



**PRUEBA A FONDO
DEL FIAT CROMA
TURBO I.E.**

**NUEVO
R-11**



AL VOLANTE



OPEL OMEGA

AUTOBIANCHI Y-10 4x4

**CITROËN
AX**



**15.000 KILOMETROS
CON EL
OPEL KADETT**

**LOS COCHES
DE SPIELBERG**



Ahora, las potentes baterías CAT también para su coche.

La fuerza que permite el arranque instantáneo de este camión CAT ahora también puede arrancar su coche. Estas nuevas baterías MEGA-START de CATERPILLAR incorporan la más avanzada tecnología en baterías para coche.

Las baterías MEGA-START han sido diseñadas y construidas para proporcionarle un arranque instantáneo, en cualquier tipo de clima... una y otra y otra vez.

Si su batería no le responde



MEGA-START. Como su nombre indica.



CATERPILLAR, CAT y son marcas de Caterpillar Inc.

adecuadamente busque una MEGA-START y consiga potencia CAT para arranque inmediato. Arranque tras arranque, tras arranque. Tal y como su nombre indica.

Distribuidor
en España

FINANZAUTO



Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 00 13 - 28043 Madrid

Arganda: (91) 8712612

Barcelona: (93) 5600090

Valencia: (96) 2520275

Sevilla: (954) 721350

Bilbao: (94) 6730500

Oviedo: (985) 262008

Tenerife: (922) 613100

Las Palmas: (928) 692850

Zaragoza: (976) 295320

Malaga: (952) 330450

La Coruña: (981) 780126

Y más de 300 Puntos de
Venta en toda España



FIAT CROMA

EL Croma es el último en llegar al mercado de los tres coches que comparten la misma estructura, como son el Saab 9000 y el Lancia Thema. Se comercializan cuatro versiones diferentes, tres de gasolina y una con motor diesel. El tope de gama es el Croma Turbo IE que con 155 caballos de potencia es capaz de superar los 210 kilómetros por hora de velocidad

máxima. La gama Croma es paralela a la del Lancia Thema, pero a un precio más asequible y con un equipamiento más sobrio. Cuatro son las versiones del Croma, tres de gasolina y una diesel, cuyas potencias oscilan entre los 90 y 180 caballos. Las dimensiones internas del vehículo son similares a las del Thema y Saab, pero se trata de un modelo de más amplia difusión.



Motor 16



28 A FONDO	Fiat Croma Turbo i.e.
36 BAJO LA LUPA	Opel Kadett 1.3
43 COMPRAR Y VENDER	
49 CUENTENOS SU CASO	
56 FUERA DE SERIE	Ferrari Koenig 328 T
57 GENTE SOBRE RUEDAS	Qué locura de velocidad



60 DEPORTE	Resistencia: Spa
64	A todo gas
66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

ban unidas por autopista con las demás, fue saldada con la respuesta administrativa de que la política de construcción de autopistas realizada en nuestro país hasta el momento había servido sólo para enriquecer a sus constructores, sin solucionar además con su trazado —y, no olvidemos, su peaje— los problemas de la red paralela, y con el hecho de que el Estado no podía afrontar en esos momentos una fuerte inversión en la red vial.

El resultado de esta política ha sido el Plan General de Carreteras, que, con una inversión de 800.000 millones de pesetas en el periodo 1984-91, supone una mejora sustancial de la red, aunque no la que soñamos todos. Sin embargo, el desarrollo del Plan venía sufriendo serios retrasos, sobre todo en autopistas, que ponían en peligro su utilidad una vez concluido. Ahora, el Ministerio de Obras Públicas, con Javier Sáenz de Cosculluela al frente, está intentando que los Presupuestos del Estado para el próximo año incluyan una partida de 114.000 millones de pesetas para inversión en carreteras. Hace ahora tres años, el entonces titular del MOPU, Julián Campo, comentaba a esta revista la preocupación del jefe del Ejecutivo, Felipe González, por presentar como balance de su gestión una red vial moderna y racional. Tiene ahora el señor González otros cuatro años para presentar no sólo buenos deseos. La sociedad está demandando urgentemente nuevos y seguros kilómetros de carretera, y ése es el reto.

Director de Publicación: Julio José Benito. Subdirectora de Publicación: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicación: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calista Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Martín. 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 publicaciones: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprentas: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuidor: SOEL Polígono Industrial. Avda. Valdeaparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

Es una publicación del GRUPO 16. Director de Publicación: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPI. COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 38.247. 1983. Difusión controlada por OJD.





En voz baja

● Ya se barajan precios para los nuevos BMW de la Serie 7. En Alemania podrían costar desde 57.000 marcos (3.700.000 pesetas) el 730 hasta 130.000 marcos (8.450.000 pesetas) el futuro V-12.

● Es prácticamente seguro que la sociedad francesa Chausson no fabricará el futuro deportivo Ford Cobra. La marca del óvalo podría haber tomado esta decisión en las últimas semanas, pero el proyecto de llegar a producir este coche sigue adelante.

● En la hasta ahora central de Seat, en el

paseo de la Castellana, de Madrid, hay varias unidades del Volkswagen Polo Coupé. Este modelo, que todavía no se fabrica en España, podría venir a completar la gama Polo próximamente.

● Coincidiendo con el anuncio de Nissan de llegar a producir cien mil coches anuales en su planta de Inglaterra y con la confirmación de una inversión suplementaria de 200 millones de libras para incrementar la integración, varios fabricantes europeos han pedido que se abra una investigación precisamente para definir el grado de nacionalización de los Nissan Bluebird ingleses.

● La compra de Alfa Romeo por parte de Ford daría pie, entre otros, a un modelo utilitario en el que también intervendría Mazda, marca en la que Ford tiene intereses. El motor sería de origen Alfa Romeo y el chasis, Mazda.



FRANCE DESIGN

ALTA COSTURA

LOS estilistas franceses nunca mueren. La saga de los Labourdette, Chapron, etcétera, tiene ahora en France Design un

firme sucesor. Se trata de la sociedad del carroceros Heuliez dedicada al diseño y a la realización de prototipos, creada para diferenciar más esta actividad de la propiamente industrial. En el Salón de París quieren dar la campanada con su modelo Spyder Atlantic, un coupé dos plazas

con tracción delantera y la misma distancia entre ejes del Peugeot 205. Heuliez, que ya fabricó para Peugeot el 604 Limusina, tendría la suficiente capacidad industrial para fabricarlo en serie, y más ahora que Renault ha detenido la producción del R-25 Limusina.

PRENSA

FALLECIO JOSE CHICHARRO

EL regreso de las vacaciones se ha visto entristecido para todos los que trabajamos en esta profesión con la noticia del fallecimiento de Pepe Chicharro.

Compañero de casi todos nosotros, maestro de fotografía automovilística, Pepe era además algo mucho más importante y mucho más difícil: un hombre bueno.

A su hijo Pepe, continuador de la profesión de su padre, a toda su familia y a los compañeros de «Auto Revista», les enviamos nuestro emocionado recuerdo.

PREMIO D.G.T.

«SEGURO QUE SABES CONDUCIR, PERO... CONDUCE SEGURO»

ROSARIO Flores Escallada ha sido la ganadora del concurso patrocinado

por la Dirección General de Tráfico y organizado por el programa «Carretera nacional», de Radio Nacional de España, Radio 1, para buscar el mejor lema publicitario sobre la seguridad vial, concurso que se ha desarrollado a lo largo de este verano. Tras una selección previa de las 25.637 cartas recibidas, el jurado votó por unanimidad el lema: «Seguro que sabes conducir, pero... conduce seguro». La ganadora, de Requena (Valencia), recibirá un coche como premio.

RVI

NUEVA DIMENSION

BAJO el lema «Nueva dimensión», Renault Vehículos Industriales presentó la nueva gama de productos de la serie DG, compuesta por 10 tipos de camiones semipesados, así como un autocar denominado A 320. La gama se ofrece con tres opciones de motores, todos con sistema intercooler y cuatro niveles de potencia, desde 173 hasta 291 caballos. Otra característica de la nueva gama es la alternativa que ofrece las nuevas combinaciones de los equipos motor-caja-puente, junto



con tres cabinas de mayor confort y amplitud. Durante el acto de presentación, el presidente del RVI, Manuel Guasch, señaló la importante labor de saneamiento y mejora de la productividad de la compañía, que ha permitido que en el ejercicio de 1986 se pueda esperar una cuenta de resultados equilibrada.

SAAB

LA CARA AL VIENTO

A finales del presente mes de septiembre, Saab presentará en España su nueva gama 87. La principal novedad la constituye el 900 Cabriolet, al que se añaden el restyling —muy superficial— de la gama 900 y la disponibilidad del cambio automático, así como del sistema antibloqueo de frenos ABS en el 9000.



CARRETERAS

ACELERON INVERSOR

EL Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo tiene previstas unas inversiones en el Plan General de Carreteras para el próximo año de 114.567 millones de pesetas, se distribuye en 82.895 millones para la creación de infraestructura y

31.671 millones para conservación. Con esta mayor inyección inversora se pretende corregir el retraso que lleva concretamente el plan de autovías debido a razones técnicas básicamente, como son la incorporación de España a la CEE, la implantación del IVA, la modificación de los sistemas de contratación de la Administración y los nuevos sistemas de codificación de expedientes de contratos y suministros.

cional en la Península y Baleares aumentaron un 24 por 100 respecto a las registradas el mismo mes del pasado año, hasta situarse en 33.682 unidades. Como se recordará, en julio las ventas habían subido también en un 15,4 por 100. En los ocho primeros meses del año las ventas han sido de 338.913 unidades, con un incremento del 7,5 por 100 respecto al mismo periodo del pasado año. Por modelos, el líder de ventas continúa siendo el R-11, del que se han vendido 48.297 unidades en lo que va de año.

HACIENDA

MAS TRIBUTOS A LOS V.O.

LA entrada en vigor del IVA supuso para el sector de vehículos de ocasión un buen palo fiscal en el caso de los profesionales de la compraventa, mientras que las operaciones entre particulares quedaban exentas tanto de IVA como de cualquier otro tipo impositivo. Pues bien, en el proyecto de Presupuestos del Estado para el próximo año se recoge taxativamente que «a partir del primero de enero de 1987, las transmisiones de vehículos usados con motor mecánico para circulación por carretera no quedarán exentas del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados».

El tipo de gravamen, que será aumentado, podría quedar situado en el 6 por 100.

MERCADO

SIGUE LA RECUPERACION

DURANTE el pasado mes de agosto las ventas de turismos de fabricación na-



Verde y Rojo

El fabricante alemán de motocicletas BMW va a presentar en breve un sistema antibloqueo de frenos adaptado a la moto, lo que va a constituir, sin duda, una verdadera revolución en la seguridad activa de los vehículos de dos ruedas. Les animamos a que sigan investigando.

Los Ayuntamientos españoles van a revisar al alza, el próximo año, los impuestos de circulación con una cuantía idéntica a la inflación prevista. Co-

mo se ve, ya no se suben esos tipos por «las necesidades de infraestructura circulatoria», sino más bien para que no perdamos la costumbre.

Nuestro compañero en estas lides informativas, Javier Belderrain, ha pasado a ocuparse de la Dirección de Comunicación de Renault Vehículos Industriales. Mucha suerte, Javier.

Un fraude cometido por diversos concesionarios y compraventa catalanes descubierto ahora va a suponer que unos diez mil barceloneses tengan que pagar de nuevo y con recargo el Impuesto sobre el Lujo, ya abonado antes de 1982. ¿Es que no hay forma de detectar antes a estas prácticas fraudulentas tan burdas?

NUEVOS R-9 Y R-11

CAMBIA EL LIDER

El Renault 11, el coche más vendido en España el pasado año y en lo que va de éste, cambia de piel. Los hombres de la Regie han dado a conocer el nuevo modelo, que será una de las estrellas del próximo Salón de París. En España, se espera la comercialización de la nueva gama para el mismo mes de octubre.

Si el R-11 sigue siendo un

éxito comercial, la competencia ha arreciado en los últimos meses. El Peugeot 309, que también se venderá en España muy pronto, le ha comido parte de las ventas, en tanto que Ford con el restyling del Escort también recupera posiciones. La ofensiva es generalizada, y para conservar su posición de privilegio Renault ha introducido tanto en los R-9 como en los R-11 una serie

de mejoras, que sin duda rejuvenecerán el producto.

Las modificaciones de la nueva gama son preferentemente de índole estética. Hay también modificaciones mecánicas que afectan a la suspensión posterior, a los frenos y a los motores 1700.

La nueva imagen del R-11 se basa en un frontal estilo R-21 y en nuevos parachoques. Se han abandonado los faritos rectangulares a favor de unos grupos ópticos de mayor tamaño, que es de suponer proporcionen una me-



jor iluminación. Son de forma trapezoidal, estilo Honda, aunque visto de frente el coche también recuerda al Kadett GSi. Los parachoques son nuevos y salvo en las versiones básicas van pintados en el mismo color de la carrocería. Si en la parte delantera el cambio es beneficioso estéticamente, en la posterior no puede decirse lo mismo. El conjunto resulta más pesado y masivo. Por lo demás, la estética de los nuevos modelos no varía más que en lo relativo a ruedas y, en el caso del Turbo, a estribos laterales. Renault no ha variado aletas ni capots ni puertas... La estampación sigue siendo la misma.

Las mejoras mecánicas que afectan a la gama francesa son varias. Las versiones más potentes con motor 1700, GTX y TXE reciben la suspensión trasera de cuatro barras de torsión, que en el mercado francés ya lleva el actual R-11 Turbo. Habrá también una dirección asistida en opción para los GTX, TXE, Turbo y GTD.

El 11 Turbo abandona el motor de 105 caballos para incorporar el de 115 que ya lleva el 5 con el turbo refrigerado por agua. Otra

mejora interesante para el deportivo de la gama es la adopción de

frenos de disco, en sustitución de los tambores, también en el eje trasero.

Por último, los TXE y GTX se ven potenciados y pasan de 82 a 90 caballos, incremento de potencia que les sitúa un escalón por encima en lo que a prestaciones se refiere.

Aunque para el mercado español es posible que se adopten algunas soluciones propias, es de esperar que el grueso de estos cambios mecánicos se incorporen en la gama de inmediato.



CITROËN DYANA



EL BX VISTO POR HEULIEZ

UNA de las novedades del próximo Salón de París será el Citroën BX Dyana, obra del centro de estilo e investigación France Design Henri Heuliez. No se trata de un modelo de producción, sino de una propuesta del carrocerero francés que estudia con Citroën la posibilidad de fabricarlo en serie a partir de 1987.

Heuliez, que al mismo tiempo que carrocerero es un fabricante al ciento por ciento, ya que además de los BX Break ha construido las series especiales de los Peugeot 205 Turbo 16, Renault 5 Turbo o Citroën BX 4TC, ha optado por un concepto cada vez más en boga: el coupé-break. De hecho se trata de un BX Break, pero

con sólo dos puertas, de mayores dimensiones que las del BX de serie. También son mucho mayores las ventanas posteriores. Un cristal único cubre todo el lateral, incluso los montantes intermedios.

Con el Dyana, Heuliez pretende cubrir dos segmentos. Por un lado, el del vehículo de tiempo libre con

capacidad para cinco plazas o bien para cinco adultos y dos niños, gracias a un tercer asiento, que puede colocarse en la parte posterior, en el sentido contrario a la marcha. La segunda aplicación es la de vehículo comercial, de sólo dos plazas y el resto del espacio libre para mercancías. En cualquier caso se trata de un creación que muestra la capacidad del carrocerero francés a la hora de lanzar nuevas ideas.

SUZUKI SANTANA CON OTRA MARCHA

CUANDO ahora hace ya más de un año que se presentó el Suzuki SJ 410 en España se han introducido una serie de modificaciones que tienden fundamentalmente a mejorar el confort y el consumo. La innovación más importante reside en la incorporación de una caja de cambios de cinco marchas. También se han incorporado unas nuevas ballestas parabólicas que, junto con el nuevo tarado de los amortigua-



dores, mejoran sensiblemente la suspensión, sin afectar al comportamiento. Para los modelos más equipados, aparece un asiento posterior partido, que permite dar una mayor funcionalidad al modelo. La incorporación de estas mejoras supone un aumento de unas veinte mil pesetas sobre el precio anterior.

AUTOBIACHI Y-10 4WD
BOMBON 4x4

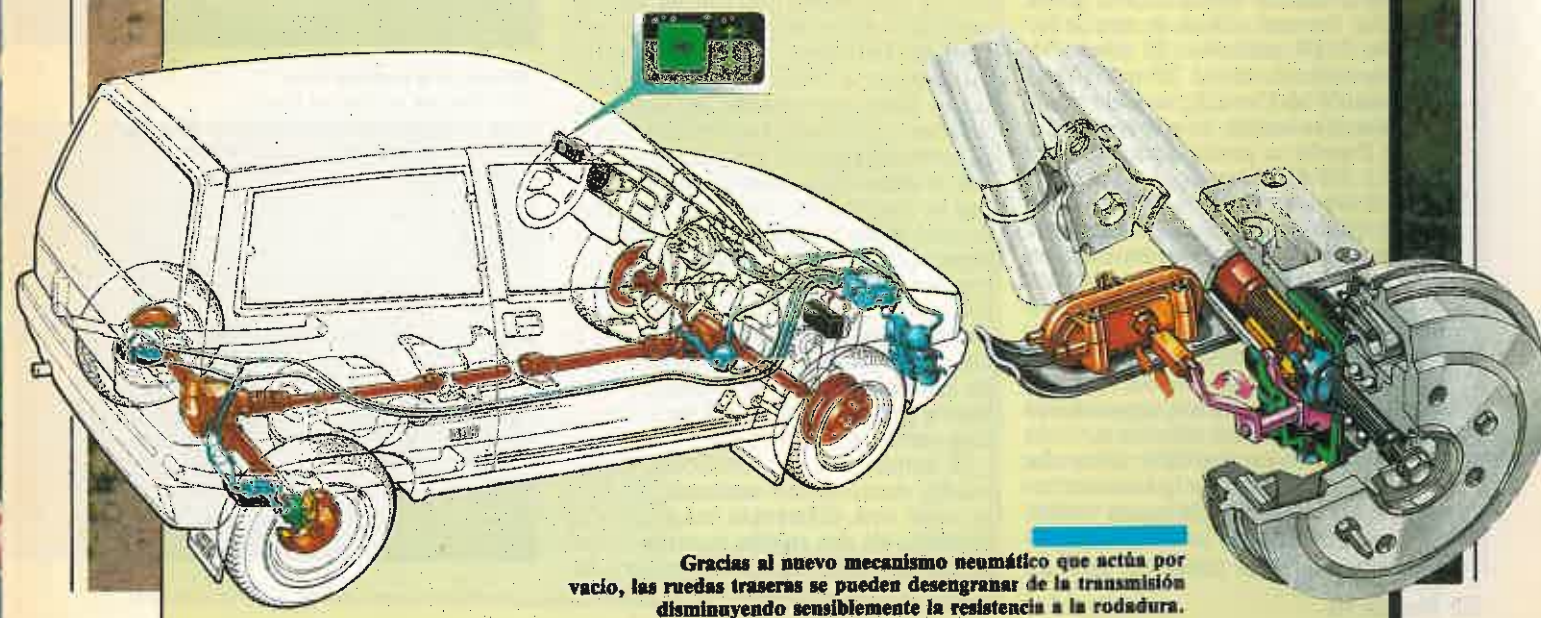
LANCIA acaba de presentar su cuarto modelo de tracción integral en lo que va de año. Después del S-4, el Delta y el Prisma, le ha tocado al Autobianchi Y-10 el turno de incorporar un sistema de tracción total. Se trata del más sencillo de los sistemas empleados por Lancia hasta ahora, puesto que no es un tracción a las cuatro ruedas permanente, sino desengranable. Técnicamente es una evolución de la transmisión del Fiat Panda 4x4, pero se le ha adaptado un mecanismo neumático que libera la caja de cambio y las ruedas traseras de la transmisión para evitar ruidos y desgastes innecesarios. La adaptación del sistema de tracción a las cuatro ruedas ha requerido variar algunos puntos de la mecánica del Y-10. El motor Fiere 1000 ha sufrido ligeros retoques pa-



ASI FUNCIONA

A diferencia del Fiat Panda 4x4, el Y-10 dispone de un mecanismo neumático que engrana la tracción trasera con sólo apretar un botón en el cuadro. Esta maniobra sólo se puede realizar a menos de cincuenta kilómetros por hora, pero si se aprieta el botón a una velocidad superior, el mecanismo no actuará hasta que el vehículo reduzca la velocidad. La peculiaridad fundamental del sistema es que, además de desengranarse el árbol de la trans-

misión de la salida de la caja de cambio, también se sueltan los palieres del eje trasero de sus respectivas ruedas, por lo que al rodar en dos ruedas motrices no hay arrastre ni rozamiento de estos elementos. Esto conlleva a una ausencia de ruidos y vibraciones característicos en este tipo de mecanismos, un menor desgaste de dichas partes y un consumo y prestaciones inalterados respecto a la versión de dos ruedas motrices.



Gracias al nuevo mecanismo neumático que actúa por vacío, las ruedas traseras se pueden desengranar de la transmisión disminuyendo sensiblemente la resistencia a la rodadura.

Los terrenos en los que destaca el Y-10 4x4 son las pistas embarradas, las carreteras heladas o nevadas, así como en lluvia. Las pérdidas de tracción son mínimas.



FICHA TÉCNICA



AUTOBIANCHI Y 10 4WD

MOTOR Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 999 c.c. (70 x 64,9 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,8 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad del depósito: 35 litros. Potencia máxima: 50 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 8 mkg a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 4,7 km/h.; 2.ª, 8,9 km/h.; 3.ª, 13,6 km/h.; 4.ª, 18,7 km/h.; 5.ª, 25,1 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

FRENOS Sistema: Disco/tambor, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante, eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 155/70 R 13 75T4 x 4.

PESO En orden de marcha: 850 kg.

PRESTACIONES Y CONSUMOS Velocidad máxima: 145 km/h. 1.000 metros salida parada: 38 seg. Aceleración 0-100 km/h.: 17,5 seg. Pendiente máxima superable: 43 %. Consumo a 90 km/h.: 5,2 l/100 km; a 120 km/h.: 7,0 l/100 km.; en ciudad: 6,4 l/100 km.

ra que su potencia aumente en cinco caballos los 45 de la versión de dos ruedas motrices. La otra modificación de importancia reside en la suspensión trasera, en la que se han sustituido el punte Omega y los muelles helicoidales por un eje rígido y ballestas como elementos elásticos. El peso total del coche se ve incrementado en 130 kilos.

Aunque, hoy por hoy, no hay planes para importarlo en nuestro país, los responsables de la marca esperan a que la red comercial en España de Fiat y Lancia queden separadas, para poder incorporar nuevos modelos a la gama española. De aquí a final de año se fabricarán 2.000 unidades. El precio en Italia es superior en un 29 por 100 al precio del Y-10 Fire LX, modelo equivalente en dos ruedas, lo que supondría que en España su precio estaría alrededor de 1.275.000 pesetas.

Estéticamente, el nuevo Y-10 sólo se distingue del modelo de dos ruedas motrices en unas protecciones laterales en material plástico para proteger la chapa de pedradas y rozaduras, así como unas llantas de chapa nuevas. También incorpora unas faldillas guardabarros y retrovisor exterior en el lado derecho. Tanto delante como detrás aparecen los emblemas 4WD. En el interior tan sólo se diferencia en la aparición del botón y el testigo luminoso de la tracción total y en unos asientos de nuevo tejido.

El equipamiento es bastante completo y, además, tiene toda una serie de

opciones, que hacen del Y-10 un vehículo único en el segmento.

EN MARCHA

Cuando uno se monta al volante del Y-10 4WD, lo primero que tiene que hacer es mentalizarse de que no se trata de un vehículo todo-terreno, sino de un utilitario que tiene una excelente capacidad para moverse en terrenos con poca adherencia. La escasa altura libre sobre el suelo obliga a circular con la misma precaución que con un turismo normal, a pesar de las protecciones que tiene en los bajos. Los terrenos en los que destaca el Autobianchi son las pistas de tierra embarradas, las carreteras heladas o nevadas, así como en lluvia. El comportamiento en estas condiciones es impecable, puesto que las pérdidas de tracción son mínimas. Circulando con cierta alegría en superficies deslizantes, la dirección colabora muy eficazmente para controlar las reacciones del coche, que se muestra muy dócil y divertido de manejar. A la entrada de las curvas tiende a seguir recto durante un instante, para progresivamente cambiar a un ligero tirón del tren trasero una vez dentro de la curva.

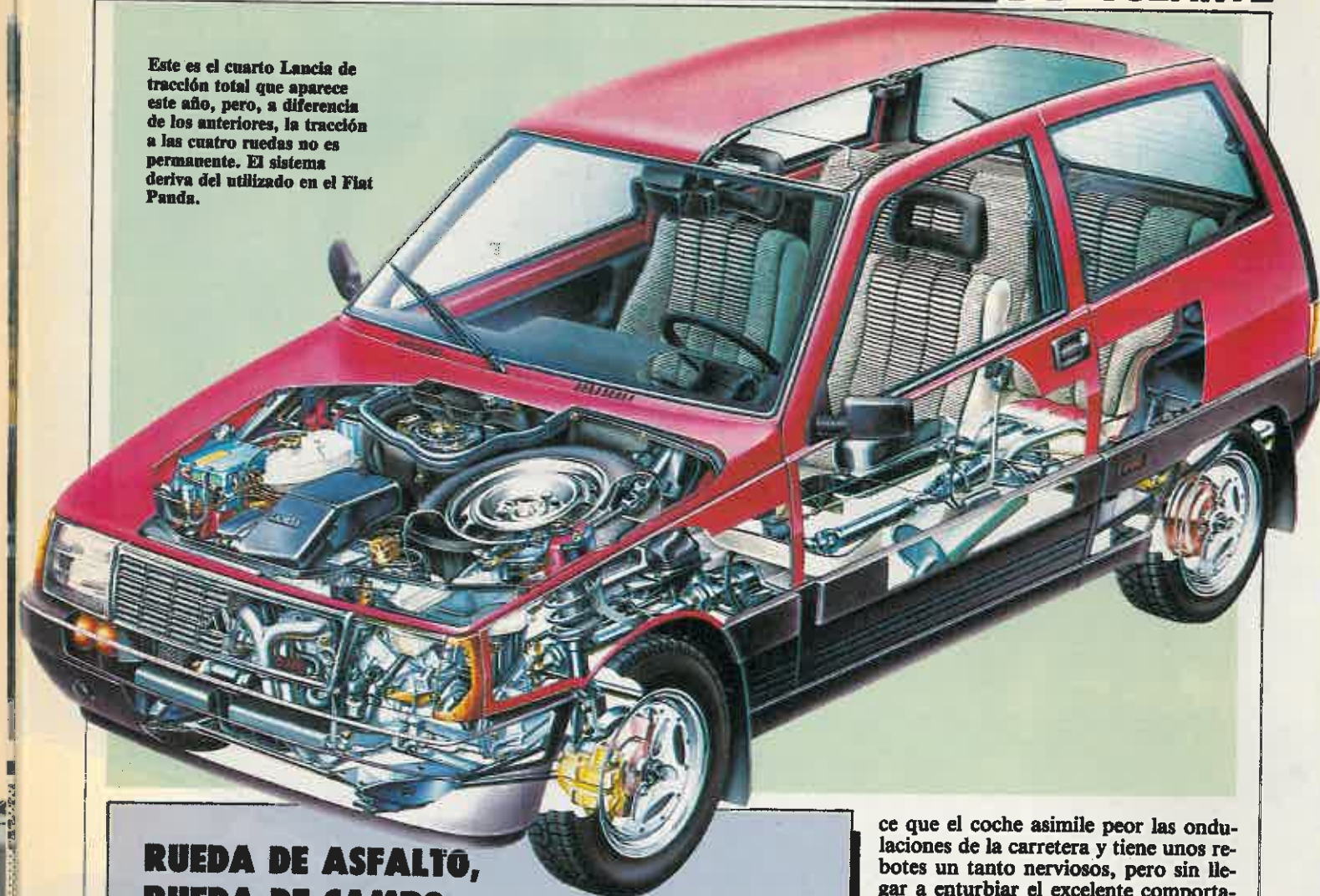
Si empleamos el coche como un dos ruedas motrices convencional, también se nota una diferencia respecto a su hermano de dos ruedas motrices, puesto que la nueva suspensión trasera ha-



Mando de la tracción total
Sólo hay que apretar un botón



Este es el cuarto Lancia de tracción total que aparece este año, pero, a diferencia de los anteriores, la tracción a las cuatro ruedas no es permanente. El sistema deriva del utilizado en el Fiat Panda.



RUEDA DE ASFALTO, RUEDA DE CAMPO

OTRA de las novedades que aparecían junto con el Y-10 era la de los neumáticos Pirelli 75 T 4 x 4. Se trata de unas gomas especialmente diseñadas para un uso mixto en vehículos de tracción a las cuatro ruedas. La banda exterior del neumático, que es donde sufre más apoyo al circular en carretera a alta velocidad, tiene un dibujo romboidal que asegura un buen comportamiento en curva, mientras que la banda interior, que ocupa un 60 por 100 de la superficie del neumático, tiene un dibujo con bandas transversales, que aseguran un buen agarre. La duración del neumático es la misma que la de un convencional, a pesar de que los compuestos son nuevos de acuerdo con el uso que va a sufrir. El ruido de rodadura y la resistencia al avance son inferiores a los de un neumático de todo terreno.



ce que el coche asimile peor las ondulaciones de la carretera y tiene unos rebotes un tanto nerviosos, pero sin llegar a enturbiar el excelente comportamiento del coche. La ganancia de potencia se nota en los regímenes altos, mientras que a pocas revoluciones el comportamiento del motor no ha variado. La caja de cambio es de cinco marchas, y tiene un manejo rápido y preciso. La primera velocidad es una supercorta, especialmente pensada para superar fuertes desniveles o zonas difíciles, mientras que el resto de las marchas tiene aproximadamente el mismo desarrollo que las cuatro primeras velocidades del Y-10 LX. El escalonamiento es correcto y tan sólo se nota un poco de vacío entre la segunda y la tercera.

Otra de las peculiaridades que nos sorprendió fue las nuevas cubiertas que ha realizado Pirelli, con un dibujo asimétrico, montadas sobre unas llantas de chapa de nuevo diseño.

En definitiva, el nuevo Y-10 de tracción a las cuatro ruedas es un polivalente ideal para el ocio o para zonas con climas muy fríos, donde las nevadas y heladas sean frecuentes, sin ningún tipo de pretensión todo-terreno. Su ventaja sobre el Panda reside en que es un coche con un equipamiento más completo y que dispone de un mecanismo más sofisticado.

Victor Piccione

CITROËN AX MENOS DE CUATRO LITROS A LOS CIEN



LOS PRIMEROS

MODELOS CONSTRUIDOS

EN VIGO ESTARAN

EN LAS MANOS DE LOS

USUARIOS

ESPAÑOLES A FINALES

DE MARZO '99

En solo tres metros y medio, los diseñadores de Citroën han conseguido un coche de gran amplitud interior. El salpicadero tiene elementos similares a los del Xsá y es eminentemente funcional.

EL Citroën AX ya es una realidad; el coche más pequeño de Citroën, el encargado de tomar el relevo de los venerables Dos Caballos y de los efímeros LNA, se vende en Francia desde el día 16. El Citroën AX se empezará a fabricar en nuestro país desde enero de 1987 y los primeros modelos, construidos en Vigo, estarán en las manos de los

usuarios españoles a finales de marzo. Los precios se desconocen por el momento, pero todo apunta a unas cifras finales que darán al AX una gran competitividad. El Citroën AX es el resultado de cinco años de trabajo y de una inversión del orden de los ciento diez mil millones de pesetas.

Los Citroën AX son coches pequeños, coches de tres metros y medio de lon-



gitud total, con carrocería de tres puertas y motores de gasolina que consiguen unos consumos imbatibles. Los nuevos AX 10 y AX 11, las dos versiones equipadas con los motores de menor cilindrada, gastan, según los datos oficiales, 3,9 litros de gasolina a los cien kilómetros cuando ruedan a una velocidad constante de noventa por hora; esta cantidad mínima es la mejor marca de

la industria europea, una marca a la que no había conseguido acercarse, hasta el momento, ningún modelo de gran difusión, ni con motor de gasolina, ni con motor de gasóleo. El coche que tenía el récord anterior, el Fiesta Diesel, estuvo siempre por encima de los cuatro litros a los cien.

Los nuevos AX han llegado a este consumo mínimo tras un proceso de mejoras





	AX 10 E AX 10 RE	AX 11 RE AX 11 TRE	AX 14 TRS AX 14 TZS
MOTOR			
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	954 c.c.	1.124 c.c.	1.360 c.c.
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación	Carburador	Carburador	Carburador
Compresión/combustible	9,4/97 octanos	9,4/97 octanos	9,3/97 octanos
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	45/5.200	55/5.800	65/5.400
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	7,5/2.400	9,1/3.200	11,5/3.000
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Número de marchas	4	4/5	5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)	31/—	34/—, 26,3/32,4	27,6/34,1
DIRECCIÓN Y FRENOS			
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Volante de volante	3,5	3,5	3,5
Eléctrico de giro (m.)	9,23	9,23	10,20
Frenos delanteros/traseros	Discos/tambores	Discos/tamb., con servo	Discos/tamb., con servo
SUSPENSIÓN Y RUEDAS			
Suspensión (del./tras.)	Indep./Indep.	Indep./Indep.	Indep./Indep.
Llantas (paladas)	4x13	4x13	4,5x13
Neumáticos	135/70 SR 13	135/70 SR 13	155/70 SR 13
DIMENSIONES			
PESOS Y CAPACIDADES			
Largo/ancho (mm.)	2.500/1.560	2.500/1.560	2.500/1.560
Batalla (mm.)	2.285	2.285	2.285
Via delantera/via trasera (mm.)	1.380/1.300	1.380/1.300	1.370/1.290
Peso en orden de marcha (kg.)	640	645	695
Volumen del maletero (dm.)	283/668	283/668	283/668
Capacidad depósito comb. (l.)	36	36	43
CONSUMOS Y PRESTACIONES			
Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	3,9/5,6	3,9/5,6	4,2/6
Cons. medio ponderado (l./100 km.)	5	5,1	5,7
Velocidad máxima (km/h.)	145	158 (161, con 5 V.)	168
Accel. 0-100 km/h. (seg.)	17,9	13,2 (12,9 con 5 V.)	11,4
Accel. de 0 a 100 km/h. (seg.)	17,9	13,2 (12,9 con 5 V.)	11,4

aplicadas en tres campos distintos: el peso, la aerodinámica y la mecánica.

El peso de los Citroën más pequeños oscila entre los 640 y los 695 kilos, unas cifras sobre la balanza que son inferiores en más de un diez por ciento a las ofrecidas habitualmente por coches de este tamaño. Los AX hacen también gala de un buen coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, de un buen valor CX, que oscila entre 0,31 y 0,32 según las versiones; los cristales enraizados con el metal, la ausencia de empuñaduras exteriores en las puertas y la gran inclinación tanto del capó delantero como del parabrisas, son la clave de este resultado, de un valor de CX que sólo tiene competencia en el ofrecido por el Autobianchi Y-10. Los motores de los AX pertenecen a una nueva generación, la familia TU.

Tres cilindros

La gama AX que ahora sale a la luz en Francia está formada por siete versiones diferentes, siete modelos que son el resultado de combinar cuatro niveles de equipamiento diferentes con tres motores de distintas cilindradas.

Citroën quiere luchar fuerte en la categoría de los coches pequeños, y esta vez los diseñadores de la marca no se han lanzado por la vía de las complicaciones técnicas, han hecho un coche sencillo en el que han ido incorporando bastantes adelantos en diferentes capítulos. El detalle distintivo, la característica más peculiar del nuevo AX salta a la vista cuando se compara, a ojo de buen cubero, con cualquiera de sus rivales; el Citroën es el más pequeño por fuera, su carrocería se queda por debajo de la barrera de los tres metros y medio de longitud, un límite que superan todos sus rivales naturales, Corsa, Fiesta, Ibiza, Polo, R-5, Uno y 205, con las excepciones del Metro y el Y-10. El espacio interior no se ha sacrificado, sin embargo, por este motivo, y el AX ofrece una buena habitabilidad, casi 3,13 metros cuadrados disponibles para pasajeros y carga.



El AX es un coche de comportamiento ágil y fácil de conducir. Además, ofrece un buen nivel de prestaciones con unos consumos muy recortados.

Los pasajeros sentados delante y detrás del AX disponen de espacio más que suficiente. Las personas que ocupan las plazas posteriores tienen bastante hueco libre para sus piernas. La única crítica posible es para la accesibilidad a esas plazas.

El patrón mecánico de los nuevos AX es casi idéntico al mostrado por los competidores que están dentro de la categoría de utilitarios compactos. El motor va situado en el vano anterior en posición transversal; es un motor que va algo inclinado hacia delante para rebajar la altura total una vez montado y bajar, por consiguiente, la altura del capó; la tracción es delantera, las suspensiones son de tipo independiente en los dos ejes, mientras que los frenos son de disco delante y de tambores detrás.

Los motores de los AX pertenecen a una nueva familia creada por Citroën en colaboración con Peugeot, la familia TU; se trata de motores hechos por completo en aluminio, con árbol de levas en cabeza y encendido transistorizado. El más pequeño, el de 954 centímetros cúbicos, da 45 caballos de potencia; este motor se monta tanto en los AX 10 E como en los AX 10 RE y va acoplado siempre a una caja de cambio de cuatro velocidades. Las prestaciones son muy

dignas, ya que estos coches alcanzan los 145 kilómetros por hora de velocidad máxima y los consumos oficiales son: 3,9 litros a los cien kilómetros a noventa por hora; 5,6 litros a 120 por hora, y 5,6 litros en ciudad.

Los AX 11 RE y AX 11 TRE montan el cuatro cilindros de 1.124 centímetros cúbicos que da 55 caballos de potencia. Las versiones más sencillas del AX 11, las RE, llevan una caja de cuatro velocidades, mientras que los modelos TRE equipan una caja de cinco.

Los modelos más potentes y lujosos son los AX 14 TRS y AX 14 TZS, que tienen un motor de 1.360 centímetros cúbicos, con 65 caballos de potencia. Los AX 14 son los deportivos de la gama, ya que rozan los 160 kilómetros por hora de velocidad máxima y aceleran de cero a cien en 11,8 segundos.

La primera toma de contacto con los nuevos AX, en

concreto con un AX 11 RE y con un AX 14 TZS, nos ha dejado un buen sabor de boca. Los AX se mueven bien en todo tipo de terreno y se conducen con toda sencillez, son coches ideales para las personas que recorren muchos kilómetros en ciudad y para aquellas que quieren andar por carretera con consumos recortados.

Todo un polivalente

Los usuarios del AX que hagan mucha ciudad apreciarán la visibilidad excelente del nuevo Citroën, el tamaño reducido del conjunto, ideal para aparcar en un ladrillo, la comodidad de la postura al volante, la climatización y la buena voluntad de los motores, que tiran con fuerza incluso cuando funcionan casi al ralentí. Los conductores que pasen más tiempo en carretera y autopista quedarán encantados con el nervio de las mecá-

cas y con el comportamiento, noble aunque algo saltarín, de estos coches; también apreciarán un detalle que es el resultado de muchas horas de estudio y muestra el cuidado puesto en diferentes aspectos, incluso en los más pequeños: el deflector situado sobre el portón posterior nos evita los culebros del tren trasero cuando se rueda deprisa y hay ráfagas fuertes de viento lateral.

El cuadro de mandos y, en general, el tablero frontal son siempre un buen motivo de discusión cuando se presenta un coche Citroën; en este caso los diseñadores de la marca han optado por la funcionalidad a ultranza, han creado un conjunto en el que aparecen montones de cavidades y de pequeños recovecos, espacios en donde se pueden alojar cosas grandes y cosas pequeñas. El cuadro, situado ante los ojos, tiene, sin embargo, unos rasgos muy similares a los mostrados por los Citroën Visa; tanto los relojes como los avisadores ópticos son de igual tamaño que los vistos en los Visa, y van situados en el mismo sitio.

El Citroën AX es el nuevo rey del consumo, sólo falta saber si también será uno de los más baratos de su categoría.

A. Marco y A. J. Nieto
(Enviados especiales)

LOS AX 14

SON LOS

MÁS RÁPIDOS:

ROZAN

LOS 170 KM/H.

Y ACELERAN

DE CERO A

CIENTOS EN 11,8

SEGUNDOS

LA GAMA AX,

QUE AHORA SALE

A LA LUZ EN

FRANCIA, ESTA

FORMADA POR

SIETE MODELOS

DIFERENTES 99



La accesibilidad a las plazas traseras no es buena. Sólo bascula el respaldo de los asientos delanteros.



AL VOLANTE

OPEL OMEGA UN DIGNO SUCESOR

HEMOS tenido ocasión de probar los nuevos Opel Omega, de los que ya les habíamos hablado ampliamente sobre sus características principales sema-

nas atrás. Se trata del nuevo modelo lanzado por General Motors en Europa destinado en una primera fase a reemplazar al Opel Rekord; y en una segunda y muy próxima, con moto-

res más grandes y unos retoques de carrocería, también al Senator.

El lanzamiento del Omega supone el abandono de un nombre —el de Rekord— que ha sido em-

pleado durante muchos años para distinguir un modelo de la marca, cuya principal característica ha sido la robustez.

Como decíamos hace unas semanas, se ofrecen



diferentes grados de motorización en el Opel Omega que van desde motores de cuatro cilindros y 1,8 litros hasta los seis cilindros y los tres litros en gasolina, a los que hay que añadir un 2,3 diesel y turbodiesel. De todos éstos, a España tan sólo llegarán el 2,3 turbodiesel y el de dos litros inyección de gasolina, a los que más adelante se unirá el seis cilindros tres litros, que será comercializado más adelante, ya en 1987.

Estas dos opciones mecánicas, entre las que se podrá elegir cuando el coche comience a venderse en los primeros días del mes de noviembre podrán ir acopladas bien a un cambio manual de cinco marchas, bien a un cambio automático de cuatro marchas con bloqueo de convertidor de par, para evitar deslizamientos; sobre la cuarta. Además, el coche podrá ofrecerse en dos diferentes niveles de equipamiento. Uno básico, denominado LS, y otro más completo, marcado por las siglas GLS.

Sobre precios, de momento, no se ha dicho nada, salvo que serán muy competitivos.

Se puede especular que para el dos litros inyección de gasolina el precio final oscilará entre las 2.300.000 y las 2.500.000 pesetas, según el nivel de acabado escogido, y los turbodiesel entre 2.600.000 y los 2.800.000 de pesetas. De todas formas habrá que esperar al último momento —no se quiere descubrir el juego, al contrario que sobre todo es Ford— para obtener la confirmación o el desmentido a estas estimaciones.

Entrado ya en el capítulo de la conducción en sí, muy bien por el nuevo motor dos litros de inyección, que dispone de 122 caballos —siete caballos más de los que daba el viejo motor 2,2 litros inyección del Rekord— con un funcionamiento bastante fino.

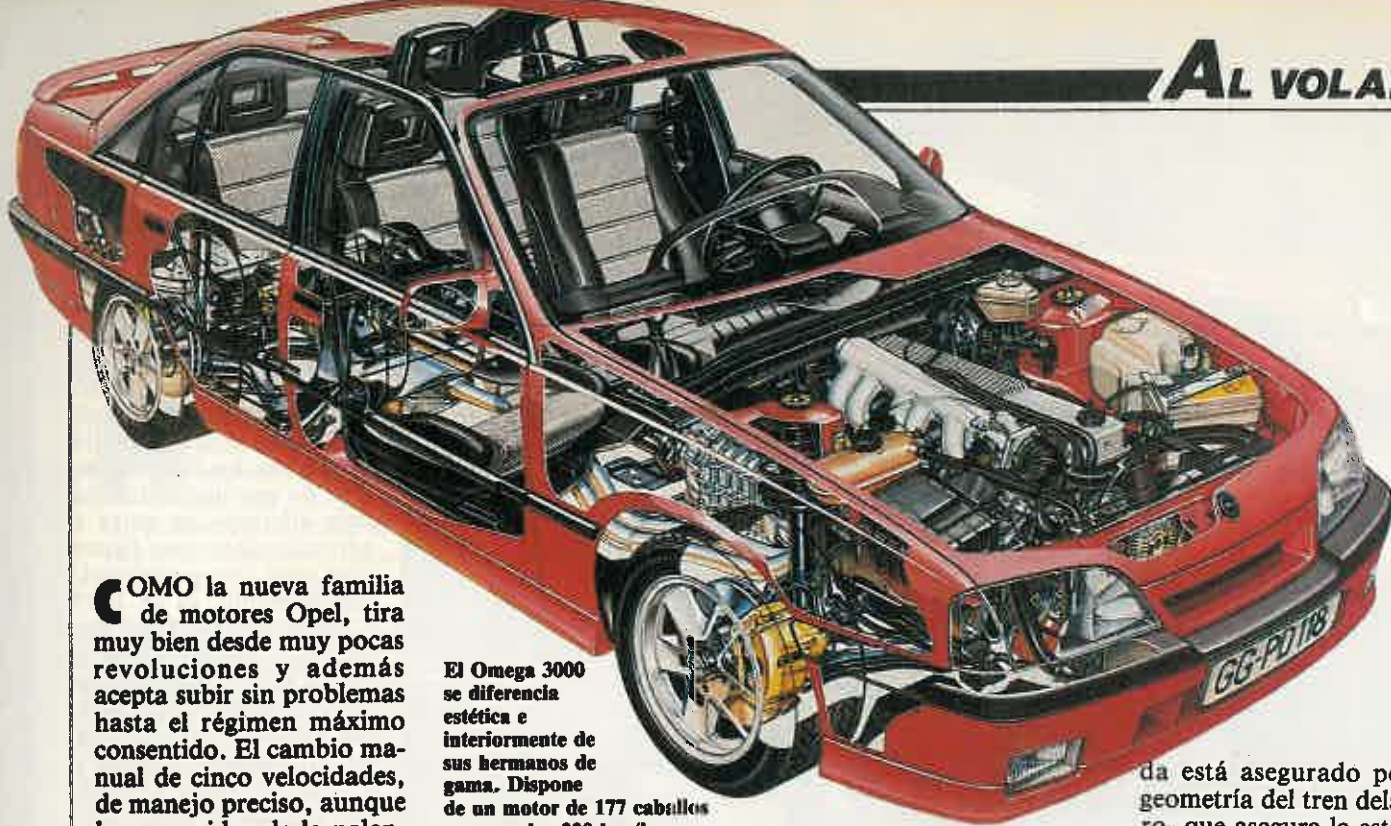


El maletero del Omega es muy parecido al de sus hermanos pequeños, los Kadett. El coeficiente de penetración aerodinámica ha sido reducido a 0,28.



La habitabilidad ha ganado muchos enteros en relación con el viejo Rekord. En el Omega se consigue dar una mayor vistosidad al habitáculo sin salirse de la tradicional sobriedad y funcionalidad del Opel.





COMO la nueva familia de motores Opel, tira muy bien desde muy pocas revoluciones y además acepta subir sin problemas hasta el régimen máximo consentido. El cambio manual de cinco velocidades, de manejo preciso, aunque los recorridos de la palan-

El Omega 3000 se diferencia estéticamente e interiormente de sus hermanos de gama. Dispone de un motor de 177 caballos y supera los 220 km/h.

Los interiores del Omega son más modernos que los del Rekord. El nuevo motor dos litros que equipa el Omega da 122 caballos, siete más que el 2,2 litros del Rekord



da está asegurado por la geometría del tren delantero, que asegura la estabilidad direccional, aunque las condiciones de adherencia entre las ruedas de un lado y las del otro sean diferentes.

En cuanto a la habitabilidad, el coche resulta particularmente amplio, tanto de cara a los pasajeros como al equipaje. La presentación es bastante buena, habiendo perdido la tristeza característica de todos los Opel.

Pudimos probar también el Omega 3000, aunque su comercialización vaya a diferirse. Será como la versión deportiva del Omega. Exteriormente se distingue por sus faldones aerodinámicos y sus alerones, que en nuestra opinión no hacen perder elegancia al coche. El motor seis cilindros y tres litros desarrolla 177 caballos, con suspensión endurecida, neumáticos más anchos, ABS de serie y una presentación interior de estilo deportivo. El motor es el mismo del Senator, con un poco menos de potencia, que se compensa por el menor peso y mejor aerodinámica. El cambio está bien adaptado y las prestaciones del coche parece que tienen que ser de muy alto nivel. Es un coche además muy fácil de llevar.

Sergio Piccione

ca de marcha a marcha resultan algo excesivos, tiene desarrollos bastante largos, aunque el motor los admite bien. Una prueba de ello es que el coche hace la velocidad máxima en quinta. Una velocidad máxima que pudimos cronometrar y que nos salió de 202,2 kilómetros por hora (el fabricante anuncia 200 km/h.). Los consumos parecen bastante moderados, aunque esto es sólo una impresión basada en los datos suministrados por la computadora de a bordo. Lo único que no nos gustó fue que el motor resulta ruidoso.

Menos nos gustó el turbodiesel, motor que es el mismo que llevaba el Rekord, aunque mejorado en

su rendimiento. Concretamente se han ganado cuatro caballos de potencia máxima. Pero esto sólo se nota a la hora de buscar una velocidad máxima que se anuncia de 176 kilómetros por hora. El motor sigue teniendo un funcionamiento poco elástico —no hay potencia a bajo régimen— y esto se hace todavía más acusado a causa de los desarrollos largos de la caja de cambio, que en este caso sí nos parecen exagerados. Hay que ir cambiando constantemente para mantener el motor en un régimen en el que sople el turbo para tener una respuesta a las solicitudes del acelerador. Es, por tanto, un coche que se defiende bien en autopista.

En cuanto al comportamiento, nos ha parecido francamente bueno. El coche es fácil de conducir y noble en sus reacciones. La suspensión llega a resultar un poco blanda. Quizá con la ligerante más dura montada en el Omega 3000 —el equipado con el motor seis cilindros—, el coche ganaría todavía un poco más en comportamiento sin perder nada en confort, puesto que el 3000 no resulta un coche excesivamente duro.

La dirección, asistida en ambos de serie, tiene una desmultiplicación correcta. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, tanto en el gasolina como en el diesel. El comportamiento del coche en frenada

Mercado

ECOS DE LA SEMANA

● En este mismo número ya se recogen los precios completos de la nueva gama Fiat Regata, que anunciábamos la semana pasada. Los Regata 87 incorporan gran número de novedades, tanto en el interior como en el exterior.

● Están ya fabricándose los Ibiza 5 puertas y los Marbella (Panda con restyling), que constituyen el abanico de novedades de otoño del grupo Seat Volkswagen.

● La casi desaparición del Renault Supercinco GTS de tres puertas ha motivado una reestructuración del modelo, con algunos elementos más de equipamiento y un par de caballos de potencia de incremento. Los nuevos GTS comenzarán a venderse en el mes de octubre.

● En la actualidad, y dadas las excelentes ventas de junio y julio, las ofer-



tas financieras (que cuestan mucho dinero a las marcas y concesionarios) están siendo reducidas. Según los expertos en mercado, en los próximos meses veremos una cierta estabilidad en los precios reales y veracidad en las tarifas de precios... salvo las excepciones de rigor.

● En efecto, se confirma la próxima subida de algunas marcas, como Peugeot, que tendrá lugar antes de octubre y casi coincidiendo con la aparición de los 309.

SEGUNDA MANO

RENAULT 12



EL principal problema del Renault-12 en el mercado de ocasión no radica en la falta de repuestos, ya que es un automóvil que se ha dejado recientemente de fabricar, sino en la depreciación que ha experimentado el modelo debido, en buena parte, a la pérdida de actualidad de su línea.

El que este automóvil haya sido durante muchos años uno de los modelos que han tenido un mejor nivel de ventas dentro del mercado de automóviles nuevos, ha repercutido positivamente en el mercado de ocasión, haciendo posible la localización de bastantes unidades que pueden ser adquiridas en buen estado de conservación.

Entre los profesionales del automóvil de ocasión existe una cierta reticencia a aceptar estos automóviles, por ejemplo los compra-ventas marquisitas, en el supuesto de aceptar el vehículo como parte de pago de un coche nuevo, suelen valorarlo poquísimo. Esta operación puede ser un poco más rentable realizándose la venta a un particular.

De las diferentes versiones que se realizaron de este modelo, la que tiene una valoración más alta es la fa-

miliar, un automóvil con una variedad de usos muy importante; por este vehículo se puede pagar un precio que varíe entre las 400.000 y las 550.000 pesetas.

El resto de los modelos del Renault-12 pueden ser adquiridos en precios que oscilan entre las 250.000 y las 400.000 pesetas para un R-12 TL y desde 280.000 hasta las 450.000 los R-12 TS, aunque este último tiene que estar en muy buen estado para que se pueda pagar esa cantidad. Este automóvil era el modelo de más nivel dentro de la gama.

Mil novecientos setenta fue el año en que se comenzó a producir el R-12, llegando la misma hasta el año 82, aunque la versión familiar del R-12 llegó hasta 1984. El total de unidades que se fabricaron de este modelo fue de 455.392. En el momento en que comienzan a hacerse efectivas las revisiones, todos los R-12 anteriores al año 76 tendrán que someterse a ella.



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	—	—	—	210.000
350 Sport	350	64	190	528.000
350 SEI	350	90	210	281.000

BIMOTA				
384*	1.074	112	357	2.072.452
384-S	1.074	112	357	2.093.183
385-S	1.700	112	—	3.784.544
385-SP*	1.135	118	285	3.229.452

BMW				
R 65	650	50	175	908.664
R 80 GS	750	75	174	940.584
R 75 C	750	75	—	1.143.000
R 100*	900	90	215	1.317.374
R 100 RS*	900	90	220	1.581.238
R 100 RT*	900	90	220	1.817.901

CAGIVA				
Elefant 125*	124,8	15	105	435.704
Ala Verde 250	242,6	25	—	400.800
Ala Verde 350*	343,1	32	—	617.015
Ala Verde 500	640	85	—	1.098.040

DERBI				
Valent Cal	48,7	—	—	98.970
Valent Sport	48,9	—	—	108.575
DS 30*	48,9	—	—	144.370
Scoot 74	74,1	9,5	75	175.070
Scoot 74 (arr. ult.)	74,1	9,5	75	160.350
RC-125 Cross	123,8	31	—	337.350
RC-250 Cross	246,1	42	—	399.950

GILERA				
50 GP-2	48,8	—	—	123.200
75 GP-1*	74,0	—	70	156.394
RV 200*	183,4	25	137	481.888
RV 200	183,4	24	—	487.000

GUZZI				
V-65	643,4	52	—	702.766
V-65 SP	643,4	52	—	741.574

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
HONDA				
V-65 Custom*	643,4	52	164	789.706
V-65 Lario	643,4	58	—	855.421
V-65 TT	643,4	—	—	787.801
850 T-5*	844	67	188	788.671
850 Le Mans III	844	76	—	857.037
1000 SP	948,8	67	—	899.255
1000 California II	948,8	71	—	1.118.283
Le Mans 1000*	949	82	225	1.151.140

HUSQVARNA				
PKZ 50	49	—	—	309.900
PKZ 50R (Ar. elec.)	49	—	—	354.000
MXK 75	74,5	12	—	257.000
Scooter SH-90*	78,8	—	—	219.300
CS-125	124	12	—	235.485
XL 200 R	198	18	—	330.900
XL 200 Piv-D	198	18	—	450.000
VF 1000 R*	998	130	250	1.752.988

JAWA				
125 XC	124	—	—	435.700
250 XC	245	—	—	475.400
500 XC	488	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
248 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.600
250 CR (Cross)	244,7	—	—	475.600
500 CR (Cross)	488	—	—	494.600

KAWASAKI				
150	143,5	25	—	220.000

KTM				
KZ 550*	553	52	170	649.800
KZ 550 S	553	55	—	730.982
KLH 400 E	564	45	—	661.750
GPZ 900 R	892	75	—	669.750
GPZ 900 R	890	115	—	1.140.250

MORINI				
125 Morini	123,5	12	—	269.000
250 2-C	238,5	25	130	336.000
350 K-2	344,1	35	160	636.000

MZ				
ETZ 250*	247	21	130	260.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
LAMBRETTA				
125 Electr.	123	6	—	155.800
200 Linea	198	9,7	—	191.850
200 Electr.	198	9,7	—	189.520

LAVERDA				
1000 RSE	981	94	—	1.027.000

MERLIN				
DO 7 125	124,8	—	—	297.200
DO 7 212	212	—	—	295.800
DO 3 R	—	—	—	360.000
CRESTA	248,8	—	—	340.000
DO 11 4 Tiempos	348,8	—	—	389.000

MONTESE				
Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	337,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	337,8	—	—	289.600
Enduro 80 H7	74,8	—	72	175.300
Enduro 250 H7	246,3	—	119	245.500
Enduro 300 H7	346,8	—	130	387.500
Impala 125	124,9	10	100	229.800
Impala 175	174,7	13	100	271.800

PUCH				
X 10	48,8	—	—	78.400
Mini	48,8	—	—	96.400
Mini PA	48,8	—	—	100.300
Mini Pa Negra	48,8	—	—	102.400
Mini S	48,8	—	—	130.400
Lito Vario	73	6,5	—	208.000
74 M 82 PD	73,8	6,5	—	229.116

RIEJU				
Strada	74	8,5	—	183.000
Marathon MR 80	75	14	—	284.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

SUZUKI				
GSX 400 E	395	—	—	635.000
GSX 550 ES*	549	54	182	895.000
GSX 750 ES*	747	94	210	1.045.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.390.000

VESPA				
Vale	48,7	—	—	85.120
Vaporo	48,7	—	—	99.456
Vespa ALX	48,7	—	—	108.884
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	78	163.620
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.780
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	188.000
150	149,5	8,2	100	218.848
200 DN	187,9	10,8	110	243.390
150	197,9	10,2	110	242.390

YAMAHA				
DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SR 350*	249	20	117	366.300
SR 350 Special	249	20	115	379.000
NO 350 LC*	247	59	180	598.000
X5 400	389	45,5	175	566.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
XJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.316

NOTICIAS DE EMPRESA

GUIAS PARA VIAJAR

HAN aparecido, bajo los títulos de «Portugal», «Estambul», «Islas Canarias», «Islas Baleares», «Islas griegas» y «Amsterdam», los nuevos ejemplares de la colección de guías Salimos.



NUEVO MAPA MICHELIN

MICHELIN acaba de poner a la venta un nuevo mapa sobre la zona norte de España, que hace el número seis de los ochocientos que sobre nuestro país tiene pensado editar Michelin. Entre las principales características de este mapa destaca el que los textos se hayan impresos en cuatro idiomas (español, francés, inglés y alemán), con lo que se facilita su comprensión a los extranjeros que deseen visitar toda la zona norte.

También hay en el mapa otros datos de interés general de gran utilidad, como son: distancias kilométricas, líneas férreas y aeropuertos. Otra de las partes se encuentra dedicada a un capítulo denominado de «Curiosidades», entre las que destacan la localización de puertos deportivos, refugios de montaña, reservas de caza, etcétera.

TURISMO INFORMADO

LA editorial Plaza & Janés ha sacado a la venta una nueva guía turística de España y Portugal. Está

presentada en forma de libro de más de cuatrocientas páginas, consta de un atlas de carreteras y de una descripción de más de ochocientos cincuenta ciudades y pueblos de España y Portugal.



El poder y la gloria.

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

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

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

SUPER

Feeling CLUB

Lo máximo por lo mínimo

SONY

A FONDO

FIAT CROMA TURBO I.E. VARIANDO DE TEMA



VIRTUDES DEFECTOS

Prestaciones y consumo	Detalles de presentación
Comportamiento	Asientos delanteros
Habitabilidad	Vibraciones del motor

El Fiat Croma viene a reemplazar al modelo 132/Argenta en lo más alto de la gama de esta marca, un coche que no se distinguió por su vanguardismo, pero que, en cambio, consiguió una excelente reputación de solidez, siendo señalado como el coche que menos averías registraba por los servicios de ayuda en carretera de los automóviles clubs alemanes y suizos.

El Fiat Croma es una berlina de cinco puertas realizada a partir del Proyecto Quattro, del que ya han surgido el Lancia Thema y el Saab 9000. Como en el caso de sus dos antecesores es un diseño de Giugiaro, que ha logrado darle un aspecto bastante diferente. Mientras que el Lancia es una berlina de tres volúmenes y el Saab es un cinco puertas dos volúmenes, el Croma, que es también un cinco puertas, se presenta bajo el formato de los dos volúmenes y medio. Lo que ya no está tan claro que se haya conseguido es la separación suficiente entre el Croma y el Lancia Thema, al menos en estas versiones altas.

MECANICA



Bajo el capot del Croma Turbo i.e. aparece prácticamente la misma mecánica que en el Lancia Thema Turbo i.e. Es el motor de dos litros, con doble árbol de levas en cabeza y dos válvulas por cilindro, alimentado por un avanzado sistema de inyección electrónica que se autocorrigie él mismo en función de las condiciones de trabajo y las ambientales. Las únicas diferencias residen en que el motor del Fiat no lleva árboles equilibradores contrarrotantes, que permiten un funcionamiento del motor sin la menor vibración. Una ausencia que se nota en forma bastante sensible por



Impecable el comportamiento del Croma, que va como sobre ralles. La dirección, asistida, y los frenos, que opcionalmente se pueden obtener con ABS, contribuyen a una conducción fácil y relajada.

debajo de las 3.000 revoluciones por minuto. También carece del dispositivo denominado «overboost», que permite durante un cierto periodo de tiempo un aumento de la presión de soplado del turbo con la consiguiente elevación de la potencia. Esto es lo que hace que el Thema pueda acreditar una potencia de 165 caballos, mientras que el Croma tiene que conformarse con sólo 155 caballos.

De todas formas, esos diez caballos

de diferencia lo cierto es que se notan escasamente. Hay que ir a buscar la velocidad máxima para constatar una clara ventaja del Lancia. En cambio, en aceleraciones y recuperaciones están prácticamente al mismo nivel, empujándose en este caso la menor potencia máxima del Croma —así como un peso superior debido a los refuerzos de estructura que requiera una quinta puerta— por unos desarrollos de cambio ligeramente más cortos.

En el capítulo de consumos, el coche ha mostrado una gran sobriedad. Los desarrollos de cambio más cortos le permiten, en ciudad, obtener unas mejores cifras que su primo el Lancia.

COMPORTAMIENTO



El coche es muy estable y manejable. Va como sobre ralles. Sólo rodando

muy rápido llega a aparecer una ligera tendencia a seguir de frente a la entrada de las curvas, fácilmente controlable, bien tirando de volante, bien a base de acelerador, haciendo que la potencia transmitida a través de los anchos neumáticos del coche obligue a seguir el camino marcado. La dirección asistida está perfectamente adaptada, tanto desde el punto de vista de la suavidad como del de la manejabilidad del coche. Los frenos son excelentes. En esta versión estaban equipados de la opción ABS, que les confiere además eficacia extra en condiciones de escasa adherencia.

Existe también una opción de tren trasero autonivelante, indicada para aquellos casos en que se suele viajar cargado con las cuatro plazas, ya que evita cambios del comportamiento del coche a plena carga.

En definitiva, un coche fácil y agradable de conducir, que difícilmente llega a crear problemas a su conductor. En parte, esto se debe a que la potencia, pese a tratarse de un motor turbo, llega con mucha progresividad. Tan sólo sobre pavimento irregular y acelerando a fondo en segunda pueden llegar a sentirse ciertos tirones en la dirección, a causa de pérdidas de adherencia.

CARROCERÍA



Tan sólo las puertas laterales recuerdan al Lancia y al Saab. El resto tiene

A FONDO

FICHA TÉCNICA



FIAT CROMA TURBO IE

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. (84 x 90 mm.) Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección más turbocompresor. Compresión: 8 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 155 CV a 5.250 rpm. Par máximo: 24 mkg a 2.350 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambios: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 9,9 km/h.; 2.ª, 16,6 km/h.; 3.ª, 24,4 km/h.; 4.ª, 32,7 km/h.; 5.ª, 39,9 km/h. Embraque: Mando mecánico.

DIRECCIÓN Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,2. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS Sistema: Disco delante y atrás con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 6 x 14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.180 kg.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.) 210

ACELERACIÓN (seg.)
400 m. salida parada 15,6
1.000 m. salida parada 29,2
De 0 a 100 km/h. 8,0

RECUPERACIÓN
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª 18,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª 20,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª 32,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª 36,0
De 80 a 120 km/h. en 4.ª 10,5
De 80 a 120 km/h. en 5.ª 12,6

CONSUMO



	l/100
CIUDAD	
A 26,8 km/h. de promedio	10,9
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,4
Con conducción rápida	13,7
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,8
A 140 km/h. de cruceo	11,2
A 180 km/h. de cruceo	15,8
CONSUMO MEDIO PONDERADO	
Litros/100 km.	9,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	700

CUATRO AÑOS DE GESTACIÓN

HACE unos años, el grupo Fiat Auto, Saab y Alfa Romeo se pusieron de acuerdo para diseñar conjuntamente un coche destinado a ocupar un puesto en la categoría de los vehículos de la clase media alta, al que cada una de las marcas dotaría de un motor correspondiente. Al coche salido de es-

Primera propuesta de Giugiaro Remonta al mes de abril de 1981



ta colaboración conjunta entre las dos empresas italianas y la sueca se le denominó Tipo Quattro.

Según lo acordado, los dos primeros



Apenas unos meses después Aparecen ya las cinco barras



modelos que debían aparecer debían llevar los emblemas de Saab y Lancia. En principio, debían haber sido coches muy parejos, pero en el último momen-



Desde el principio la línea fue clara Se optó por los «dos volúmenes y medio»

to hubo una disparidad de opiniones entre los técnicos de ambas marcas y, al final, hubo una mayor diferencia en las características del Lancia Thema y el Saab 9000. Pero lo curioso es que ambas marcas recurrieron, para definir el estilo de la carrocería, al mismo hombre: el diseñador Giorgio Giugiaro, uno de los colaboradores externos del proyecto. Y también a él ha recurrido Fiat, a la que le ha tocado lanzar su versión del Tipo Quattro en tercer lugar.



Giugiaro ha realizado un excelente trabajo, consiguiendo que cada uno de los tres coches en cuestión tenga una personalidad propia y acorde con el estilo de cada una de las marcas. Sólo visto lateralmente se puede apreciar que las puertas son iguales. El resto es diferente en cada uno de los coches. Aerodinámicamente hablando, los mejores resultados los han obtenido los italianos. El Thema y el Croma tienen un Cx de 0,32, mientras que el Saab lo tiene de 0,34.

Centrándonos en el Croma, el de-



Detalle del primer salpicadero Con ligeras modificaciones se aplicó al Regata

desarrollo estilístico comenzó en 1981. Por entonces, Giugiaro trabajaba desde hacía algún tiempo en otros proyectos de Fiat, como el Uno, el Regata, etcétera, y pudo lograr un estilo que pudiera ser homogéneo entre diferentes modelos de la misma marca. El Uno, concretamente, iba a marcar un nuevo estilo que recogió el Croma, cuya evolución estilística mostramos en estas fotos. De la primera a la última hay una diferencia de tres años y medio, siendo

ésta prácticamente la que se adoptó como definitiva.

Junto con esta evolución externa también se puede apreciar una en el tratamiento de los interiores, puesto que hay claras diferencias desde la primera propuesta de Giugiaro al salpicadero definitivo.

En lo que apenas hubo retoques es en la línea general del coche, claramente definida desde el primer momento como un «dos volúmenes y medio».



El Croma Turbo i.e. alcanza los 210 kilómetros por hora
Los consumos son bastante económicos y las prestaciones brillantes

una personalidad diferente y claramente identificable con el estilo Fiat. En el interior, el Croma ofrece una gran habitabilidad. Cinco pasajeros adultos se acomodan bien. Los asientos son sólo medianos. Son demasiado planos y ofrecen poca sujeción a sus ocupantes. Esto es válido tanto al trasero —pe-se a que lleva reposabrazos central— como a los delanteros, que tienen, sin embargo, amplias posibilidades de regulación. El asiento posterior es abatible total y parcialmente. Gracias a ello se puede ampliar el volumen de carga del maletero, no excesivamente amplio —si tenemos en cuenta el tamaño del coche— cuando el asiento está en posición normal.

La instrumentación es muy completa y el equipamiento correcto. Opcionalmente se ofrece un aire acondicionado

y una climatización programable. El aire acondicionado por sí solo es supereficaz y resta muy poca potencia del motor cuando funciona el compresor. Lo que menos nos ha gustado del coche es algunos detalles de terminación. No es por falta de calidad de materiales o del trabajo del montaje. Es simplemente porque algunos detalles se han resuelto de forma más grosera que en el Thema, que es, en estos momentos, el coche escaparatado del grupo Fiat Auto.

FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales directos del Fiat Croma Turbo i.e. son los Ford Scorpio 2.8i GL. Es el coche que está más a su ni-

SONORIDAD



Al ralenti	52,6
A 60 km/h.	65,4
A 90 km/h.	68,9
A 120 km/h.	71,5
A 140 km/h.	73,1
A tope	77,5

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

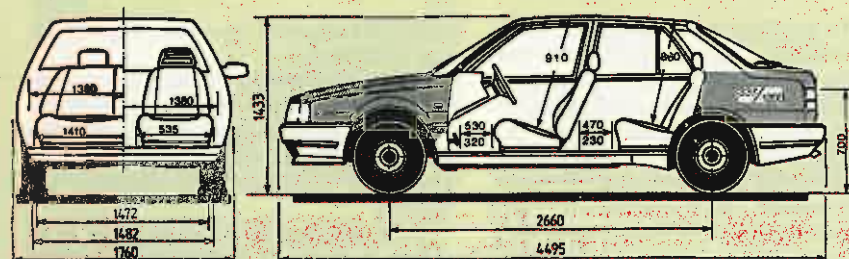
FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	6,8
A 100 km/h.	20,6
A 120 km/h.	33,8

FIAT CROMA TURBO I.E.



Los asientos sujetan poco
El posterior es abatible



Detalle de la consola
El aire acondicionado es muy eficaz



El motor tiene 155 caballos
Vibra a bajo régimen



El cuadro de instrumentos es muy completo. Además el coche lleva un muy completo «check control». El volante tiene un buen tamaño y resulta agradable de empuñar.



o menos. Si es importante ya la diferencia de precio —de un millón o más— existente entre este Fiat Croma y el R-25 V-6 o el Audi 100 Avant, que quedan eliminados como alternativa de compra de un Croma por estar pasados de precio. Al margen de que además no puedan competir ni en prestaciones.

Sergio Piccione
Fotos: Alfonso Nieto

vel en todo: características de carrocería, potencia de motor, habitabilidad, etcétera. Sin embargo, también se puede incluir en esta lista el Saab 900 Tur-

bo, con su motor de dos válvulas por cilindro; el Citroën CX GTi Turbo, aunque no tenga portón trasero, y, por supuesto, el Lancia Thema Turbo i.e. Sobre todos ellos, el Fiat tiene la ventaja de ser más barato, un argumento que puede ser decisivo en categorías más inferiores, pero que empieza a serlo menos en ésta cuando se trata, además, de una diferencia de medio millón

EQUIPAMIENTO

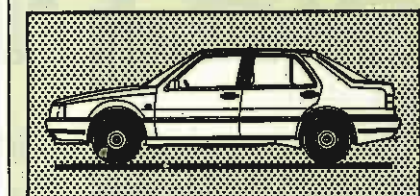


Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	SI
Reloj	SI
Ordenador de viaje	NO
Testigo reserva carburante	SI
Testigo de freno de mano	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	SI
Piloto antiniebla trasero	SI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

OPCIONES: Acondicionador de aire, 239.400; techo abatible, 133.000; pintura metalizada, 33.250; ruedas de aleación, 66.500; climatizador automático, 292.600; ABS, 252.700; suspensión posterior autonivelante, 199.500; lavafaros, 23.940; cinturones de seguridad traseros enrollables, 21.280. Precios con IVA incluido.

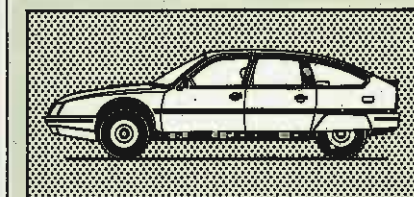
FIAT CROMA TURBO I.E. 3.124.310 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 155 CV a 5.250 rpm. Peso: 1.180 kgs. Velocidad máxima: 210 km/h. Consumo medio ponderado: 9,3 l/100 km.



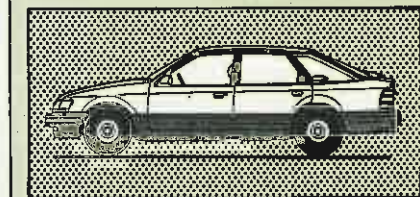
CITROËN CX GTI TURBO 3.808.610 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.590 c.c. Potencia: 168 CV a 5.000 rpm. Peso: 1.385 kgs. Velocidad máxima: 214 km/h. Consumo medio ponderado: 13 l/100 km.



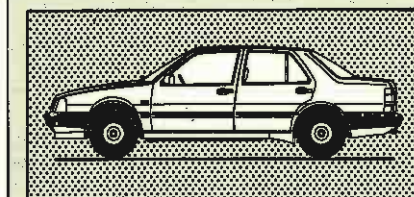
FORD SCORPIO 2.8 GL 3.550.471 plus.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.792 c.c. Potencia: 150 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.340 kgs. Velocidad máxima: 207 km/h. Consumo medio ponderado: 11,6 l/100 km.



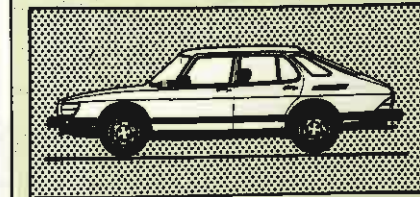
LANCIA THEMA I.E. TURBO 3.627.050 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 165 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.150 kgs. Velocidad máxima: 217 km/h. Consumo medio ponderado: 11,2 l/100 km.



SAAB 900 TURBO S SP 3.689.345 plus.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.985 c.c. Potencia: 145 CV a 5.000 rpm. Peso: 1.210 kgs. Velocidad máxima: 205 km/h. Consumo medio ponderado: 12,4 l/100 km.





VEA LOS LANCIA DESDE UN NUEVO PRISMA.

El Prisma de la distinción.

Verá los nuevos Lancia PRISMA. 1600 I.E. y Turbo-diesel.

Unos PRISMA totalmente nuevos y distintos. Nueva línea, nuevos frontales, nuevos interiores y nuevas motorizaciones. Para el Turbo-diesel 80 CV que le



hacen alcanzar la increíble velocidad de 170 Km/h. Y todo con un silencio y un equilibrio fuera de lo normal.

Y para el 1600 I.E. unos magníficos 108CV que le hacen alcanzar 185 Km/h. con estilo y seguridad.

Es la reafirmación de la tecnología Lancia.

Vea los LANCIA desde un nuevo Prisma. Le encantarán. Más aún, al ver sus precios: 1.822.100 ptas. para el Prisma 1600 I.E., y 1.961.750 ptas. para el Prisma Turbo-diesel.

NUEVO LANCIA PRISMA

La diferencia de viajar en LANCIA.



Mas de 130 puntos de venta y asistencia en España.

CONCESIONARIOS EN MADRID:

COMERCIAL AUTO HISPANIA, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 11,300 • VAGMA, S. A. López de Hoyos, 62. Avenida de los Toreros, 14

CONCESIONARIOS EN BARCELONA:

DIFISA. Ronda de Poniente, 73. (Sabadell) • SACA, S. A. "AUTO ITALIA". Balma, 212. Escuelas Pías 7 • THEM AUTO, S. C. L. Gran Vía de Carlos III, 53. Provenza, 260. (Prat de Llobregat)



EL OPEL KADETT 1.3 A LOS 15.000 KMS.

DESPUES de haber rodado 15.000 kilómetros —más de lo que suele hacer el usuario medio en un año—, hay dos poderosas razones que avalan al Opel Kadett 1.3: se trata de un coche agradable de conducir y, sobre todo, muy económico. El modelo en el que realizamos la prueba únicamente presentó algunas pegajosidad en el acabado y en el manejo del cambio. El paso de los kilómetros hizo que el tacto de la palanca del cambio se hiciera áspero, hasta dificultar el engranaje de algunas velocidades. La solución, rápida y sencilla al mismo tiempo, se solventó con una jornada de estancia en el taller. El resto de las pegajosidades a las que nos referíamos eran debidas a un montaje no muy esmerado. Sin embargo, conviene destacar que

El modelo en el que realizamos la prueba únicamente presentó algunas pegajosidad en el acabado y en el manejo del cambio. El paso de los kilómetros hizo que el tacto de la palanca del cambio se hiciera áspero, hasta dificultar el engranaje de algunas velocidades. La solución, rápida y sencilla al mismo tiempo, se solventó con una jornada de estancia en el taller. El resto de las pegajosidades a las que nos referíamos eran debidas a un montaje no muy esmerado. Sin embargo, conviene destacar que

El modelo en el que realizamos la prueba únicamente presentó algunas pegajosidad en el acabado y en el manejo del cambio. El paso de los kilómetros hizo que el tacto de la palanca del cambio se hiciera áspero, hasta dificultar el engranaje de algunas velocidades. La solución, rápida y sencilla al mismo tiempo, se solventó con una jornada de estancia en el taller. El resto de las pegajosidades a las que nos referíamos eran debidas a un montaje no muy esmerado. Sin embargo, conviene destacar que

Durante los 15.000 kilómetros, el Kadett rodó por todo tipo de carreteras, desde las autopistas europeas hasta las carreteras secundarias de España.



este Opel, fabricado en Figueruelas (Zaragoza), goza de buena salud en lo que se refiere a los materiales empleados en todas sus partes y, sobre todo, en aquellas que afectan directamente a la seguridad del coche. Los desgastes apreciados fueron, en general, normales, y únicamente las pastillas de los frenos y los neumáticos delanteros sufrieron algo más el rigor de la prueba.

Como de costumbre en este tipo de pruebas, el Kadett ha sido conducido por personas de diferentes edades y hábitos de conducción, lo que nos permite poner de relieve las diferentes opiniones sobre este modelo. Los 15.000 kilómetros se recorrieron de la siguiente forma: un 24 por 100 en ciudad, un 20 en autopista y el resto, un 56 por 100, en carretera de diferentes órdenes. El Opel Kadett, insistimos, ha sido unánimemente elogiado por todos los probadores, que se han mostrado sorprendidos por su escaso consumo, incluso rodando al máximo de las posibilidades del motor. Este aspecto, unido a su excelente rendimiento, nos permite catalogar a este motor como uno de los mejores 1.300 —por no decir el mejor— que hay en la actualidad.

ANÁLISIS

Los controles realizados sobre el coche al finalizar la prueba mostraron que el motor estaba ligeramente fuera de punto, a pesar que a los 1.200 kilómetros se había pasado una revisión en un servicio oficial de la marca. Este desajuste tuvo como consecuencia que el motor rindiese sensiblemente menos y

que emitiese un porcentaje de monóxido de carbono superior al normal. Las verificaciones de potencia en el banco de rodillos, al principio y al final de la prueba, demuestran la gran calidad de

fabricación de este motor, que con apenas mil kilómetros desarrolló toda su potencia.

El dato obtenido fue de 74,8 caballos. Al finalizar la prueba, un primer paso por el banco dio una potencia ligeramente inferior (69,1 CV), debido a que la puesta a punto fue defectuosa. Una vez reglado normalmente la cifra de potencia pasó a ser de 76,6 CV, ligeramente superior a la que ofrece el fabricante. La compresión no varió a lo largo de los kilómetros, manteniéndose en 11 bar en cada cilindro. Todo esto es el resultado de una fabricación con unas tolerancias muy ajustadas que reducen al mínimo la importancia del rodaje y que permiten que el motor rinda casi al máximo desde los primeros kilómetros. Las cotas de dirección estaban ligeramente alteradas, pero dentro de la tolerancia. La variación sufrida fue debida a una conducción de carácter deportivo por alguno de los probadores y contribuye a que los neumáticos delanteros se gastasen en su banda exterior algo más de la cuenta.

Buena calidad también en los frenos; el desgaste de los discos fue prácticamente inapreciable, mientras que las pastillas fue necesario cambiarlas puesto que al final de la prueba estaban casi al límite de su vida útil. El líquido de frenos, de excelente calidad, mantenía sus propiedades totalmente inalteradas. El interruptor de la luz de paro se estropeó cuando se llevaban unos 8.000 kilómetros de prueba, y fue sustituido en una intervención que duró apenas media hora. Las ruedas delanteras, como ya hemos comentado, se desgastaron en forma acusada, mientras que las

FICHA TÉCNICA



OPEL KADETT 1.3 GL

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.297 c.c. Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad del depósito: 52 litros. Potencia máxima: 75 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 10,3 mkg. a 4.200 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: Delantera. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7 km/h.; 2.ª, 12,6 km/h.; 3.ª, 19,1 km/h.; 4.ª, 27,8 km/h.; 5.ª, 34,9 km/h.

DIRECCIÓN Tipo: Cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,1. Diámetro de giro: 9,8 m.

FRENOS Sistema: Disco delante y tambor atrás.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

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

PESO En orden de marcha: 890 kg.

COSTO POR KILOMETRO



En pesetas, teniendo en cuenta los gastos de combustible, aceite, neumáticos y reparaciones, con un consumo igual al promedio de la prueba. 9,3 l/100 km.

	Ptas/km.
Para 10.000 km. al año	9,61
Para 15.000 km. al año	9,40
Para 20.000 km. al año	9,30
Para 30.000 km. al año	9,20
Para 50.000 km. al año	9,11

PRESTACIONES



	5.000 km.	15.000 km.
VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)	165,7	163,6
ACELERACIÓN (seg.)		
400 m. salida parada	18,6	19,1
1.000 m. salida parada	34,5	35,5
De 0 a 100 km/h.	11,6	11,8
RECUPERACIÓN		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	21,8	22,3
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	25,6	25,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	38,3	40,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	44,0	46,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	14,2	14,3
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	18,0	18,3



EN TECNOLOGÍA... LA SEGURIDAD DEL LIDER

EN tecnología... al final de los más sofisticados sistemas, hay un único objetivo: LA SEGURIDAD. La seguridad se consigue con la experiencia y la investigación. Los más importantes centros de experiencias en neumáticos de todo el mundo (EE.UU., Francia y España), los tiene Michelin. Porque es líder en tecnología y el líder siempre hace las cosas mejor. Este inmenso esfuerzo en investigación, le permite a Vd. confiar en Michelin.

MICHELIN
Tecnología comprobada ✓



SE NOTA LA BUENA CORREA. ES DE FIRESTONE.

Cuando usted instala en un coche una correa de ventilador FIRESTONE, está a gusto. Ha colocado una correa de primera calidad. Sus clientes viajan seguros. Cuentan con la garantía de una extraordinaria correa de ventilador homologada por los fabricantes de vehículos. Con FIRESTONE, además, usted dispone de amplia gama de correas de Distribución y Micro V. En su establecimiento, tenga siempre correas de ventilador FIRESTONE. Lo notará.



CORREAS DE VENTILADOR
FR Fabricadas por
Firestone
HISPANIA S.A.



BAJO LA LUPA



PILOTOS Y ALUMBRADO se mantuvieron en perfecto estado de uso. Tan sólo el interruptor de la luz del pare tuvo que ser sustituido a media prueba.

LOS ASIENTOS Y GUARNECIDOS interiores estaban en perfecto estado. Tan sólo hay que criticar que algunos paneles no estaban bien colocados y se soltaron.



LOS SOPORTES DEL MOTOR sorprendieron por su gran elasticidad. Aunque permiten bastante oscilación en el motor, filtran a la perfección las vibraciones.



LOS GASES que emanaban del tubo de escape tenían más monóxido de carbono del debido. El medidor marcó un 6 por 100, lo normal es un 3 por 100.



LA GEOMETRIA DE LA DIRECCION había variado ligeramente y se encontraba un poco cerrada respecto al inicio de la prueba.



DISCOS DE FRENOS Y PASTILLAS se desgastaron normalmente. Los discos estaban en perfecto estado.



LOS NEUMATICOS Tan sólo los delanteros perdieron más de la mitad de su profundidad.

traseras sufrieron un desgaste de tan sólo un milímetro. Se trataba de unas Firestone S-211 que dieron un resultado satisfactorio.

En lo que se refiere a los elementos de la suspensión no se encontraron pegs de ningún tipo, amortiguadores y muelles se mantenían como el primer día. Tampoco hay nada que objetar de la transmisión. Los fuelles de goma y las juntas homocinéticas no presentaban la más mínima anomalía. El embrague tenía un desgaste que le aseguraba una vida de otros 50.000 kilómetros sin problemas.

Ya metidos en lo que es el motor, el despiece no reveló ningún punto débil. Tras el minucioso examen no se encontraron ni pérdidas ni fatigas y todas las piezas sometidas a fricción presentaban un aspecto impecable, síntoma de una lubricación perfecta. El aceite empleado era Mobil 15W50, que incluso cuando se cambió mantenía unas características buenas para seguir siendo utilizado.

El empeoramiento del manejo del cambio se debió principalmente a un desajuste del varillaje por lo que a lo largo de la prueba el mecanismo de sincronización se resintió del esfuerzo y se acrecentó ese tacto áspero que criticaron nuestros probadores. Tras el desmontaje se regló de nuevo el varillaje y

se solucionó en parte el problema. De todas formas, el cambio del Kadett no se distingue precisamente por lo suave de su funcionamiento.

En el interior del habitáculo el guarnecido de la puerta delantera izquierda se soltó en los primeros kilómetros por un montaje incorrecto. Una vez colocado no volvió a dar problemas. También estaban mal montadas las moquetas, lo que en un principio interfería con el movimiento del pedal del embrague.

Por último, sólo queda decir que aunque la red de asistencia de Opel no es de las más extensas, la geografía española está cubierta y en general no hay problemas de recambios para este modelo.

OPINIONES DEL EQUIPO DE PRUEBAS

Siete personas han sido las que han conducido el Kadett la mayor parte de los kilómetros. Entre ellas hay de todo,

CONSUMO

	2.000 km	15.000 km
	1/100 km	
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,0	5,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	5,4	5,6

Apta: El aumento de consumo se debió a la pérdida de la puesta a punto a lo largo de la prueba.

desde conductores rápidos con cierta inclinación a la conducción deportiva, hasta los de formas más tranquilas de manejar un automóvil.

Para nuestro compañero **Angel Marco**, uno de los primeros en llevar el coche, «el Kadett llama la atención por su comportamiento y su motor, que es ágil y tira con mucha energía». En el aspecto crítico resaltó: «La dirección es dura en maniobras y la palanca de cambio es bastante rebelde.»

José Robledo fue el encargado de realizar los primeros y los últimos kilómetros con el coche para realizar las comprobaciones de consumos y prestaciones. Su opinión es positiva: «El rendimiento del coche se ha mantenido durante toda la prueba, e incluso con muy pocos kilómetros el motor parecía que ya estaba rodado.» A Robledo no le gustó la posición de conducción, porque dice «es idónea para gente alta, pero un poco forzada para los no tan altos».

José Luis de la Viña, nuestro especialista en temas náuticos, también probó el Kadett y asegura que «es una berlina familiar muy molona, ya que es amplia, ágil y veloz para sus magras especificaciones mecánicas». Sus críticas estuvieron dirigidas hacia la visibilidad en maniobras: «Hacia atrás no se ve demasiado y las maniobras de aparcamiento hay que hacerlas con mucho tacto.»

Una opinión femenina nos la ofrece **Lourdes Bravo**, joven secretaria que ve en los coches algo más que un medio de transporte. «Estéticamente —dice—, no me atrae, puesto que el que a mí me gusta es el GSi, pero resulta muy amplio y práctico, sobre todo por el enorme maletero. De motor va bien, pero la dirección es un poco pesada a la hora de aparcar y se va sentada demasiado baja.»

Angel Robledo pudo examinar el comportamiento del Kadett en un viaje a Barcelona, bajo una lluvia torrencial: «A pesar de la fuerte lluvia no entró ni una sola gota dentro del coche y los limpiaparabrisas funcionaron a la perfección.» A **Angel** le gustaron detalles de presentación como la forma que tiene el volante para poner los pulgares, o como el sistema de anclaje escamoteable para la baca. Respecto al motor, dijo: «Es sorprendente, porque aunque a pocas revoluciones tira poco, después sube con mucha fuerza y alegría.»



BANCO DE RODILLOS

SOMETIMOS al Kadett a una comprobación en el banco de rodillos al principio y otra al final de la prueba. En la primera visita al banco la potencia obtenida fue de 74,8, cifra ligeramente inferior a la anunciada por el fabricante, pero muy próxima. En su segunda visita, el coche mostró un rendimiento inferior debido a una falta de puesta a punto, por lo que fue necesario una tercera visita al banco una vez realizada la revisión del carburador y el encendido. Esta vez la potencia que desarrolló el motor fue de 76,6, superior a la cifra de fábrica.

ARMAR, DESARMAR

JOSÉ Robledo fue el encargado de desmontar y verificar a fondo el estado del motor. Su opinión es que «es un motor moderno, pero que resulta muy fácil de manipular. No se necesita utillaje especial para desmontarlo». En general, tanto en el motor como en el resto del vehículo, el Kadett es un coche bien pensado para facilitar su labor de reparación de cualquier órgano. La calidad de los repuestos es buena, y los precios son razonables. Asimismo, la documentación técnica es clara y permite cualquier reparación.



Enrique Blanco, nuestro veterano probador, realizó la mayor parte de los kilómetros en ciudad y fue el que más duramente criticó el tacto de la palanca de cambio, que calificó de duro. Por lo demás, el coche le pareció muy manejable y ágil tanto en tráfico urbano como en carretera. El amplio físico de **Enrique** se adaptó perfectamente a los asientos del Kadett: «Es cómodo y amplio y tan sólo me gustaría que las luces del cuadro fueran más potentes.»

Laura Vázquez, ama de casa, no se sintió particularmente atraída por la línea. Sin embargo, admiró su amplitud, el confort de sus asientos y su gran maletero. Del motor apreció lo fino y silencioso que funcionaba, pero criticó los desarrollos de cambio que le habían aplicado. «Por ciudad, en cuanto metes cuarta, el coche se queda como sin fuerza y tienes que estar reduciendo constantemente.»

CONCLUSION

Una vez analizados todos los datos de las comprobaciones técnicas y las opiniones de todos los conductores llegamos a la conclusión de que el Opel Kadett se tiene muy bien ganada su buena situación en las listas de ventas, puesto que se trata de un producto de calidad, con un excelente rendimiento y un consumo bastante bajo. Los menos de ocho litros a los 100 kilómetros consumidos como promedio a lo largo de los 15.000 kilómetros son un excelente resultado.

Es una pena que la buena calidad de los materiales empleados en este coche se vea traicionada en algunos puntos por un acabado no muy esmerado.

En cuanto al mando del cambio, un periódico reglaje de la timonería —cada 10.000 ó 15.000 kilómetros—, aprovechando una revisión normal, debería evitar problemas.

La amplitud interior y, sobre todo, el inmenso maletero hacen de él un coche familiar por naturaleza, que es fácil de conducir y que tiene un comportamiento sano y seguro, incluso en las condiciones más desfavorables de carga. El único punto que no gustó a nuestros probadores fue, además del manejo del cambio, unos desarrollos de cuarta y quinta un poco largos. El servicio posventa que ofrece Opel fue rápido y eficaz.

Victor Piccione
Fotos: **Alex Puyol**

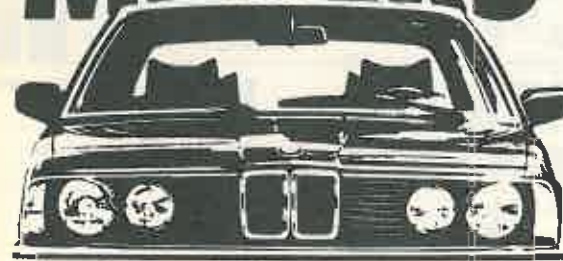


BALANCE FINAL DE LOS CONSUMOS

Consumo	Ciudad	Carretera	Autopista	Total
Kilómetros recorridos	3.644,1	8.503	3.036,8	15.184
Porcentaje sobre el total	24 %	56 %	20 %	100 %
Litros consumidos	338,9	607,0	259,7	1.205,6
Promedio de consumo (l/100 km.)	9,3	7,1	8,5	7,9
Coste en pesetas	27.790	49.774	2.129,5	98.859
Costo por km. recorrido	7,62	5,85	7,01	6,51

Comprar y vender

BAVIERA MOTORS



ES BMW en todo

FREE TAX
Y también
con placa turística

BAVIERA MOTORS S.A.

Concesionario oficial BMW
EXPOSICION Y TALLERES
Avda. Manoteras, núm. 2. Km. 5,300 Ctra. Burgos, Tel. 766 40 00 28050
MADRID
EXPOSICIONES
P.º de la Castellana, 242. Tel. 733 93 90. 28046 MADRID
Príncipe de Vergara, 276. Tels. 468 66 17-18. 28016 MADRID
TALLER CHAPA Y PINTURA
Ctra. de Barcelona, km. 16,400. Tel. 672 22 11. San Fernando de Henares (MADRID)

Citroën en Argüelles

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

Citroën BX:

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

Amplia Oferta de Coches Usados.

MOVILAUDIO S.A.

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL



RX 4010 L.

Alta potencia,
20 W x 2, dolby B.
Autorreversa, agudos y graves independientes,
fader, loudness, cintas de metal. Auto-Scanner en radio, 12 presintonías, reloj.



Sansui

RX 3010 L

6W x 2
N.F. (Supresor ruidos en cinta). Autorreversa, agudos y graves independientes, fader, loudness, cintas de metal. Auto-Scanner en radio, 12 presintonías, reloj.

SEAT

Castellana Motor, S. A.

Avdi

CASTELLANA, 278

Madrid 28046

TELS. 315 33 40 - 315 51 59

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

¡¡COMPRUEBELO!!

¡¡LE ESPERAMOS!!

Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas

TAMBIEN ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS

SEAT Audi VW

Red Seat. La garantía más fuerte

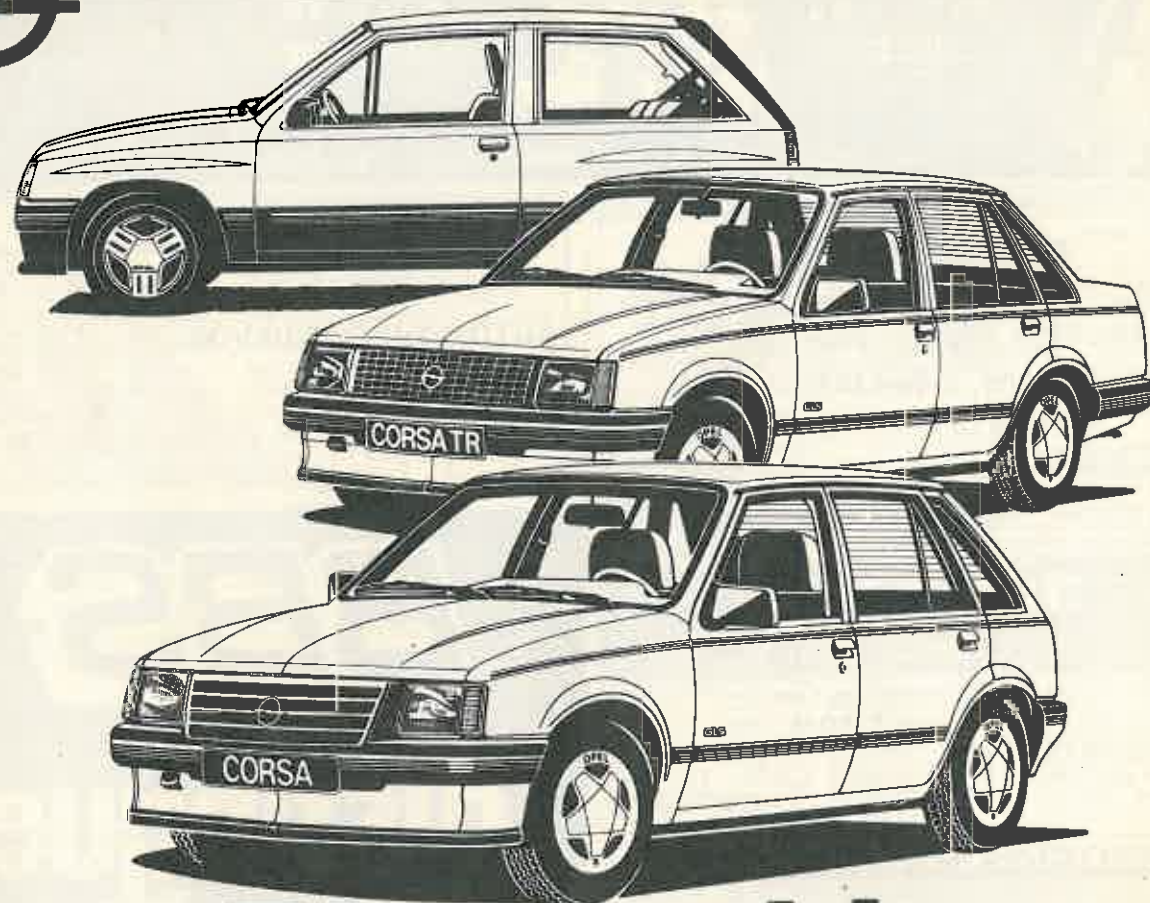
AUTOMOVILES CANALCAR

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

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

EMPRESA
RECOMENDADA

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



Bienvenido a la comodidad.

Gama Opel Corsa 3,4 y 5 puertas.

Vd. tiene una amplia gama de posibilidades para disfrutar conduciendo un Corsa. Elija el que más le guste. Alcanzará un coche grande en prestaciones y pequeño en consumo: desde 4,7 litros a los 90 kms/h. Con un confort por todo lo alto.

Venga a comprobarlo a nuestro Concesionario. Será bienvenido.

Desde sólo 833.511 ptas. IVA incluido.

CONCESIONARIOS OFICIALES
OPEL
MEJORES POR EXPERIENCIA.



ABIERTO SABADOS

AUTOTODO
Narváez, 80-82-84
(Zona Retiro/Bº Salamanca)
Teléf. 274 78 01-04

DASAUTO
Avda. Ciudad de Barcelona, 208
Camino de Vinateros, 2 (Zona Moratalaz)
Teléf. 252 53 00

AUTOMOVILES HISPANO ALEMAN, S.A.
Pº de la Castellana, 244 (Zona Pza. Castilla)
Teléf. 733 94 62

MOTORAMA
Avda. Pío XII, 1 (Pza. del Perú)
Teléf. 458 03 54

Q-AUTO, S.A.
Ctra. de Andalucía, km. 6
(Junto al 1º de Octubre) Teléf. 217 04 45
Ferrocaril, 22- (Zona Embajadores)
Tel. 239 07 16

ROAUTO
Fernández Caro, 9 (Zona Arturo Soria, 65)
Alcala, 232 - Teléf. 407 04 13

GLADIATOR S.A.

Número uno en instalación de Láminas de Seguridad para la protección y blindaje de los cristales de vehículos, le ofrece las siguientes ventajas:

1. En caso de accidente, evita la proyección de cristales, protegiendo a sus usuarios de lesiones corporales.
2. Aumenta sensiblemente la resistencia de sus cristales a golpes, explosiones, fuego, etc.
3. Aislante eficaz del frío y del calor.
4. Retrasa la decoloración de la tapicería por rayos ultravioletas solares.
5. Disuasor de robos en el interior de su coche.
6. Aumenta la elegancia, distinción y confort de su coche.

INSTALACIONES EN EL DIA EN:

C/ Barrefón, 40. Somiesquina a P.º de Extremadura, 65.
Telfs. 463 65 06 y 262 59 04.

!!!PRECIOS DESDE 19.000 ptas.!!!
SOLICITAMOS DISTRIBUIDORES EN EXCLUSIVA

SEAT Vallehermoso Motor

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

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS. CONSULTENOS

LA GAMA MAS AMPLIA DEL MERCADO

!!LE ESPERAMOS!!

AUSTIN ROVER

LUIS MONTERO

AGENCIA OFICIAL,
COSLADA, 5

TEL. 255 91 57
28028 MADRID

ENTREGAS INMEDIATAS
INMEJORABLES TASACIONES

AUTOMOVILES
PROCEDENTES CAMBIOS

PREGUNTA DOBLE

LEO con cierta frecuencia su revista y desearía que me diesen información sobre dos cuestiones. La primera es acerca de la prueba realizada por ustedes a la moto Guzzi 65 Custom. ¿En qué número se publicó?

La segunda cuestión es sobre la furgoneta Renault Espace. Hace tiempo hablaban de ella analizándola comparativamente con la Vanette. Pero no aparece aún ni en sus listas de precios. ¿Podrían hacerme algún comentario sobre esta furgoneta?

Jesús M. Martín de Santiago
Jerez de la Frontera (Cádiz)

Respuesta.—La Guzzi 65 Custom fue probada en el número 6 de nuestra revista. Referente a la segunda de las cuestiones que nos plantea, decirle que la Renault Espace no se comercializa en nuestro país porque es un producto minoritario y esto siempre suele hacer que los distribuidores se retraigan a la hora de comercializar. Esta furgoneta se fabrica en las factorías de Matra para Renault.

CHEVROLET BLAZER

SOY un apasionado lector de su revista, la cual compro desde su primer número. Hace unos meses tuve la oportunidad de hacerme con los servicios de una Chevrolet Blazer de un amigo y no he encontrado ningún tipo de documentación sobre este modelo. Por eso

me permito preguntarles sobre las características técnicas de este vehículo.

Javier Ruja
Madrid

Respuesta.—El Chevrolet Blazer es un todo terreno en el sentido en que los norteamericanos entienden estos automóviles, es decir, un vehículo de funciones polivalentes, apto tanto para largos desplazamientos por carretera como para andar por el campo.

El motor de este vehículo es un V-8 con 5.012 centímetros cúbicos, lleva un carburador de doble cuerpo y de manera opcional dos carburadores de doble cuerpo. Alcanza una velocidad máxima de 160 kilómetros hora, con un consumo de 15 a 24 litros a los 100 kilómetros. La tracción es a las cuatro ruedas y tiene una potencia de 160 caballos.

PROBLEMAS CON LAS BATERIAS

SOY un asiduo lector de su revista y me dirijo a ustedes esperando obtener su colaboración.

En el mes de julio he tenido que sustituir la batería de mi coche, por estar inservible al haberse producido una comunicación en los vasos (batería de la marca Tudor, modelo de los que no necesitan mantenimiento), habiendo tenido que pagarla de mi bolsillo por haber pasado el plazo de garantía que tiene establecido la casa Tudor, a pesar de que el coche sólo tiene año y medio y 16.500 kilómetros. Ade-



Agenda

Del 16 al 22 de septiembre

TELEVISION

- El domingo 21, a las 15,20 horas, se retransmitirá por la Segunda Cadena, desde Estoril, el Gran Premio de Portugal de Fórmula 1.
- Los entrenamientos del Campeonato del Mundo de Side-Cars Cross se retransmitirán el sábado día 20 dentro del programa «Estadio 2». La carrera será transmitida el domingo día 21 por la Segunda Cadena. La prueba está organizada por el Moto-Club Yunquera, de Gualajera.

AUTOMOVILISMO

- Durante los próximos días 19, 20 y 21 tendrá lugar el Rallye Príncipe de Asturias, puntuable para el Campeonato de España.
- El Real Automóvil Club de Cataluña organiza la XV Subida a Prades. Las verificaciones se realizarán el día 20, el 21 por la mañana serán los entrenos, celebrándose la carrera a la 1 del mediodía del mismo domingo.
- La Escudería Talavera organiza durante el día 21 el Auto-cross Talavera, puntuable para el Campeonato de España.

MOTOCICLISMO

- Del 19 al 21 de septiembre se celebrará en el circuito de Jerez el Campeonato de Europa de Velocidad.

más, durante el tiempo que permanecí en el taller de reparaciones fuimos once personas en total las que nos encontramos ante el mismo problema.

Por todo ello quisiera «avisar» a todos los poseedores de baterías Tudor de ese modelo para que instalen a la revisión de las mismas y soliciten, en su caso, el cambio de la batería antes de que se les pase el plazo de un año.

Francisco Pizarro Baños
Madrid

CUESTION DE PAR

SOY un chico de quince años enamorado de los automóviles. Debido a mi lógica inexperiencia hay cosas que normalmente salen en su publicación que no entiendo y que creo que a muchas personas les interesaría saber. ¿Qué es el par máximo y cuál su medida? La segunda de mis preguntas tiene dos partes, ¿qué es la compresión y qué sistema se utiliza para la medida de los neumáticos?

José M. Siller
Madrid

WARTBURG Y TRABANT

NO habiendo encontrado ninguna información sobre la marca comercial Wartburg-Trabant, ni en su revista ni en otra del mismo sector, les rogaría me enviaran la información que poscan o de no ser posible me informase de a quién puedo dirigirme para recibir información sobre dicha marca.

Manuel Molezum
La Coruña

Respuesta.—Esta marca tiene su sede en la República Democrática Alemana. Nosotros hemos publicado en los números 82 y 102 sendos artículos sobre algunos modelos de esta marca. Pero si quiere recibir información directa puede usted dirigirse a Wartburg-Trabant, que está situada en la madrileña calle de San Bernardo, número 114, teléfono (91) 447 20 63. Madrid 8.



POTENCIAS EN LA F-1

PRIMERAMENTE quiero felicitaros por vuestra magnífica revista y daros mi apoyo moral para que sigáis adelante. Soy un apasionado de la Fórmula-1 y me gustaría que me dieseis algunos detalles de carácter técnico, sobre todo potencia de los Williams-Honda que conducen Piquet y Mansell.

Ernesto Palop
Madrid

Respuesta.—El modelo es un Williams FW 011, lleva un chasis formado por un monocasco de carbono y kevlar. El motor que equipa el Williams es un Honda RA 166 E con doble turbo IHI. La potencia de este vehículo

es superior a los 850 caballos en versión carrera. En versión entrenamientos llegan a los 1.200 caballos, con una presión de soplado del turbo de 5,5 bares. El peso mínimo de estos coches es de 540 kilos. Los neumáticos que monta son los Goodyear. Si quiere saber más sobre la Fórmula-1, le recomendamos que intente adquirir el número 129 de nuestra revista, en el cual se daba un repaso a todos los equipos que siguen el Campeonato del Mundo.

A TODA VELOCIDAD

ME gustaría saber si los coches de altas prestaciones, como son los Ferrari, Porsche, etcétera, llegan con facilidad a su velocidad máxima y si la mantienen mucho tiempo. También quiero saber si los coches para realizar las pruebas son de particulares o de alquiler

y si son muy difíciles de conseguir las grandes marcas. Otra pregunta es si han hecho alguna vez la prueba comparativa entre el BMW 635 y el Mercedes 560 SE. ¿Sería muy difícil hacerla?

José Antonio Valouez
León

Respuesta.—Los modelos deportivos están preparados para alcanzar sus velocidades máximas en tiempos mínimos y mantenerlas sólo depende de la capacidad del conductor y del tipo de vía por el que se circule.

Los coches con los que se realizan las pruebas son cedidos por las marcas y con pocas excepciones no hay problemas de conseguirlos.

La prueba a la que usted hace referencia no se ha realizado por el momento.

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

REGALAMOS UN FIAT UNO FIRE

CONCURSO

TOLERANCIA Y EXPERIENCIA

HABITOS INADECUADOS



TANTAS y tantas horas en la carretera, e infinitas presiones laborales y profesionales, provocan una serie de hábitos nada adecuados para la seguridad vial. Se trata de una serie de tics de conducción cada vez más frecuentes, que se observan entre los profesionales del transporte. Los expertos reconocen varios de estos tics que por conocidos basta sólo con citarlos:

— No guardar la distancia de seguridad entre camiones y/o autobuses, que obliga a otros conductores a realizar maniobras de adelantamiento apuradas y peligrosas.

— Las caravanas de vehículos de transporte, que entorpecen la circulación y la hacen penosa.

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

— La actitud de prepotencia que se observa en algunos de estos conductores que les lleva a crear situaciones de pugna incluso con turistas y a no tolerar ni siquiera las llamadas de atención sobre sus incorrecciones.

En muchas ocasiones se escucha también la queja de que el conductor no es en último término el culpable de las infracciones cometidas, y que se ve obligado —especialmente en una situación de crisis económica— a desarrollar su trabajo en condiciones desfavorables e inadecuadas. Por ejemplo, se habla de contrataciones por kilómetros a conductores de camiones y de transportes discrecionales de viajeros, con primas al número de kilómetros recorridos mediante mejores fórmulas de contratación para el futuro. Igualmente se habla en el caso de transportes regulares de viajeros de la obligación de cumplir un horario, lo que induce a desarrollar velocidades inadecuadas y a no descansar, con el consiguiente peligro. En el caso de los excesos de carga se habla también de la obligatoriedad impuesta a los trabajadores bajo la amenaza del despido.

La Administración ya está actuando contra estas actitudes (véase la nueva ley de Inspección y Sanción del Transporte) y corresponde, sin duda, a la conciencia de los trabajadores y empresarios del sector el rebelarse ante estas prácticas, que no sólo van contra la seguridad vial, sino en perjuicio económico de todos, impidiendo la creación de puestos de trabajo y desarrollando actividades de competencia desleal. Contribuye, además, a ir degradando poco a poco la imagen y la dignidad personal y empresarial de los afectados, así como las relaciones de todo tipo dentro del sector.

MÁS que una historia concreta, la carta que remite Juan Ignacio Martín Pérez, desde Madrid, es un compendio de actitudes positivas sobre el trabajo diario en la carretera: «No hay ocasión en que emprenda un viaje en que no eche un vistazo desde el foso a los bajos de mi vehículo con tiempo suficiente para reparar cualquier anomalía; no en vano suelo transportar materiales inflamables. Antes de entrar en la cabina del camión me coloco mis armaduras: la de la paciencia, la de la tolerancia y la de la experiencia. Y salgo a la carretera con el propósito de conducir mejor que lo hice la última vez. En cualquier trayecto surgen ocasiones de peligro provocadas por otros vehículos: adelantamientos en lugares prohibidos, despiques. Pero una de mis armaduras, la de la tolerancia, mantiene mis nervios templados. Cien kilómetros antes del punto de destino comienza a llover fuertemente. Echo mano de mi paciencia. Después, en mi cabina, relajado, exijo a mi camión el vigor y seguridad que sé que puede darme en cualquier momento, porque la experiencia me dice que si le pido lo que yo quiero de una forma irracional, más tarde o más temprano o me deja tirado o puedo provocar un accidente. Mi ilusión última es reducir cuanto pueda la posibilidad de un accidente. Y así, kilómetro a kilómetro, procuro humanizar cada vez más mi coloso de hierro, mi camión.»



IVECO

EL MUNDO DEL TRANSPORTE

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO



STEVEN SPIELBERG PRESENTA ORO Y NEGRO

Steven Spielberg estrena ahora en nuestro país «El color púrpura», melodrama trascendente, pero bello y emocionante, donde el automóvil americano de los años treinta aparece como el instrumento ideal para reflejar una época.

EN la pantalla aparece Wadesboro, una pequeña localidad de Carolina del Norte. En un altozano, una vieja casa. Por la loma, hacia abajo, miles de flores como un tapiz de púrpura oleante. Este es el escenario natural elegido por Steven Spielberg para su última película como director, «El color púrpura», que se anuncia como el suceso cinematográfico de este otoño.

Después de dos años alejado de detrás de la cámara, Spielberg, un cineasta que todo lo que toca lo convierte en oro, cuenta una historia lineal, muy sobada en el cine, pero con el toque personal de este realizador. Es

la lucha de una joven de color a través de unos años que van desde comienzos de este siglo a la posguerra del segundo conflicto mundial. Celie, interpretada por una joven revelación llamada Whoopi Goldberg, va a pasar de ser prácticamente una esclava contemporánea en pleno siglo XX a un ser humano integral, perfectamente acoplada a una sociedad que antes la volvía la espalda.

Si algo ha concitado el aplauso unánime de los críticos que han visionado la película ha sido el cuidado y el mimo que se ha vertido en la ambientación de la película, no en vano se pasa por tres etapas claramente dife-

Los norteamericanos de color, que se sacudían la esclavitud, veían en el coche el emblema de su nuevo status. Y en los años treinta la industria de Estados Unidos daba respuesta con elegantes modelos como este Chevrolet Diamond Crown Speed Line.

nos contra blancos malos, sino que había algo más: la ascensión de una nueva «clase social» que se sacude los últimos coletazos de la reciente esclavitud. Para Riva, pues, el automóvil va a jugar un papel no de relleno, sino de demostración de que el status de esa clase está mejorando.

Los intérpretes de «El color púrpura» aparecerán al volante de varios coches representativos de la época. El primero es un Chevrolet de 1931 que, con el nombre genérico de Independence tendrá dos versiones, una de ellas, la standard, un coupé de cinco ventanillas con capacidad para cinco pasajeros, y el descapotable Deluxe que aparece en la película con una línea que se inspira en el Ford A Victoria. La mecánica de este vehículo presentaba en 1931 dos importantes novedades mecánicas: el nuevo bloque de cuatro cilindros más robusto, y el embrague, que montaba rodamientos de bolas para sustituir a los viejos cojinetes de bronce.

Aparece también un Ford V-8 Deluxe, de 1932, vehículo del que había tantas opciones que se llegaron a ofertar catorce modelos diferentes. Este Ford descapotable llevaba un motor de ocho cilindros en V que desarrollaba una potencia de 65 caballos, con una velocidad máxima de 125 kilómetros por hora, y se distinguía además por sus dos bombas de agua para refrigeración y



Un Ford V-8 Deluxe de 1932. Costaba 500 dólares de entonces.



la suspensión, tradicional en Ford, de brazos transversales.

Queda para el final otro Chevrolet, éste, del año 1937. Se trata del modelo Master Deluxe, un coupé para ejecutivos que costaba 685 dólares. De línea aerodinámica, era conocido popularmente como Diamond Crown Speed Line y destacaba, según los cronicos, por su «nueva parrilla y los faros de largo alcance». «Sus dueños —añadían— aman este coche.» En fin, coches ellos, cargados de historia y convertidos en pequeñas joyas por obra y gracia del cine.

Por otra parte, no es la primera vez que un hombre de la valía de Spielberg fija su atención en los vehículos de cuatro ruedas. Basta recordar su primer largometraje, a comienzos de los años setenta, destinado a la

televisión, de nombre «Duel», aquí traducido como «El diablo sobre ruedas». Quien haya visto esa película recordará un relato simple pero vibrante de un conductor. —Dennis Weaver, el intérprete del policía McCloud— acosado por un enorme camión que parece rodar solo. Durante noventa minutos, Weaver se verá agobiadamente acosado por un camión al que había adelantado en el primer rollo de película. La tensión del espectador se veía apoyada por la increíble persecución, sin un motivo aparente, por el magnífico escenario de las carreteras del medio oeste americano, y con un sorprendente final. Eran los primeros indicios de que en ese joven —ahora tiene treinta y ocho años— llamado Spielberg había madera de cineasta.

R. R.

El sueño de cualquier admirador de Ferrari es llegar a ser propietario de un GTO, pero sólo doscientos y pico afortunados pueden guardar este modelo en su garaje. Aunque el Testarossa o el 328 son auténticas joyas en el campo del automóvil, a la hora de competir con el coche estrella de la marca se quedan un escalón por debajo cuando se comparan las prestaciones. Con 400 caballos de potencia y una velocidad máxima de 305 kilómetros por

hora, el GTO se sitúa en la cumbre entre los vehículos de producción en serie.

En vista de las dificultades existentes para adquirir el mítico Ferrari, la firma alemana Koenig Specials ha estado trabajando en soluciones alternativas y una de sus brillantes realizaciones es este Koenig 328 Turbo.

Las transformaciones empiezan por el motor de 3,2 litros con ocho cilindros en V que, a pesar de desarrollar una potencia nada despreciable de

serie, es insuficiente para los fanáticos de la velocidad. Un especialista en turbos, el austriaco Franz Albert, es el encargado de esta parte mecánica. La relación de compresión pasa de 9,8 a 8,0. Cada turbocompresor Rajay actúa sobre una fila de cilindros, y todo ello conduce a profundos cambios en la inyección, el encendido y los árboles de levas. Con una presión máxima de sobrealimentación de 0,7 bares y a las mismas revoluciones que en el motor original, se llega así a la sor-



FERRARI KOENIG 328 TURBO PARA BATIR AL GTO



Motor 16/55

Avanzamos en firme.

Continental ha desarrollado una nueva generación de neumáticos para turismo.

Diseñados para ofrecer las más altas prestaciones en cualquier circunstancia. Como los Contact y Super Contact, disponibles en una amplia gama de dibujos y series —desde serie 80 a serie 50 y más anchos—, así como para todas las velocidades —SR, TR, HR, y VR—. Silenciosos, seguros en curvas, firmes en la conducción rápida y estables en el frenado.

Nuestros neumáticos se adaptan al terreno que pisan para mantenerse en su sitio, tanto en seco como en mojado.

En Continental la calidad es el primer punto de nuestra filosofía de empresa.

Utilizamos la técnica más moderna y los materiales de mayor calidad.

Actualmente somos el primer fabricante de Alemania y el segundo de Europa.

En España contamos ya con más de 2.000 puntos de servicio y venta, y una eficaz red de distribución.



Continental,
avanzamos en todos los terrenos.

Continental





Koenig bate a Ferrari. El preparador alemán ha logrado superar las prestaciones del GTO con su 328 biturbo. El coche probado por MOTOR16 fue cronometrado en las autopistas alemanas a una velocidad punta de 306 kilómetros por hora.

prendente cifra de 450 caballos. Los más exigentes pueden respirar tranquilos, ya que en las autopistas alemanas medimos una velocidad punta de 306 kilómetros por hora y una aceleración de 0 a 100 similar a la del modelo que el Koenig 328 Turbo tiene constantemente en su punto de mira, el GTO. Según el ex piloto Willy Koenig, con un grupo más corto esta aceleración po-

dría reducirse en un segundo, pero también los costosos neumáticos Pirelli tendrían una vida fugaz.

El potente motor turbo funciona con absoluta suavidad. El arranque en frío se hace sin ninguna complicación y desde el primer momento el rendimiento es óptimo. A partir de las 3.000 revoluciones el turbo sobrecarga el motor, que tira con fuerza hasta alcanzar las

7.800. Naturalmente, para soportar todo este esfuerzo suplementario se necesitaron algunos pequeños retoques. Dos refrigeradores de aire y una inyección de agua similar a las utilizadas en Fórmula 1 contribuyen a mantener la temperatura en unos valores razonables que eviten calentones peligrosos. También los radiadores de agua y aceite son mayores.



Las modificaciones en la carrocería del 328 han sido realizadas por Vittorio Strosek.

El lujo no está reñido con la velocidad, y Willy Koenig propone combinar con los 450 caballos de potencia que desarrolla el motor preparado del Ferrari un interior tapizado en piel para suavizar sensaciones.

Como es de suponer, los cambios han afectado también al terreno de las suspensiones para poder absorber el aumento de potencia sin que esto vaya en detrimento de la estabilidad.

En la carrocería, el diseñador, Vittorio Strosek, acomodó un gran faldón en la parte delantera y un spoiler de generosas dimensiones en la trasera, del que sobresale un espectacular alerón. Los retrovisores exteriores se doblan con formas aerodinámicas hacia las ventanillas y proporcionan un aspecto más agresivo al coche que con los originales.

Otro de los elementos que han necesitado transformación ha sido el chasis. Se ha bajado 30 centímetros con respecto al original, con lo que, además de ganar en estabilidad, el resultado del conjunto es más llamativo.

La pega mayor del 328 Turbo radica en las tarifas de Koenig. En Alemania, la versión más austera cuesta alrededor de doscientos mil marcos —algo más de trece millones de pesetas—, y si ya recurrimos a la larga lista de accesorios, como pueden ser el interior en piel y madera o unas alfombrillas especiales, el dinero a desembolsar en la compra se dispara de forma espeluznante. Es el precio a pagar por el «anti-GTO» de Willy Koenig.

Texto y fotos: Hans-Jürgen Tücherer

LA CLASE ROVER...



AUSTIN ROVER

ROVER 216 SE: Motor: 1.598 c.c. 5 velocidades. Carburación electrónica. 83 CV. Velocidad máxima: 163 km/h. Aceleración 0-100 en 10,9 seg. Consumo: 5,1 litros a 90 km/h - 6,7 litros a 120 km/h - 8,8 litros en ciclo urbano. Equipamiento: Espejos exteriores con mando interior. Tapizado en terciopelo. Acabado de puertas en madera. Cierre centralizado en puertas y maletero. Apertura con mando interior maletero y tapa depósito combustible. Tapacubos embellecedores. Elevadores eléctricos delanteros y traseros. Cristales tintados. Pre-instalación de radio stereo con antena. Encendido eléctrico. 7,1 litros a 120 km/h - 8,5 litros en ciclo urbano. Equipamiento adicional: Spoiler delantero y trasero. Llantas de aleación. Asientos deportivos. ■ Austin Rover garantiza todos sus vehículos durante un año o 100.000 kilómetros. La red de concesionarios Austin Rover cubre toda España, garantizando sus necesidades de piezas y servicio.

Entre en la clase Rover.
El Rover 216. Un automóvil diferente, con todo el prestigio Rover.

Un diseño que llama la atención y no sólo por su belleza. Una línea brillante, unida a un excelente comportamiento. Dinámico en ciudad y fuerte en carretera.

Un equipamiento y confort interior en los que el buen gusto es tan fundamental como la comodidad y la más avanzada tecnología.

Entre en el Rover 216. Entrará en otra clase de automóviles.

Véalo y pruébelo en su concesionario Austin Rover.

Desde 1.638.000 ptas. (precio incluido I. V. A.).

ROVER 216



QUE LOCURA DE VELOCIDAD

CON motivo de las fiestas patronales de Hoyo de Manzanares (Madrid) se dieron cita en dicha localidad casi una treintena de coches y motos antiguos para participar en el ya clásico rallye, que este año celebraba su octava edición. El recorrido consistía en un bucle entre Hoyo y Torrelodones, a lo largo del cual toda una caravana de Ford, Austin, Hispano Suiza, etcétera, mostraron sus envidiables líneas. Las últimas rampas a la llegada de Hoyo pusieron a prueba la salud de sus mecánicas. Al final todos cruzaron la meta, unos más deprisa que otros, poniendo a salvo la honrilla de sus dueños y cuidadores, que en la llegada comentaban con orgullo las incidencias de la prueba.



Ford modelo A.



Ford modelo A.



Peugeot 203.



Cadillac.

LA RADIO DIVERTIDA

La risa como terapia. El disparate como norma. Lo absurdo como sistema. Los chicos de Gomaespuma son así: Alucinantes, ridículos, soberbios. Capaces de hacer llorar a fuerza de carcajadas. Capaces de transformar el humor en algo verdaderamente bien hecho.



Gomaespuma

antena3



LA RADIO BIEN HECHA

1000 KM. DE SPA

BOUTSEN ESQUIVO

EL ZARPAZO

SEGUNDA victoria del equipo Porsche Brun en la presente temporada. El coche del equipo suizo, conducido por la pareja que formaban el idolo local Thierry Boutsen y el alemán Franz Jelinski, estuvo en cabeza prácticamente de principio a fin, conteniendo los ataques combinados de los Porsche oficiales y lo Jaguar oficiales. Si durante la mayor parte de la carrera el peso del ataque los llevó el Porsche oficial de Stuck y Bell, al final el auténtico peligro lo constituyó el Jaguar de Warwick y Lammers, que logró alcanzar al Porsche de cabeza en la última vuelta. Warwick apuró al máximo la frenada de la última curva, la famosa horquilla de La Source, pero no logró imponerse a su rival, que la tomó en forma mucho menos forzada, lo que le permitió acelerar antes a la salida de la curva y pasar la meta en cabeza, con sólo ocho décimas de segundo por delante del Jaguar. Resultados de este tipo son poco frecuentes en pruebas de resistencia. Este ha sido un merecido final para una carrera que se ha disputado al sprint desde el principio hasta el final, con cinco coches que se mantenían en la misma vuelta, y prácticamente en menos de un minuto hasta casi el final.

Se ha disputado en las condiciones ambientales típicas de Spa. Cielo brumoso, lluvia intermitente y temperaturas frescas. La lluvia durante el fin de semana fue intermitente. Sólo durante los entrenamientos del viernes la pista estuvo verdaderamente mojada. Ya en ellos Boutsen hizo el mejor tiempo. El sábado la pista se secó en la zona de paso de los coches en los últimos momentos de las dos tandas de entrenamientos. En la de la mañana, Baldi, Stuck y Larrauri se aprovecharon para marcar los mejores tiempos, pero en la de la tarde, Boutsen dio su estocada final.

Boutsen empleó en los entrenamientos el motor de tres litros, lo mismo que los hombres del equipo oficial. Para carrera cambió al motor de 2.8 litros, menos consumidor.

Boutsen se colocó en cabeza a la salida, dejando a sus espaldas a Stuck y

Salida: Boutsen está ya en cabeza delante de los dos Porsche oficiales y los dos Jaguar.



Boutsen y Jelinski dominaron la prueba. Hace un año, Boutsen había perdido una eventual victoria a causa del accidente mortal de su compañero Bellof.



Hans Stuck y Derek Bell no pudieron con el ritmo que impuso Thierry Boutsen. Para seguirle, los pilotos del Porsche-Rothmans consumieron más gasolina de la cuenta en el 962 C.



Derek Warwick y Jan Lammers perdieron la carrera por ocho décimas de segundo.

Mass —que comenzaría muy pronto a perder terreno—, Baldi, Cheever, Ludwig, Warwick, Thackwell y Larrauri. Poco a poco, Boutsen fue distanciándose de Stuck, que al final terminó por ceder al ataque de Baldi. El piloto italiano, con el Porsche de Richard Lloyd, lograría alcanzar al Porsche de cabeza

poco antes de los primeros repostajes. Cuando Boutsen entró a rellenar sus depósitos y ceder el volante a Jelinski, la operación se realizó sin problemas. Cuando le llegó el turno a Baldi la operación se alargó a el doble del tiempo normal, perdiendo una vuelta y pico. La causa es que los mecánicos de



En grupo G.2, salvo en las primeras vueltas la iniciativa corrió a cargo del Ecosse de Mallock-Duez.



Baldi y Weaver perdieron el tren de cabeza en un repostaje.



Villota y Vélez perdieron las vueltas en los boxes que tuvieron perder cinco puestos a la llegada.



Oscar Larrauri y Jesús Pareja tuvieron constantes problemas de motor. Al final un turbo se rompió.

Lloyd, en un descuido, no se habían acordado de rellenar los depósitos desde los que se suministra gasolina al coche, y sólo quedaban en ellos 65 litros, en vez de los 95 que más o menos debían entrar en cada repostaje —los depósitos admiten 100 litros.

Con Baldi y Weaver retrasados, la carrera siguió con Jelinski por delante de Bell y de Barilla, seguido del Jaguar

de Lammers. Durante este relevo Bell fue acercándose poco a poco a Jelinski, que pasó de nuevo al volante a Boutsen con el Porsche oficial pegado a sus talones. Una vez recuperó el volante el belga, la distancia volvió a crecer hasta situarse en los veinte o veinticinco segundos.

Hacia la media carrera, el Porsche de Joest que conducían Ludwing-Barilla-

Winter alcanzó al Porsche oficial Bell-Stuck, pero posteriormente se retrasaría de nuevo, volviendo a dejar la responsabilidad del ataque a Bell-Stuck, a cuya espalda rodaba agazapado el Jaguar de Warwick y Lammers. En la última hora de carrera los Porsche comenzaron a pagar el fuerte ritmo mantenido. Bell-Stuck tuvieron que bajar el ritmo de marcha, lo cual permitió a



El Kouros Mercedes se mostró lento en pista seca. El coche ha progresado durante el verano.



El equipo Jaguar estuvo volcado en Warwick. Cheever-Schlesser condujeron un coche más lento.

Boutsen-Jelinski hacer lo mismo, puesto que también iban justo. Sin embargo, esta vez los motores atmosféricos de Jaguar se mostraron particularmente sobrios y Warwick pudo lanzar un ataque final —marcando la vuelta más rápida del circuito—, pasar al Porsche oficial y alcanzar al de Brun. Al final, como ya hemos explicado, Boutsen logró resistir y ganar la carrera. De todas formas, Warwick ha conseguido su objetivo de terminar por delante de Stuck y Bell, a los que es el único que puede arrebatarse el título en Japón, una prueba a la que en principio no deberían acudir los Porsche oficiales, aunque lo más seguro es que cambien de opinión en vista de cómo están las cosas. Si mantuvieran su programa, a Warwick le bastaría un segundo puesto en Monte Fuji para ser campeón.

Tampoco por equipos ha decidido nada esta prueba. Seis escuderías pueden aspirar todavía al título. El equipo oficial Porsche tiene ventaja, pero matemáticamente pueden arrebatárselo el Porsche Brun, Jaguar, Porsche Danone Fitzpatrick, Kouros Mercedes y Porsche Lloyd.

Para los que las cosas no han sido muy favorables ha sido para los participantes españoles. La carrera se ha saldado con un undécimo puesto para Villota y Vélez, que a pesar de no conseguir entrar en la zona de puntos hicieron una excelente carrera, rodando muy rápidos, casi en tiempos de entrenamientos. Duodécimos en las primeras vueltas, eran séptimos al final de la primera hora, en la que condujo Fermín. Para entonces la pista se secó completamente, y cuando Villota subió al coche se encontró con que los frenos estaban regulados para conducir en mojado, es decir, con preponderancia en el eje delantero. Este reglaje, que no pudo ser corregido manejando la palanca de regulación que existe en el interior del coche, terminó por crear una pérdida de eficacia de los frenos, y Emilio, tras forzar un trompo en La Source para evitar un golpe, decidió parar en boxes para que le solucionaran el problema. Una vez en boxes, los mecánicos advirtieron que la barra estabilizadora delantera estaba rota y procedieron a cambiarla. El total fueron doce minutos parados y cinco vueltas perdidas, que les precipitaron a la decimonovena posición, de la que lograron recuperarse hasta la undécima, pese a un encontronazo de Fermín con otro coche que se le cruzó delante, lo que obligó a una parada de repostaje más larga de lo previsto para cambiar el morro.

problema de falta de enriquecimiento de la mezcla de gasolina. Después descubrieron que el problema era eléctrico, pero no encontraron donde estaba la solución del mismo. En los entrenamientos libres del domingo por la mañana, el coche no se puso en marcha sino cuando éstos estaban a punto de concluir. En carrera, Oscar tomó una buena salida, y se mantenía en el paquete de cabeza cuando, a las diez vueltas, el motor comenzó a ratar de nuevo y tuvo que parar, perdiendo cerca de seis vueltas. Al final, la clave del problema fue un cable roto, que una vez cambiado hizo que el coche volviera a funcionar correctamente. Larrauri y Pareja recuperaron bastantes posiciones, hasta colocarse en decimotercera posición. Pero entonces se rompió un turbo, y Larrauri, que en aquel momento estaba al volante, tuvo que abandonar el coche en el circuito.

Sergio Piccione
Enviado especial

PARRILLA DE SALIDA

17 Boutsen-Jelinski-Brun Porsche 962 C 2-06-87	1 Bell-Stuck Porsche 962 C 2-07-83
2 Mass-Bell Porsche 962 C 2-07-78	51 Cheever-Schlesser Jaguar 2-07-78
32 Warwick-Lammers Jaguar 2-08-84	14 Baldi-Weaver Porsche 956 2-08-81
18 Larrauri-Pareja-Brun Porsche 962 C 2-10-81	61 Pescarolo-Thackwell-Nielsen Kouros-Mercedes 2-10-81
19 Theys-Sigala-Dickens Porsche 962 C 2-11-82	7 Ludwing-Barilla-Winter Porsche 956 2-13-77
10 Weidler-Giacomelli Porsche 962 C 2-14-85	8 Winter-Schuppan-Nissen Porsche 956 2-16-91
46 Costas-Needle March-Porsche 2-17-81	33 Villota-Vélez Porsche 956 2-18-89
9 Lantig-Regout-Wood Porsche 956 2-19-80	11 Clear-Ledle March-Porsche 2-19-87
83 Ghislanzani-Taverne-Lauro Alfa-Ford 2-19-88	77 Chapman-Murphy-Willboy Tiga-Ford 2-20-83
89 Schaefer-Klopp-Kennedy Argo-Zakspeed 2-22-80	70 Spies-Bellm Spice-Pontiac 2-23-76

Hasta 34 clasificados.

CLASIFICACION

1. Boutsen-Jelinski-Brun (Porsche 962 C), 5:35-54.54, a 179,7 km/h.; 2. Warwick-Lammers (Jaguar), a 80 centésimas; 3. Bell-Stuck (Porsche 962 C), a 29-29; 4. Ludwing-Barilla-Winter (Porsche 956), a una vuelta; 5. Cheever-Schlesser (Jaguar), a 2 vueltas; 6. Pescarolo-Thackwell-Nielsen (Kouros-Mercedes), a 5 v.; 7. Mass-Bell (Porsche 962 C), a 5 v.; 8. Winter-Schuppan-Nissen (Porsche 956), a 6 v.; 9. Theys-Sigala-Dickens (Porsche 962 C), a 6 v.; 10. Baldi-Weaver (Porsche 956), a 10 v.; 11. Villota-Vélez (Porsche 956), a 11 v.; etcétera.

ASI VA EL MUNDIAL

Pilotos

1. Bell y Stuck, 82 puntos; 3. Warwick, 69; 4. Jelinski, 59; 5. Brun, 55; 6. Cheever, 49; 7. Larrauri y Pareja, 46; ... 13. Villota, 34; ... 17. Vélez, 22; etcétera.

Equipos

1. Rothmans-Porsche, 47 puntos; 2. Brun Motor-Sport, 37; 3. Silk Cut-Jaguar, 35; 4. Danone Porsche España, 30; 5. Kouros Racing, 29; 6. LM Porsche Equipe, 28; etcétera.

SPA EN BREVE

● Bruno Giacomelli reaparecía dentro del equipo Kremer, formando equipo con el alemán Weidler. El piloto italiano podría el año que viene formar parte del equipo Brun. Su entrada en el equipo del suizo está condicionada en buena parte a la continuidad de Massimo Sigala en el mismo.

● Doce carreras comprende el calendario de resistencia para el año que viene. De las dos que en principio se habían previsto en España, sólo se ha mantenido la del Jarama, un sprint de 360 kilómetros. Reaparecen dos prue-



bas en Estados Unidos. Una de ellas será en Miami.

● Boutsen había puesto como condición a Brun para renovar su contrato el año que viene la ruptura con Michelín. Después de las dos últimas carreras, ha cambiado de opinión.

● Como teloneras de los 1.000 Kilómetros se disputaron una carrera de Fórmula 3 puntuable para el Campeonato Británico, que fue ganada sin problemas por Andy Wallace, y otra de Turismos, en la que se impuso Hervé Regout, con un Alfa 75. Regout, el antiguo compañero de Pareja en el equipo Obermaier, reaparecía en esta carrera en este mismo equipo, junto a Lassig y Ballabio.

● Boutsen recomendó la inclusión de su protegido Didier Theys en el equipo Brun. Fue asociado a Massimo Sigala y a Dickens. Como este último se mostró algo lento, el recién llegado intentó presionar a Brun para que lo dejara a pie.

● Va a disputarse una carrera fuera de campeonato en Kyalami. En principio, Jesús Pareja debe correrla formando equipo con Larrauri.

● El OSCAR, la organización que rige el Mundial de Resistencia, se ha comprometido con las autoridades checoslovacas para que una prueba de este certamen de resistencia inaugure el nuevo circuito de Brno. Será un circuito permanente.



AVENTURA

CAMEL TROPHY DE NUEVO

Se ha abierto el plazo de recepción de solicitudes para la octava edición del Camel Trophy, esa aventura automovilística en la que todos los años, desde hace siete, participan dos docenas de aventureros, escogi-

dos entre cerca de un millón de solicitudes.

Este año, el recorrido de la aventura será la selva de Madagascar, y como principal novedad cabe destacar el relevo de los populares Land Rover por los más modernos (y confortables) Range Rover Turbodiesel. De todos modos, la etapa de selección se llevará a cabo con los Land. Los jóvenes mayores de dieciocho años y con experiencia en conduc-

ción de todo terreno y aventuras que deseen participar pueden solicitarlo llamando al número 91/273 08 08, o en los departamentos de viajes de El Corte Inglés.

PATROCINADOR

VINUESA VUELVE A LA ACTIVIDAD

La firma Purolator, líder de fabricantes de filtros para automoción, se ha



apuntado un tanto al patrocinador a Alfonso García de Vinuesa. El piloto madrileño conocía dificultades de presupuesto que le han impedido continuar su participación en el Campeonato Alemán de Fórmula 3; gracias a Purolator, Alfonso podrá participar en la Copa de Europa, en el circuito de Nurburgring, a bordo de su Reynard habitual, con el que ha logrado esta temporada importantes éxitos internacionales.

RALLYES

BARDOLET CON TALBOT LOTUS

El actual líder del Campeonato de Cataluña, José María Bardolet, va a conducir un Talbot Lotus Grupo B en el Rallye Cataluña. La noticia adquiere una mayor dimensión cuando se conoce cómo ha logrado tal coche para esa prueba. Ello es fruto de la operación «Echemos una mano», que el periodista y co-

Y el circuito de Cataluña ¿cuándo?



Cuando Sito Pons se acaba de proclamar brillantemente subcampeón del Mundo, cuando Derbi ha recuperado un título mundial que antaño era casi de su exclusividad y cuando Pérez Sala demuestra en cada carrera que muy pronto un catalán puede llegar a la Fórmula 1, el misterio en torno al futuro circuito de Cataluña continúa y sigue sin colocarse la prometedora primera piedra.

Ha llegado el momento de hablar claro, de señalar con el dedo a los responsables e iniciar una campaña que culmine con un circuito que a los catalanes nos vienen prometiendo desde el mismo día en que se corrió en Montjuich la última carrera de Fórmula 1. Los terrenos están a la vista, existen los planos; hay la voluntad de todo un pueblo detrás y, por si fuera poco, las autoridades deportivas —desde las autonómicas a las federativas— apoyan la idea. ¿Qué pasa entonces? ¿De quién es la culpa? ¿Hasta cuándo nos van a engañar con promesas incumplidas?

Quizá alguien piense a qué viene ahora este ataque frontal al «deseado circuito» cuando durante años ha sido un proyecto archivado en el baúl de los recuerdos. Hay dos cosas que nos han sublevado, que nos han dolido y extrañado a la vez. Por un lado, la suspensión de la carrera de Fórmula 3000 en Jerez. Ya dijimos en su día que Jerez te-

nía un gran circuito merced al esfuerzo de un alcalde entusiasta, pero que por desgracia no tenía afición. Y un circuito sin espectadores es como un partido de fútbol sin balón. Por otro lado, ahora resulta que dan una subvención a Calafat para ampliar su trazado y ponerlo al día.

Lo que Cataluña necesita, exige y merece es un circuito nuevo y moderno, funcional y práctico. El Real Automóvil Club de Cataluña ha sido siempre el abanderado de esta idea, protagonista de un proyecto que ya alumbró el malogrado Salvador Fábregas. Pero el RACC parece dormido o, lo que es más grave, sin el poder aglutinador necesario para llevar a buen puerto la obra.

Tras la nefasta experiencia de los terrenos de Gerona que fueron víctima de la especulación ecologista, ahora se dispone de unos terrenos a tiro de piedra de Barcelona, en pleno Vallés, que todos coincidimos que son los más adecuados. ¿Cuándo entrarán a saco las excavadoras? ¿Acaso hay un problema económico de financiación? Hay que hablar claro e impedir que este tema sea tabú de cuatro o cinco «enteradillos». Si lo más difícil es el escenario y se tiene, resulta del todo incomprensible que se estancuen por una expropiación o por un permiso oficial. Lo dicho, querremos el circuito de Cataluña ¡y! Y si los que lo llevan entre manos no son capaces, que dejen paso a otros. Jerez y su alcalde, con menos medios y más dificultades, enseñaron el camino a seguir.



Boxes

DEFINITIVAMENTE, Salvador Serviá sí participará en el Rallye Príncipe de Asturias, defendiendo su título de campeón de España. Las dificultades presupuestarias habían hecho peligrar esta participación.

La homologación del BMW M/3 ha sido fijada definitivamente para el 1 de marzo del 87, por lo que el coche alemán se perfila como uno de los más serios candidatos al triunfo en grupo A.

Ferrari ha desmentido la participación de su ingeniero Barnard en los coches que corrieron en Monza. La mejora de prestaciones obedece a la puesta en funcionamiento del nuevo túnel de viento de Maranello y a los trabajos de Tomaini y Posthewait.

Jose Angel Sasiambarrena ha tenido que abandonar en la carrera del Europeo de Turismos que se ha celebrado en el circuito francés de Nogaro, cuando con el BMW del Team Cibienne rompió el cambio, marchando en octava posición. La carrera fue ganada por la pareja Ravaglia-Berger, con un coche idéntico al del español.

Seguendo con Ferrari, se ha podido conocer la existencia de un nuevo motor turbo de cuatro cilindros, en el que está trabajando el ingeniero Forghieri y cuyos primeros prototipos están ya realizándose en Turín. Por el momento se desconoce la cilindrada exacta, pero se sabe que oscila entre los 1.000 y los 1.200 c.c.

Además, menos que 280 caballos de potencia van a dar los Toyota todo terreno para el próximo París-Dakar. Conducidos por Pescarolo, Gabreau y un tercer piloto (posiblemente Rigal), montan el motor 6 cilindros 24 válvulas turbo, carrocería de kevlar y los colores del Pastis 551.

Al fin ha quedado confirmada la fecha del 5 de octubre para la carrera de Fórmula 3000, que va a celebrarse en el circuito del Jarama. La prueba madrileña será la última en territorio europeo, tras la cual los participantes deben trasladarse a Sudamérica.

Audi podría volver al mundo de los Rallyes. Esa al menos es la impresión de sus responsables, que esperan tomar una decisión definitiva en

las próximas semanas. El máximo responsable de Audi Sport, Harward Kreiner, ha manifestado su deseo de volver a los rallyes, con los Audi 90 Quattro en grupo A, a la vez que se estudia la posibilidad de participar en el París-Dakar con uno de los nuevos 20 válvulas.

Luis Pérez Sala participará en uno de los BMW 635 CSI oficiales que correrán la carrera del Europeo de Turismos del Jarama, el 12 de octubre. Aunque se desconoce aún su compañero de volante, no se descarta la posibilidad de que sea Luis Villamil, en paro tras la desarticulación del equipo Alfa.

Los primeros de noviembre se celebrará en el Jarama (¡qué fin de temporada en el circuito del RACE) una prueba de la Copa Porsche, en la que participará Villota, que ha venido siguiendo el certamen con asiduidad. Uno de los coches previstos para que conduzca un piloto local, de notoriedad, podría ser utilizado por Jesús Pareja. Además, es posible que en la carrera se confirme la celebración en España de una Copa Porsche de circuitos para el año que viene.

MOTOS

SITO, GARRIGA Y ALGUNA COSA MAS

VARIAS noticias motociclistas en esta semana, marcada por el octavo puesto de Pons en Japón, en una carrera de exhibición que ganó el venezolano Carlos Lavado.



Camps, tras algunas conversaciones con Yamaha, ha decidido mantener sus acuerdos con Honda, sobre las que correrán, en igualdad de condiciones, Sito Pons y Carlos Cardús. Por tanto, los pilotos Honda en 250 el año próximo serán, aparte los dos españoles, Baldé, Sarron y Cornu, a los que posiblemente se sumen un italiano (que podría ser Vitali) y un alemán (que podría ser Mang).

Éxito de las JJ Kobas en Brasil, con triunfo del británico, Alan Carter y segundo puesto de Juan Garriga, que en esta ocasión cambió la Cagiva por la JJ.

La Boutique de la Moto
LBOM
BARCELONA 9

¡ATENCIÓN!



SRX-600, FJ-1.200 y RD-125

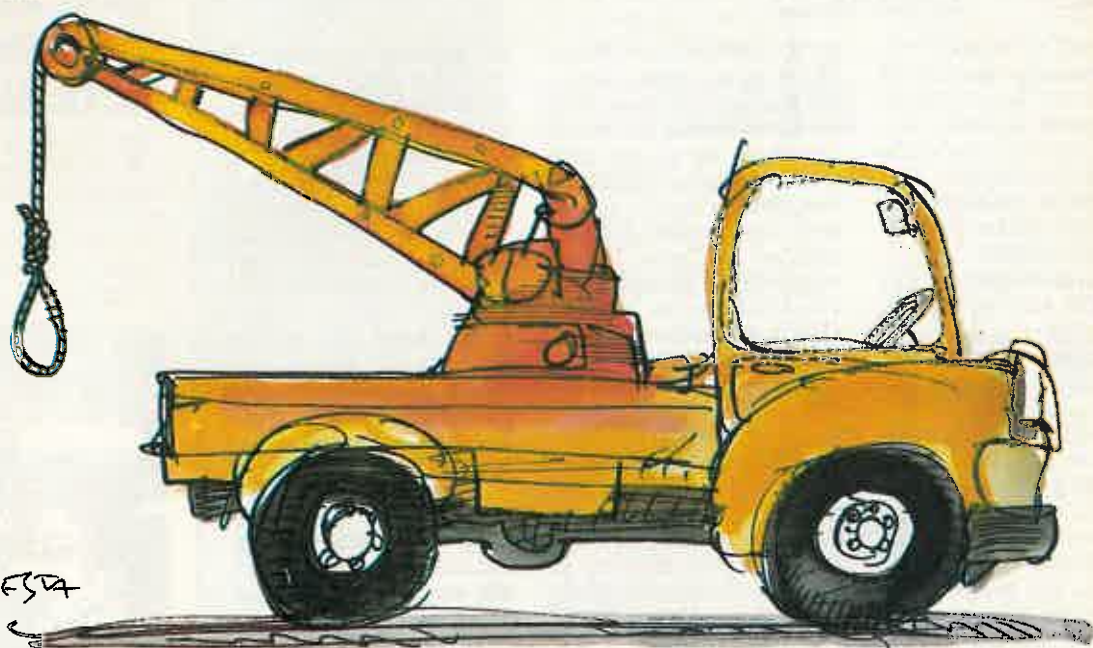
¡¡DISPONIBLES YA!!

¡¡DISFRUTALAS EL PRIMERO!!
(NUEVOS MODELOS)

MADRID TELS. 447 49 99-448 09 42



BALLESTA



PROPUESTA DE GRUA PARA PEATONES INDISCIPLINADOS

Tarjetas Postales



Xavier Domingo

La prensa ha publicado recientemente el resultado de investigaciones simultáneas, pero separadas, en Londres y en Estocolmo, sobre los efectos del humo del tabaco en los llamados «fumadores pasivos». Y el resultado es favorable a los fumadores de verdad, a los «activos»; el humo del tabaco no tiene el menor efecto dañino para los pasivos.

Es posible, y sucede en efecto, que el humo del tabaco pueda desagradar a algunos de los no fumadores, pero de hacerles daño, nada, pero que nada.

Viene esto muy a propósito cuando crece el número de vehículos y lugares públicos en donde, so pretexto de que los fumadores estamos envenenando a los demás, se nos prohíbe el más inocente de nuestros placeres. Las campañas antitabaco están alcanzando límites que ya deben rozar con lo anticonstitucional. Hay un fanatismo extremado en ese neopuritanismo.

En el caso de los taxistas, es hasta exótico. Si cojo un taxi en el que se prohíbe fumar —procuro evitarlos— no fumo y santas pascuas. Pero a menudo

Taxistas y fumadores

el taxista en cuestión me ofrece un vehículo destartado, incómodo y sucio, y probablemente mucho más contaminante y nocivo que mis cigarrillos. En el caso de los autobuses eso está claro. Uno no puede fumar en ellos, pero ellos expelen sin cesar nubarrones pestilentes y cargados de óxidos letales. En este caso el culpable es la Administración que elabora y dicta prohibiciones

y represiones contra los fumadores cuando ella es la principal responsable de nuestras podridas atmósferas.

Aún no hemos llegado en España a los estadios de persecución que sufren los fumadores norteamericanos. Allí, incluso en Nueva York o Los Angeles, que deben ser las ciudades con mayor índice de contaminación industrial del mundo, miran con odio a quienes fuman por la calle y sientes, con el pitillo en la boca, la sensación de que puedes ser linchado de un momento a otro. Hasta por negros no fumadores, lo que ya sería el colmo.

Así que los fumadores debiéramos iniciar una campaña de recogida de firmas para solicitar el Nobel de Medicina para los investigadores de Londres y de Estocolmo. No sólo han tranquilizado la conciencia de millones de fumadores, sino que han calmado el miedo irracional y supersticioso de los no fumadores.

Y, un día de estos, estoy seguro, se volverán a ensalzar los aspectos positivos y saludables de la hierba de Nicot, que no son pocos.

SERIE RALLYES

94



CITROËN BX 4TC

El BX con cuatro ruedas motrices ha sido uno de los últimos grupos B que ha entrado en el campo de la competición y que menos tiempo ha permanecido en ella, puesto que la marca ha abandonado el campeonato de 1986 y el reglamento prohibirá la participación de estos vehículos en pruebas del Campeonato del Mundo para el año 87. Los responsables de estos

temas han creído conveniente liquidarlos por el alto grado de peligrosidad que han alcanzado. Aunque sobre el papel el coche de Citroën debería haber luchado de tú a tú con los grandes ases del momento, lo cierto es que en los rallyes donde ha participado nunca se vio mezclado en los puestos de cabeza, a causa de continuos problemas de puesta a punto y múltiples averías.



Motor 16

motor"

"Para nosotros es una garantía tener una caja de cambios de ZF", nos explica el Sr. Sanchez, propietario de la Empresa de Transportes Frigoríficos MONTFRISA.

"Buscamos la economía. Es decir, nuestro negocio se compone de pequeños ahorros. De todo: neumáticos, reparaciones,



ZFE 4

Sr. Sanchez, propietario de MONTFRISA: "Con Ecosplit sacamos más provecho al motor."

mantenimiento, etc. etc. Por eso, hemos elegido la caja de cambios Ecosplit, porque saca todo el provecho al motor."

¿Están contentos sus conductores?

"Mucho. Mire, ahora tenemos la caja Ecosplit de ocho marchas con grupo multiplicador integrado, mis conductores llevan el motor a un régimen de 1500-1600 vueltas y además, según ellos, es muy fácil de cambiar, y no tienen ya que hacer el doble embrague."

¿Qué más nos podría decir de las cajas de cambios Ecosplit ZF?

"Pues resumiendo, sólo le digo una cosa: en MONTFRISA tenemos varios camiones con cajas de cambios ZF Ecosplit que han hecho ya unos 600.000 km, y todavía no las hemos desmontado. No sabemos como son por dentro, sólo las conocemos a través de catálogos."



"Tenemos camiones con 600.000 km, cuyas cajas de cambios Ecosplit todavía no hemos desmontado."

Para mayor información contactar con: ZF España, S.A. Avda. Fuentemar, 9, Coslada (Madrid), Tfs. (91) 671 54 50/54/58, Telex: 43076 zf e.



Con Ecosplit su motor rinde más.

PURA SANGRE LIGHT



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal, inclinado 15° a la derecha. **Construcción:** 4 cilindros en línea, con cárter a fundición y culata en aleación ligera. Árbol de levas en cabeza accionado por cadena. 2.141,5 c.c. de cilindrada. **Alimentación:** Inyección K-Jetronic con turbocompresor KKK. **Potencia:** 380 CV a 7.000 rpm. **Par:** 46 mkg. a 5.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas, con 2 autoblocantes. **Caja de cambio:** Manual de 5 marchas. **Embrague:** Bidisco en seco, con mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. **Vueltas de volante entre topes:** 2.

FRENOS Sistema: Frenos de disco ventilados delante y detrás, con servo. Repartidor de frenada en el habitáculo.

CHASIS Construcción: Capot, aletas, puertas y parachoques en kevlar y carbono. **Suspensiones:** Hidroneumática. Independiente a las cuatro ruedas. **Llantas:** De aleación ligera. 180-390 FH-H-12. **Neumáticos:** Michelin. 66/18 x 390.

DIMENSIONES Batalla: 2.612 mm. **Vías del/tras:** 1614/1614 mm. **Longitud:** 4.590. **Anchura:** 1.915 mm.

PESO 980 kg.

PRESTACIONES Velocidad máxima: Más de 240 km/h., con el grupo más largo.



Motor 16



Taxistas y fumadores

LA prensa ha publicado recientemente el resultado de investigaciones simultáneas, pero separadas, en Londres y en Estocolmo, sobre los efectos del humo del tabaco en los llamados «fumadores pasivos». Y el resultado es favorable a los fumadores de verdad, a los «activos»; el humo del tabaco no tiene el menor efecto dañino para los pasivos.

Es posible, y sucede en efecto, que el humo del tabaco pueda desagradar a algunos de los no fumadores, pero de hacerles daño, nada, pero que nada.

Viene esto muy a propósito cuando crece el número de vehículos y lugares públicos en donde, so pretexto de que los fumadores estamos envenenando a los demás, se nos prohíbe el más inocente de nuestros placeres. Las campañas antitabaco están alcanzando límites que ya deben rozar con lo anticonstitucional. Hay un fanatismo extremado en ese neopuritanismo.

En el caso de los taxistas, es hasta exótico. Si cojo un taxi en el que se prohíbe fumar —procuro evitarlos— no fumo y santas pascuas. Pero a menudo

el taxista en cuestión me ofrece un vehículo destartado, incómodo y sucio, y probablemente mucho más contaminante y nocivo que mis cigarrillos. En el caso de los autobuses eso está claro. Uno no puede fumar en ellos, pero ellos expelen sin cesar nubarrones pestilentes y cargados de óxidos letales. En este caso el culpable es la Administración que elabora y dicta prohibiciones

y represiones contra los fumadores cuando ella es la principal responsable de nuestras podridas atmósferas.

Aún no hemos llegado en España a los estadios de persecución que sufren los fumadores norteamericanos. Allí, incluso en Nueva York o Los Angeles, que deben ser las ciudades con mayor índice de contaminación industrial del mundo, miran con odio a quienes fuman por la calle y sientes, con el pitillo en la boca, la sensación de que puedes ser linchado de un momento a otro. Hasta por negros no fumadores, lo que ya sería el colmo.

Así que los fumadores debiéramos iniciar una campaña de recogida de firmas para solicitar el Nobel de Medicina para los investigadores de Londres y de Estocolmo. No sólo han tranquilizado la conciencia de millones de fumadores, sino que han calmado el miedo irracional y supersticioso de los no fumadores.

Y, un día de estos, estoy seguro, se volverán a ensalzar los aspectos positivos y saludables de la hierba de Nicot, que no son pocos.



“Con Ecosplit sacamos más provecho al motor”

“Para nosotros es una garantía tener una caja de cambios de ZF”, nos explica el Sr. Sanchez, propietario de la Empresa de Transportes Frigoríficos MONTFRISA.

“Buscamos la economía. Es decir, nuestro negocio se compone de pequeños ahorros. De todo: neumáticos, reparaciones,



Sr. Sanchez, propietario de MONTFRISA: “Con Ecosplit sacamos más provecho al motor.”

mantenimiento, etc. etc. Por eso, hemos elegido la caja de cambios Ecosplit, porque saca todo el provecho al motor.”

¿Están contentos sus conductores?

“Mucho. Mire, ahora tenemos la caja Ecosplit de ocho marchas con grupo multiplicador integrado, mis conductores llevan el motor a un régimen de 1500-1600 vueltas y además, según ellos, es muy fácil de cambiar, y no tienen ya que hacer el doble embrague.”

¿Qué más nos podría decir de las cajas de cambios Ecosplit ZF?

“Pues resumiendo, sólo le digo una cosa: en MONTFRISA tenemos varios camiones con cajas de cambios ZF Ecosplit que han hecho ya unos 600.000 km, y todavía no las hemos desmontado. No sabemos como son por dentro, sólo las conocemos a través de catálogos.”



“Tenemos camiones con 600.000 km, cuyas cajas de cambios Ecosplit todavía no hemos desmontado.”

Para mayor información contactar con: ZF España, S.A. Avda. Fuentemar, 9, Coslada (Madrid), Tfs. (91) 671 54 50/54/58, Telex: 43076 zf e.



Con Ecosplit su motor rinde más.

SI BUSCA UN COCHE DE OCASION GARANTIZADO.

HAGA NUMEROS:

71

PUNTOS CLAVE REVISADOS A FONDO.

Desde los frenos a la suspensión, desde las ruedas a las bujías. El Sistema Vehículo Ocasión SEAT le ofrece coches de todas las marcas y modelos, después de haberlos sometido a un exhaustivo examen y puesta a punto.

1.000

PUNTOS DE ASISTENCIA TECNICA.

Vaya a donde vaya, siempre hay un taller SEAT que le echará una mano. En cualquier punto de España, la Red SEAT de Asistencia Técnica está siempre a su servicio.

12

MESES DE GARANTIA.

Hasta 1 año y sin límite de kilómetros. En cualquier marca que usted elija. Para ir a donde quiera, tranquilamente. Con la máxima garantía.

36

MESES PARA PAGAR.

Cómodamente. Fiseat se lo financia con todas las garantías. Usted pone las condiciones.

En coches de ocasión, nadie ofrece más.
Haga números. Vaya a lo seguro.

**SU OCASION
GARANTIZADA**



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

20 de septiembre 1986

Núm. 152 • 200 ptas.



**PRUEBA A FONDO
DEL FIAT CROMA
TURBO I.E.**

NUEVO R-11



AL VOLANTE



OPEL OMEGA

AUTOBIANCHI Y-10 4x4

**CITROËN
AX**



**15.000 KILOMETROS
CON EL
OPEL KADETT**

**LOS COCHES
DE SPIELBERG**