netración se ha bajado hasta 0,29, lo que significa todo un récord en su categoría. También se ha bajado en altura y, aunque por esta razón los cristales están más tendidos, el calor en el interior se ha reducido por la utilización de vidrios con aislamiento térmico. Tanto el paragolpes delantero como el trasero son de material plástico, con buena absorción de pequeños impactos.

El nuevo Audi 80 va a ser un serio rival para el título de Coche del Año 86.



El antiguo Audi 80 ha sido un modelo de muy escasa difusión en España.



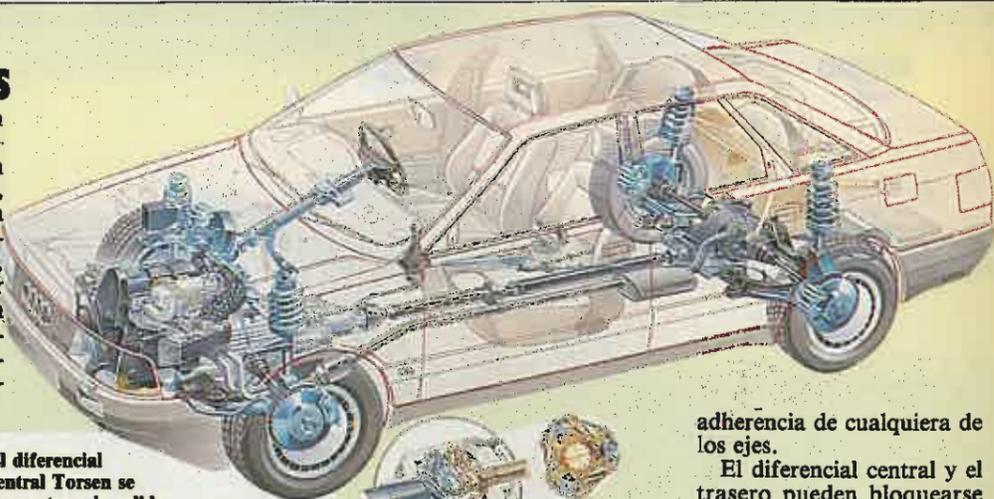
Tanto los asientos delanteros como traseros son de nuevo diseño, más envolventes y ergonómicos. El interior del habitáculo es ahora menos caluroso.



Como es ya habitual en los coches modernos, el anclaje de los cinturones de seguridad en variable, para ajustarse a cualquier conductor y estatura.

CUATRO MEJOR QUE DOS

COMO es tradicional en la marca, el nuevo Audi 80 se ofrece también con tracción a las cuatro ruedas, aunque no se importará a España. Si Audi fue pionera en esta solución técnica, se ha visto superada por otras marcas, por lo que en el nuevo coche ha introducido importantes modificaciones sobre su sistema conocido.



El diferencial central Torsen se encuentra a la salida de la caja de cambio. Es de funcionamiento mecánico, por el principio del tornillo-husillo, sin fricciones ni elementos viscosos.

El diferencial central, que anteriormente repartía el par entre el eje delantero y el trasero en proporciones iguales, ha sido sustituido por un diferencial Torsen (fotografía inferior), con lo que el par se reparte entre delante y detrás, de forma variable: entre el 75 y el 50 por 100 para el eje delantero, según las condiciones de

adherencia de cualquiera de los ejes.

El diferencial central y el trasero pueden bloquearse desde el puesto de conducción. El trasero se desbloquea automáticamente cuando se sobrepasan los 25 kilómetros/hora, con lo que la eficacia de los frenos ABS antibloqueo se incrementa notablemente. La compleja y eficaz transmisión se completa con una caja de cambio de nuevo diseño, de manejo preciso y de una suavidad sorprendente, gracias a la profusión de rodamientos. La marcha atrás también está sincronizada.

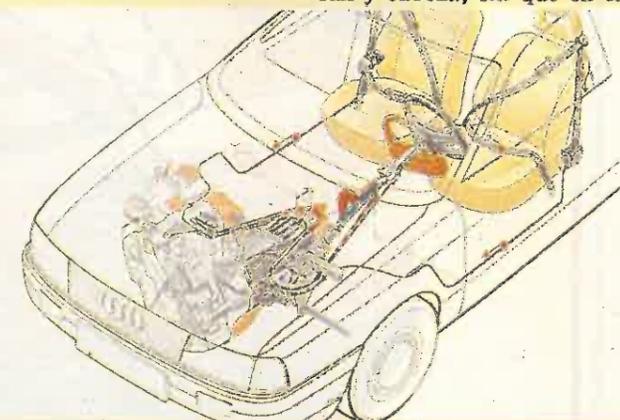
INGENIOSOS LOS CHICOS

UNO de los mayores problemas de seguridad con que se encuentran siempre los diseñadores ha sido resuelto por los técnicos de Audi, con un sistema eficaz, barato y verdaderamente ingenioso. Se trata de la peligrosidad de la columna de dirección cuando se produce un impacto central.

El sistema Audi ha sido bautizado Procon/ten y se ofrece opcionalmente (con un precio inferior a las 100.000 pesetas) a los compradores de los nuevos modelos 80

nientemente dispuesto, aprovecha este desplazamiento para violentamente hundir el volante sobre el salpicadero, retirándolo instantáneamente de su ubicación normal, en la que puede producir daños al conductor.

Al mismo tiempo, otro cable produce una mayor tensión en los cinturones de seguridad delanteros. Según un estudio de expertos de compañías de seguros, el sistema reduce sustancialmente los riesgos de heridas en tórax y cabeza, sin que en el



En la fotografía inferior se ven los elementos del Procon/ten: un par de cables que unen la carcasa del cambio con la columna de dirección.



y 90 de la firma bavara.

Cuando se produce un golpe de consideración, el conjunto motor-cambio sufre un desplazamiento respecto al bastidor o carrocería. Un grueso cable de acero, conve-

funcionamiento del sistema intervengan elementos que puedan producir fallos, como los disparadores de gases o pólvora de los air-bag (colchones inflables) o elementos inerciales.

100/200 y los coupés, pero se espera que en el año próximo todos los Audi dispongan del más moderno sistema.

Las motorizaciones disponibles para el 80 son: 1600, carburadores (75 caballos y gasolina normal), con caja de cuatro velocidades. Motor 1800, con carburadores, 90 caballos, gasolina super y caja de cuatro velocidades, con opción de

cinco velocidades; este motor se ofrece con catalizador, con un rendimiento de 88 CV. Un tercer motor de gasolina-inyección, también 1800, con 112 CV de potencia y caja de cinco velocidades. La versión con catalizador recurre a un incremento de cilindrada hasta 1.900 c.c. para alcanzar una potencia similar.

Estos tres motores de gasolina se complementan con

FICHA TÉCNICA

	AUDI 80 1,8 S	AUDI 80 1,8 E
MOTOR		
Disposición	Longitudinal	Longitudinal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.781 (81 x 86,4)	1.781 (81 x 86,4)
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	En cabeza	En cabeza
Alimentación	Carburador	Inyección
Compresión	10 a 1	10 a 1
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos
Capacidad del depósito	68 litros	68 litros
Potencia máxima	90 CV/5.200 rpm.	112 CV/5.800 rpm.
Par máximo	15 a 3.300 rpm.	16 a 3.400 rpm.
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, de 4 marchas	Manual, de 5 marchas
Vel. a 1.000 rpm. en 1.ª	7,5 km/h	7,5 km/h
Vel. a 1.000 rpm. en 2.ª	14,4 km/h	12,7 km/h
Vel. a 1.000 rpm. en 3.ª	23,2 km/h	20,6 km/h
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª	32 km/h	28,4 km/h
Vel. a 1.000 rpm. en 5.ª	—	34 km/h
DIRECCIÓN		
Tipo	Cremallera	Cremallera
Dímetro de giro	10,3	10,3
FRENOS		
Sistema	Disco/tambor	Disco/disco
SUSPENSIONES		
Tipo	Delantera indep. Trasera semindep.	Delantera indep. Trasera semindep.
RUEDAS		
Llantas	5,5 x 14"	5,5 x 14"
Neumáticos	175/70 HR 14	175/70 HR 14
Peso en orden de marcha	1.020 kilos	1.050 kilos



El maletero se ha sacrificado para mejorar la habitabilidad, por lo que no es muy grande. Lo que sí ofrece es una generosa apertura y un plano de carga apropiado.

Toda la chapa utilizada en la construcción del Audi 80 está galvanizada por las dos caras, lo que constituye una exclusiva mundial. Con ello, la protección contra la corrosión alcanza valores inimaginables.



Al igual que en los Audi 100, los cristales delantero y trasero están pegados a la carrocería y enrasados.

El depósito de gasolina de 68 litros, colocado tras el asiento posterior, combinado con unos consumos muy ajustados permiten que sean bastante las versiones del Audi 80 que superen los mil kilómetros de autonomía.

La columna de dirección se retrae instantáneamente en caso de fuerte impacto, a través de un ingenioso sistema bautizado Procon-ten, que describimos en otro lugar de esta toma de contacto



dos diesel: un atmosférico de 1600 c.c. y 54 caballos y un turbo diesel, con intercooler, cuya potencia sube hasta 80 caballos, con una velocidad máxima homologada de 180 km/h. Las ver-

siones de gasolina tienen una velocidad máxima que oscila entre los 170 km/h. para el 75 caballos y los 194 km/h. del inyección. Las versiones Quattro se ofrecen en todas las versiones gaso-

lina de este motor Audi. A mediados de octubre se iniciará en España la comercialización de los nuevos 80. Por el momento, a la Península sólo van a importarse dos modelos: el 1800, con

carburador o inyección. No habrá pues 80 Quattro ni diesel y su precio será de alrededor de un siete por ciento más caro que la actual versión; es decir, rozará los tres millones de pesetas pa-

Muchos de los elementos metálicos han sido considerablemente reducidos de peso, con lo que el Audi logra un excelente compromiso entre robustez y ligereza.



Los limpiaparabrisas, escamoteados tras el capó motor, son asimétricos y con una curiosa disposición. Lo cierto es que logra un buen resultado.

Para los mercados centroeuropeos, Audi ofrece los mismos motores de gasolina, con catalizadores. No hay grandes diferencias en rendimiento y consumos respecto a los convencionales, pero se recurre a un ligero incremento de cilindrada.



Una nueva caja de cambio se ha desarrollado para este modelo. Los ejes de las horquillas se han montado sobre rodamientos, lo que suaviza los cambios.

Por fin, en Audi se han decidido a ofrecer salpicaderos en tonos claros, abandonando los sempiternos negros de los coches alemanes. Un exceso que agradecerán los clientes latinos, ante el horror de los luteranos.

A diferencia del modelo viejo, en el nuevo se utilizan siempre llantas de 14 pulgadas, lo que permite un mejor dimensionamiento de los frenos, que son cuatro discos en las versiones más potentes y en los Quattro.

Como en todos los modelos de Audi, el 80 se ofrece con tracción delantera o a las cuatro ruedas. El motor siempre se coloca longitudinalmente.

ra el más caro. De todos modos, es razonable pensar que si llegará a importarse el 90 Quattro, con los motores de cinco cilindros gasolina y diesel.

No ha sido en nuestro

país el Audi 80 un coche muy popular, sin duda debido a su excesivo precio; sin embargo, en Europa siempre ha gozado de gran popularidad, por su excelente valor como usado y su fia-

bilidad mecánica, hasta el punto de figurar entre los tres coches con menor averías, según datos de la TÜV germana: organismo federal de control de inspección técnica de vehículos. Con estos

antecedentes, una amplia red comercial y un atractivo indudable, el nuevo Audi puede conocer en nuestro país un notable éxito.

SUZUKI SWIFT GTi VIENE OTRO JAPONES

DENTRO del cupo de coches que provienen de África, Asia y América, la Administración española ha concedido la licencia para importar 330 Suzuki. El modelo que se va a importar a España es el Suzuki Swift GTi, que fue presentado en Europa a principios de sep-

La gama Swift, cuya denominación japonesa es Cultus, tiene dos tipos de carrocería, una de tres puertas y otra de cinco que es diez centímetros más largo. En cuanto a motores, dispone de uno de 1.000 centímetros cúbicos en versiones Turbo y atmosférico, otro

FICHA TECNICA



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Cilindrada: 1.298 c.c. Diámetro/carrera: 74,0/75,5 mm. Construcción: Bloque y culata de aluminio, dos árboles de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 101 CV a 6.600 rpm. Par máximo: 11,0 mkg. a 5.500 rpm.
TRANSMISION Caja de cambio: Manual, de cinco velocidades.
DIRECCION Tipo: De cremallera. Diámetro de giro: 9,6 metros. Discos ventilados delante y tambor detrás. Servo.
SUSPENSION Tipo: Independiente delante, eje rígido detrás.
DIMENSIONES Largo: 3.670 mm. Ancho: 1.545 mm. Batalla: 2.245 mm. Vías (del./tras.): 1.335/1.300 mm. Altura: 1.350 mm.
PRESTACIONES Y CONSUMOS Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 8,6 seg. Consumo a 90 km/h.: 5,0 l/100 km. A 120 km/h.: 6,7 l/100 km. En ciudad: 7,1 l/100 km.

A finales de año vendrán a España trescientas treinta unidades del nuevo Suzuki Swift GTi, una pequeña bomba de tan sólo 1.300 centímetros cúbicos y velocidades fulgurantes.



EL 16 VALVULAS MAS PEQUEÑO

Lo que más llama la atención de este nuevo modelo Suzuki, que próximamente rodará por España es su motor. Se trata del motor de menor cilindrada con culata de 16 válvulas que circula por carreteras del viejo continente.

Obtener 101 caballos de un 1300 sin recurrir a la sobrealimentación es algo a lo que no estamos muy acostumbrados. Este es un motor que se encuentra a gusto girando a un gran número de revoluciones, puesto que el régimen de par máximo son 5.500 vueltas, mientras que la potencia máxima se obtiene a 6.600. No obstante, los consumos anunciados por el fabricante nipón están muy contenidos, puesto que a 90 km/h. se anuncia 5.0 litros a los 100 kilómetros; a 120, 6,7 y 7,1 en tráfico urbano.

de 1.324 y el que monta el GTi, de 1.298 centímetros cúbicos. Este último motor se monta en carrocerías de tres y cinco puertas, en cuyo caso la denominación es GXi, pero en principio no está previsto importar más que la versión de tres puertas.

Entre las características que destacan en este modelo están sus excelentes prestaciones en virtud de los 101 caballos que desarrolla el motor y un consumo muy contenido. La velocidad máxima anunciada es de 180 kilómetros por hora y la aceleración de cero a ciento, de 8,6 segundos.

El modelo nipón incorpora elevalunas eléctricos, faros antiniebla, asientos tipo baquet y decoración deportiva tanto en el exterior como en el interior.



tiembre. El GTi es la versión deportiva de la gama. Incorpora un motor de 1.300 centímetros cúbicos, culata de cuatro válvulas por cilindro e inyección electrónica. Se trata de un coche de aproximadamente el mismo tamaño que un Peugeot 205, con carrocería de tres puertas y, en esta versión, con un equipamiento muy completo. Su comercialización se iniciará a finales de este año y se realizará a través de la red comercial de Suzuki Santana.

FIAT UNO TRES VOLUMENES

SE LLAMARA DUNA

ESTAS próximas Navidades, Fiat Auto ha previsto el lanzamiento de un nuevo modelo, que en denominación código se ha bautizado Modelo 155, y sobre el que hemos informado en los últimos meses. Definitivamente

te aprobado el proyecto, ha sido bautizado con el nombre comercial de Duna.

Básicamente, el nuevo Fiat es la versión de tres volúmenes del Uno, como el Corsa TR respecto al pequeño, o el Classic respecto al Polo de Volkswagen. Lo

que es novedad en el coche italiano es la versión familiar o break, que se realizará sobre el Duna.

El diseño de la carrocería es obra del Centro de Diseño de Fiat, destacando una tercera ventanilla lateral, no practicable, que le da un aire

limpio y moderno. Las puertas llegan hasta el techo y el portón del maletero descendiendo hasta la superficie de carga. Las líneas generales del proyecto han sido previamente experimentadas en el modelo Premio, fabricado en Brasil como sustituto

del veterano Fiat 128, y donde va a fabricarse el Duna en los primeros meses, hasta que los mercados europeos muestren su grado de aceptación y la posible fabricación en Italia.

En una primera fase, los motores que se van a utilizar son los 1100 y 1300 de gasolina y el 1700 diesel. La incógnita a despejar es la posible utilización de los motores Fire, que no se prevén en la etapa brasileña de la producción, pero sí se contempla en caso de la fabricación en Europa.



La versión tres volúmenes del Fiat Uno, que se llamará Duna, estará en la calle las próximas Navidades y no tardará en aparecer una versión familiar.

BX CON MALETERO

SI EL GRUPO LO PERMITE

DESPUES de profundos estudios de mercado, los hombres de marketing de Citroën están pensando en entrar de lleno en el segmento de las berlinas clásicas, dejando un poco de lado esa imagen típica de diseños vanguardistas de la que el BX es un ejemplo.

Como resultado de estos estudios, se ha llegado a la conclusión de que las ventas de la gama BX se verían reforzadas introduciendo en el

mercado una berlina de maletero independiente. Pero el grupo PSA, del que Citroën forma parte, no está muy de acuerdo con la idea, manteniéndose firme en que

Una berlina tres volúmenes de líneas muy atractiva realizada sobre el Citroën BX.



es Peugeot la marca del grupo que debe producir este tipo de berlinas.

En este estado de cosas, los diseñadores han trabaja-

do firme, y la imagen de un BX con maletero independiente muestra la atractiva línea de una berlina clásica, que sería ciento por ciento producto Citroën.



El R-9 americano, con aspecto deportivo. Los estilistas de AMC han conseguido una nueva estética para el Alliance

RENAULT GTA

AL GUSTO AMERICANO

AMERICAN Motors Corporation acaba de lanzar una versión exclusiva del Renault Alliance —R-9 en Europa—, que han bautizado como Renault GTA. Es ni más ni menos que una versión deportiva del Alliance, en la que los técnicos de AMC han puesto mucho empeño, con profundas transformaciones mecánicas y algo más que un *maquillaje* exterior.

En dos versiones de carrocería, sedan dos puertas y convertible, el GTA estrena una nueva motorización de 1.965 centímetros cúbicos derivada del motor 1.7 del Alliance y del R-9 TXE europeo. Con árbol de levas en

cabeza, culata de aluminio, encendido e inyección de combustible electrónicos, este motor desarrolla 95 caballos a 5.250 revoluciones por minuto. Monta un cambio de relación cerrada y cinco velocidades. La suspensión delantera, con la misma estructura del Alliance, ha sido dotada de nuevos amortiguadores de gas y barras estabilizadoras; la trasera adopta la que monta el R-11 Turbo europeo. Esto, unido a unas llantas de aleación de quince pulgadas con neumáticos de perfil ultrabajo, Michelin Sport XGT, deben conferir al GTA una extraordinaria estabilidad.

La carrocería, retocada por los estilistas de AMC, recibe suplementos plásticos por doquier; un faldón por debajo de los prominentes paragolpes, estribos laterales, un pequeño alerón sobre el capot del maletero y la parrilla delantera, que recuerda mucho a la del Talbot Solara. El interior también ha sido retocado, los asientos, como los del 11 Turbo, están tapizados en cuero negro, al igual que los paneles laterales. El tablero de instrumentos, el mismo del Alliance, ahora es más atractivo para el público americano, ya que ha sido recoloreado, según los tonos de la carrocería.

El GTA convertible, lo más atractivo de Renault en América. Con las mismas características técnicas que el Sedán, un caramelo para los americanos





Antes de un año, la ley de Seguridad Vial, con los reglamentos que la desarrollan y el nuevo Código de la Circulación estarán en la calle. A corto plazo, el gran público no observará cambios radicales, pero a la larga se espera una profunda transformación de todos los temas que competen al tráfico.

LEY DE SEGURIDAD VIAL MAS CONTROL Y MAS CASTIGO

PASADAS las polémicas —constanciales al verano— de las operaciones salida, retorno o puentes, en la Dirección General de Tráfico se afina la maquinaria para poner en marcha todo un paquete de reglamentaciones que deben ver la luz en esta segunda legislatura bajo mandato socialista. Independientemente de las medidas a muy corto plazo, como el incremento de las sanciones al exceso de velocidad (véase cuadro adjunto), la actividad en la DGT se centra en dar salida a la ley de Seguridad Vial y al Código de la Circulación. En

la casa de Josefa Valcárcel ya no quieren oír hablar de parches.

La gestación de la ley ha sido particularmente farragosa, no en vano la materia tráfico compete a varios Ministerios. Una vez concluido el nuevo Código, los técnicos de la Administración se encontraron un monstruoso mamotreto que recogía infinitas normas no sólo nacionales, sino internacionales. Y como muchas de esas normas debían tener rango de ley para adecuarse al nuevo régimen político y a la Constitución, se decidió fraccionar el trabajo. El actual anteproyecto de ley toca los

temas generales y recoge algún aspecto del Código que debe tener ese rango, y se completa con un decreto básico que es el Código de la Circulación, acompañado de varios reglamentos (permisos de conducir, reglamento de vehículos, etcétera).

Según comenta a MOTOR 16 el subdirector general de Circulación y Seguridad Vial, Miguel Muñoz Medina, «desde principios de este año la ley estaba preparada y si no ha salido adelante ha sido por la disolución de las Cortes y las elecciones anticipadas. Ahora la vamos a poner en circulación

parlamentaria y, salvo que se atasque por alguna razón en el Parlamento, de aquí a seis meses estará aprobada. Y al día siguiente saldrán el Código y los decretos de desarrollo».

La nueva ley es muy técnica y al ciudadano medio le va a afectar muy poco, porque, como dice el propio Miguel Muñoz Medina, «no vamos a obligar a circular por la izquierda ni nada parecido».

Pero el Código actual es un venerable cuerpo con treinta y cuatro años de edad, tiene una estructura inadecuada que es de difícil aplicación en muchas cosas, además de las exigencias constitucionales: no podemos seguir regulando el tema de las sanciones por un decreto. Además, con la vieja legislación se ha producido una especie de «tolerancia jurídica» ante algo que antes se regulaba de una manera y que ahora la Constitución exige que sea de otra».

Lo más llamativo de la nueva legislación es sin duda la redefinición de to-



Muñoz Medina, subdirector general de Tráfico. En seis meses, nuevo Código y ley de Seguridad

do el esquema sancionador, pretendiéndose que los jueces tengan no sólo una misión recaudatoria, como ahora, sino juzgadora, que haya un sistema de recursos muy ágil en el que los jueces puedan conocer el asunto y que incluso ejerzan una especie de fiscalización de la actividad de la DGT. «Nuestra meta —dice Muñoz Medina— son los tribunales de tráfico. Habrá que modificar la estructura judicial y, por el momento, eso es complicado. Hasta entonces se encargarán del tema los Juzgados de Distrito.» En la ley se redefinen, además, las competencias entre Tráfico y el Ministerio de Obras Públicas, que no quedaban muy claras en la legislación de 1954.

Hay otros temas que en la DGT se

EUROPA QUIERE UNA MISMA VELOCIDAD

NO reducir más la velocidad en las carreteras; practicar una política rigurosa de control con sanciones más elevadas y organizar una campaña informativa para reforzar el grado de aceptación de las limitaciones a la velocidad, son las principales sugerencias emitidas por la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, que ha elaborado un amplio estudio sobre las limitaciones de velocidad en el ámbito comunitario.

El estudio, realizado bajo los auspicios del Año Europeo de la Seguridad vial, y que es un intento de armonizar las distintas limitaciones de velocidad de cara a una mayor integración europea, analiza la situación en cada uno de los países de los «doce», además de Austria y Suiza. Y llega a las siguientes «recomendaciones no oficiales»:

—Conviene fijar una velocidad máxima a nivel comunitario.

—La limitación debería ser provisionalmente diferenciada, habida cuenta de las diferencias actuales entre los Estados miembros. (Hay que señalar casos singulares como el de Alemania Federal, con velocidad libre en las autopistas, aunque con la recomendación de 130 km/h., y el de Italia, con limitaciones en función de cilindrada y la vía).

—Por razones relacionadas con el grado de aceptación del usuario, la velocidad máxima no debería ser fijada demasiado baja.

—Es deseable limitar el margen de diferencia de las velocidades de un país a otro.

En el plano concreto, el informe sugiere que «para turismos y motos la velocidad máxima en autopista debería establecerse entre 120 y 130 km/h. Una velocidad más reducida se establecería en tramos peligrosos, determinados por las autoridades nacionales. Para camiones y motos la velocidad máxima debería establecerse, también en autopista, entre 80 y 90 kilómetros por hora».

En carreteras principales y vías in-

terurbanas se recomienda, «como regla general, mantener la situación actual, con las limitaciones siguientes: turismos y motos, 100 km/h., y camiones y autobuses, 80 km/h.; dependiendo de las autorizaciones reales la situación local. En zonas urbanas la velocidad máxima sería de 50 km/h. para todos los vehículos».

Para el Parlamento Europeo sería conveniente «instaurar un periodo de ensayo de cuatro años, evaluando los resultados en el último ejercicio». También se establece la conveniencia de controlar y sancionar rigurosamente a los automóviles «que circulen a velocidad elevada» y dictar una reglamentación comunitaria bajo forma de reglamento o de directiva.

El citado documento es el resultado de varios trabajos realizados en el pasado año, en que entidades y representaciones internacionales han dado su parecer sobre las limitaciones de velocidad. Entre ellas, la representación de PRI (Prevention Routiere Internationale) mantuvo la importancia de la «aceptabilidad» por los usuarios de los límites, y la FIA (Federación Internacional del Automóvil) recalzó que los límites existentes en los Estados Unidos, por ejemplo, «no serían respetados en Europa, lo que sería catastrófico para la seguridad vial». La representación de Eurochambre señaló que en Estados Unidos los accidentes en autopistas superan en un 15 por 100 a los de la República Federal Alemana sugiriendo una política tendente a hacer decrecer el uso de las carreteras secundarias.

Los mismos representantes, consultados ante dos opciones de limitación de velocidad, contestaron así: la opción A (límite de 100 km/h. en autopista y autovía y 80 km/h. en el resto) no sería realista por la dificultad de que fuera aceptada por el usuario, frente a la opción B (120 ó 130 km/h., con variaciones hacia abajo, según circunstancias locales y un límite uniforme de 90 km/h. para el resto de las vías.)





Los exámenes serán más completos y en ellos se utilizarán ordenadores. Se están reciclando la mayor parte de profesores de autoescuela y examinadores

van a abordar en breve. Se está estudiando ahora que el causante de un accidente con víctimas como consecuencia de una velocidad excesiva y un com-

portamiento imprudente, reembolse a su compañía aseguradora el costo de la indemnización. Dice Muñoz Medina, «que estamos asistiendo a una especie

SANCIONES DE 30.000 PESETAS

La Dirección General de Tráfico no va a esperar a la aprobación y entrada en vigor de la ley de Seguridad Vial para endurecer las sanciones relacionadas con los excesos de velocidad. Para el subdirector general de Circulación y Seguridad Vial, Miguel Muñoz Medina, «la medida es de carácter disuasorio y no es aislada, sino que se enmarca dentro de las recomendaciones oficiales realizadas por el Parlamento Europeo».

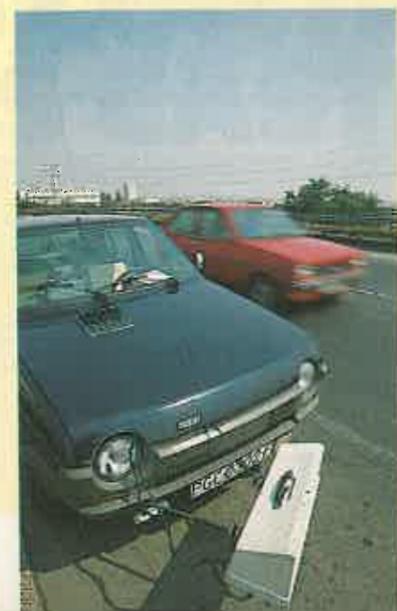
En esta misma semana o en la próxima, el Consejo de Ministros puede dar sus bendiciones a un real decreto que no parece encontrar oposición dentro del Gabinete, ya que Sanidad se ha considerado implicada favorablemente desde el primer momento y en Transportes no se planteará ningún problema.

«Nuestra idea —dice Miguel Muñoz— es que el límite de las sanciones al exceso de velocidad se sitúe en treinta mil pesetas (ahora quince mil). Esta cifra no ha sido elegida al azar, sino que es el tope que recoge el Código Penal para las faltas. Y estas sanciones no son contra delitos.» Al mismo tiempo se va a modificar la graduación de las multas. Hasta ahora esa graduación va en tramos de diez en diez kilómetros. Por ejemplo, según el artículo 18 del Código de la Circulación, un exceso de 10 km/h está sancionado con 2.000 pesetas, y de 10 a 20 km/h con 4.000 pesetas. «Lo que pretendemos —añade el subdirector general— es aplicar las sanciones por porcentaje de exceso, que es más lógico. Ante una limitación de velocidad a 40 km/h, superarla a 60 km/h sólo se sanciona con dos tramos y una multa pequeña. Pero en porcen-

taje supone un 50 por 100 de exceso, y eso es claramente exagerado.»

Habrà también otra modificación sustancial: la reforma del artículo 289 del Código de la Circulación, que regula las suspensiones del permiso de conducir. Con ello se intenta que la retirada del carné de conducir sea más flexible ante las circunstancias de peligro que actualmente exige el Código. Según Muñoz Medina, «en una travesía limitada a 40 km/h, un conductor que pase a 80 km/h está provocando un peligro implícito, con independencia de que se haya tenido la suerte de no provocar ningún daño».

La suspensión del permiso en estos casos debe operar de manera casi automática. Por otra parte, y aunque inicialmente lo habíamos pensado, el tiempo de retirada no aumentará y continuará siendo de tres meses para este caso».



de despreocupación vial, en la que se piensa que todo lo cubre el seguro y ya está.

Tomemos el ejemplo de Alemania Federal. Allí, en autopista, la velocidad es libre, pero con una recomendación de ciento treinta kilómetros por hora. Pues bien, en caso de superarse esa velocidad, las compañías de seguros no cubren las indemnizaciones. Aquí pretendemos hacer algo parecido para disuadir a mucha gente. Tendremos que negociar con el Ministerio de Economía y Hacienda para instrumentar este aspecto en el seguro privado».

Este propósito irá amparado con los nuevos equipos de investigación de accidentes que está creando Tráfico, equipos cuya finalidad será científica, no policial, pero que en casos concretos pueden poner sus conocimientos en manos del juez.

La enseñanza también ocupa un importante espacio. Según el subdirector general, se están reciclando la mayor parte de los profesores de autoescuelas y los examinadores en plantilla. Se pretende también ampliar en el tiempo la duración del examen práctico de circulación, y el ordenador va a llegar al examen teórico. «Nuestros ordenadores tendrán una información exhaustiva de cada conductor que obtenga el permiso».

Así, cuando, dentro de diez años, un señor haya tenido cinco accidentes, esos datos nos permitirán saber dónde aprendió, cómo lo hizo, qué defectos hubo en su examen, los de la autoescuela y su profesor y las desviaciones de criterios o errores de nuestros examinadores.»

Otro objeto de preocupación actual en Tráfico es el de la publicidad de los automóviles. Para Muñoz Medina «esta publicidad es demasiado agresiva y, en algunas ocasiones, llega a incitar a la comisión de un delito. Nuestra posibilidad de control de los spots televisivos es muy pequeña y no nos satisfacen los avisos sobre ficción-drama o circuito con especialista. Vamos a ejercer con más dureza esa posibilidad de control nuestra, aunque suene a censura».

En un apresurado repaso a otros temas, Muñoz Medina recuerda que de cero millones invertidos por Tráfico en 1962 se ha pasado a 400 millones en 1983 y 9.000 millones ahora, «desarrollando una tecnología puntera en materia de tráfico, regulando muchos puntos conflictivos de nuestras vías y propiciando la investigación (ahora mismo de seguridad pasiva de autobuses, neumáticos y luces de turismos) en varios centros universitarios».

En la DGT se insiste en que la adopción de alguna medida aislada no debería considerarse como un parche. «Nuestra política —dice Muñoz Medina— no va por ahí.»

Raúl R. Sáez

Mercado

Lancia Delta HF Turbo i.e



ECOS DE LA SEMANA

● Por la compra de los Seat Panda se hace una oferta mínima de 50.000 pesetas, por «cualquier cosa» que se entregue a cambio, en una promoción que busca reducir los actuales stocks de este modelo, que en las próximas semanas será sustituido por el Marbella.

● La mayoría de los concesionarios se encuentran con dificultades para suministrar coches nuevos a los compradores: Renault (con el R-21), Opel (con los Corsa y Kadett españoles) y Ford (con el Orion) están con plazos de entregas superiores al mes e incluso a los dos meses, según modelo, equipamiento y color.

● Los concesionarios de Peugeot están ya admitiendo pedidos para los 309, cuya comercialización está prevista para octubre. Existe ya en la mayoría de los concesionarios una lista oficial, que se hará definitiva en cuanto se conozcan versiones y precios.

VIENE CON FUERZA

YA han comenzado a llegar a nuestro país las primeras unidades del Lancia Delta HF Turbo i.e. El precio total en que se comercializará será de 2.235.870 pesetas, cifra muy competitiva entre los berlinas de carácter deportivo de su clase.

Entre las mejoras que incorpora esta nueva versión se encuentra la adopción de un sistema de inyección electrónica que lo diferencia del modelo anterior, que estaba alimentado por un carburador de doble cuerpo. La adopción de la inyección electrónica permite al nuevo Lancia Delta HF Turbo alcanzar una potencia de 140 caballos por los 130 del modelo anterior, con lo que alcanza una velocidad máxima de 203 ki-

lómetros por hora. La aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora se realiza en 8,7 segundos.

El interior de este modelo también se ha visto afectado por las innovaciones, así un nuevo salpicadero permite al conductor una mejor apreciación del tablero de instrumentos. Los asientos han recibido una tapicería deportiva que, junto con la incorporación en el exterior de unas llantas de aleación tipo Delta S-4 Corse, contribuyen a dar un aire más agresivo al Lancia Delta HF Turbo i.e. Esta será, por el momento, la única versión que se importará de la nueva gama Delta, aunque en un futuro próximo también se dispondrá de la versión 4 WD.



SEGUNDA MANO SIMCA/TALBOT 1200

EL Simca 1200 es uno de los modelos que mejor acogida tienen en el mercado de ocasión. Su mecánica, dura y eficaz, es especialmente valorada. El que su línea sea un tanto discutible, no es problema para que su comercialización se realice sin problemas. Los compraventas profesionales no suelen tener graves problemas a la hora de vender estos automóviles y casi siempre suelen tener alguno en sus stocks.

Otra de sus características principales es su polivalencia no sólo debida a sus características técnicas, sino también a la gran cantidad de

versiones que componen la gama.

Dentro de esta gama se pueden encontrar desde las versiones de gasolina normal como el L y el LS, ambos con un motor de 1.118 centímetros cúbicos, hasta las versiones de tres puertas, como el LX que lleva un motor de 1.294 centímetros cúbicos. Una de las versiones que pese a ser muy limitada su producción tuvo muy buena acogida fue el familiar o Break, que unía a las prestaciones de un turismo la capacidad de carga de una furgoneta mediana. Dentro de esta misma gama se podía encontrar el modelo su-

perior que recibía la denominación Confort con el mismo motor que la versión LX, pero con más equipamiento. Los amantes de la conducción un poco más deportiva, tenían en la versión TI el vehículo ideal.

Los precios en que se pueden adquirir estos automóviles oscilan entre las 100.000 y las 140.000 pesetas para la versión LX; el modelo LS puede tener una cotización más alta, oscilando entre las 170.000 y las 300.000 pesetas. El 1200 TI tiene una valorización menor y no suele pasar de las 200.000 pesetas. Con este modelo hay que tener en cuenta que, como sucede con los vehículos que tienen unas prestaciones semideportivas, pueden estar bastante cascados.

La producción del Simca/Talbot 1200 se inició en el año 69, dejándose de fabricar en el año 82, y habiéndose producido un total de 351.939 unidades.



Mercado

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h.	Consumo Litros/100 km.	Coste/km.	Preço total 15.000
Patrol Carro Baja	2.820	76	124	11,8	9,54	2.106.444
Patrol Carro Alto	2.820	76	124	11,8	9,54	2.076.524
Patrol Carro G Cl.	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 Wagon G Cl.	3.246	95	138	12,7	10,94	2.672.575
Vanette 5 Pizzas	1.952	60	118	9,3	7,31	1.476.784
Vanette 6 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	Velocidad km/h.	Consumo Litros/100 km.	Coste/km.	Preço total 15.000
Corsa City 1.0 4V 3P*	993	45	142	8,23	8,23	864.079
Corsa LS 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,8	8,23	894.137
Corsa LS 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,8	8,23	932.973
Corsa LS 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,8	8,23	883.186
Corsa LS 1.0 5V 5P*	993	45	142	7,8	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	7,8	8,23	925.234
Corsa GL 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,8	8,23	974.070
Corsa GL 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,8	8,23	955.876
Corsa GL 1.0 5V 5P*	993	45	142	7,8	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 Coup 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.035.689
Corsa Coup 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.053.136
Corsa Coup 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.094.233
Corsa Coup 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,8	8,30	1.080.232
Corsa Coup 1.3 5V 5P*	1.297	70	162	7,8	8,30	1.097.921
Corsa Coup 1.3 5V 5P*	1.297	70	162	7,8	8,30	1.138.777
Corsa GT 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,8	8,30	1.194.224
Corsa TR LS 1.2 4V 2P*	1.196	55	152	7,3	8,06	1.027.866
Corsa TR LS 1.2 4V 4P*	1.196	55	149	7,3	8,05	992.355
Corsa TR LS 1.2 5V 2P*	1.196	55	149	7,1	7,89	988.126
Corsa TR LS 1.2 5V 4P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.048.508
Corsa TR LS 1.3 5V 2P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.041.794
Corsa TR LS 1.3 5V 4P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.070.426
Corsa TR GL 1.2 5V 4P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.091.088
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	1.151.340
Corsa TR GLS 1.3 5V 4P*	1.297	70	162	7,8	8,30	1.175.884
Kadett GL 1.3	1.297	75	170	6,5	8,26	1.530.431
Kadett 4P 1.3 GL*	1.297	75	168	7,7	9,24	1.381.710
Kadett GL 1.6*	1.598	90	169	8,2	9,73	1.594.166
Kadett 4P 1.6 GL*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.452.307
Kadett 4P 1.6 GLS*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.546.072
Kadett GSI 1.6*	1.796	115	201	9,0	10,40	1.915.419
Kadett GSI 1.6 5P*	1.796	115	201	9,0	10,40	1.997.207
Kadett 1.6 GLD*	1.598	55	150	7,1	6,71	1.679.972
Kadett 4P 1.6 GLD*	1.598	55	150	7,1	6,71	1.594.203
Kadett 4P 1.6 GLSD*	1.598	55	150	7,1	6,71	1.730.589
Ascona LS 1.6 4P*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.652.342
Ascona Touring 1.6 4P*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.667.606
Ascona LS 1.6 5P*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.716.643
Ascona GLS 1.6 4P*	1.598	90	170	8,3	9,22	1.756.396
Ascona GLS 1.6 5P*	1.598	90	170	8,3	9,22	1.850.978
Ascona Touring 1.6 4P*	1.796	115	190	8,8	11,12	1.841.143
Ascona GLS 1.6 4P*	1.796	115	185	9,4	10,72	1.924.533
Ascona GLS 1.6 5P*	1.796	115	185	9,4	10,73	2.019.117
Ascona GT 1.6 2P*	1.796	115	190	8,8	11,12	1.851.394
Ascona GT Sport 5P*	1.796	115	190	8,8	11,11	2.005.977
Ascona LS Diesel 4P*	1.598	54	143	6,8	5,59	1.782.884
Ascona LS Diesel 5P*	1.598	54	143	6,8	5,59	1.847.286
Ascona Coupé GSI	1.979	110	185	7,6	9,25	1.952.706
Ascona Coupé 200*	1.979	125	198	11,8	12,70	2.393.746
Renault LS 2.0 S	1.979	100	185	10,4	11,54	1.917.836
Renault LS 2.2*	2.200	115	187	9,8	10,98	2.044.626
Renault Touring 1.2.2	2.200	115	187	9,8	10,98	2.109.049
Renault CD 2.2 I*	2.200	115	187	9,8	11,06	2.333.282
Renault Exclusive 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 CD 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	7,98	2.598.763
Renault Exclusive 2.3 TD	2.260	86	172	9,2	7,99	2.734.312
Seat C 3.0 I	2.989	180	210	9,9	12,14	3.771.485
Seat C 3.0 I Am.	2.989	180	200	13,4	15,02	4.430.896
Seat C 3.0 I*	2.989	180	205	13,1	14,76	3.659.487
Seat GSE 3.0 I*	2.989	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): 39.355 pesetas; Manta GSI: 39.385 pesetas; Manta 200: 47.786 pesetas; Rekord (todas las versiones): 50.898 pesetas; Monza y Senator: 73.369 pesetas; Cerradura centralizada: Corsa: 20.804 pesetas; Kadett: 29.571 pesetas; Ascona: 32.448 pesetas; Di-

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h.	Consumo Litros/100 km.	Coste/km.	Preço total 15.000
rección asistida: Kadett (todas las versiones): 72.303 pesetas; Ascona: 81.647 pesetas; Rekord: 90.409 pesetas. Retrovisor pasajero eléctrico: Corsa: 17.142 pesetas; Kadett: 11.618 pesetas; Ascona: 19.413 pesetas; Rekord: 20.280 pesetas. ABS: Monza, Senator, Rekord Touring y Exclusive: 267.112. Elevadores eléctricos delanteros: Corsa: 23.578 pesetas; Kadett y Ascona: 50.325 pesetas; Rekord: 52.205 pesetas. Techo solar deslizante y transparente: Corsa GT: 40.678 pesetas; Kadett: 58.880 pesetas; Ascona: 68.170 pesetas; Manta: 79.424 pesetas; Rekord: 79.551 pesetas; Monza y Senator: 81.232 pesetas. Llantas de aleación: Corsa: 31.780 pesetas; Kadett: 51.597 pesetas; Ascona: 65.162 pesetas; Rekord: 67.644 pesetas. Autoblocante trasero: Manta: 52.797 pesetas; Rekord: 57.787 pesetas; Monza y Senator: 73.671 pesetas. PRECIO CON IVA INCLUIDO.						

PEUGEOT

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h.	Consumo Litros/100 km.	Coste/km.	Preço total 15.000
285 XL 4V*	1.118	55	146	7,0	7,81	986.408
285 XR*	1.294	65	154	7,9	8,55	1.152.907
205 GL 4V*	1.118	55	146	7,0	7,81	1.023.907
205 GR*	1.204	63	150	8,0	8,63	1.136.707
205 SR*	1.294	65	154	7,9	8,55	1.193.207
205 GT*	1.442	83	167	8,6	9,20	1.263.078
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
285 GLD*	1.769	60	155	6,6	5,68	1.220.607
285 SRD*	1.769	60	155	6,6	5,68	1.344.207
505 GL*	1.971	108	173	10,6	11,45	1.780.011
505 GR*	1.971	108	173	10,6	11,46	1.951.011
505 SR*	1.971	108	173	10,6	11,46	2.095.611
505 GTI A.A.*	2.165	130	176	11,0	11,89	2.599.786
505 Turbo Inyección*	2.155	160	200	12,0	12,97	2.993.774
585 GLD 5V*	2.498	76	150	6,6	7,58	2.040.512
505 GRD*	2.498	76	150	6,6	7,58	2.201.712
505 GRD Inj.*	2.498	76	146	6,6	7,70	2.561.184
505 SRD Turbo*	2.498	95	167	9,3	8,00	2.466.711
585 GTD Turbo A.A.*	2.498	95	158	8,7	7,89	2.732.612
604 GTD Turbo*	2.498	95	158	8,7	7,78	3.449.072

OPCIONES: Pintura metalizada: 205, 11.300 pesetas; 505, 29.700 pesetas. Elevadores eléctricos, cerraduras centralizadas y tapón con llave: 205 XR y 205 SR, 21.400 pesetas. Elevadores 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	Velocidad km/h.	Consumo Litros/100 km.	Coste/km.	Preço total 15.000
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 Turbo*	3.164	231	242	13,2	14,93	8.585.030
911 Carrera Cabriolet*	3.164	231	242	13,2	14,94	9.368.150
911 Turbo*	3.299	300	260	11,8	13,96	12.835.830
928-S Coupé*	4.684	300	248	22,2	22,45	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: 62.300 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	Velocidad km/h.	Consumo Litros/100 km.	Coste/km.	Preço total 15.000
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	9,74	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
R6 GTL*	1.108	45	133	6,5	8,97	942.706
R6 GTC*	1.237	56	149	7,1	7,89	1.142.642
R9 GTL*	1.397	60	153	7,5	8,22	1.205.152
R9 TSE*	1.397	72	158	7,9	8,55	1.324.586
R9 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 GT*	1.237	56	149	7,1	7,89	1.133.016

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h.	Consumo Litros/100 km.	Coste/km.	Preço total 15.000
R11 GTL*	1.397	60	149	7,8	8,30	1.247.845
R11 TSE*	1.397	72	159	7,9	8,55	1.362.225
R11 GTX*	1.721	80	169	8,2	8,80	1.360.363
R11 TXE*	1.721	80	169	8,2	8,80	1.453.596
R11 Turbo*	1.397	105	188	8,7	9,89	1.584.575

Mercado

MOTOS

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

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

BENELLI

250				236.948
854 Sport	623	64	180	526.556
900 SEI	938	80	215	781.875

BIMOTA

884	1.074	112	257	1.972.452
884-S	1.074	112	257	3.960.183
885-S	1.100	112		3.084.344
885-SP	1.135	118	205	3.329.689

BMW

R 65	650	50	175	808.584
R 80 GS	750	75	174	948.594
K 75 C	740	75		1.143.800
K 100*	987	90	215	1.317.374
K 100 RS*	987	90	220	1.581.738
K 100 RT*	987	90	210	1.617.907

CAGIVA

Beloni 125*	124,6	15	105	438.704
Abi-Vento 250	242,8	25		400.890
Abi-Reno 350*	342,1	32		617.015
Alacant 650	649	65		1.008.592

DERBI

Varese Cal.	48,7			90.070
Varese Start	49,9			103.975
DS 90*	49,9			144.970
Scott 74	74,1	9,8	76	178.970
Scott 74 (arr. m.l.)*	74,1	9,8	76	189.990
RC 125 Cross	123,6	31		337.990
RC 250 Cross	246,1	42		388.950

GILERA

50 GR 2	48,9			123.200
75 GR 1*	74,6		79	158.304
RV 250*	183,4	25	137	461.865
MX 200	183,4	24		467.858

GUZZI

V-65	643,4	62		702.786
V-65 SP	643,4	62		741.514

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

V-65 Custom*	643,4	62	164	789.706
V-65 Lario	643,4	58		855.421
V-65 TT	643,4			767.801
850 T-6*	844	87	188	788.671
850 La Mera II	844	76		857.037
1000 SP	948,8	87		889.255
1000 California II	948,8	71		1.118.283
La Mera 1000*	949	82	225	1.161.140

HONDA

PK2-50	49			103.900
PK-50R (Ar. elec.)	49			134.900
MRX 75	74,5	12		257.000
Scorpio SH-90*	79,8	8		219.900
CS-125	124	12		226.485
XL 250 II	166	18		399.950
XL 250 Pro-D	166	18		408.000
VF-1000 II*	990	130	253	1.762.955

HUSQVARNA

125 XC	124			435.700
250 XC	245			475.400
500 XC	488			497.000
125 WR (End.)	124			447.300
240 WR (End.)	239,4			495.000
400 WR (End.)	395,6			527.000
125 CR (Cross)	124			426.600
250 CR (Cross)	244,7			478.600
500 CR (Cross)	488			494.500

JAWA

350	342,5	31		220.000
-----	-------	----	--	---------

KAWASAKI

KZ 500*	553	52	178	649.800
KZ 550 S	553	55		719.902
KL 600 E	564	45		893.750
GPZ 600 R	592	75		899.150
GPZ 900 R	908	115		1.148.750

KTM

08 125 End.	123,0	21,5		405.500
MX 125	123,0	25		409.500

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 390	390	49		460.000
Baja 500	500			522.000
GS 600	558	46		515.000

LAMBRETTA

125 Electr.	122	8		158.805
200 Lance	198	9,7		181.253
200 Electr.	198	9,7		181.523

LAVERDA

1000 RG8	981	94		1.027.000
----------	-----	----	--	-----------

MERLIN

DG 7 125	124,6			207.200
DG 7 212	212			296.900
DG 3 R				360.000
CRESTA	346,8			340.000
DG 11 4 Triump.	346,8			389.000

MZ

ETZ 250*	242	21	170	205.000
----------	-----	----	-----	---------

MONTESA

Cota 242	242			219.700
Cota 330	327,8			277.400
Cota 330 Trial	327,8			280.600
Enduro 80 H7	74,8		72	175.300
Enduro 250 H7	248,3		119	245.500
Enduro 360 H7	349,6		150	367.500
Impala 125	124,8	30	100	225.800
Impala 175	174,7	33	100	271.980

MORINI

125 Mono	123,5	12		208.000
250 3 C	239,5	25	138	338.000
350 K 2	344,1	39	160	695.000

MZ

ETZ 250*	242	21	130	250.000
----------	-----	----	-----	---------

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

PUCH

JL 18	49,8			79.400
Maxi	49,8			96.400
Maxi PA	49,8			130.300
Maxi Pa Negra	49,8			132.400
Motex L	49,8			130.400
Lido Vario	73	8,5		208.000
74 M-82 FD	71,6	8,8		238.316

RIEJU

Strada	74	6,5		180.000
Marathon MR 80	75	14		284.500
Marathon Enduro	80	20		307.000
Marathon Cross	80	20		307.000

SUZUKI

GSX 400 E	396			636.000
GSX 550 EB*	549	55	182	895.000
DG 3 R	347	84	210	1.046.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.350.000
DG 11 4 Triump.	346,8			389.000

VESPA

Vale	49,7			85.120
Vespino	49,7			99.466
Vespino ALX	49,7			108.864
PK 75 S Junior*	74,0	8,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	80	178.780
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	80	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	156.108
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
Ves 160	149,5	8,2	100	219.848
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
Ves 200	197,9	10,7	110	243.390

YAMAHA

DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	368.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XZ 400	399	45,5	175	586.200
XT 600*	636	44	165	631.000
XJ 600*	638	72	202	839.000
FZ 750*	749	106	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

LA GUERRA CIVIL

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

historia

LA GUERRA CIVIL

6

LOS DOS GOBIERNOS
Violencia y represión en las dos zonas

Albert Balcells
Julio Aróstegui
Joan Vilarroya
Josep M. Solé Sabatè
Aurora Bosch
Juan Pablo Fusi
Antonio Nadal



- 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 6
"LOS DOS GOBIERNOS"

NOTICIAS DE EMPRESA

MERCEDES, EN BARCELONA



SE ha inaugurado en Barcelona una nueva agencia oficial Mercedes-Benz: Auto Beltrán. Esta, situada en el paseo de la Bonanova, n.º 13, las instalaciones consta de una gran exposición y una amplia sección destinadas al mantenimiento y reparación. El total de las instalaciones de este nuevo concesionario de la marca bávara es de más de 2.000 metros cuadrados, lo que les da una especial relevancia.

Auto Beltrán, ya conocido por su tienda especializada en la compra-venta de coches de categoría, da de este modo un nuevo paso adelante en favor del cliente amante de los buenos productos automovilísticos.

SILENCIOSOS SAAB

SAAB-Scania ha puesto en funcionamiento un sofisticado laboratorio de sonido dedicado al estudio del sonido en los vehículos de la marca. En este laboratorio el sonido y las vibraciones de cada componente son analizados para garantizar que el equipo funcione lo más silenciosamente posible y que el nivel de insonorización sea óptimo en automóviles de la marca escandinava.

ALTAVOCES INVISIBLES

ENTRE las distintas novedades que Pioneer presentará en Sonimag destaca su nuevo sistema de altavoces denominado Altavoces Invisibles, estudiados para no atraer a los cacos. Además lanzarán un Radio-Compact Disc, nuevas pantallas de multinformación para los radio-cassettes y un código secreto personal para el Car Estéreo.

ZARAGOZA, DE FERIA

DURANTE el próximo mes de octubre tendrá lugar en Zaragoza la inauguración de un nuevo recinto ferial. La apertura de es-

tas nuevas instalaciones se hará coincidir con la celebración de dos exposiciones: Pro-Seg, que cubrirá el sector de la protección y la seguridad, y Energética 86, que estará destinada al ahorro de energía. La superficie total del nuevo complejo de exposiciones será de 360.000 metros cuadrados y en ellos tendrán cabida los últimos avances en materia de exposiciones.





A FONDO

BMW M5

DE BUENA FAMILIA



VIRTUDES DEFECTOS

Prestaciones de muy alto nivel

Comportamiento

Frenos

Autonomía a velocidades altas

Alumbrado mediocre

Precio muy elevado

EN la gama BMW, la M, inicial de Motor Sport, filial que se encarga de la faceta deportiva de la marca, distingue a aquellos coches que tienen un mayor carácter deportivo. Primero fue el M1, el ya desaparecido coupé, actualmente buscadísimo por los coleccionistas. Posteriormente apareció el M-635, también

denominado M6, resultante de instalar bajo el capot de un coupé de la Serie 6, el motor de 6 cilindros y culata de cuatro válvulas por cilindro del M1. Ahora, la saga continúa con la aparición del M5, que no es otra cosa que la adaptación de este famoso motor del M1 a una berlina de la Serie 5. La aparición del M5 ha privado del derecho a llevar

la M de Motor Sport al hasta ahora denominado M 535i, un producto puramente comercial consistente en el montaje del motor de 3,5 litros de dos válvulas por cilindros del coupé 635 GSi a un Serie 5. En este coche, Motor Sport sólo había intervenido para establecer unos nuevos reglajes de suspensión que afectaban principalmente al tren delan-

tero, y unos elementos aerodinámicos que le daban un carácter muy agresivo y le permitían ganar algo más en velocidad punta. Ahora, el M 535i se ha convertido en el 535i a secas, siendo el empleo de la M un derecho exclusivo del M5.

Si el extinto M 535i sale de la misma cadena en que se producen las demás versiones de la Serie 5, el M5 es algo más exclusivo, puesto que se monta en las instalaciones de Motor Sport, proceso en el curso del cual se introducen muchas diferencias con las demás variantes de la gama. Hasta el extremo que incluso el reparto de masas es diferente y más equilibrado en este coche —52 por 100 en el eje delantero y 48 en el trasero— que en sus hermanos —54/46 como media—. Y es que Motor Sport ha desplazado hacia atrás algunos elementos de peso, como la ba-

tería, que en el M5 es, además, más capaz y más pesada que en las otras versiones. Lo que cuesta el perder algo de capacidad de maletero.

MECANICA



Parte de esa exclusividad reside en la mecánica. Son muy pocos en el mundo los que pueden presumir de disponer de una potencia superior a los 286 caballos que desarrolla este motor 6 cilindros de 3,5 litros —diferente del otro 3,5 litros que llevan los 635 CSI y el 535i— con culata de cuatro válvulas por cilindro. Una potencia que, pese a que el M5 pesa entre cuarenta y cincuenta kilos más que los 528i y 535i, le permite que cada caballo se dedique a mover cinco kilos de peso tan sólo.

Pero cuando uno espera encontrarse con una máquina brutal, la sorpresa es mayúscula porque este motor se muestra de lo más dócil y progresivo. Estamos seguros que ni el conductor más inexperto se sentiría sobrepasado por la forma de suministrar la potencia este motor. Hasta tal punto que los más expertos pueden llegar a sentirse un poco decepcionados por la suavidad de sus reacciones. Con casi 70 caballos menos, el 535i, sobre todo si iba equipado de cambio corto —el llamado deportivo—, se manifestaba con mayor vigor. Y, sin embargo, los 286 caballos están bajo el capot, como lo demuestra la velocidad máxima que consigue el coche —que no es un prodigio de aerodinámica— y sus aceleraciones.

Esta suavidad es una característica de los motores de cuatro válvulas por cilindro, cuya potencia la obtienen a



Exteriormente este modelo mantiene el aire de familia de la serie 5 BMW. Los apéndices aerodinámicos y los neumáticos de perfil bajo, montados sobre ruedas de aleación, le dan un aire deportivo

base del régimen que consiguen alcanzar gracias a la buena respiración que les consenten las cuatro válvulas por cada cilindro.

En definitiva, un motor potente que tira desde regímenes muy bajos hasta el máximo consentido sin la menor brusquedad.

Con el M5 sólo se ofrece una caja de cambio manual. El que se ha acoplado es correcto y permite que el coche alcance su velocidad máxima en quinta. El manejo del cambio es impecable, sea por su precisión como por su rapidez.

El tacto es ligeramente duro en el M5.

Si las prestaciones son buenas, el consumo es correcto. Evidentemente, si se va deprisa, las cifras son altas, pero no exageradas, si se tiene en cuenta esa misma velocidad a la que se está circulando y que se trata de un motor bastante grande.

El funcionamiento es muy fino, prácticamente sin vibraciones, y el ruido, relativamente moderado. Pero, en cambio, el nivel sonoro se dispara en cuanto se pasa de los 140 kilómetros por hora.



Sobre el retrovisor hay un panel de control. Vigila todos los elementos principales del coche



Múltiples reglajes para los asientos. Las luces del BMW M5 no están a la altura



COMPORTAMIENTO



Impecable comportamiento el de este coche, en el que se nota, por un lado, el trabajo hecho por Motor Sport en materia de suspensiones, que han sido rebajadas, endurecidas y equipadas de nuevos reglajes y caídas, sin que por ello el coche haya perdido unos mínimos de confort. El coche mantiene sin problemas la línea marcada por el conductor a través del volante, sea cual sea la velocidad. El viento lateral le afecta muy escasamente. En curva, en principio su comportamiento es completamente neutro para con la velocidad ir apareciendo una ligera tendencia a derrapar de morro a la entrada de las curvas, que se convierte en un suave deslizamiento del eje trasero a la salida de ellas. Algo que se controla sin problemas a base de volante, gracias a una dirección muy precisa y equipada con un sistema de asistencia eficaz y que evita al conductor la mínima pérdida de tacto del coche o esa sensación de exceso de sensibilidad que aparece cuando la asistencia es excesiva. Sorprende un poco el que a nivel de llantas y neumáticos se hayan mantenido las mismas medidas que en versiones como el 528 i, en su versión Sport —prefiguración de lo que sería el M 535—, probada por MOTOR16 hace dos años, pese a que se trata de un coche más pesado y casi cien caballos más potente. Ese deslizamiento, primeró, de eje delantero y luego del trasero, se evitaría, sin duda, con un neumático de mayor banda de rodamiento, pero sin duda el coche perdería aerodinámicamente. En

vista de que la anchura actual no crea problemas de transmisión de la potencia, BMW ha debido querer permanecer en donde estaba en este terreno. Estos neumáticos deberían permitir, además, limitar los riesgos de *acquaplaning* a alta velocidad.

Además de llevar una excelente dirección, mandada a través del típico volante de tres radios con los colores de Motor Sport, el M5 lleva unos excelentes frenos, derivados directamente de la competición —pinzas fijas con cuatro bombines en el tren delantero— y ABS de serie, con lo que se asegura una frenada eficaz en todo momento.

Buen confort de marcha debido a un buen trabajo de las suspensiones que, pese al endurecimiento, conservan una buena capacidad de absorción de irregularidades del piso, sólo perturbado por el ruido del motor cuando se pasan los 140 kilómetros por hora.

CARROCERIA



BMW y Motor Sport optaron en el M5 por la discreción. Cuando el coche fue presentado en Europa hace un año, tan sólo el anagrama M5 delante y detrás y su menor altura del suelo lo distinguían de otros Serie 5. Y esto a condición de ser un conocedor. Todo lo contrario del M 535, que disponía de toda una serie de alerones, aletines y faldones aerodinámicos, además de unas llantas especiales que lo hacía reconocible a distancia. Con su llegada a España, quizá porque BMW Ibérica ha debido considerar que era necesario darle un aspecto más especial para ha-



El aspecto del motor es impresionante. Las 24 válvulas le dan un carácter especial

cer más claro que se trata de un M5, lo presenta equipado con los mismos aditamentos aerodinámicos que llevaba el M 535 con los que, además, el coche debería ganar de cinco a seis kilómetros por hora de velocidad punta, lo que sin duda debe ser verdad, dado que la velocidad oficialmente anunciada por el fabricante es de 245 kilómetros por hora y nosotros hemos conseguido

FICHA TÉCNICA



BMW M5

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

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Autoblocante. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,86 km/h.; 2.ª, 14,9 km/h.; 3.ª, 23 km/h.; 4.ª, 31,1 km/h.; 5.ª, 38,4 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

FRENOS Sistema: De disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros. Servofreno y antibloqueo ABS.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 165 TR 390 pulgadas. Neumáticos: 220/55 VR 390.

PESO En orden de marcha 1.430 kg.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	252,3
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	14,8
1.000 m. salida parada	27,2
De 0 a 100 km/h.	6,7
RECUPERACION	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	16,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	18,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	29,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	32,9
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	7,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	12,5

CONSUMO



CIUDAD	l/100
A 28,8 km/h. de promedio	16,8
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	8,5
En conducción rápida	16,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	10,5
A 140 km/h. de cruceo	13,2
A 180 km/h. de cruceo	17,6
CONSUMO MEDIO PONDERADO	
Litros/100 km.	13,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	460

SONORIDAD



Al ralenti	54,6
A 60 km/h.	64,3
A 90 km/h.	67,2
A 120 km/h.	73,8
A 140 km/h.	76,5
A tope	82,7

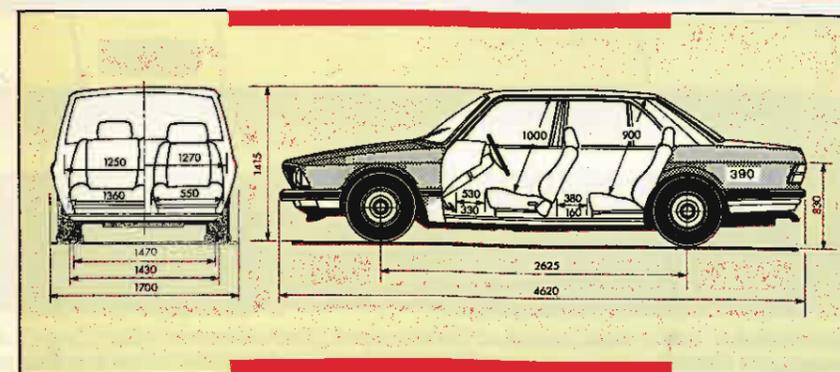
(Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.)

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	7,8
A 100 km/h.	24,3
A 120 km/h.	34,8



EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES BMW M5: Protector de carter, 17.800; pintura metalizada, 79.200; Antirrobo con alarma y cerradura especial, 75.900; techo corredizo e inclinable mecánico, 107.100; techo corredizo e inclinable eléctrico, 143.400; apoyacabezas asientos traseros, 18.700; tapicería cuero artificial, 202.800; tapicería cuero búfalo, 349.100; limpia y lavafaros, 63.600; aire acondicionado, 231.100. Precios FF.



El cuadro es prácticamente igual que el del resto de la serie 5 BMW. Finalmente desapareció el medidor de consumo, totalmente fuera de lugar en este modelo

252. Con toda esta parafernalia, el aspecto se ha hecho mucho más agresivo y comienza a desmarcarse del habitual de otros Serie 5, pero sin resultar tan cargado como el del desaparecido M 535, cuyas llantas resultaban demasiado aparatosas.

En el interior, asientos y volante son los que le dan otro aire al coche. Estos asientos, de tipo baquet, deportivo, pueden ser tapizados en cuero, como en la unidad que hemos probado. Se trata de unos asientos superconfortables, que sujetan muy bien el cuerpo de sus ocupantes y que tiene todo tipo de po-

sibilidades de regulación. Esto, unido a que el volante es también regulable, hace que el conductor pueda siempre sentirse bien sentado al volante de este coche, sea cual sea el tamaño de su anatomía. Este confort de asientos se mantiene en la parte trasera, en donde el espacio es suficiente para las piernas de sus ocupantes.

Por lo demás, la habitabilidad es la de todos los M5, es decir, correcta para cuatro pasajeros adultos. Del maletero ya hemos dicho que ha perdido un poco de capacidad al recibir la batería en su interior.



Los asientos delanteros son muy cómodos. Opcionalmente se ofrecen tapizados en piel



Los traseros son amplios. Están estudiados para dos ocupantes nada más

A FONDO

La presentación, dejando aparte los asientos y el volante, es la de otros Serie 5. En el cuadro de instrumentos la única novedad es la desaparición del marcador de consumo instantáneo, que en este coche carece de objeto. Se agradecería un manómetro de presión de aceite, pues si bien el circuito lleva un testigo que se enciende si hay algo que va mal, un manómetro —si fuera acompañado de un termómetro del aceite— sería la dicha completa y tranquilizaría constantemente al conductor, señalándole que todo va bien. En un coche con un motor como éste, que tiene una gran facilidad para subir de vueltas y mantenerse en esos regímenes, no nos parece superfluo.

FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales de una berlina de cuatro puertas con 286 caballos y que cueste por encima de los diez millones no pueden ser muchos. En el mercado nacional sólo hemos encontrado el Jaguar, comparable por carrocería y motor, pero que se ofrece a un precio sensiblemente más económico; el Maserati Quattroporte, que ya es más caro, y el Mercedes 560 SEL, más potente y más caro.

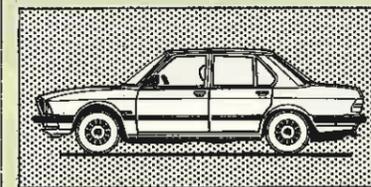
Al margen de precios, sobre todos ellos el BMW tiene una mayor agilidad, una mayor alegría y viveza. Sus tres rivales no tienen ese componente depor-

tivo que tiene el M5. Son rápidas berlinas de lujo sin más, hasta tal punto que dos de ellas, el Jaguar y el Mercedes, sólo se pueden obtener con cambio

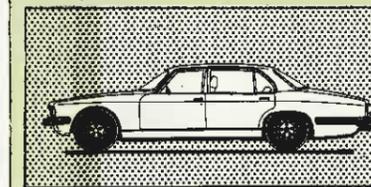
automático. El M5 es la superberlina deportiva.

Sergio Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

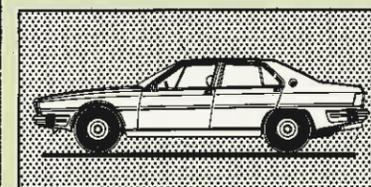
BMW M5 10.341.030 ptas.
Motor: Delantero, 6 cilindros. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.453 c.c. Potencia: 286 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.430 kg. Velocidad máxima: 250 km/h. Consumo medio ponderado: 13,7 l/100 km.



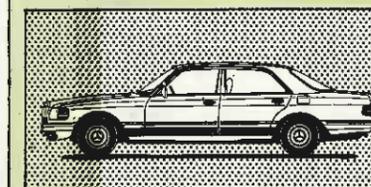
JAGUAR SOVEREIGN V-12 6.549.778 ptas.
Motor: Delantero, V-12. Tracción: Trasera. Cilindrada: 5.343 c.c. Potencia: 295 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.920 kg. Velocidad máxima: 230 km/h. Consumo medio ponderado: 17,4 l/100 km.



MASERATI QUATTROPORTE 12.112.743 ptas.
Motor: Delantero, V-8. Tracción: Trasera. Cilindrada: 4.930 c.c. Potencia: 280 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.940 kg. Velocidad máxima: 225 km/h. Consumo medio ponderado: 16,5 l/100 km.



MERCEDES 560 SEL 14.027.040 ptas.
Motor: Delantero, V-8. Tracción: Trasera. Cilindrada: 5.547 c.c. Potencia: 300 CV a 5.000 rpm. Peso: 1.810 kg. Velocidad máxima: 250 km/h. Consumo medio ponderado: 16,2 l/100 km.



SIENTA LA ENERGIA

En el nuevo Montego, la energía se hace notar. Su potente motor de 2 litros desarrolla toda la potencia que Vd. exige a un automóvil de categoría, consiguiendo además un notable ahorro de combustible.

Sienta también el confort y la seguridad de viajar, en el Montego, dominando con la mayor comodidad todas las situaciones.

Sienta el Montego, en sus dos versiones 2.0 HLS Mayfair y MG 2.0 EFI. Véalo y pruébelo en su concesionario Austin Rover.

MONTEGO

El nuevo Austin Montego es el primer automóvil seleccionado por el Design Centre de Londres

Desde 1.833.000 ptas. (precio incluido I. V. A.).



AUSTIN ROVER

MONTEGO 2.0 HLS MAYFAIR. Motor: 1.994 c.c. 100 CV. 5 velocidades. Velocidad máxima: 173 km/h. Aceleración: 0-100 en 10,5 seg. Consumo: 5,6 a 90 km/h. - 7,6 litros a 120 km/h. - 9,2 litros en circuito urbano. Equipamiento: Tapizado asientos en terciopelo. Moldura de las puertas en madera. Tapacubos embellecedores. Cierre centralizado. Elevalunas delanteros eléctricos. Cristales tintados. Espejos exteriores con mando interior eléctrico. Pre-instalación de radio con altavoces y antena eléctrica. Techo abierto. MG MONTEGO 2.0 EFI. Motor 1.994 c.c. 112 CV. Inyección electrónica. Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración: 0-100 en 9,6 seg. Consumo: 6,5 litros a 90 km/h. 8,4 litros a 120 km/h. - 10,3 litros en circuito urbano. Equipamiento adicional: Asientos y volante deportivos. Spoiler delantero y trasero. Llantas de aljín. Austin Rover garantiza todos sus vehículos durante un año, sin limitación de kilometraje. La red de concesionarios Austin Rover cubre toda España, garantizando sus necesidades de piezas y servicio. AUSTIN ROVER ESPAÑA, S. A. Apdo. n.º 14.845. Tel. 676 82 11. MADRID

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,



GARANTÍA DE POR VIDA

Garantía ofrecida por su Concesionario en sus reparaciones.

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

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

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

Para más información, pregunte en su Concesión Ford.

Las mejores garantías del mercado.



Diseño y Calidad

FRENTE A FRENTE

GASOLINA O DIESEL EN EL MEDIO ESTA LA VIRTUD

El usuario que dispone de alrededor de un millón y medio de pesetas, el usuario con una familia media a sus espaldas, que quiere un coche de fabricación nacional, con carrocería de tipo clásico, porque es más representativa, y con buen equipamiento, tiene cinco modelos en perspectiva: Kadett, Málaga, Orion, R-9 y



SEAT MALAGA



OPEL KADETT



FORD ORION



Motor 16

Solara; todos salen al mercado en dos versiones, gasolina y diesel, por lo que es lógico plantearse la pregunta, ¿gasolina o gasóleo? Ahorrarse 22 pesetas por litro de carburante es un argumento de choque, pero hay muchos otros factores a considerar, el mayor precio inicial de los diesel, sus prestaciones menores y mil cosas más que inclinan la balanza en favor de los mode-

los de gasolina, siempre que el usuario no sea un profesional que cubra muchos miles de kilómetros al año. La primera sorpresa después de enfrentar entre sí estos diez coches es el equilibrio, el enorme equilibrio que hay entre todos ellos. El R-9 TXE y el Kadett 1,6 GLS son los que están en el punto medio, como la virtud, mientras que el Málaga, el Orion y el Solara quedan un escalón por debajo sólo porque fallan en algún aspecto, aunque en otros capítulos rayen a más altura.



RENAULT 9



TALBOT SOLARA

Los diesel consumen menos y gastan un carburante que es más barato, pero ya no tienen aquel atractivo de hace algunos años, cuando la diferencia era más grande.

El Kadett 1,6 de gasolina va a experimentar un cambio en su mecánica dentro de pocas fechas, el motor perderá algo de potencia y ganará en fuerza a bajo régimen; según los datos oficiales también consumirá menos, lo que dará más peso a esta opción en el momento de poner todos los datos sobre la balanza.

GASOLINA OPEL KADETT 1.6 GLS Precio en la calle: 1.546.072 ptas.	DIESEL OPEL KADETT 1.6 GLD Precio en la calle: 1.340.203 ptas.
VIRTUDES ● Comportamiento. ● Consumo. ● Confort general.	VIRTUDES ● Comportamiento. ● Amplitud interior y de maletero. ● Consumo.
DEFECTOS ● Postura de conducción. ● Desarrollos de transmisión. ● Dirección pesada.	DEFECTOS ● Postura de conducción. ● Desarrollos de transmisión. ● Dirección pesada (modelos sin servo).

GASOLINA SEAT MALAGA 1.5 GLX Precio en la calle: 1.360.206 ptas.	DIESEL SEAT MALAGA 1.7 GLD Precio en la calle: 1.369.356 ptas.
VIRTUDES ● Motor potente y ágil. ● Buenos frenos. ● Comportamiento.	VIRTUDES ● Prestaciones. ● Comportamiento. ● Habitabilidad.
DEFECTOS ● Ventilación escasa. ● Manejabilidad de la palanca de cambio. ● Suspensión dura.	DEFECTOS ● Ventilación escasa. ● Mandos difíciles de accionar. ● Motor ruidoso.

GASOLINA FORD ORION GLI 1.6 Precio en la calle: 1.415.105 ptas.	DIESEL FORD ORION 1.6 GLD Precio en la calle: 1.412.675 ptas.
VIRTUDES ● Acabado. ● Frenos con sistema antibloqueo en opción. ● Consumos discretos.	VIRTUDES ● Consumo. ● Nivel sonoro. ● Aptitudes urbanas.
DEFECTOS ● Dirección dura en maniobras. ● Motor poco enérgico. ● Asientos poco envolventes.	DEFECTOS ● Velocidad máxima. ● Confort de suspensión. ● Comportamiento.

GASOLINA R-9 TXE Precio en la calle: 1.413.297 ptas.	DIESEL R-9 GTD Precio en la calle: 1.277.121 ptas.
VIRTUDES ● Mecánica ágil. ● Confort general. ● Equipo y acabado.	VIRTUDES ● Confort de conducción. ● Equipamiento. ● Acabado.
DEFECTOS ● Tacto de los frenos. ● Espacio para las piernas de los pasajeros. ● Maletero.	DEFECTOS ● Cuadro de mandos. ● Motor ruidoso. ● Espacio para las piernas de los pasajeros.

GASOLINA TALBOT SOLARA 1.6 Precio en la calle: 1.526.278 ptas.	DIESEL TALBOT SOLARA 1.9 D Precio en la calle: 1.704.107 ptas.
VIRTUDES ● Comportamiento. ● Habitabilidad y confort de marcha. ● Respuestas al acelerador muy enérgicas.	VIRTUDES ● Estabilidad y comportamiento. ● Confort de marcha. ● Amplitud.
DEFECTOS ● Consumos elevados. ● Dirección sensible a alta velocidad. ● Asientos poco envolventes.	DEFECTOS ● Balanceo de carrocería. ● Consumo. ● Asientos poco envolventes.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

	Kadett 1.6 GLS	Málaga 1.5 GLX	Orion 1.6 GL	R-9 TXE	Solara 1.6
A 60 km/h.	12,0	11,6	14,5	12,8	13,2
A 100 km/h.	37,7	35,8	43,2	41,8	36,1
A 120 km/h.	56,0	54,2	61,1	56,7	51,9

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA

	Kadett 1.6 GLS	Málaga 1.5 GLX	Orion 1.6 GL	R-9 TXE	Solara 1.6
(km/h)	172,2	168,1	173,7	171,2	163,6
ACELERACION (seg.)					
400 m. salida parada	18,3	18,5	18,1	18,2	19,0
1.000 m. salida parada	34,1	34,0	33,2	34,2	34,9
De 0 a 100 km/h	11,6	12,0	11,9	12,2	13,4
RECUPERACION (seg.)					
400 m. desde 40 km/h en 4. ^a	31,1	20,2	19,0	19,5	19,2
400 m. desde 40 km/h en 5. ^a	23,9	23,1	22,2	21,5	21,7
1.000 m. desde 40 km/h en 4. ^a	37,1	37,7	39,9	36,7	35,5
1.000 m. desde 40 km/h en 5. ^a	44,0	42,3	40,1	40,3	39,3
De 80 a 120 km/h en 4. ^a	13,3	12,5	13,2	12,6	11,3
De 80 a 120 km/h en 5. ^a	18,9	17,2	19,0	19,1	15,6

FICHA TECNICA



	KADETT 1.6 GLS	MALAGA 1.5 GLX	ORION 1.6 GL	RENAULT-9 TXE	SOLARA 1.6
MOTOR					
Disposición	Del. trans.	Del. trans.	Del. trans.	Del. trans.	Del. trans.
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.598 c.c.	1.461 c.c.	1.598 c.c.	1.721 c.c.	1.592 c.c.
Capacidad	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	En cabeza	En cabeza	En cabeza	En cabeza	Latéral
Alimentación	Carburador de doble cuerpo	Carburador	Carburador	Carburador	Carburador de doble cuerpo
Compresión	9,2 a 1	10,5 a 1	9,5 a 1	10,0 a 1	9,35 a 1
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos	97 octanos	97 octanos	97 octanos
Capacidad del depósito	52 litros	50 litros	40 litros	47 litros	58 litros
Potencia máxima	90 CV a 5.800 rpm	85 CV a 5.600 rpm	90 CV a 5.800 rpm	82 CV a 5.000 rpm	90 CV a 5.400 rpm
Par máximo	12,8 mkg a 3.800 rpm	12,0 mkg a 3.500 rpm	13,6 mkg a 4.000 rpm	13,8 mkg a 3.250 rpm	13,8 mkg a 3.000 rpm
TRANSMISION					
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm en 1. ^a	7,9 km/h	8,1 km/h	9,4 km/h	7,9 km/h	8,10 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 2. ^a	13,8 km/h	14,6 km/h	15,4 km/h	14,4 km/h	14,10 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 3. ^a	21,0 km/h	21,6 km/h	23,0 km/h	22,3 km/h	20,6 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 4. ^a	30,2 km/h	29,3 km/h	31,0 km/h	30,5 km/h	27,7 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 5. ^a	37,9 km/h	37,5 km/h	38,8 km/h	37,1 km/h	33,6 km/h
DIRECCION					
Tipo	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De crem., asistida
Vueltas de volante entre topes	4,1 (con servo, 3,5)	4,4	4,0	4,0	2,8
Diámetro de giro	9,8 metros	10,3 metros	10,6 metros	9,8 metros	10,4 metros
FRENOS					
Sistema	Discos/tambor	Discos/tambor	Discos/tambor	Discos/tambor	Discos/Tambor
SUSPENSIONES					
Tipo	Indep./Semiindep.	Indep./Indep.	Indep./Indep.	Indep./Indep.	Indep./Indep.
RUEDAS					
Tipo	De chapa, 5,5 x 13	Aleación, 5,5 x 14	De chapa, 5 x 13	Aleación, 5,5 x 13	De chapa, 5 x 13
Neumáticos	155 TR 13	155 SR 14	155 SR 13	175/70 SR 13	165 SR 13
Peso en orden de marcha	980 kg	905 kg	890	900 kg	1.095 kg

SONORIDAD



	Kadett 1.6 GLS	Málaga 1.5 GLX	Orion 1.6 GL	R-9 TXE	Solara 1.6
Al ralentí	55,0	55,8	55,0	49,7	54,8
A 60 km/h.	64,5	68,5	66,3	64,8	67,5
A 90 km/h.	68,0	71,9	70,5	71,0	71,1
A 120 km/h.	73,1	74,6	73,8	76,1	73,0
A 140 km/h.	76,0	77,4	77,5	78,2	77,0
A tope	80,2	82,5	82,7	79,4	80,5

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

CONSUMO



	Kadett 1.6 GLS	Málaga 1.5 GLX	Orion 1.6 GL	Renault 9 TXE	Solara 1.6
CIUDAD					
A 26,3 km/h. de promedio	9,7	10,1	9,1	9,2	13,7
CARRETERA					
A 90 km/h. de crucero	5,7	5,6	5,8	5,7	7,3
En conducción rápida	12,3	11,6	10,8	11,7	12,0
AUTOPISTA					
A 120 km/h. de crucero	6,9	7,8	7,4	7,6	8,9
A 140 km/h. de crucero	9,3	9,9	9,3	10,6	11,2
A 180 km/h. de crucero	—	—	—	—	—
CONSUMO MEDIO PONDERADO					
Litros/100 km.	8,2	8,5	7,9	8,0	11,3
AUTONOMIA MEDIA					
Kilómetros recorridos	580	540	450	540	460



El confort de viaje es la carta de presentación para tres coches: el Kadett, el R-9 y el Solara, tres coches que filtran bien todos los baches y no maltratan las zonas lumbares de sus ocupantes. El Málaga es algo más brusco que sus rivales, sus reacciones son más secas. El Orion hace gala de una suavidad de suspensión engañosa, de una suavidad que se transforma en una molesta sensación de cabalgadura cuando el suelo está ondulado o rugoso, la misma que se tiene al montarse en los caballitos de feria.

La suspensión también influye en el comportamiento; este aspecto, que no parece preocupar mucho al usuario tranquilo que conduce siempre con la máxima prudencia, toma toda su importancia cuando ese mismo usuario se encuentra de improviso con una curva que se cierra más de lo esperado o con un suelo deslizante. En esos instantes apurados se necesitan unos coches que vayan por donde quiera el conductor, con respuestas sanas y sin vicios. El Kadett y el Málaga son los que dan más confianza a la persona sentada al volante, entran en las curvas con sólo tocar el volante. Cuando ya se está tomando la curva se nota que el morro pasa por donde mandan las ruedas delanteras, mientras que el eje trasero sigue por el sitio exacto, sin dar bandazos ni hacer extraños, incluso cuando el coche va cargado hasta los topes. El Orion entra bastante bien en las curvas, responde con prontitud al volante, pero una vez dentro de la curva tiende a dar coletazos no sólo cuando el coche va vacío, sino también cuando se rueda con pasajeros y con el maletero lleno.

El Kadett y el R-9 son los dos modelos que ofrecen mejor compromiso entre comodidad y comportamiento. El Solara y el Málaga, en ese orden, siguen a poca distancia. El Orion es el que menos convence en este apartado.

En gasolina, el Orion y el R-9 son los dos coches que

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

	Kadett D	Málaga D	Orion D	R-9 D	Solara D
A 60 km/h.	11,1	14,0	14,8	12,4	15,9
A 100 km/h.	36,4	40,7	40,9	38,2	45,4
A 120 km/h.	53,4	58,7	62,0	61,2	61,2

SONORIDAD



	Kadett D	Málaga D	Orion D	R-9 D	Solara D
Ai ralenti	58,5	56,9	57,9	58,5	57,4
A 60 km/h.	68,5	70,7	68,5	67,2	71,4
A 90 km/h.	71,0	71,8	69,9	71,9	71,0
A 120 km/h.	74,5	76,1	73,2	76,2	72,8
A 140 km/h.	76,2	80,2	76,5	78,1	76,3
A tope	80,5	82,4	79,8	80,5	78,5

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

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA

	Kadett D	Málaga D	Orion D	R-9 D	Solara D
(km/h)	150,2	151,4	143,6	146,9	148,6
ACELERACION (seg.)					
400 m. salida parada	21,4	21,4	22,2	21,9	21,2
1.000 m. salida parada	39,3	38,9	41,2	39,4	39,9
De 0 a 100 km/h	14,9	16,9	18,7	17,5	17,0
RECUPERACION					
400 m. desde 40 km/h en 4. ^a	22,3	21,2	21,5	21,4	20,9
400 m. desde 40 km/h en 5. ^a	24,9	23,0	24,4	23,3	23,0
1.000 m. desde 40 km/h en 4. ^a	42,9	40,0	41,1	40,4	38,7
1.000 m. desde 40 km/h en 5. ^a	46,9	42,0	45,3	43,1	42,9
De 80 a 120 km/h en 4. ^a	16,9	15,0	16,1	15,6	14,9
De 80 a 120 km/h en 5. ^a	28,9	18,2	22,2	18,8	20,3

CONSUMO



CIUDAD

	Kadett 1.6 D GLS	Málaga 1.7 GLD	Orion D	R-9 D	Solara D
A 27,1 km/h. de promedio	8,2	8,3	7,8	8,2	9,1
CARRETERA					
A 90 km/h. de cruceo	5,2	6,0	4,8	4,9	5,3
En conducción rápida	8,0	8,5	7,9	8,4	9,7
AUTOPISTA					
A 120 km/h. de cruceo	6,6	7,8	5,7	6,3	7,4
A 140 km/h. de cruceo	8,4	8,8	8,0	9,9	7,9
CONSUMO MEDIO					
PONDERADO					
Litros/100 km.	7,1	7,6	6,7	7,0	7,8
AUTONOMIA MEDIA					
Kilómetros recorridos	680	610	670	620	690

FICHA TECNICA



	Kadett D	Málaga D	Orion D	R-9 D	Solara D
MOTOR					
Disposición	Del. transversal				
Número de cilindros	4, en línea				
Cilindrada	1.598	1.714	1.608	1.595	1.905
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza				
Alimentación	Bomba inyectora				
Compresión	23,0 a 1	20 a 1	22,5 a 1	20 a 1	23,5 a 1
Tipo de carburante	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo
Capacidad del depósito	52 litros	50 litros	40 litros	47 litros	58 litros
Potencia máxima	55 CV a 4.600 rpm.	55 CV a 4.500 rpm.	54 CV a 4.800 rpm.	55 CV a 4.800 rpm.	65 CV a 4.600 rpm.
Par máximo	9,5 mkg. a 2.400 rpm	10 mkg. a 3.000 rpm.	9,7 mkg. a 3.000 rpm	10,4 mkg. a 2.250 rpm	12,2 mkg. a 2.000 rpm.
TRANSMISION					
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Veloc. a 1.000 rpm. en 1. ^a	7,9 km/h.	7,2 km/h.	8,3	6,9 km/h.	8 km/h.
Veloc. a 1.000 rpm. en 2. ^a	13,8 km/h.	11,5 km/h.	15,5	11,9 km/h.	14 km/h.
Veloc. a 1.000 rpm. en 3. ^a	21,0 km/h.	17,8 km/h.	23,2	18,5 km/h.	20,6 km/h.
Veloc. a 1.000 rpm. en 4. ^a	30,2 km/h.	24,8 km/h.	31,2	27,0 km/h.	27,2 km/h.
Veloc. a 1.000 rpm. en 5. ^a	37,9 km/h.	29,9 km/h.	39,0	33,6 km/h.	34,9 km/h.
DIRECCION					
Tipo	De cremallera asistida	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida
Vueltas de volante entre topes	3,5	4,4	3,7	4	2,9
Diámetro de giro	9,8 metros	10,3 metros	10,6 metros	9,8 metros	11,3 metros
FRENOS					
Sistema	Dis./tamb. con serv.	Dis./tamb. con servo	Dis./tamb. con servo	Dis./tamb. con servo	Dis./tam. con servo
SUSPENSIONES					
Tipo	Independ./Semiindep.	Independ./Independ.	Independ./Independ.	Independ./Independ.	Independ./Independ.
RUEDAS					
Llanta	Chapa 5,5x13	Chapa 5x13	Chapa 5x13	Chapa 5,5x13	Chapa 5x13
Neumáticos	155 TR 13	155 SR 13	155 SR 13	165/70 SR 13	165/70 SR 13
Peso en orden de marcha	950 kg.	950 kg.	935 kg.	930 kg.	1.059 kg.

menos consumen; el Kadett también es bastante sobrio. El Orion, el R-9 y el Kadett llevan unas mecánicas modernas en las que se ha dado gran importancia al ahorro. El Orion y el R-9 tienen unos motores con mucha energía a bajo régimen, motores que tiran con buena voluntad incluso cuando van al ralenti. Son los más económicos en la ciudad porque sus motores tienen el estilo de un caballo *percherón*, que es el más adecuado para moverse en el tráfico urbano. El Kadett es uno de los más ahorrativos en terreno abierto, pero su mecánica gasta más de lo deseable al moverse en cuarta. El Málaga sufre el mismo problema. El Solara tiene una mecánica veterana con una alimentación bastante generosa, lo que se traduce en unos consumos que superan la media casi en un treinta por ciento.

En capacidad de respuesta cuando se va en cuarta o quinta, el Solara es el que mejor responde, es el más enérgico. El R-9 está a poca distancia. El Málaga reacciona bien en cuarta, pero es muy lento en quinta, mientras que, en este sentido, el Orion y el Kadett son dos verdaderas tortugas, dos coches en los que debe recurrirse a la tercera sin ningún miedo.

Los cinco coches frenan bien, con una ligera ventaja para el Málaga, que es el que se detiene en menos metros. El Málaga y el Solara son los que más convencen a la hora de la verdad, porque en los dos coches el tacto del pedal es bueno y la fuerza de frenada de todo el conjunto es casi ideal. El Orion puede montar el sistema antibloqueo SCS. El R-9 frena con eficacia, pero el tacto del pedal no es demasiado agradable, al ser muy blando al principio, para endurecerse después casi de golpe.

El Solara y el R-9 son los coches que tienen una dirección más cómoda. La dirección del Talbot es asistida y evita todo esfuerzo; es, además, muy rápida, pues las ruedas se llevan de un extremo a otro con sólo 2,8 vueltas de volante. El Renault también hace gala de mucha

suavidad. El Kadett y el Orion tienen direcciones bastante lentas, que se muestran bastante duras en maniobras de aparcamiento. El Málaga es el peor en este capítulo.

La economía manda

La economía de utilización es el factor más importante a la hora de decidirse por un coche de motor diesel. Con un diesel no sólo se gasta menos que con el modelo de gasolina equivalente, sino que también se ahorra dinero con cada litro de gasóleo, 20 pesetas más barato que el de gasolina.

Entre los diesel, el Orion es el coche que menos consume en cualquier terreno, seguido muy de cerca por el R-9 y el Kadett. El Solara es el más gastón en ciudad, pero sus resultados en carretera y autopista son muy dignos, mientras que el Málaga, bastante modoso en ciudad, se dispara al rodar en carretera con cierta rapidez. Las diferencias son mínimas en cualquier caso, y si se toma como base de comparación un recorrido mixto de 100 kilómetros, en el que se hagan 30 kilómetros en ciudad, 30 en carretera y 10 en autopista, la diferencia entre el mejor coche, el Orion, y el menos bueno en este aspecto, el Solara, no llega a 70 pesetas.

El usuario del diesel quiere también la máxima comodidad, cambiar de marcha lo menos posible. Todos estos coches admiten los tratos más duros sin rechistar, se puede poner la quinta nada más salir de casa y no quitarla hasta 1.000 kilómetros más tarde. También se puede ir casi al paso de una persona en esa misma marcha; en una palabra, es posible olvidarse de la palanca de cambio. La fuerza en baja de estos motores soluciona el problema.

La cosa cambia, sin embargo, cuando se exige una respuesta rápida al pisotón en el acelerador. El Málaga y el Solara reaccionan con cierta rapidez en cuarta y quinta, el R-9 sale con buena voluntad, pero el Orion y, sobre todo, el Kadett son



Los relojes del Kadett son grandes y fáciles de leer.



Los mandos del Málaga no resultan prácticos.



El nuevo cuadro del Orion mantiene el aire de toda la gama Ford.



El R-9 es funcional, pero con relojes pequeños.



El Solara tiene el cuadro más completo de todos.

dos auténticos marmolillos. Las prestaciones de estos coches diesel de estilo familiar no son un tema de gran importancia, pero a nadie le gusta ir al tran-tran. El Málaga y el Kadett son los más rápidos, mientras que el Orion es el más lento, ya que su velocidad máxima es inferior en casi diez kilómetros por hora a la de sus rivales.

El Seat, el Opel, el Renault y el Talbot son, por este orden, los que aceleran con más energía.

Estos cinco coches tienen un espíritu rodador. Su mecánica se ha preparado para cubrir miles y miles de kilómetros sin prisas. El comportamiento de todos ellos es bueno cuando se conducen con tranquilidad, con la filosofía del usuario devorador de kilómetros. El Málaga y el Kadett son los que responden mejor cuando surge un imprevisto, cuando hay que tomar una curva traicionera o hay que dar un bandazo para esquivar un obstáculo. El R-9 y el Solara siguen bien las órdenes dadas al volante, pero su popa es algo más saltarina, tiene más tendencia a descolocarse y salir hacia el exterior. El Orion, por su parte, tiende a dar coletazos en cuanto hay baches o se pasa por las curvas a cierta velocidad.

Los frenos del Kadett y del Málaga son los más efectivos, mientras que el mecanismo de dirección más cómodo es el que monta el Solara, que lleva la servoasistencia de serie. Los otros coches exigen buenos músculos a la hora de aparcar.

Las vibraciones y el ruido son los enemigos naturales del motor diesel. El Solara, el Orion y el Kadett son, por este orden, los coches más discretos, los tres arrancan sin problemas en tiempo frío y nunca hay que esperar más de nueve segundos para dar vuelta a la llave de contacto y conseguir una puesta en marcha instantánea. El R-9 es más ruidoso para los peatones que para los pasajeros, pero vibra poco y arranca de inmediato. El Málaga es el menos favorecido en ruidos y vibraciones y, además, tarda bastante en arrancar.

INTERIORES

El usuario que compra uno cualquiera de estos coches busca ante todo un modelo de buena amplitud interior, con un buen maletero, que se pueda entrar y salir con facilidad en definitiva, un coche en el que la familia se encuentre a gusto.

En términos generales destacan por su amplitud el Solara y el Málaga, seguidos a cierta distancia por los

otros tres modelos. Aunque las diferencias son pequeñas, lo cierto es que éstas se notan. Tanto en el Solara como en el Málaga, los ocupantes se acomodan a gusto, ya que la amplitud a la altura de los hombros es buena, particularmente en el Solara. Por su parte, el Málaga destaca por un buen espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero. El R-9 y el Orion están muy igualados, pero mantendrían este orden a la hora de catalogarlos por amplitud interior, siendo el Orion más estrecho. El Kadett queda en un término medio en general.

Los asientos más cómodos son, sin duda, los del

Renault. Su diseño y la infinidad de posiciones que adopta el asiento delantero le permiten acomodar a cualquier conductor. El Kadett dispone también de unos buenos asientos, pero menos amoldables que los del R-9. El Orion y el Solara tienen unos asientos que no sujetan bien el cuerpo, pero resultan aceptablemente cómodos, mientras que el Málaga tiene unos asientos muy aparentes, pero demasiado blandos y que sujetan poco.

Una vez al volante es otra vez el R-9 el que acomoda mejor a su conductor, mientras que el Solara y el Orion le siguen a corta distancia. El Málaga tiene los pedales desplazados a la derecha y el Kadett resulta cómodo para personas de estatura por encima de la media, pero al conductor de poca estatura le obliga a conducir con el volante muy cerca y la palanca de cambio muy desplazada hacia atrás.

Los cuadros de los cinco modelos están casi al mismo nivel. El Solara es el que tiene un cuadro más completo, y además dispone de un ordenador de viaje, que por cierto es complicadísimo de utilizar y poco fiable. Los cuadros más fáciles de leer son los del Solara y el Kadett. En este último hay que criticar que no tiene testigo de la reserva de carburante. En el Renault las esferas son más pequeñas que los de sus rivales. En el Málaga es criticable la disposición de los mandos, que es poco práctica.

En los maleteros el líder indiscutible es el Kadett, seguido del Málaga y del Orion. El maletero más pequeño es el del R-9, pero no obstante tiene dimensiones aceptables. Tanto el Orion como el Kadett tienen respaldos abatibles que amplían considerablemente la capacidad y la funcionalidad del coche.

Por último, hay que hablar de la calidad de acabado, en donde se impone el Ford Orion con claridad, mientras que el R-9 queda un poco por detrás. Por último, tenemos un paquete con el Málaga, Solara y Kadett, con un acabado mejorable.



CONCLUSION

El R-9 TXE y el Opel Kadett 1.6 GLS son los dos coches más homogéneos de todo el grupo, son los que están en el justo medio, no destacan en nada, pero tampoco fallan.

El precio final no es la clave para diferenciar todos los modelos de gasolina, ya que la máxima distancia no llega a las doscientas mil pesetas. En los Diesel, por el contrario, sí hay que ponerse en guardia con respecto al factor económico, porque la diferencia entre el más barato y el más caro es casi de cuatrocientas mil pesetas.

El R-9 TXE no es el coche más amplio del lote, pero sí es el mejor acabado, al

mismo nivel que el Orion y el Kadett. El Renault es también uno de los coches que gastan menos gasolina, lo mismo que el Ford. El R-9 ofrece una postura de conducción excelente y su motor es el que empuja con más suavidad, es el coche que mejor se adapta a todos los usuarios, y no plantea ningún problema de conducción.

El Kadett 1.6 GLS se orienta a los usuarios más jóvenes, que quieren buen espacio interior, un maletero inmenso y consumos recortados. El Kadett refuerza todo ello con un comportamiento de primera. La dirección es lenta y algo pesada en maniobras de aparcamiento, mientras que la postura de conducción sólo se adapta bien a los usuarios más altos.

El Orion de gasolina está pensado para los fanáticos del ahorro y la calidad de acabado. El Solara, por su parte, es un coche de gran amplitud, que se conduce con un dedo, un coche que reacciona con mucha alegría y tiene un comportamiento muy noble, mientras que el Málaga es casi tan enérgico como el Solara, siempre que se olvide la quinta. Es el que frena con más fuerza y uno de los que hacen gala de un comportamiento más noble, que permite hacer algunas locuras velocistas.

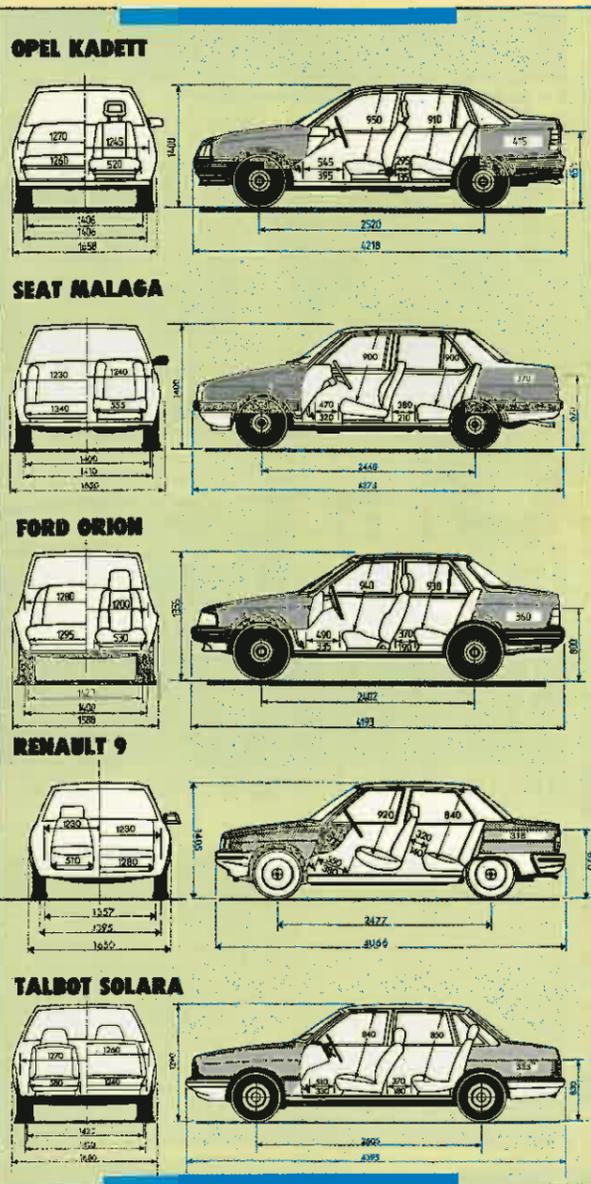
Todas estas virtudes y defectos se repiten de nuevo, casi en el mismo orden, cuando se habla de coches Diesel. En el aspecto mecánico las diferencias son, sin embargo, más pequeñas que en los modelos de gasolina. Si se busca el máximo

ahorro de carburante las dos opciones lógicas son el Orion y el R-9, seguidos de cerca por el Kadett; cuando también se pone en juego el precio hay que fijarse en el Málaga, que es el más barato del lote, aunque el Renault y el Ford son los que ofrecen un mejor compromiso entre precio y consumo.

Si la duda final del usuario está en el tipo de motor, en comprar coche de gasolina o de gasóleo, hay que fijarse con atención en los kilómetros que se recorren al año. De esta forma se tiene una idea general sobre el período de amortización. El Málaga Diesel se amortiza muy pronto: si en el primer año de vida del Málaga GLD se hacen veinte mil kilómetros a su volante y con el modelo de gasolina, con el Málaga 1.5 GLX se hacen sólo quince mil, ya se ha cubierto para siempre el sobreprecio inicial.

El R-9 y el Orion se amortizan tras recorrer con los diesel treinta mil kilómetros más que con los modelos de gasolina, con los Solara y Kadett diesel se necesitan más de cien mil kilómetros suplementarios para compensar las diferencias de precio. El secreto reside en el precio por kilómetro, que en estos coches es casi idéntico, tanto en las versiones con motor gasolina como en las que llevan motor Diesel. El Solara y el Kadett son coches para profesionales del volante, que son las únicas personas que cubren esas distancias tan grandes con facilidad.

Angel Marco
Fotos: Alfonso J. Nieto

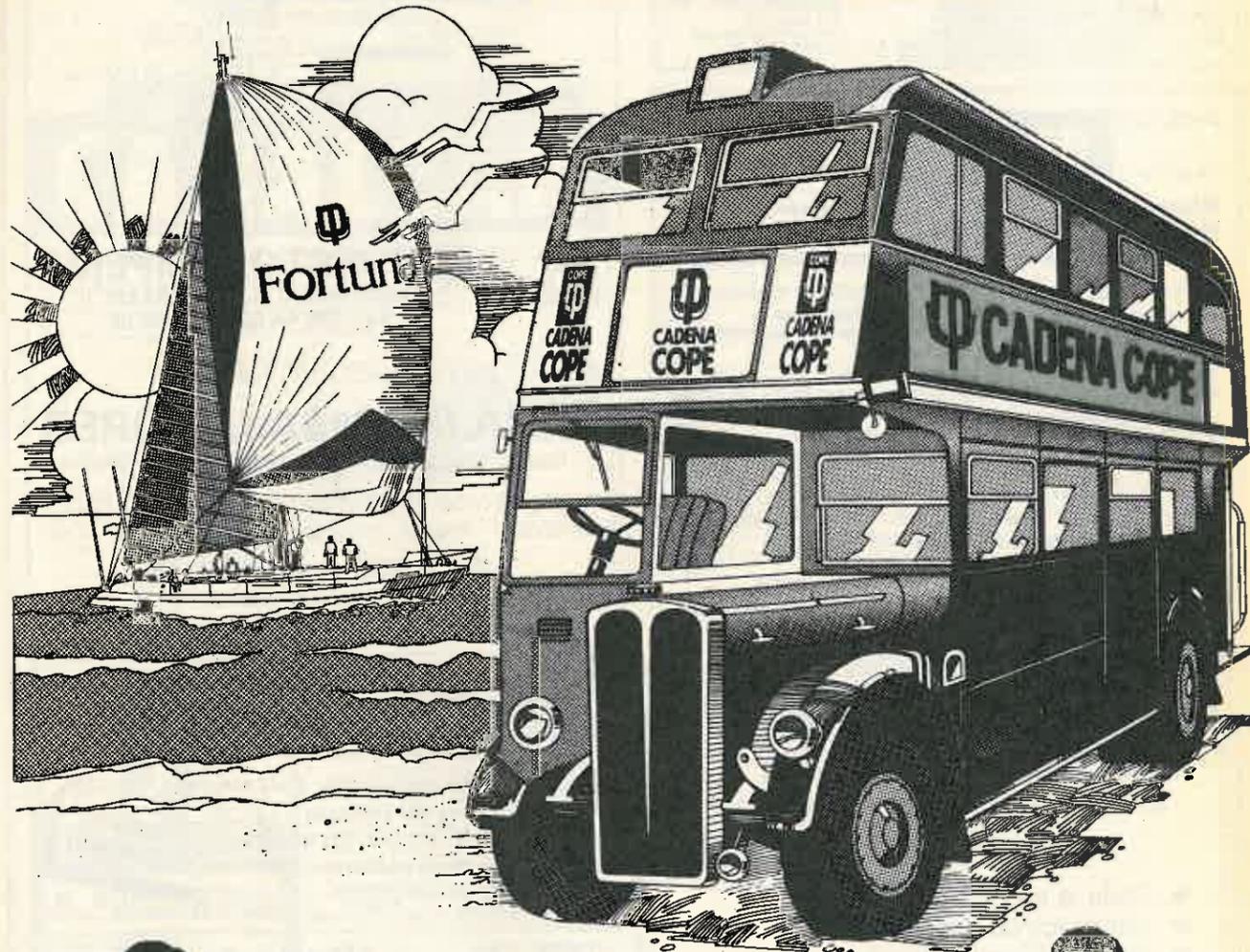


BALANCE FINAL

	GASOLINA					DIESEL				
	Kadett	Málaga	Orion	R-9	Solara	Kadett	Málaga	Orion	R-9	Solara
Velocidad máxima	1.0 ****	4.0 ***	1.0 ****	1.0 ****	5.0 ***	1.0 ****	1.0 ****	5.0 **	2.0 ***	2.0 ***
Aceleraciones	2.0 ***	2.0 ***	1.0 ****	2.0 ***	2.0 ***	2.0 ***	1.0 ****	5.0 **	2.0 ***	2.0 ***
Recuperaciones	5.0 **	3.0 ***	3.0 ***	2.0 ***	1.0 ****	4.0 ***	2.0 ***	4.0 ***	2.0 ***	1.0 ****
Consumo	3.0 ***	4.0 ***	1.0 ****	1.0 ****	5.0 ***	2.0 ***	4.0 ***	1.0 ****	2.0 ***	4.0 ***
Transmisión	2.0 ***	2.0 **	2.0 ***	2.0 ***	1.0 ****	4.0 **	1.0 ****	4.0 **	2.0 ***	2.0 ***
Caja de cambio	4.0 **	4.0 **	1.0 ****	1.0 ****	1.0 ****	4.0 **	4.0 **	1.0 ****	1.0 ****	1.0 ****
Frenos	3.0 ***	1.0 ****	3.0 ***	3.0 ***	1.0 ****	3.0 ***	1.0 ****	3.0 ***	3.0 ***	1.0 ****
Dirección	3.0 **	5.0 **	3.0 **	2.0 ***	1.0 ****	5.0 **	3.0 **	3.0 **	2.0 ***	1.0 ****
Comportamiento	1.0 ****	1.0 ****	5.0 **	4.0 ***	1.0 ****	1.0 ****	1.0 ****	5.0 **	4.0 ***	1.0 ****
Aperturas urbanas	4.0 **	4.0 **	1.0 ****	1.0 ****	3.0 ***	2.0 ***	1.0 ****	4.0 **	1.0 ****	1.0 ****
Autonomía	1.0 ****	2.0 ***	4.0 **	2.0 ***	4.0 **	1.0 ****	4.0 **	3.0 **	4.0 **	1.0 ****
Habitabilidad	1.0 ****	1.0 ****	4.0 ***	4.0 ***	1.0 ****	1.0 ****	1.0 ****	4.0 ***	4.0 ***	1.0 ****
Maletero	1.0 ****	2.0 ***	2.0 ***	2.0 ***	2.0 ***	1.0 ****	2.0 ***	2.0 ***	2.0 ***	2.0 ***
Confort	1.0 ****	4.0 ***	4.0 ***	1.0 ****	1.0 ****	1.0 ****	4.0 ***	4.0 ***	1.0 ****	1.0 ****
Posición conductor	5.0 **	4.0 ***	1.0 ****	1.0 ****	1.0 ****	5.0 **	4.0 ***	1.0 ****	1.0 ****	1.0 ****
Sonoridad	1.0 ****	3.0 ***	3.0 ***	1.0 ****	3.0 ***	1.0 ****	3.0 ***	3.0 ***	1.0 ****	3.0 ***
Equipamiento	5.0 **	3.0 ***	3.0 ***	1.0 ****	1.0 ****	5.0 **	1.0 ****	1.0 ****	1.0 ****	1.0 ****
Valor-precio	1.0 ****	3.0 ***	3.0 ***	1.0 ****	3.0 ***	1.0 ****	1.0 ****	1.0 ****	1.0 ****	5.0 **

**** Excelente, *** Bueno, ** Normal, * Regular, * Mala.

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

Cuéntenos su caso

BMW DEL 77

TENGO diez años y soy un gran admirador de su revista. Mi padre tiene un BMW 525 del año 77. Puesto que este modelo ya no se fabrica, desearía que me informasen de algunos detalles técnicos, como son: velocidad máxima y potencia. Me gusta mucho su revista y esta sección tan original, adiós y gracias.

Respuesta.—Este modelo es una berlina de cuatro puertas y está equipado con un motor de seis cilindros en línea, con 2.494 centímetros cúbicos y 150 caballos. Lleva un carburador de doble cuerpo, la caja de cambio es manual, de cuatro velocidades, y la tracción, trasera, la suspensión es independiente a las cuatro ruedas.

Pesa 1.350 kilos y alcanza una velocidad máxima de 193 kilómetros por hora, con un consumo de 10,5 litros a los 100 kilómetros.

Alberto Suárez
La Coruña

DEVOLUCION CON RETRASO

MUY señores míos: Soy un asiduo lector de su revista, y les felicito por la calidad de la misma.

Tengo un Manta GT/E hecho grupo A y este año he querido hacerlo 2.2. Estuve buscando unos pistones forjados del Rekord 2.2 y, por fin, en Rocar-Canarias me dijeron que los tenían. Envíe el dinero correspondiente y ellos, a vuelta de giro, me enviaron los pistones.

Al llegar a Madrid los pistones me di cuenta que eran del Rekord 2.0 y, por tanto, no servían. Quiero creer de buena fe que no se confundieron adrede.

Puesto al habla con estos señores, me dijeron que sin problemas que devolviera los pistones y me enviarían de nuevo el dinero.

La cuestión es que el 11-6-76 giré el dinero y el 24-6-76 les devolví los pistones por mediación de unos amigos míos que iban a correr en un rallie a Canarias. Según Rocar, los pistones estaban en su poder el

7-7-86, y hasta el 17-7-86 no han puesto el giro devolviéndome el importe de los mismos, con el correspondiente perjuicio para mí.

Han sido diez días de llamadas diarias y siempre decían «llame usted mañana».

Lo que quiero que se enteren es de la falta de formalidad de esta casa y del «toreo» que se han traído durante diez días conmigo. Quiero que los lectores de la revista no hagan lo que yo, comprar en un establecimiento a 2.000 kilómetros de distancia; las compras hay que hacerlas a alguien que se le pueda ver la cara.

J. Rafael del Río
Madrid

LA VENTA DE SEAT

SOY un asiduo lector de su revista y les escribo esta carta con dos propósitos bien diferenciados:

El primero es felicitar a todas las personas que con su esfuerzo hacen posible que esta publicación esté entre las mejores de Europa.

El segundo, para hablar sobre la mal vendida Seat y ciertos puntos de su contrato. Me parece una pena que Seat (única empresa española de automoción con modelos propios) se venda cuando estaba empezando a resurgir de las cenizas en que la había dejado la mala administración del INI en los últimos años. Por todo esto, le doy un cero al Ministerio de Industria y Energía, el cual sólo sabe salir de la crisis cerrando astilleros, altos hornos y vendiendo todo aquello que plantee problemas.

Alvaro García Robledo
Madrid

ROTURA DE RADIADOR

ADJUNTO les envío copia de la carta enviada al señor Climent, director general del departamento central de mantenimiento, y en la que expongo los problemas surgidos con el radiador de mi Opel Kadett GSi:

Agenda

Del 9 al 15 de septiembre

Televisión

- El lunes día 8, a las 20 horas, en la Primera Cadena, el espacio «Consumo» se centrará en el tema «Talleres: Ahora ya puede exigir». La repetición de dicho programa se emitirá el martes a las 11,10.

Automovilismo

- La Escudería Alcorisa Racing organiza, el día 14, el Autocross Ville de Alcorisa, valedera para el Campeonato de Aragón de la especialidad. La prueba se iniciará a las 9,30, y en ella tendrán cabida turismos y Fórmulas TT.

Motociclismo

- El día 14 en el Jarama, y organizadas por el RACE, se celebrarán pruebas puntuables para el Campeonato de España de TT1, TT2 y Copa Yamaha RD.
- La Agrupación Deportiva de Cantabria organiza el Motocross de la Cruz, puntuable para el Campeonato de España para Junior y Juveniles, en las cilindradas de 80, 125 y 250 centímetros.

Desgraciadamente —¿hasta cuándo?—, de nuevo le escribo señor Climent para reclamar la absoluta falta de operatividad en el funcionamiento de los vehículos de su firma —«garantía alemana (?)»—, en este caso un Opel Kadett GSi. Al margen de todas las reparaciones que ya se me han hecho, desde el mismísimo cambio de la luna trasera, defectuosa de origen, ahora le ha tocado el turno al radiador. Y pierde agua a los ocho meses de ese año de garantía que ustedes matizan; es decir, al año y un poco más de medio desde la compra. Y, fíjese bien señor Climent, no tiene posibilidad de reparación (?), de acuerdo a lo que está escrito en la orden de trabajo efectuada por los talleres Opel de esta capital, por mediación del señor Romero, responsable técnico de dicha delegación. Y, claro —así lo especifica en la misma—, «es necesario sustituir la pieza». ¿La factura? ¿Nada! Una simple propina: 28.281 pesetas.

El radiador inservible (?) lo he retenido para que, si le parece bien, usted, personalmente, se decida a comprobar su avería.

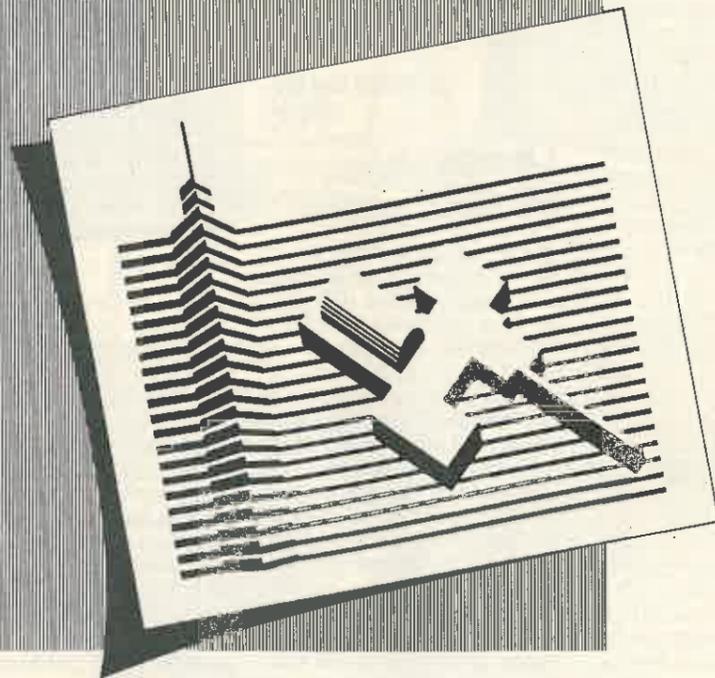
Atentamente,

Alfonso Lago
Valladolid



FERIA DE ZARAGOZA

Nuevo Recinto Ferial



CERTAMENES

Para vender de verdad

ENOMAQ
EXPOARAGON
EXPOBAJA
FIMA
46 FONM - 9-19 de octubre
FUTURMAN
INTERIORISMO
METROMATICA
PROEXPORT
ROBOTICA
SMAGUA
SMOPYC
TECNODEPORTE

- Superficie total: 360.000 m².
- Areas de Exposición: 85.000 m².
- Pabellones climatizados.
- Palacio de Congresos.
- Galería comercial y de servicios.
- Club del Expositor.
- Club de Prensa.
- Restaurantes - Cafeterías - Bares.
- Lago artificial.
- Aparcamiento para 5.000 vehículos.

Inauguración 9 de octubre 1986

LA REGATA DEL FINO



La segunda quincena de agosto, marca el tiempo de las prestigiosas regatas de El Puerto de Santa María, sin duda las más alegres y divertidas del calendario español. La estratégica situación de la bahía de Cádiz, a mitad de camino de las costas cantábricas y mediterráneas, hace que sea el punto de encuentro natural entre las diferentes flotas de España lo que hace que esta regata sea más popular cada año.

La luz del sur y el buen viento de la bahía de Cádiz, unido a la poderosa *marcha* que se disfruta en tierra,



han dado a estas regatas un fuerte atractivo, lo que hace que tripulaciones de todas las costas y países vecinos acudan encantados.

Este año, cerca de sesenta cruceros,

llegados de los cuatro puntos cardinales, han disputado los tres trofeos de que se compone la serie de regatas: El del Casino de la Bahía, ganado por el *media tonelada*, gallego «Cutty Sark», patroneado por Pedro Campos. La tradicional regata del Sherry la ganó el «Sirius III», un *tres cuartos de tonelada* de la Armada, con base en Palma de Mallorca y patroneado por Marcial Sánchez Barcaiztegui. La última de las regatas, la Osborne, fue ganada por otro barco gallego, el «Cacharel», otro *tres cuartos de tonelada* de José María Lastra.

RALLYE DE LOS MIL LAGOS PEUGEOT MUNDIAL



DENOMINADO por los finlandeses como «Jyväskylä Suurajot» o «Gran Premio de Jyväskylä»; el Rallye de los 1.000 Lagos, novena prueba puntuable para el campeonato del mundo de rallyes, no ha podido tener mejor apelativo. La lucha al segundo mantenida entre Markku Alen y su Lancia Delta S4 con los pilotos de Peugeot, Timo Salonen, Juha Kankkunen y Sitg Blomqvist ha constituido todo un espectáculo sobre los caminos de tierra salpicados de innumerables cambios de rasante. La victoria de Salonen ha dado a Peugeot el campeonato del mundo de marcas.

El Rallye de los 1.000 Lagos se presentaba como decisivo para el desenlace del campeonato del mundo de marcas. Lancia había logrado mantener una pequeña opción al título tras la victoria de Massimo Biasion en el Rallye de Argentina, pero para afrontar una prueba tan importante tan sólo contaba con Markku Alen y el joven pero inexperto Mikael Ericsson. Por ello, al igual que su rival, Cesare Fiorio se veía obligado a contactar primero con Hannu Mikkola, a quien Audi imponía su veto, y después con Karl-Erik Grundel, piloto de Ford a quien la marca inglesa concedía su permiso al igual que había hecho con Sitg Blomqvist a quien el director deportivo

de Peugeot, Jean Todt, se había dirigido de nuevo tras el excelente servicio prestado por el sueco en la prueba sudamericana. Además de Lancia y Peugeot con tres equipos en la lista de participantes, tan sólo Austin Rover, VW y Mazda se encontraban con representación oficial, la primera con Malcom Wilson y los equipos semioficiales de Per Eklund y Harri Toivonen, hermano menor de Henri, la marca alemana sólo con Kenneth Eriksson, líder actual del mundo del campeonato del Grupo A, y la última con el sueco Ingvar Carlsson.

Markku Alen se lanzaba desde el primer tramo a un ataque desenfrenado



Markku Alen, sobre estas líneas, fue el protagonista del rallye. Mandó la clasificación hasta que, ya cerca de la meta, se salió de la carretera, perdiendo un tiempo precioso que le retrasó al tercer puesto. Lancia perdió así su opción al título

Peugeot ha logrado el Campeonato del Mundo de Marcas gracias al triunfo de Timo Salonen (foto grande). Bajo estas líneas, Juha Kankkunen, que se clasificó segundo tras Salonen y se afianza en cabeza de la clasificación del mundial de pilotos





Los Austin Metro 6R4 volvieron al mundial. Eklund fue séptimo Ericsson (foto inferior) y Grundel no pudieron apoyar lo suficiente a Alen



con el deseo de ocupar la primera posición desde el primer momento y controlar la carrera de sus rivales. El piloto de Lancia parecía sorprender a los integrantes del equipo Peugeot y poco a poco lograba llevar su ventaja hasta 38 segundos sobre Juha Kankkunen, al término de la primera etapa; seguido de Timo Salonen, a 49 segundos; mientras que por la cuarta posición Stig Blomqvist y Kalle Grundel se encontraban empatados a un minuto once segundos de líder. Tras ellos, Mikael Ericsson,

que había visto como la suspensión delantera de su Lancia Delta S4 se había roto tras un fuerte aterrizaje en uno de los innumerables saltos del rallye, seguido de Per Eklund y su Austin MG Metro 6R4, ya que Malcom Wilson había sufrido una salida de carretera perdiendo ocho minutos en el incidente. La segunda etapa parecía seguir la misma tónica en sus comienzos, con Alen haciendo honor al apelativo de *Maximum Attack* por el que es conocido. Sin embargo, la continua lluvia caí-



Harri Toivonen, hermano del desaparecido Henri, hizo octavo con el Metro a pesar de perder 20 minutos al romper el soporte del diferencial. A la derecha, Lasse Lampl, ganador del Grupo A, tras mantener una cerrada lucha con el otro Audi Coupé de Gunnar Peterson



Stig Blomqvist completó el resultado del conjunto de los Peugeot al clasificarse en cuarta posición

da durante el día del sábado, unido al hecho de ser el primero en marcar el trazado sobre las pistas de tierra, provocaron una falta de adherencia en los neumáticos de la marca italiana debiendo ceder el piloto finlandés parte de la ventaja obtenida. Peor suerte estaban teniendo sus compañeros de equipo ya que Kalle Grundel sufría un pinchazo debiendo rodar hasta el término del tramo, dañando la suspensión trasera izquierda de su Lancia Delta S4 al impactar contra una roca. La larga reparación sufrida le costaba al piloto sueco una fuerte penalización que la obligaba a tomar con retraso la salida en los tramos cronometrados y perdiendo parte de los vehículos de asistencia asignados para no romper los planes de servicio estipulados en el equipo Lancia. Por su parte, Ericsson veía como los amortiguadores de su vehículo duraban menos de lo previsto.

Timo Salonen, que tras su no presencia en el Rallye de Argentina se había

TRAMO A TRAMO

● Han causado sensación en Jyväskylä las declaraciones de Jean Marie Balestre con motivo del GP de Italia de F-1, en el que ha dejado caer la posibilidad de retirar la licencia de constructor a Peugeot si antes de la reunión del comité ejecutivo de la FISA, el próximo día 3 de octubre, la marca francesa no ha retirado su demanda contra el estamento deportivo internacional.

● Los pilotos del Lancia en el próximo Rallye San Remo serán Markku Alen y Massimo Biasion. De esta manera Jorge Recalde, presente en la prueba finlandesa a la espera de un volante oficial para la prueba italiana, ha perdido toda posibilidad de participar en dicha prueba a los mandos de un Delta St.

● En un emocionante discurso durante la rueda de prensa de Peugeot, Ari Vatanen ha expresado su deseo de volver a la competición de una manera lo más rápida posible, declarando que cumpliría su deseo a pesar de las decisiones de Balestre y aunque fuese a los mandos de una bicicleta.

● Durante la segunda etapa, Salonen contaba en su Peugeot 205 Turbo 16 con una potencia superior a los 500 caballos en su intento de dar alcance al piloto número uno de la firma italiana, Markku Alen. Por su parte, el piloto de Lancia utilizaba una presión de 2,65 bares contra la habitual de 2,5, dado el carácter de la prueba finlandesa, en lo que los tramos intercalan largas rectas con multitud de rasantes.

fijado como propósito vencer en su tierra, habiendo efectuado diversos entrenamientos en la puesta a punto del Peugeot, sacaba partido de su decisión y tras superar a Juha Kankkunen, un tanto sorprendido por los tiempos de Alen, se colocaba a espaldas del piloto de Lancia a tan sólo 18 segundos, seguido de Kankkunen, a 40 segundos; Blomqvist, a 3 minutos 33 segundos, y Eklund, a 8 minutos 13 segundos. Ello hacía presagiar una mañana del domingo en un mano a mano entre los primeros pilotos de Lancia y Peugeot, aunque la ventaja de Alen si no demasiado grande sí hacía presagiar una victoria del equipo italiano que relanzase el Campeonato del Mundo de Rallyes.

De madrugada Markku Alen, con la meta a la vista, abandonaba parte de su táctica de conservar la mecánica de su vehículo para aumentar su ventaja sobre Salonen a 25 segundos, tras los primeros cuatro tramos de la tercera etapa. Sin embargo, en el trigésimo quinto tramo, Rapsula, en una curva a izquierda rápida, pero sin más problemas, Alen se salía de la carretera, daba una vuelta en el aire quedando finalmente el Lancia Delta S4 sobre un costado. Con la ayuda de los espectadores que debían de volcar de nuevo el vehículo para situarlo sobre la carretera, Markku lograba reemprender la marcha, pero ya era demasiado tarde y cedía 3 minutos 48 segundos, respecto a Timo Salonen, que se convertía en el nuevo líder de la prueba. Con ello desaparecía toda opción de la marca italiana al campeonato mundial que automáticamente pasaba a manos de Peugeot que revalida su título en la misma prueba en que lo consiguiese por primera vez el pasado año.

Texto y fotos: Esteban Delgado

CLASIFICACION

- 1, Salonen-Harjanne (Peugeot 205 Turbo 16), 3 h. 32 m. 45 s.;
- 2, Kankkunen-Piiroinen (Peugeot 205 Turbo 16), a 24;
- 3, Alen-Kivimäki (Lancia Delta S-4), a 1-45;
- 4, Blomqvist-Berglund (Peugeot 205 Turbo 16), a 2-37;
- 5, Ericsson-Billstam (Lancia Delta S-4), a 8-26;
- 6, Grundel-Melander (Lancia Delta S-4), a 9-50;
- 7, Eklund-Wittock (Austin Metro 6R4), 10-58;
- 8, Harri Toivonen-Oedric (Austin Metro 6R4), a 19-34;
- 9, Lampl-Kuukkala (Audi Coupé Quattro), a 21-40, 1.º del grupo A;
- 10, Wilson-Harris (Austin Metro 6R4), a 23-17.

ASI VA EL MUNDIAL

Pilotos

- 1, M.J. Kankkunen, 91 puntos;
- 2, M. Alen, 69;
- 3, Biasion, 47;
- 4, T. Salonen, 43;
- 5, B. Saby, 38.

Marcas

- 1, Peugeot, 141 puntos;
- 2, Lancia, 119;
- 3, Volkswagen, 65;
- 4, Audi, 29;
- 5, Toyota, 20 puntos.

RALLYE DE ANDALUCIA

OÑORO LO TIENE CLARO

EL Campeonato de España Camel off-Road de Rallyes de Tierra pasó su ecuador en Granada donde venció Juan Carlos Oñoro con Opel Manta 400, seguido del regular y efectivo Juan Arnella al volante del BMW 324 turbo diesel y del Citroën Visa 1.000 pistas de Urbano Villanueva. Después de esta prueba, Oñoro tiene prácticamente el título en el bolsillo ya que Guillermo Barreras (Renault 5 Turbo), con su retirada en Andalucía —la tercera en las cuatro pruebas que van celebradas— ha perdido toda opción, y José María Serviá, con Seat Ibiza Proto tendría que ganar las tres pruebas que faltan para arrebatarse el campeonato a Oñoro, siempre y cuando el piloto madrileño no logre sumar siete puntos de aquí a final de temporada. Difícil será, por tanto, que al piloto del Opel Manta 400 se le escape un merecido título que lleva persiguiendo desde hace dos temporadas.

El rallye andaluz, con una inscripción más corta de lo normal, 46 equipos, se caracterizó por los numerosos abandonos, 16 en total, causados la mayoría de ellos por problemas mecánicos. Muy pronto los Porsche de Pich y Oliveras quedaron fuera y Barreras, que comenzó marcando los dos primeros scrath, lo que demostraba su intención de conseguir una victoria y reelanzarse en la lucha por revalidar el título obtenido el año pasado, se tuvo que retirar al final del tercer tramo donde se rajó el turbo de su Renault.

La retirada de Barreras dejó a Oñoro en una cómoda primera posición con más de un minuto de ventaja sobre Brustenga, Seat Ibiza Proto, y con José María Serviá, también con Seat Ibiza Proto, alejado de las posiciones de cabeza ya que el piloto catalán muy poco pudo hacer en este rallye al quedar fuera de servicio el motor delantero de su vehículo en el primer tramo. Mientras tanto Arnella, tras la retirada de Barreras y Zanini que tuvo que abandonar en la primera mitad por problemas de aceite del Suzuki Santana Proto, se colocaba tercero.

Al iniciarse la segunda etapa Oñoro, ya sin rivales, bajo el ritmo dejando que Sunsundegui —Lancia Delta S4—, Arnella y Villanueva marcaran los tres últimos scrath, mientras que Alex Brustenga volcaba en la segunda pasada por el primer tramo y quedaba fuera de carrera. Poco después Sunsundegui tuvo que abandonar al tener problemas en su Delta S4.

Entre los Suzuki el vencedor fue Pereira con sólo cuatro segundos sobre Matamala. Ambos pilotos mantuvieron un cerrado duelo del que se quedó descolgado De Onís al perderse, al igual que otros muchos pilotos en el segundo tramo.

María Jesús Benoit
Fotos: **Santiago Ibáñez**

Tres victorias y un segundo puesto convierten al Manta 400 de Oñoro-Lacalle en claro favorito al Campeonato

TRAMO A TRAMO

- La celebración en el Jarama de la carrera de Fórmula 3.000 ha hecho necesario adelantar el Rallye de Soria. Para que no coincidan las dos pruebas, Soria será justo una semana antes de lo previsto, es decir, el 27 de septiembre.
- Mala suerte la de los Ibiza. José María Serviá, con sólo un motor se defendió como pudo, y Alex Brustenga, que llevaba en esta ocasión a Sabater de copiloto, volcó



cuando intentaba dar caza al inalcanzable Oñoro.

● El equipo Camel sólo tuvo uno de los dos coches habituales que siguen el campeonato. Rizos Muñoz hizo noveno y «Peli» se quedó con las ganas de correr en Granada ya que su coche, que fue utilizado en la Trasespaña, se perdió por el camino cuando viajaba hacia Madrid para ponerlo a punto para el rallye.

● Muchos fueron los pilotos que se perdieron en el segundo tramo al faltar una cinta que alguien había retirado. Pero el intento de reclamación no prosperó, ya que otros pasaron y el camino estaba bien señalado en el rutómetro. Mala suerte para aquellos que no supieron interpretar bien el rutómetro, entre estos se encontraba Arturo de Onís con el Suzuki.

● Antonio Zanini reapareció en Andalucía con el Suzuki Santana Proto que ya sacara en Cardona. Esta vez le duró más, pero los problemas mecánicos aparecieron desde el principio y al final hubo de retirarse.

● Al no llegar las suspensiones de Alemania, los mecánicos de Juan Arnella se las han tenido que ingeniar. Una luminosa idea y un trabajo concienzudo han hecho encontrar para el BMW 324 Turbo-diesel la solución correcta.



La efectividad del BMW diesel y el bien hacer de Arnella les dieron el segundo puesto



Los abandonos de cabeza dejaron a Urbano Villanueva en una cómoda tercera plaza



Pereira resistió el acoso de Matamala y se impuso entre los Suzuki





G.P. DE ITALIA

LA ESTOCADA DE PIQUET



Nelson Piquet hizo una carrera de auténtico maestro, que pone al rojo vivo el Campeonato del Mundo. Tras la salida ya se colocó tercero, a continuación de Berger y Mansell y por delante de Arnoux, Albrecht, Rosberg, Johansson, etcétera

El Gran Premio de Italia disputado en el circuito de Monza ha sido, además de poco emocionante, triste.

La poca competitividad de los equipos italianos y sobre todo el mal momento que atraviesa la Escudería Ferrari, ha bastado para alejar a la muchedumbre de tifosi que habitualmente acudía al circuito disfrazados con ban-

deros, bocinas y otros objetos para armar estruendo.

Sin lugar a duda y tal como se preveía, los Williams-Honda han dominado este Gran Premio ocupando el primer puesto Piquet, seguido por su compañero de equipo Mansell. Para los coches ingleses, esta carrera ha sido un paseo en el cual la rivalidad se planteó solamente entre ellos. Por el contrario,

durante los entrenamientos no consiguieron situarse en las primeras posiciones, viéndose arrebatada la *pole-position* por el Benetton BMW de Fabi y el McLaren de Prost. Además, Berger, también sobre su Benetton BMW, había logrado el mejor tiempo en los primeros entrenamientos cronometrados.

Por otra parte, los McLaren se mostraban muy veloces en el rápido traza-



do de Monza, donde una perfecta aerodinámica respaldada por un motor puntero son la fórmula indispensable para aprovechar las múltiples rectas. Prost estaba optimista en cuanto al comportamiento de su coche y las mejoras practicadas al motor TAG.

También el equipo Lotus mostraba cierta satisfacción a lo largo de los entrenamientos. Senna elogiaba la aerodinámica de su coche y sólo le preocu-

ASI SERAN LOS F-1 DEL 87

EL secretario general de la FISA, señor Y. León, ha hecho público un comunicado sobre el nuevo reglamento que ha sido propuesto a todos los fabricantes de Fórmula 1, para que se tome una decisión ecuaníme que se comunicará el próximo día 3 de octubre. Los puntos sobre los cuales se basará la futura reglamentación son los siguientes:

1. 1.000 centímetros cúbicos con turbo.
2. 1.500 centímetros cúbicos con turbo y estrangulador en la toma del aire.
3. 1.500 centímetros cúbicos con turbo, válvula limitadora de presión y también estrangulador.
4. Mantener el actual reglamento con la variante de una carrera de clasificación de ochenta kilómetros a disputar el sábado.
5. Mantener el actual reglamento y reducir el combustible a 180 litros.
6. Mantener el actual reglamento con reducción del octanaje de la gasolina.
7. Prohibición del motor con turbo, y empleo de un motor atmosférico de 3.300 centímetros cúbicos sin limitación en el peso del coche.
8. Prohibición del motor con turbo y empleo de un motor atmosférico de 3.500 centímetros cúbicos con depósito de 120 litros de combustible y la posibilidad de repostar.
9. Prohibición del motor con turbo y empleo de un motor atmosférico de 3.500 centímetros cúbicos sin definir el peso en términos generales.

paba si el motor Renault EF15C, particularmente adecuado a circuitos rápidos por su consumo reducido, sería fiable. Al contrario del pasado año, Senna no logró otra vez la *pole-position*. Pero esto tiene una explicación: en los últimos minutos de la segunda tanda de entrenamientos cronometrados, cuando salió a la pista desencadenado como de costumbre, se encontró la curva parabólica embadurnada por el aceite que había perdido poco antes el coche de Berger cuando le explotó la turbina del motor.

El equipo Ferrari, a pesar del proble-

Nigel Mansell concretó una buena operación con su segundo puesto. Aún tiene cinco puntos de ventaja sobre Piquet



Los Ferrari tuvieron una positiva actuación, aunque al final sólo acabó tercero Johansson. En entrenos, los monoplazas alcanzaron velocidades espeluznantes, llegando a los 350 km/h.



Berger, completamente cruzado, en la Parabólica, acaba de romper el motor de su Benetton. Era en los entrenamientos, cuando intentaba batir a Fabi. A la derecha, Rosberg, cuarto clasificado



Alain Prost hizo una extraordinaria remontada tras salir el último, pero al final se quedó fuera y perdió unos puntos que podrían ser vitales al final del Campeonato



El «gran casino» en su máximo apogeo en el «warm up»
Los boxes de Monza estaban abarrotados. Totalmente excesivo

ma físico de Alboreto, se perfilaba algo competitivo como en Zeltweg, y el mejor tiempo logrado en el Warm-up por Alboreto dejaba ciertas esperanzas para la carrera.

La musa de la esperanza también visitó a la Escudería Brabham, donde los dos coches registraron el mejor tiempo a la salida de la chicane después de los Benetton. Por el contrario, durante los entrenamientos rompieron seis motores y otras tantas turbinas.

Para Fabi, estar en la *pole-position* era importante por estar en Italia, frente a su público, el de Milán. Sin embargo, Prost jugaba con la ventaja de salir primero respecto a Piquet y Senna. Esto no era importante en Monza, pero sí para él en el aspecto psicológico,

debido a la moral de cristal del piloto francés. En ambos casos, la mala suerte hizo acto de presencia. Tanto Prost como Fabi, se quedaron en la pista con el coche parado al empezar la vuelta de reconocimiento, pasando así a las últimas posiciones para la salida.

Una vez dada la luz verde, se puso en cabeza, seguido por Mansell, Piquet, Arnoux, y Alboreto. Senna se quedó en la salida por avería mecánica en el cambio. Prost, en sólo tres vueltas, se colocó en la decimosexta posición, conduciendo a tope de sus posibilidades con la esperanza de conseguir una posición digna.

Rápidamente los dos Ferrari remontan hasta la cuarta y quinta posición. Se veía claramente que Alboreto esta-

ba dispuesto a hacer un regalo a los pocos tifosi presentes en Monza. Por otra parte Johansson no quería ser menos.

El liderazgo de Berger duró poco; en la sexta vuelta los Williams empezaron el acoso al austriaco que se veía superado también por Alboreto, quedándose así en la cuarta posición seguido por Johansson a bastante distancia. Muy lejos, rodaba un grupo formado por Rosberg, Arnoux, Fabi, Warwick y Prost que, al poco tiempo, se situaba por delante de Fabi hasta llegar a talonar a su compatriota Arnoux.

No se había cumplido el primer tercio, y así se esfumaba la posibilidad de llevar a cabo la excelente carrera hecha hasta ese momento. Mientras Mansell y Piquet rodaban en solitario, a la espera de empezar la lucha entre sí, Prost logró adelantar a Rosberg, pero en una pasada de frenada se salió en una chicane, dañando el alerón delantero. Entró en boxes, para cambiar el morro del coche, limpiar el radiador y cambiar neumáticos. Pocas vueltas más tarde, se paraba en la primera chicane con una turbina rota, dejando aceite en la pista, después de que le sacaran bandera negra.

Exactamente al cumplirse la vuelta 38, Piquet emprendió el acoso a Mansell, que sólo duró un par de vueltas. En este tiempo registró la vuelta más

MONZA, EN BREVE

● En el equipo Ferrari ha ocurrido algo muy gracioso. Michele Alboreto no pudo tomar parte en los entrenamientos del viernes a raíz de una caída en moto ocurrida el día anterior, mientras se trasladaba para visitar a un amigo. Sin embargo, la versión oficial de la escudería fue que Alboreto se cayó en el baño por un mareo. Afortunadamente, las curas del doctor Costa, especialista en caídas de moto, pusieron remedio al problema.

● El acuerdo McLaren-Renault Sport parece haber entrado en la fase final. Según ha dicho Jean Marie Sage, director deportivo de la casa francesa, Renault proporcionará los motores al equipo inglés durante tres años. Únicamente falta contemplar las exigencias de McLaren, que pretende la total dedicación de Renault Sport a su equipo.

● Ha debutado en Monza el nuevo monoplaça AGS-Motori Moderni con Iván Capelli como único piloto. Henry Julien, responsable del proyecto, ha explicado que en gran parte se ha empleado material del equipo Renault y que no ha sido difícil acoplar el motor Motori-Moderni. La escudería cuenta con el apoyo financiero de Jolly Club y El Charro.

● El piloto italiano Alex Caffi ha entrado a formar parte de la escudería Osella como segundo piloto. Hasta el momento, su experiencia estaba basada en la Fórmula 3 y sólo en una ocasión rodó en Imola con un Fórmula 3.000. Después de su primer contacto con la Fórmula 1 dijo: «Es algo

totalmente nuevo, concretamente la sensibilidad de este coche y la potencia del motor turbo me asusta.» El fichaje de Caffi ha significado para Osella la aportación de dos nuevos sponsors que permitirán al equipo poder seguir adelante.

● Guy Ligier ha fomentado la confusión al comunicar que Arnoux había renovado el contrato para la próxima temporada. Por otra parte, el piloto negaba rotundamente esta declaración y afirmaba su deseo de correr para otra escudería.

● Para el Instituto de Medicina de Milán, que colabora muy estrechamente con la Universidad de Huston, Capelli se ha prestado a rodar en los entrenamientos con varios sensores repartidos por distintos lugares del cuerpo.

● El circuito de Monza es, además de una de las catedrales del automovilismo deportivo, un lugar donde el «casino» (la confusión) llega a su máximo nivel. Los periodistas deben estar rigurosamente acreditados, y son empujados por los comisarios y en varias ocasiones maltratados levemente por la Policía. Sin embargo, por los boxes circulan Commendatori, Cavalieri, Dottori, Conti y unos señores muy respetables acompañados por toda clase de parientes. Italia es el país de la moda, seguramente este «gran casino» debe ser también una moda en Monza.

● Jesús Pareja se ha clasificado en octava posición en la Copa Renault Europa.

PARRILLA DE SALIDA

19 T. Fabi Benetton-BMW 1-24-078	1 A. Prost McLaren-TAG 1-24-514
5 N. Mansell Williams-Honda 1-24-882	20 G. Berger Benetton-BMW 1-24-885
12 A. Senna Lotus-Renault 1-24-916	6 N. Piquet Williams-Honda 1-25-137
8 D. Warwick Brabham-BMW 1-25-175	2 K. Rosberg McLaren-TAG 1-25-378
27 M. Alboreto Ferrari 1-25-549	7 R. Patrese Brabham-BMW 1-25-111
25 R. Arnoux Ligier-Renault 1-26-187	28 S. Johansson Ferrari 1-26-422
18 T. Boutsen Arrows-BMW 1-26-754	26 P. Alliot Ligier-Renault 1-27-269
16 P. Tambay Lola-Ford 1-27-808	17 C. Danner Arrows-BMW 1-27-923
11 J. Dumfries Lotus-Renault 1-28-024	15 A. Jones Lola-Ford 1-28-043
24 A. Nannini Minardi-MM 1-28-690	3 M. Brundie Tyrrell-Renault 1-29-125
23 A. de Cesaris Minardi-MM 1-29-561	14 J. Palmer Zakspeed 1-29-659
4 P. Streiff Tyrrell Renault 1-30-199	29 H. Rothengatter Zakspeed 1-30-904
31 I. Capelli AGS-MM 1-33-844	21 P. Ghinzani Osella-Alfa Romeo 1-36-128
22 A. Caffi Osella-Alfa Romeo 1-36-900	

CLASIFICACION

1, N. Piquet (Williams-Honda), 1-17-42-889, a una media de 228,373 km/h; 2, N. Mansell (Williams-Honda), a 9-828; 3, S. Johansson (Ferrari), a 22-915; 4, K. Rosberg (McLaren-TAG), a 53-809; 5, G. Berger (Benetton-BMW), a una vuelta; 6, A. Jones (Lola-Ford), a dos vueltas.

ASI VA EL MUNDIAL

Pilotos: 1, N. Mansell, 61 puntos; 2, N. Piquet, 56; 3, A. Prost, 53; 4, A. Senna, 48; 5, K. Rosberg, 22; 6, S. Johansson, 18; 7, J. Laffite y R. Arnoux, 14; 9, M. Alboreto, 12; 10, G. Berger, 8.

GILERA

LLEGA LEJOS

GILERA 250 NGR

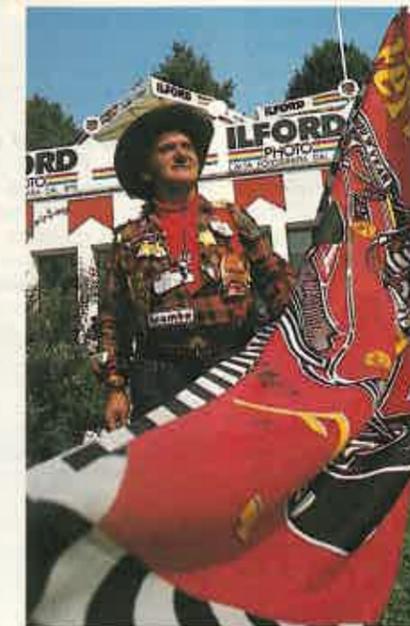
Un paso más allá de la tecnología de vanguardia.

GILERA 250 NGR responderá siempre a tus exigencias; otra motocicleta nacida "HI-TECH", de alta tecnología GILERA.

Con la total seguridad de un perfecto servicio al cliente garantizado por la más amplia Red de Concesionarios de España: La Organización MOTO VESPA.

rápida en 1-28-173. El ímpetu del brasileño era imparable y a partir de ahí rodó en cabeza marcando una distancia de cinco segundos sobre Mansell, que por otra parte, optaba por conservar la segunda posición y sumar seis puntos más en la clasificación. La forma de conducir de Piquet era perfecta, y como dijo en los entrenamientos, no lograba sacar todo el juego a su Williams-Honda, debido a que no podía trazar en las chicanes subiéndose a los bordillos, porque el coche perdía totalmente la direccionalidad. Esto le obligaba a ser más lento, pero a pesar de este inconveniente, su superioridad era aplastante.

Una de las pocas emociones en esta carrera, fue la lucha entre Johansson y Berger por el tercer puesto. Duró varias vueltas hasta que el sueco se hizo con la situación, aprovechando el rebufo en una recta. Todo se mantuvo igual hasta el final, con Mansell distanciado a cinco segundos de Piquet y Johansson a veinte. Sin embargo, Berger se quedó sin combustible justamente cuando Piquet cruzaba la meta, adju-



La «difosada» volvió a brillar
Aunque esta vez fueron menos a Monza

dicándose la victoria en este LVII Gran Premio de Italia.

No se puede olvidar el papel hecho por Fabi en esta carrera. Su remontada ha sido de todo respeto y a partir de la vuelta 39 mejoró por tres veces el récord del circuito hasta adjudicarse el definitivo en 1-28-099. Lástima que poco antes del final, el motor de su coche llegó prácticamente a explotar.

De los 27 coches que tomaron la salida, sólo nueve cruzaron la meta. Los dos Brabham abandonaron, Patrese por un accidente y Warwick por rotura del alerón trasero. Sin embargo, Jones logró sumar dos puntos situándose sexto, mientras que su compañero Tambay se retiró a causa de un pinchazo en la rueda posterior izquierda.

A falta de tres grandes premios, Mansell sigue encabezando la clasificación, seguido por Piquet con cinco puntos de diferencia y Prost con ocho. Todavía cualquiera de los tres puede llegar a conquistar el título mundial.

Gigi-Corbetta
(Enviado especial)



FORMULA 3000

CAMPOS BUSCA COCHE

ADRIAN Campos está manteniendo contactos con Jean-François Mosnier para poder disponer del segundo Lola del equipo en las dos carreras que faltan antes de que la F-3000 dé el salto al continente americano. Estas gestiones es muy probable que cuajen, ya que el piloto alcireño dispone de

presupuesto y está deseoso de lograr algún buen resultado este año, sobre todo en la carrera española. Pascal Fabré, el primer piloto del equipo de Mosnier, va clasificado cuarto del campeonato y el segundo coche ha sido utilizado por varios pilotos.

AFRICA

DE MADRID A MAURITANIA

YA está todo listo para que el próximo 12 de octubre tomen la salida oficial los participantes en el Rallye Madrid-Las Palmas-Nuakchott, una mezcla de aventura y competición en la que ya se ha cerrado el cupo de participantes. Los trece días de recorrido por Mauritania, la parte más dura de toda la prueba, se iniciarán el 22 de octubre y en el itinerario está prevista la parte del recorrido que en el pasado París-Dakar se



MOTOCICLISMO

SUZUKI VUELVE A LOS 500

SUZUKI vuelve al mundo de los grandes premios. Después de haber ganado los campeonatos mundiales de 1981 con Luchinelli y de 1982 con Uncini, Suzuki vuelve al mundial y esta vez

con una moto nueva, la XR-71, equipada con un motor de cuatro cilindros en V, de dos tiempos, y refrigerado por agua que promete ciento cuarenta caballos de potencia a 11.500 rpm. El motor va montado, por el momento, en un chasis de aluminio. Los pilotos oficiales no se conocen pero sí el del equipo que se encargará de llevar estas máquinas a la pista: el team Gallina.

Si yo fuera Nieto...



J. M. CASANOVAS

Si yo estuviera en Ibiza y me llamara Angel, me sentaría una noche a la luz de la luna, me olvidaría de los focos de Pachá y me dedicaría a pensar en torno a un futuro que no puede esperar. Y lejos del amigo escocés de la sueca que se deja tocar la entrepierna y del guaperas presto a reír cualquier broma del campeón, me concentraría en torno a la decisión más importante de mi vida.

Si yo fuera Nieto, lejos de los circuitos, alejado de los periodistas, sin dejarme influenciar por otra cosa que el cerebro, reflexionaría en torno a mi reciente pasado, analizaría una temporada en que las decepciones y los fracasos no han dejado espacio a los triunfos y posiblemente pronunciaría una palabra que lo dice todo: ¡Basta!

Si yo fuera Nieto pensaría que voy camino de los cuarenta, que en un año sólo he subido una vez al pódium, que mi sueño de alcanzar el récord de títulos mundiales, en poder de Agostini —quince—, se ha convertido en un imposible. Pero no sólo cuenta el factor deportivo. Afortunadamente, tengo mi vida económica resuelta. Tengo una familia y unos hijos que merecen mi atención. Estoy descubriendo que al margen de las carreras hay otros alicientes y tengo posibilidades de continuar en los grand prix y no precisamente jugándome la vida. Por todo esto tomo una de las decisiones más importantes de mi vida: **retirarme de la competición**, aunque en el fondo me gustaría seguir.

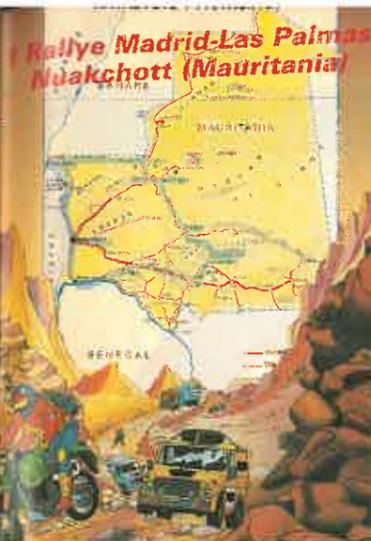
No quiero arrastrar mi prestigio, no quiero echar por la

borda una trayectoria ejemplar y prefiero hacer más caso al cerebro que al corazón. **Por afición y entusiasmo seguiría.** Pero no quiero engañar a nadie. Nieto siempre ha salido a ganar y ahora soy consciente de que **ya no soy el más veloz**, no puedo presumir de ser el número uno.

Si yo fuera Nieto comunicaría cuanto antes mi retirada, que será una retirada sin traumas ni lamentos. Porque yo no me iré nunca del mundo de las motos, al que tanto debo y al que quiero seguir vinculado. Por mi corazón pasa todavía la **idea de seguir.** No me sería difícil montar una escudería. Derbi y mi amigo Rabassa siempre me han dicho que tengo una moto a mi disposición. Pero yo no sirvo para vivir del nombre y prefiero seguir en otro frente. Oliendo a gasolina, manejando cronómetros, dando instrucciones desde el box. El futuro me dice que seré manager. **Quiero enseñar cuanto he aprendido** a lo largo de más de veinte años sobre dos ruedas. Agostini y Roberts me han marcado el camino. Mi vida son las motos, y lejos de ellas no sabría qué hacer.

El día que Aspar ganó su primer y merecido título tomé en mis adentros la decisión de retirarme. Aquel día me dije a mí mismo, Angel, ya puedes presumir de haber ganado **13 títulos y medio.** Ya has roto el gafe. Porque si Aspar es campeón es porque yo presioné tanto a Derbi para que volviera que al final, para no oírme, me hicieron caso. Y a Jorge le he contado **todos mis secretos**, le he enseñado como si fuera mi hijo.

Sueños al margen, lo cierto es que yo no soy Nieto ni quiero inmiscuirme en lo que piensa Angel en sus merecidas vacaciones en Ibiza. Si no se retira me decepcionará.



neutralizó por su dureza. Los organizadores cuentan con el apoyo del Gobierno mauritano y varias empresas españolas, ya que el final del rallye coincidirá con la llegada de un avión Hércules con ayuda humanitaria de la Cruz Roja madrileña para este país africano.

FORMULA 1

PEUGEOT SE LO PIENSA

ES posible que Peugeot se decida a entrar en el 88 de lleno en la Fórmula 1, tras su más que posible abandono del mundial de Rallyes; de momento se lo están pensando a la espera de la nueva reglamentación, que aparecerá el 30 de octu-

bre, pero el primer paso, lo que podría ser la antesala para el gran salto, ya está dado. Gerard Larrousse, que hasta la fecha es director del equipo Ligier-Renault de Fórmula 1, ha firmado un acuerdo con el grupo francés DC para crear un equipo de Fórmula 3000 en la temporada del 87. Gerard Larrousse, uno de los hombres con más experiencia en el mundo de la F-1, pondría en marcha la infraestructura de lo que podría ser el futuro equipo Peugeot de Fórmula 1.

RALLYES

POR EUROPA

LAS victorias de Zanussi (Peugeot 205 Turbo 16) en el rallye italiano de Piancavallo y del belga Droogmans (Ford RS 200) en el Critérium Lucien Bianchi han modificado ligeramente las posiciones del Campeonato de Europa, que sigue encabezado por Tabaton (305 puntos), seguido de Snijers (265), Cerrato (228), Zanussi (221) y Beny Fernández (209).

La victoria más sorprendente ha sido la de Andrea Zanussi en Italia, lo que casi le asegura el título nacional, ante la oposición de una fortísima escuadra de Lancia, cuyo piloto estrella, Da-



Boxes

REPRESENTANTES del RACC y del Ayuntamiento de Barcelona han estado en París para ir ultimando las conversaciones con los organizadores del París-Dakar con miras a que la Ciudad Condal sea el escenario de la salida del rallye hacia Africa. De ser Barcelona el puerto de embarque, el día 2 de enero se celebraría una espectacular prueba de tierra clasificatoria en la montaña de Montjuich.

LA firma de filtros Purolator ha decidido apoyar a Alfonso García de Vinuesa para completar su temporada de Fórmula 3. De esta forma, Vinuesa hará la última carrera del Campeonato alemán y la Copa de Europa, a celebrar el 19 de octubre.

EN el circuito de la Mandria ha estado rodando la versión grupo A del Lancia HF 4x4, que deberá participar en el próximo Mundial. Aunque no se trata de la versión definitiva, el Lancia desarrolla 230 caballos de potencia. Según los responsables de Lancia, su grupo A es mucho más eficaz que cualquier otro grupo A que haya aparecido nunca en un rallye.

EL piloto español de la Escudería Repsol Andrés Vilariño se ha clasificado en tercera posición en la subida a Turckheim (Francia), valedera para el Europeo

de Montaña. Con este resultado, Vilariño se sitúa a nueve puntos del alemán Steinger, que actualmente es el segundo clasificado, cuando tan sólo resta una prueba.

JESUS Puras, a los mandos de un R-5 Turbo, venció en el Rallye Ciudad de León, puntuable para la Copa de España. Tras el piloto santanderino se clasificaron Ponce, con BMW 635 CSI, y Cleherc.

JOSE Angel Sasiambarena ha abandonado en la prueba de Euroturismos, celebrada en Silverstone. Cuando su compañero Brossar rodaba en décima posición fue embestido por Quester.

UN equipo eminentemente español, dos coches y dos camiones, patrocinados por Camel, estará presente en el próximo París-Dakar. La marca de cigarrillos ha dado luz verde al proyecto y ya se encuentran en París Porcar y Boser ultimando con Halt Up los detalles de preparación de los coches que casi con toda seguridad serán Ranger Rover. Cañellas y Ferrand será uno de los equipos y Porcar-Touriñan formarán el otro. Los camiones serán Pegaso. Se sabe que Bezemer y Boser formarán uno de los equipos mientras se concretan las gestiones con los posibles ocupantes del otro.

rio Cerrato, ha visto por segunda vez en esta temporada cómo era superado su efficacísimo Delta S4.

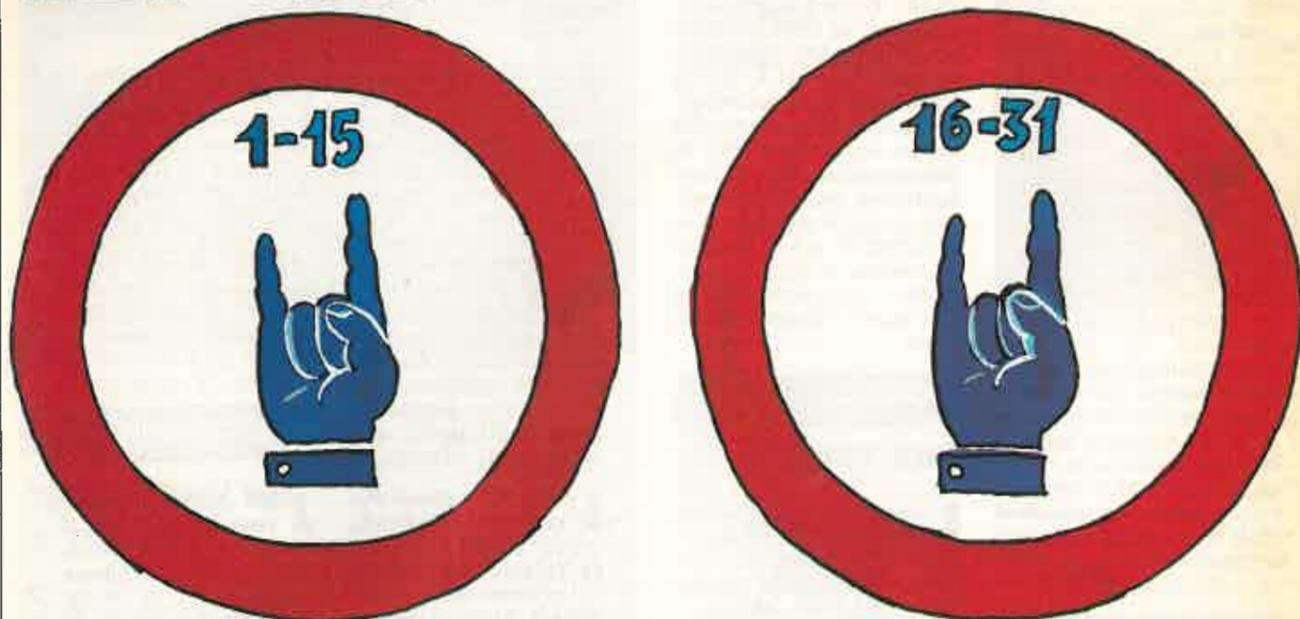
De los tres frentes en los que actúan los Lancia (Mundial, Europeo e Italiano), sólo parece asegurado el Europeo y gracias a los dos últimos resultados de Tabaton en el mes de agosto.

Que Peugeot les gane el Mundial lo van a digerir mal, pero si les gana el título nacional en su propio feudo, haría rodar más de una cabeza. El responsable de la Jolly Club, Claudio Bortolotto, no estaba particularmente satisfecho de la actuación de su piloto en la última carrera.



BALLESTA

PROPUESTA PARA NUEVAS SEÑALES



INSULTOS PROHIBIDOS LA PRIMERA QUINCENA INSULTOS PROHIBIDOS LA SEGUNDA QUINCENA

Tarjetas Postales



Xavier Domingo

HA comenzado la Liga y, con ella, la guerra dominical de las ondas. Quienes emplean buena parte de la tarde del domingo en la empeñosa y difícil tarea de regresar a casa en auto, después del fin de semana en el campo, se privan de estadio, pero no se libran de fútbol.

Radios estatales y privadas, ondas medias y de FM disputan encarnizadamente otra Liga en la que los entrenadores y managers son las firmas promocionadoras o el propio Estado. La guerra es total y se juega en ella tanta pasta como en el propio campeonato de fútbol.

Todos los partidos de Primera y Segunda, e incluso los de las divisiones regionales, son retransmitidos al mismo tiempo y con ritmo infernal se sucede el alarido de goool-gol-gol-gol-gool, puesto de moda por un locutor sudamericano, y los insistentes consejos para que usted beba determinada ginebra o se fume un cigarrillo de tal o cual marca.

Mientras el auto se arrastra avanzando de metro en metro en la larga cola de vehículos, el conductor salta de El

Molinón al Bernabéu, del Nou Camp al Benito Villamarín, de la Creu Alta al Ramón Carranza y de La Romareda a Mestalla.

Puede incluso darse el tragicómico caso de que auto y radio estallen en mil pedazos contra un árbol y chófer y viajeros se larguen al otro mundo en el mismo momento en que Héctor del Mar lanza su berrido por un gol de Butragueño o de Lineker. Y nunca se sabría si fue por culpa del conductor, del coche, de la carretera o del aullante locutor.

Podría esto ser argumento para un relato de humor neorrealista a la italia-

na. Una historia para Soldati o Bontempelli.

La tarde dominical de fútbol en las radios es también motivo, en los coches, de agrias disputas familiares. El marido quiere escucharla y va pendiente de los goles, pensando en su quiniela. La esposa no soporta la barahúnda de jugadas y jugadores, la suegra le da la razón, los niños piden a gritos que se quite ese rollo y se ponga música, el abuelo se gíña en todo lo gíñable y la abuela, que es sorda como una tapia, pregunta que por qué gritan goool cuando está lloviendo a cántaros.

Cuando, por fin, llegan a casa, aún está García insultando a algún árbitro o presidente de club; o Magdaleno farfullando explicaciones sobre el penalty que le hicieron, que era claro como una casa y no se lo pitaron; o Hugo Sánchez diciendo que bueno, que sí, que metió dos goles, pero que todo el mérito es del equipo, mientras que algún entrenador británico, sueco, holandés o yugoslavo practica el Asimil para excusar la derrota de los suyos.

No importa que se acabe. El domingo que viene será igual.

Fútbol en el auto

SERIE RALLYES

93



AUDI QUATTRO

CON su irrupción en el mundo de los rallyes, Audi revolucionó técnicamente esta competición. Su modelo Quattro fue pionero en el campo de la tracción total, y las experiencias surgidas de la competición se han ido aplicando a los coches de serie. Para el reparto de potencia entre los dos ejes se emplea un tercer diferencial situado a la salida del cambio de marchas. El

modelo fue evolucionando y las últimas versiones del Quattro, llamadas Coupe S2, presentaban una distancia entre ejes menor, que le permitían una mejor maniobrabilidad. Recientemente, ante el nivel de sus competidores, Lancia y Peugeot, y a raíz de los accidentes que se han producido en el Mundial, la marca se ha retirado de la hasta la temporada que viene.



Motor 16

mpo
cia...

perder el tiempo dándole al
mucho frecuencia...
renos!
s la mejor fórmula para

icias al minuto...
o surgen en la misma ciudad.
or música...
después será «hit».
ta estar informado y oír la
ntes... ¡cuente con nosotros!
a 15 emisoras de Radio Minuto,
mos creciendo.
nuestra fórmula funciona.
nos resultados.
ce 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.

EL PIONERO

Audi

MOTOR: Disposición: Delantero longitudinal. Construcción: 5 cilindros en línea, con 2 árboles de levas en cabeza y 4 válvulas por cilindro. Bloque y culata de aleación. 2.133 c.c. Alimentación: Inyección electrónica y turbocompresor KKK. Potencia: 300 CV a 6.800 rpm. Par: 35,7 mkg. a 3.700 rpm.

TRANSMISION: Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Enbrague: Mando hidráulico.

DIRECCION: Tipo: Cremallera asistida.

FRENOS: Sistema: Discos a las cuatro ruedas (ABS).

CHASIS: Construcción: Carrocería autorportante. Suspensiones: Independiente delante y detrás. Llantas: Aleación 9x15. Neumáticos: 235/45 VR 15.

DIMENSIONES: Batalla: 2.225 mm. Vías del./tras.: 1.515/1.490 mm. Longitud: 4.160 mm. Anchura: 1.780 mm. Altura: 1.340 mm.

PESO: En orden de marcha: 1.335 kg.

PRESTACIONES: Velocidad máxima: 247 km/h. Aceleración: 0-100 km/h, 5,1 sg.



PRO

1-1



INSULTOS PROHIBIDOS

Tarjetas Postales

Motor 16



Fútbol en el auto

HA comenzado la Liga y, con ella, la guerra dominical de las ondas. Quienes emplean buena parte de la tarde del domingo en la empeñosa y difícil tarea de regresar a casa en auto, después del fin de semana en el campo, se privan de estadio, pero no se libran de fútbol.

Rádios estatales y privadas, ondas medias y de FM disputan encarnizadamente otra Liga en la que los entrenadores y managers son las firmas promocionadoras o el propio Estado. La guerra es total y se juega en ella tanta pasta como en el propio campeonato de fútbol.

Todos los partidos de Primera y Segunda, e incluso los de las divisiones regionales, son retransmitidos al mismo tiempo y con ritmo infernal se sucede el alarido de goool-gol-gol-gol-gool, puesto de moda por un locutor sudamericano, y los insistentes consejos para que usted beba determinada ginebra o se fume un cigarrillo de tal o cual marca.

Mientras el auto se arrastra avanzando de metro en metro en la larga cola de vehículos, el conductor salta de El

Molinón al Bernabéu, del Nou Camp al Benito Villamarín, de la Creu Alta al Ramón Carranza y de La Romareda a Mestalla.

Puede incluso darse el tragicómico caso de que auto y radio estallen en mil pedazos contra un árbol y chófer y viajeros se larguen al otro mundo en el mismo momento en que Héctor del Mar lanza su berrido por un gol de Butragueño o de Lineker. Y nunca se sabría si fue por culpa del conductor, del coche, de la carretera o del aullante locutor.

Podría esto ser argumento para un relato de humor neorrealista a la italia-

na. Una historia para Soldati o Bontempelli.

La tarde dominical de fútbol en las radios es también motivo, en los coches, de agrias disputas familiares. El marido quiere escucharla y va pendiente de los goles, pensando en su quiniela. La esposa no soporta la barahúnda de jugadas y jugadores, la suegra le da la razón, los niños piden a gritos que se quite ese rollo y se ponga música, el abuelo se gíña en todo lo gíñable y la abuela, que es sorda como una tapia, pregunta que por qué gritan goool cuando está lloviendo a cántaros.

Cuando, por fin, llegan a casa, aún está García insultando a algún árbitro o presidente de club; o Magdaleno farfullando explicaciones sobre el penalty que le hicieron, que era claro como una casa y no se lo pitaron; o Hugo Sánchez diciendo que bueno, que sí, que metió dos goles, pero que todo el mérito es del equipo, mientras que algún entrenador británico, sueco, holandés o yugoslavo practica el Asimil para excusar la derrota de los suyos.

No importa que se acabe. El domingo que viene será igual.

Hay quien pierde el tiempo con mucha frecuencia...

Cada Minuto cuenta

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

Las noticias al minuto... Tal como surgen en la misma ciudad. Y la mejor música... La que después será «hit». Si le gusta estar informado y oír la música antes... ¡cuente con nosotros! Somos ya 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.

GARIBALDI

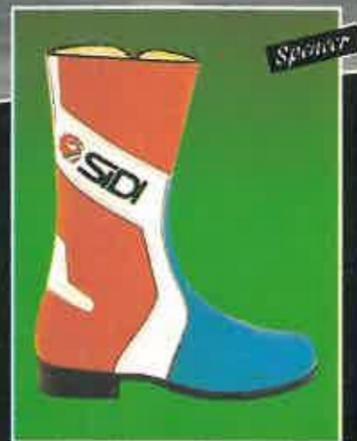
SIDI



NOIAN

SITO
IDI

CAMPEONATO DEL MUNDO
250 C.C.
SITO PONS 2.º CLASIFICADO



N-33 erre



N-19-E

GARIBALDI

Sicilia, 174-176, 08013 Barcelona (España) - Tel. 245 63 05

LAS MEJORES FOTOS DEL G.P. DE ITALIA DE F-1

MOTOR 16

13 de septiembre 1986 Núm. 151 • 200 ptas.

COMPARATIVA
10 COCHES

GASOLINA O DIESEL COMO INVERTIR MILLON Y MEDIO



Talbot Solara

Seat Málaga

Ford Orion

Renault 9

Opel Kadett

PRUEBA
BMW M5
A 252 KM/H

VIENEN EN OTOÑO

EL NUEVO AUDI 80

SUZUKI SWIFT, JAPONESITO RAPIDO