

EL PORSCHE FANTASTICO



COMO ES EL 928 S4

PROBADO A 273 KM/H.

**Futuro
español
POLO
COUPE**



**Formula 1
G.P. DE
PORTUGAL**



**Gama 87
OPEL
ASCONA**



**Rallyes
PRINCIPE
DE
ASTURIAS**



TU PANDA DA LA NOTA.

— El nuevo Panda Movida viene rompiendo esquemas con un interior cargado de watos. Porque trae un radio-cassette que suena a música celestial, suena a lo que a ti te hace vibrar: a rock, a pop, a funky... — Igual que tú, el Panda Movida no va de camuflaje, aunque lleva unos nuevos marcajes que pegan fuerte. Así, por fuera

es negro. O plata. Y por dentro, le hemos colocado una ropa interior gris con rayas rojas. — En cualquier concesionario SEAT puedes ver y escuchar los nuevos Panda Movida. — Ven a verlos. Los hemos hecho contados, en serie limitada. Decídete por uno ya, y... da la nota. — *Radio-cassette incorporado (Philips AC 648).* P.V.P., IVA Incluido 746.130 Ptas.



PANDA MOVIDA 



ROVER 800

EL último producto de la marca inglesa nace como fruto de la colaboración entre el grupo Austin Rover y la marca japonesa Honda. Se trata de un modelo totalmente nuevo que aparece en dos versiones: una de dos litros con motor de cuatro cilindros de Rover y otra con un motor V6 de origen Honda de 2,5 litros de cilindrada. En ambos casos se puede elegir entre

caja de cambio manual o automática.

Se trata de un coche de alto standing, que viene a sustituir a los clásicos Rover 2600 y 3500. En particular, la versión más equipada, denominada Sterling, competirá con las grandes berlinas de lujo europeas a las que supera por su estilo clásico. Se fabricará en las islas Británicas y en las factorías de Honda en Japón.



Motor 16



36 FRENTE A FRENTE BMW 324 d/Mercedes 190 D

45 COMPRAR Y VENDER

51 CUENTENOS SU CASO

52 OCIO Sonimag 86



54 DEPORTE G. P. de Portugal

60 Rallye Príncipe de Asturias

64 A todo gas

66 JUAN BALLESTA Y J. M. CASANOVAS

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

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

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



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

Buenas noticias

En esta contenida escribimos esta sobre el posible acuerdo de la Comisión General de Tráfico con fabricantes nacionales de automóviles de rejuvenecer nuestro parque que parece que, al fin, puede ser una realidad. Las tensiones de los últimos meses ya han sido vencidas y las negociaciones a un lado viejas rencillas se reúnen tratando de encontrar una salida a un tema que es de vital importancia para la seguridad de los españoles. En el momento, ningún acuerdo se ha recuperado y el diálogo y que tanto fabricantes y consumidores están dispuestos a salvar lo que sea salvable. Los dos obstáculos que se oponen a que las cosas avancen son los intereses que de

bería hacer cada concesionario por coche vendido. Estos dos puntos, en definitiva, servirán para que los bancos que apoyan la operación asuman también su cuota de riesgo. No es lógico que los fabricantes, los concesionarios mejor, tengan que dejar en depósito 20.000 pesetas por cada operación que realicen y que acumulen unos depósitos desorbitados que, por otra parte, la industria del automóvil necesita para «ponerse al día», después de haber soportado una costosa reconversión. Para el otro tema, el de los impagados, estoy seguro de que se pueden barajar varias y viables soluciones que dejarán satisfechas a todas las partes.

Por fortuna, el tema está bien encarrilado. En el aire ha quedado, como asignatura pendiente, la reducción del IVA. Los muy posibles buenos resultados de la renovación del parque pueden ser, más adelante, una óptima vía de acercamiento a la Administración para intentar revisar este espinoso asunto. De lo que sí estamos bien seguros es de la favorable reacción que el acuerdo va a tener en la calle. Los propietarios de viejos e inseguros cacharros pueden tener pronto la posibilidad de disfrutar de un nuevo vehículo y de una mayor seguridad en la carretera. Si a esto le unimos los anunciados deseos del Gobierno en materia de Obras Públicas, quizá en pocos meses podremos encontrarnos con una solución razonable a ese azote que nos atormenta a todos: los accidentes de tráfico.

Félix Lázaro

TU
DA

— El nuevo Panda Movida con un interior cargado de radio-cassette que suena a que a ti te hace vibrar: a ro que tú, el Panda Movida no unos nuevos marcajes que

AUSTIN ROVER

Motor 16

EL RECIEN LLEGADO

825i

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.494 c.c. (84x75 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: Un árbol de levas por bancada, accionado por correa. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,6 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 68 litros. Potencia máxima: 173 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 22,1 mkg. a 5.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 9,4 km/h.; 2.ª, 15,4 km/h.; 3.ª, 22,5 km/h.; 4.ª, 30,2 km/h.; 5.ª, 39,2 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera servo. Vueltas de volante entre topes: 3,4. Diámetro de giro: 11,1 metros.

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

SUSPENSION Tipo: Independiente a las cuatro ruedas. **RUEDAS Llantas:** De aleación, de 6x15 pulgadas. Neumáticos: 195/65 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.400 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Coste/km. 15.000 km/año	Prueba en el número
Rover 820i	1.994	140	203	9,1	—	—
Rover 825i	2.494	173	214	10,6	—	—



PANDA MOVIDA

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.

Vicepresidente: César Pontvianne.

Editor: Romualdo de Toledo.

Director general: Alfonso de Salas.

Director de publicaciones: Pedro J. Ramírez.

Director: Félix Lázaro.

Subdirector: Alberto Mallo.

Redactor Jefe: Sergio Piccione.

Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cerrada (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

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

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

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

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

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectores de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín. Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57.

Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

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

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

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing International, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGEL Polígono Industrial, Avda. Valdeparra s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.

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



ESTA SEMANA

PAG. 17: ACTUALIDAD
MERCADO: VUELVE LA DEMANDA

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



6 LO ULTIMO

Nuevos Peugeot

8

Porsche 928 S4

12

Opel Ascona 87

14

VW Polo Coupé

19 MERCADO

Ecos de la semana

20

Precios de coches nuevos

24

Precios de coches usados

26

Precios motos

28 A FONDO

Mitsubishi Starion Turbo



36 FRENTE A FRENTE

BMW 324 d/Mercedes 190 D

45 COMPRAR Y VENDER

51 CUENTENOS SU CASO

52 OCIO

Sonimag 86



54 DEPORTE

G. P. de Portugal

60

Rallye Principe de Asturias

64

A todo gas

66 JUAN BALLESTA Y J. M.ª CASANOVAS

Las buenas noticias

CON alegría contenida escribimos esta semana sobre el posible acuerdo de la Dirección General de Tráfico con los fabricantes nacionales de automóviles. El objetivo de rejuvenecer nuestro maltrecho parque parece que, al fin, puede ser pronto una realidad. Las tensiones de los meses pasados ya han sido vencidas y las dos partes, dejando a un lado viejas rencillas, han vuelto a reunirse tratando de encontrar una salida airosa a un tema que es de capital importancia para la seguridad de los conductores españoles.

No hay, por el momento, ningún acuerdo en firme. La noticia es que se ha recuperado el pulso del diálogo y que tanto fabricantes como DGT están dispuestos a salvar lo que parecía insalvable. Los dos obstáculos que tendrán que librarse estos días son el de los impagados y el del depósito que debería hacer cada concesionario por coche vendido. Estos dos puntos, en definitiva, servirán para que los bancos que apoyan la operación asuman también su cuota de riesgo. No es lógico que los fabricantes, los concesionarios mejor, tengan que dejar en depósito 20.000 pesetas por cada operación que realicen y que acumulen unos depósitos desorbitados que, por otra parte, la industria del automóvil necesita para «ponerse al día», después de haber soportado una costosa reconversión. Para el otro tema, el de los impagados, estoy seguro de que se pueden barajar varias y viables soluciones que dejarán satisfechas a todas las partes.

Por fortuna, el tema está bien encarrilado. En el aire ha quedado, como asignatura pendiente, la reducción del IVA. Los muy posibles buenos resultados de la renovación del parque pueden ser, más adelante, una óptima vía de acercamiento a la Administración para intentar revisar este espinoso asunto. De lo que sí estamos bien seguros es de la favorable reacción que el acuerdo va a tener en la calle. Los propietarios de viejos e inseguros cacharros pueden tener pronto la posibilidad de disfrutar de un nuevo vehículo y de una mayor seguridad en la carretera. Si a esto le unimos los anunciados deseos del Gobierno en materia de Obras Públicas, quizá en pocos meses podremos encontrarnos con una solución razonable a ese azote que nos atormenta a todos: los accidentes de tráfico.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3



GASOLINAS

SUBEN LOS IMPUESTOS

A partir del próximo primero de enero, los impuestos especiales a aplicar sobre la venta de productos derivados del petróleo van a sufrir un importante incremento, que para el caso del automóvil será de un 35 por 100 en la gasolina y de un 122 por 100 para el gasóleo. La medida tiene dos objetivos fundamentales: asegurar por adelantado la recaudación impositiva y adecuar la tributación de estos productos a la CEE. Este incremento impositivo no implica un aumento de los precios de venta al público.



ESPACE: EN OCTUBRE EN ESPAÑA

DURANTE el próximo mes de octubre se presentará en España el Renault Espace. Se trata de un vehículo híbrido entre furgoneta y turismo con capacidad de hasta siete plazas. En Francia se comenzó su producción en 1984 en las fábricas de Matra y se comercializa con dos motores, uno de gasolina de 110 caballos y otro turbodiesel de 88 caballos. El precio en España de las versiones con mayor equipamiento rondará los tres millones de pesetas.

En la movida



En la pasada

- Adquirir un coche de importación
- Saber dónde se esconden los radares de Tráfico
- Las películas con coches antiguos y bien restaurados
- Aprovechar las ofertas de dinero barato de las financieras
- Los jóvenes que, además de estrenar curso, estrenan motocicleta
- Adquirir ahora un coche usado
- Caer en la trampa de los radares de Tráfico
- Los automóviles pseudofuturistas al estilo del «coche fantástico»
- Gastarse el dinero en accesorios absurdos
- Los motoristas que se protegen el codo, y no la cabeza, con el casco

NISSAN-M. IBERICA

MAYOR COOPERACION TECNICA

NISSAN Diesel Motor, el primer fabricante japonés de camiones, piensa establecer lazos de cooperación técnica con la firma española Motor Ibérica, con el fin de fortalecer la producción de esta compañía. Para ello, la firma japonesa proyecta enviar en los próximos meses a la factoría bar-



celonesa de Motor Ibérica quinientos motores diesel para camiones y suministrarle cabinas, así como tecnología muy avanzada.

FORD-ALFA ROMEO

BLOQUEO DE FIAT

LA compañía Fiat ha anunciado haber realizado una propuesta de colaboración con Alfa Romeo para evitar la caída de esta marca en manos de la multinacional Ford. Fiat no ha



dado detalles de su oferta. La noticia se producía horas después de que portavoces de Alfa Romeo y Ford manifestaran en Roma que el acuerdo entre las dos marcas «progresaba satisfactoriamente». Este acuerdo consistiría en la compra por Ford del 20 por 100 del capital de Alfa Romeo, que al cabo de tres años llegaría a

ser del 51 por 100. Ambas firmas mantendrían su propia identidad, sus diferentes modelos y las redes comerciales en los respectivos países y en el extranjero. Sin embargo, el acuerdo está en el aire, una vez que se han destapado los opositores italianos, concretamente el grupo que comanda la familia Agnelli.

RENAULT

REDUCIENDO PERDIDAS

EL grupo automovilístico francés Renault espera unas pérdidas de unos 4.000 millones de francos (80.000 millones de pesetas) durante este año, frente a un saldo negativo de 10.900 millones de francos en el pasado ejercicio y de 12.550 millones en el precedente. Esta mejora es un reflejo de la fuerte reducción de plantillas que está realizando, así como del incremento de la producción de vehículos. La compañía pretende también alcanzar este año una cuota de penetración en el mercado europeo del 11 por 100, frente al 10,7 por 100 de 1985.



SEGURIDAD

NEUMATICOS CULPABLES

SOLO 15 de cada 100 neumáticos ruedan con la presión adecuada y el 15 por 100 de los neumáticos se encuentra en un estado de desgaste o deterioro que aconseja su cambio inmediato. Estas son las dos conclusiones más importantes de la



BARCELONA: PARA IR, VOLVER

DOS de las calles más largas de Barcelona, las de Mallorca y de Valencia, que cruzan la ciudad de este a oeste, cambiaron el sentido de la circulación la pasada semana, con un gran despliegue policial e informativo. El cambio se efectuó de noche y durante los primeros días 160 agentes de la Guardia Urbana regularon los numerosos cruces. Para evitar accidentes debidos a la rutina se han colocado nuevas señales para los automovilistas y se han rotulado las calzadas, indicando por qué lado vienen los coches. También se han encitado las aceras con el fin de que sólo se crucen las calles por los pasos de peatones señalizados. En los primeros días, el punto más conflictivo fue el cruce de la calle Mallorca con la Diagonal.

campaña nacional de seguridad en autopistas, que ha promovido la Asociación Española de Autopistas y Túneles de Peaje, en estrecha colaboración con Michelin, en la que se han revisado un total de 13.471 neumáticos y 3.369 vehículos de turismo. Por lo que respecta al inflado, la mayo-

ría presentaba defectos de baja presión. Las conclusiones de esta campaña, realizada en dos periodos distintos de invierno y verano, coincide con algunos datos de Tráfico, que indican que el estado de los neumáticos es uno de los factores de mayor incidencia en la causa de accidentes.



MERCADO

SEAT GUSTA EN ITALIA

LOS coches de Seat gustan cada día más en Italia. Según datos de la Asociación Nacional de Industrias Automovilísticas de Italia, en julio de 1986 Seat vendió en aquel país 4.261 vehículos, lo que supuso un 2,5 por 100 de la cuota del mercado, índice que pasó al tres en el mes de agosto.

Las ventas acumuladas de Seat en los ocho primeros meses del año ascienden a 31.033 unidades, que suponen el 2,4 por 100 del mercado italiano y el séptimo puesto de las marcas extranjeras, detrás de Renault, Volkswagen, Ford, Peugeot-Talbot, Citroën y Opel, y por delante de Austin Rover, BMW y Mercedes.

Verde y Rojo



La Conselleria de Transportes de la Generalitat catalana está dispuesta a finalizar la variante Lérida-Gerona antes de 1992. La obligatoriedad del paso por Barcelona (o la vía periférica) para todo el tráfico de La Junquera finalizará, al fin, en pocos años.

No salvamos ni a uno de los responsables de la circulación en nuestras ciudades. Los atascos en cuanto han comenzado los colegios y la mayoría de

los españolitos han finalizado sus vacaciones son, un año más, escandalosos. Al primero que dimita, por incapaz, le propondremos para una condecoración.

Bienvenida sea la proliferación de taxis que aceptan tarjetas de crédito para pagar el servicio. Debería ser poco menos que obligatorio en los trayectos desde los aeropuertos internacionales, ya que frecuentemente no se dispone de la moneda del país tan pronto como se desembarca.

El Area de Transportes y Circulación de Barcelona, que aprovecha la creciente utilización de los parquímetros para aumentar sus tarifas hasta equiparlas con los aparcamientos privados, en un claro afán recaudatorio.

205 GTI 1.9 505 V-6 Y GTD TURBO

LOS PEUGEOT DE PARIS



Con esta versión el GTI vuelve por sus fueros. Los 130 caballos le permiten competir con la nueva generación de pequeños deportivos. En el interior, unos nuevos asientos marcan la diferencia, mientras que fuera aparecen las siglas 1.9 GTI y unas nuevas llantas de aleación.



La evolución del Peugeot 505 continúa. Externamente las diferencias son mínimas respecto a las versiones conocidas



El «intercooler» permite que la potencia del GTD Turbo suba hasta los 110 caballos, suficientes para alcanzar 178 kilómetros por hora.



PEUGEOT ha presentado a la Prensa las novedades que ha preparado para el Salón de París. Junto al 309 Diesel, cuya comercialización en Francia se ha iniciado ya, y del que MOTOR16 ha podido ya ofrecer una prueba completa, estarán dos nuevas variantes del 505 y una del 205 GTI. Nada absolutamente nuevo, pero sí muy interesante.

Con las dos nuevas variantes del 505, Peugeot quiere reforzar la oferta de este modelo, que se ha quedado solo en lo alto de la gama, a la espera de que aparezca uno más grande, cosa que no debería suceder antes de tres años. Mientras tanto, el 505 será lo más grande y lujoso que podrán comprar los usuarios de esta marca. Por eso, a falta de que pueda ofrecer una mayor habitabilidad, Peugeot ha querido armarlo un poco

mejor, equipándolo de motores más potentes. Así es como han salido a la calle estos nuevos 505 V-6 y 505 Turbodiesel Intercooler.

Un V-6 para el 505

El 505 V-6 surge de la aplicación del motor 2,8 V-6 PRV, el mismo que llevaba el ya desaparecido 604, al 505. De todas formas, Peugeot no se ha conformado con acoplar tan sólo este motor a la carrocería de este modelo, sino que ha procedido a una profunda revisión del mismo, cuyo funcionamiento tenía algunas peculiaridades no demasiado gloriosas. De entrada, se ha procedido a montar un cigüeñal con las muñequillas desplazadas 30 grados, a fin de conseguir una mayor regularidad en el ciclo —un giro completo del motor—, en el que se producían algunos momentos muertos que se traducían en vibraciones del

motor. Además, en ambos extremos del árbol de levas de la fila derecha se han instalado contrapesos que giran en sentido contrario al del motor, a fin de terminar de absorber otras vibraciones producidas por el motor.

El resultado es un funcionamiento particularmente fino de este motor, que proporciona 170 caballos de potencia, que llegan desde muy bajo régimen. Esta mecánica se puede obtener sea administrada por un cambio manual de cinco marchas, sea por uno de los nuevos cambios automáticos de Peugeot, de cuatro marchas, con bloqueo de convertidor en la cuarta.

Junto con este nuevo motor, al 505 se le ha aplicado también un sistema antibloqueo de frenos (ABS) del tipo Alfred Teves (el mismo que llevan los Ford Scorpio); una nueva dirección asistida variable en función

de la velocidad, y una nueva geometría del tren delantero.

Estas tres últimas mejoras también afectan a la versión Turbo Inyección, de 180 caballos, que continuará en producción pese a la semejanza en potencia que tiene con esta equipada del motor V-6, destinada a un tipo de usuario más deportivo. Ambas versiones tendrán también un igual nivel de equipamiento.

El Peugeot 505 V-6 no será producido en España. Aunque no se ha tomado todavía la decisión final, debería llegar a nuestro mercado como vehículo importado, como lo hace el Turbo Inyección. En cuanto al precio, sería prácticamente el mismo que el de éste, es decir, unos tres millones de pesetas en la calle.

Con este 505 V-6, Peugeot ofrece un buen coche, rápido —cronometramos 202 km/h.—, estable, bien

equipado y bastante confortable, al que únicamente se le puede poner el pero de la falta de exclusividad de su carrocería. Una falta de exclusividad que queda bastante patente en el hecho de que la variante más equipada del 505 Turbodiesel —denominado en realidad GTD Turbo— no se diferencia en nada.

Entrando ya en éste, sus variaciones son mucho menos importantes, al menos sobre el papel. Se trata más bien de una evolución. Al motor de cuatro cilindros y 2,5 litros diesel turbo se le ha aplicado un cambiador de calor a fin de mejorar su rendimiento a base de bajar la temperatura del aire que entra en el motor. Al mismo tiempo se ha mejorado también todo el sistema de admisión y escape. El resultado es que la potencia pasa de 95 caballos a 110 caballos. Este aumento de potencia se ha acompañado con

un alargamiento de las relaciones de cambio, con lo que las cifras de aceleraciones y reprises se quedan más o menos donde estaban. En cambio, aumenta la velocidad máxima, que se acerca ahora a los 180 km/h.

El 505 GTD Turbo Intercooler si se fabricará en España. Concretamente estará en nuestro mercado en el mes de noviembre, con un precio ligeramente superior al del actual. Es decir, unos 2.800.000 pesetas con aire acondicionado.

Más caballos en el GTI

La tercera novedad es el 205 GTI de 130 caballos. Apenas seis meses después de presentar un nuevo GTI de 115 caballos —10 caballos más de los que tenía el primitivo— lanza esta otra con otros 15 caballos suplementarios. Para conseguirlos han reemplazado el motor XU 16, de 1.600 centí-

metros cúbicos, con inyección, y lo ha reemplazado por el motor XU 19, de 1.900 centímetros cúbicos, también dotado de inyección electrónica.

La mayor potencia ha obligado a ir a reglajes más duros de suspensión, nuevas llantas de 15 pulgadas de diámetro, que sirven además para identificar el 130 caballos de sus hermanos de 105 y 115 caballos, y nuevos neumáticos de menor perfil y más anchura.

Con este motor el coche mejora de velocidad máxima, que ahora llega por encima de los 205 km/h. Pero es sobre todo en aceleraciones y reprises en donde más se nota la diferencia de potencia.

Sin embargo, todo esto tiene un precio. En el 205 GTI ese precio ha sido el perder buena parte de la docilidad que siempre habíamos ponderado. Con los nuevos tarados de suspen-

sión más duros el coche ha pasado a tener reacciones más violentas. Ya no es el coche rápido que lo perdona todo. Ahora, si se quieren aprovechar los caballos disponibles, hay que prestar atención a lo que se hace y tener un cierto nivel de conducción.

Comercialmente, Peugeot lo va a hacer convivir con la versión 1.600, que debería seguir representando el grueso de las ventas, puesto que el precio de este GTI 130 caballos será unas 200.000 pesetas superior en Francia al actual, lo que quiere decir que en España se situará alrededor de los dos millones y cuarto. De todas formas, el coche se hará esperar todavía seis o siete meses, por lo menos. En Francia, la comercialización se iniciará el 5 de diciembre, y en España está prevista para la primavera.

Sergio Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez

PORSCHE 928 S4

MÁS PORSCHE QUE NUNCA

PORSCHE acaba de presentar la última versión del 928: el S4. No se trata de un 928 con ligeras modificaciones, sino una evolución profunda, que ha afectado tanto a la imagen como a la mecánica. Esta versión coexistirá con el 928 S, que sigue teniendo un público.

Como principal innovación hay que señalar el nuevo motor aumentado de cilindrada hasta llegar a los cinco litros, con una culata de cuatro válvulas por cilindro. Esto permite que la potencia suba hasta los 320 caballos, lo que mejora todavía más las prestaciones del

deportivo más lujoso de la fábrica de Stuttgart. Las modificaciones en el motor también han llegado a la alimentación, puesto que el S4 incorpora un sistema de inyección electrónica EH Jetronic controlada digitalmente por un microordenador. Se ha diseñado un nuevo colector de admisión de magnesio, derivado directamente de las experiencias en competición. El diseño está estudiado para producir un efecto de resonancia que mejora el llenado de los cilindros. El encendido también ha sido revisado y, junto con Bosch, se ha desarrollado un sistema de detec-



Aunque el 928 conserva sus líneas generales, las modificaciones del morro y la parte trasera actualizan su imagen.

ción del *picado*. Este sistema actúa cilindro por cilindro, de forma que si se produce este fenómeno en alguno de los ocho cilindros, la central electrónica retrasa el encendido tan sólo en ese cilindro, por lo que desaparece el riesgo de dañar el motor al emplear combustibles

de bajo octanaje o de mala calidad.

Otra de las novedades en el motor reside en la sustitución del ventilador de accionamiento viscoso por dos electroventiladores. Esta modificación está incluida en la variación del morro del coche, que, con el fin de mejorar el coeficiente de penetración aerodinámica, regula la cantidad de aire necesario para refrigerar el motor mediante unas aletas. De esta forma cuando las aletas están totalmente abiertas para una refrigeración máxima, el Cx es de 0,352, mientras que en la posición más cerrada, el Cx baja hasta 0,34. En cuanto al motor también cabe destacar que existe una versión con catalizador.

En el exterior, tanto el morro como la parte trasera han variado para incorporar nuevos grupos ópticos y apéndices aerodinámicos.

En el apartado de transmisión, la única variación reside en que el S4 empleará la gama de relaciones cor-

tas, que eran opcionales en los anteriores modelos. Opcionalmente se puede disponer de una caja de cambio automática de cuatro velocidades.

En el habitáculo es tal vez donde menos variaciones ha sufrido el 928. El acabado impecable del cuadro, asientos y paneles tapizados en piel, mantiene el mismo aspecto. Como innovaciones hay que señalar un control de apoyo lumbar accionado eléctricamente, así como un programador que permite prefiar tres posiciones de los asientos y los retrovisores para tres conductores distintos.

La comercialización del S4 en España está prevista para finales de año y su precio superará los trece millones de pesetas.

Existe una versión denominada Sport, en la cual se han eliminado todos los símbolos de lujo un tanto superfluos para el conductor que busca las prestaciones puras. Gracias a la eliminación del aire acondicionado, parte de la insonorización y mecanismos eléctricos, el peso se ha reducido en 120 kilos. La suspensión se ha bajado y endurecido y, aunque la velocidad máxima se mantiene, las aceleraciones y estabilidad mejoran sensiblemente respecto a la versión convencional.

EN MARCHA

Al subirse a una máquina de 320 caballos uno espera reacciones brutales, pero este no es el caso del 928 S4. El motor responde fielmente a las solicitudes del acelerador, pero sin desho-



32 VALVULAS PARA UN V 8

PORSCHE ha decidido aplicar en el S4 la experiencia que había obtenido en el 928 que exportaba a los mercados norteamericano y japonés desde 1985. En aquel momento esta solución trataba de reducir la pérdida de rendimiento debida al catalizador. En la actualidad, las culatas de cuatro válvulas por cilindro permiten una mayor docili-

dad en el desarrollo de la potencia a la vez que amplían considerablemente el margen de utilización del motor. Los árboles de levas están mandados por correas dentadas, a la vez que una cadena transmite el movimiento del árbol de las válvulas de escape al de las de admisión. Los empujadores son hidráulicos y mantienen su reglaje de por vida.





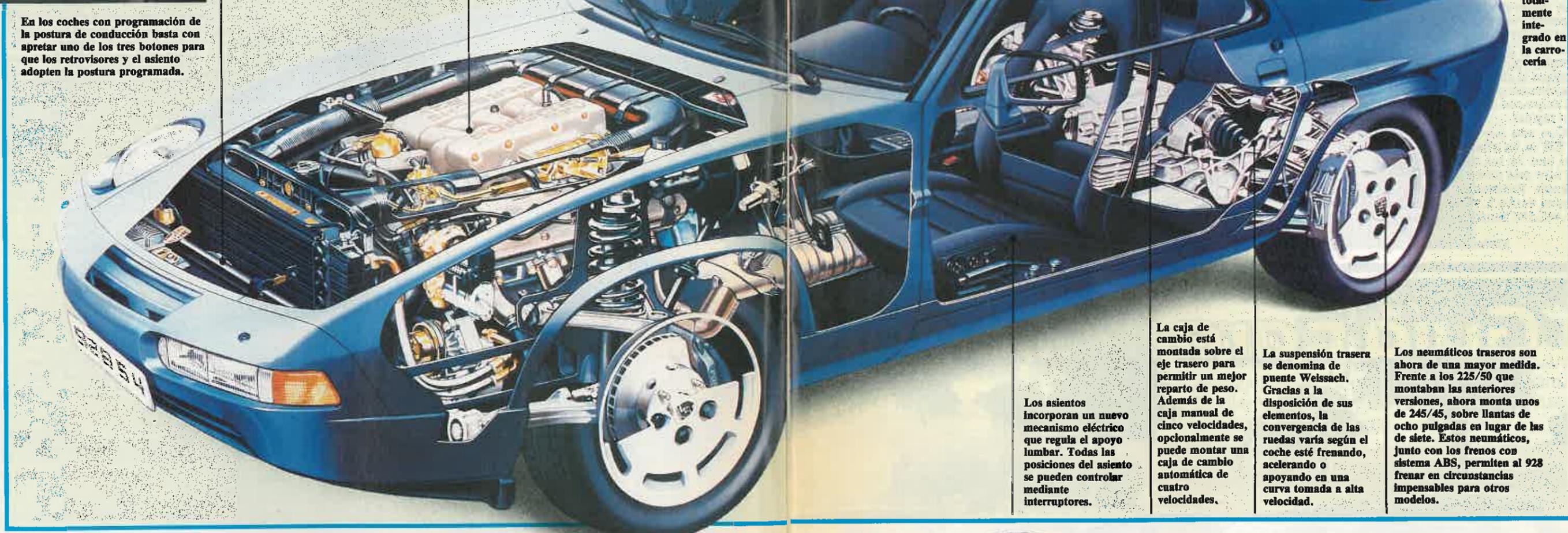
En los coches con programación de la postura de conducción basta con apretar uno de los tres botones para que los retrovisores y el asiento adopten la postura programada.

El morro tiene una nueva configuración que mejora sensiblemente la aerodinámica del vehículo. Está hecho de material plástico capaz de absorber pequeños golpes. El caudal de aire de refrigeración está regulado por unas aletas móviles, que varían el ángulo de incidencia en función de la temperatura del motor.

Ahora la cilindrada es de cinco litros y las culatas son de cuatro válvulas por cilindro. Unos nuevos colectores de admisión permiten un llenado de los cilindros mejor. Gracias a esto ha aumentado la potencia del motor y, a la vez, se ha suavizado la forma de desarrollarla.

La calidad de acabado de Porsche llega también a la pintura. Porsche garantiza el brillo y el color de la carrocería durante tres años, y a la vez da una garantía anticorrosión de diez años.

En la parte posterior también ha habido modificaciones. Nuevos grupos ópticos más grandes y visibles, un alerón aerodinámico que mejora el apoyo del tren trasero y un paragolpes totalmente integrado en la carrocería.



Los asientos incorporan un nuevo mecanismo eléctrico que regula el apoyo lumbar. Todas las posiciones del asiento se pueden controlar mediante interruptores.

La caja de cambio está montada sobre el eje trasero para permitir un mejor reparto de peso. Además de la caja manual de cinco velocidades, opcionalmente se puede montar una caja de cambio automática de cuatro velocidades.

La suspensión trasera se denomina de puente Weissach. Gracias a la disposición de sus elementos, la convergencia de las ruedas varía según el coche esté frenando, acelerando o apoyando en una curva tomada a alta velocidad.

Los neumáticos traseros son ahora de una mayor medida. Frente a los 225/50 que montaban las anteriores versiones, ahora monta unos de 245/45, sobre llantas de ocho pulgadas en lugar de las de siete. Estos neumáticos, junto con los frenos con sistema ABS, permiten al 928 frenar en circunstancias impensables para otros modelos.

carce, de forma que para cualquier conductor la conducción del 928 no planteará ningún problema. Ahora bien, cuando buscamos las posibilidades del coche, la cosa cambia y se necesita un cierto tiempo para soltar toda la potencia en el momento justo. El motor rebosa potencia apenas ha superado las dos mil revoluciones por minuto. Si seguimos apretando el acelerador, la aguja del cuentarrevoluciones sube como una flecha hasta superar ligeramente las 6.000 vueltas, en que corta la inyección. Las ace-

FICHA TÉCNICA

PORSCHE 928 S4

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 8, en V. Cilindrada: 4.957 c.c. (100 x 78,9 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: 4 árboles de levas, accionados por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica LH4 Jetronic. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad de depósito: 86 litros. Potencia máxima: 320 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 43,9 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Opcionalmente de 4 marchas y autoblocante. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 11,5 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados en las 4 ruedas, servo y ABS.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 7 x 16 pulgadas delante y 8 x 16 pulgadas detrás. Neumáticos: 225/50 VR 16 delante y 245/45 VR detrás.

PESO En orden de marcha: 1.580 kg.

PRESTACIONES Y CONSUMOS Velocidad máxima: 275 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 5,9 seg. Consumo a 90 km/h.: 9,4 l/100 km. A 120 km/h.: 10,8 l/100 km. En ciudad: 19,6 l/100 km.



leraciones son fulgurantes y los adelantamientos se realizan con una rapidez y seguridad increíbles.

Sin lugar a dudas, el terreno donde el 928 se encuentra a sus anchas son las amplias autopistas. Su comportamiento es totalmente neutro. En carretera, mantiene ese mismo equilibrio, y tan sólo aparece una tendencia a tirar de atrás si pisamos bruscamente el acelerador en medio de la curva. En estas circunstancias la sensibilidad del conductor marcará la diferencia. La dirección es rápida y precisa y los fre-

nos son infatigables y fáciles de dosificar. En la prueba, que efectuamos en carreteras alemanas bajo una insistente lluvia, realizamos frenadas a alta velocidad sin que entrase en funcionamiento el ABS, ya que nunca llegó a patinar. Tan sólo cuando se pega un pisotón a muerte sobre una superficie deslizante comienza a actuar, pero el conductor mantiene en todo momento el dominio del coche. En el interior, la posición al volante es buena y es prácticamente imposible no encontrar la postura idónea.

La insonorización tan sólo permite oír un lejano zumbido que sólo cuando se rueda a muy alta velocidad se hace algo más audible, pero en ningún caso molesto.

En esta ocasión también tuvimos la oportunidad de probar la versión con cambio automático, que es en la actualidad la que más se vende de este modelo. Debido al incremento de potencia, se ha aumentado el diámetro del convertidor de par. El funcionamiento es muy suave gracias a que el encendido electrónico reduce el par del motor en el momento en que cambia de marcha, por lo que no se produce el clásico tirón. La reacción del automatismo a las exigencias del acelerador son rápidas.

Con esta nueva versión, el 928 se ha afianzado como uno de los deportivos de lujo más apetecibles del mundo. Técnicamente muy pocos están a su altura. 13.446.530 tienen la culpa.

Victor Piccione

OPEL ASCONA ESTILO '87

YA se está vendiendo en Alemania la gama 87 del Opel Ascona, que incorpora una serie de modificaciones de detalle y se reconoce exteriormente por el nuevo frontal adoptado.

Los Ascona 87, que todavía no han llegado al mercado español, han sido retocados para ofrecer un mejor nivel de confort y una presentación más cuidada.

Destaca también, para el mercado alemán, la llegada del motor dos litros alimentado por inyección, aunque la presencia del catalizador sitúa su potencia en los mismos 115 caballos que desarrolla el actual Ascona 1.8 inyección sin catalizador.

La gama Ascona cuenta con un mejor nivel de equipamiento. Por ejemplo, el GL 87 viene a equivaler al

GLS 86, mientras que el GLS 87 cuenta con asiento del conductor regulable en altura, retrovisores exteriores de mando eléctrico, radiocassette o neumáticos de medida 185/70. Muy interesante también en los nuevos Ascona, la opción del sistema antibloqueo de frenos ABS.

Exteriormente destaca el nuevo frontal con la parrilla de láminas pintada en el mismo color de la carrocería. También es nuevo el faldón aerodinámico y los intermitentes. En la versión GT, bajo el parachoques posterior hay un faldón aerodinámico suplementario. Además, hay nuevos grupos ópticos traseros.

El nuevo modelo estará ya presente en el próximo Salón del Automóvil de París.



Las novedades de la gama 87 del Ascona afectan tanto a la línea como a la mecánica. A partir de ahora podrán montar frenos con ABS.

Guía para ir al fin del mundo.



Si estás pensando ya en tu próxima salida, los Peugeot 205 te permiten el programa más completo y variado de viajes al "fin del mundo": Toda una gama en diesel y gasolina, con 3 y 5 puertas y hasta con aire acondicionado.

Para que, sean cuales sean tus preferencias, en tu próximo viaje te dejes guiar por un Peugeot 205.

GAMA PEUGEOT 205

Gasolina 3 y 5 puertas.
Potencia, desde 55 cv. hasta 105 cv. *Velocidad máxima, hasta 190 Km/h. *Consumo a 90 Km/h., desde 4,9 litros. *Aire acondicionado opcional (GT). *Elevallunas eléctricos y cierre centralizado de puertas (GTI, GTX y GT. Opcional en XR y SR).

Diesel 3 y 5 puertas.
Potencia, 60 cv. *Velocidad máxima, 155 Km/h. *Consumo a 90 Km/h., 3,9 litros. *Autonomía, más de 1.200 Km. *Aire acondicionado, elevallunas eléctricos y cierre centralizado de puertas, opcionales (SRD).



PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Esso Lubricantes recomendados

EL Volkswagen Polo Coupé es el tercer modelo que completa la gama Polo. Se trata de la versión con un aire más deportivo, puesto que, aunque conserva las mismas características que sus hermanos; el Classic y el Polo, la inclinación de la luna posterior le da un aspec-

VOLKSWAGEN POLO COUPE

OBJETIVO PAMPLONA



ras son iguales que en los otros modelos.

Para la terminación GT de este modelo se emplea el motor de 1.272 centímetros cúbicos, que en su versión normal desarrolla 55 caballos de potencia, pero que también puede obtenerse potenciado hasta 75 caballos, con lo que la velocidad máxima llega hasta los 170 kilómetros por hora.

También existe una ver-

to parecido a lo que en realidad se entiende por un coupé.

Aunque en el resto de Europa este modelo coexiste junto con sus dos hermanos, en España no se ha comercializado hasta la fecha. No obstante, dado que comparte las mismas medidas y la misma mecánica que los modelos que se fabrican en España, es posible que dentro de un plazo no superior a los seis meses se inicie su fabricación en nuestro país. Las modificaciones de la cadena de montaje serían mínimas y la inversión necesaria, pequeña.

Mecánicamente la similitud con los modelos que actualmente se fabrican en España es total, aunque en las versiones europeas hay cajas de cambio de cinco velocidades, además de las de cuatro que se comercializa aquí. Dado que tiene un carácter más juvenil y deportivo existe una versión GT, en la cual se incorporan elementos tales como llantas de aleación, faros antiniebla, deflector aerodinámico, etcétera, que le dan un toque deportivo. En el interior, la amplitud se mantiene y las plazas trase-

A pesar de su denominación, el Polo Coupé no es un verdadero coupé, ya que su habitabilidad interior se mantiene inalterada.



La diferencia fundamental respecto al Polo reside en la inclinación de la luneta trasera. La capacidad del maletero se reduce muy poco.

sión de fabricación limitada que utiliza el motor de 1.272 centímetros cúbicos sobrealimentado por un compresor volumétrico de cámara en espiral denominado G, que ha desarrollado Volkswagen. En este modelo la potencia es de 115 caballos.

La comercialización de este modelo en España podría empezar con la importación de un número limitado de unidades, para más adelante, y si el éxito comercial lo justifica, iniciar su producción el año que viene.

De esta forma se pretende potenciar la imagen de este utilitario para acercar sus cifras de ventas a las de los líderes del sector. Esta maniobra también se realizó con la aparición del modelo Classic.

El Polo Coupé va dirigido a un público más joven. Aunque no se trata de un deportivo, la línea resulta más agresiva que la de sus hermanos.



Fran BALVESTA

Si puede comprarlo todo cómprelo

Es muy sencillo. Solicite en la Sucursal del Banco Popular Español, de la que es cliente, la tarjeta **VISA-POPULAR** y Vd. se sentirá más seguro, con más posibilidades de compra y mejor cubierto en sus necesidades.

Podrá experimentar cómo la tarjeta **VISA-POPULAR** sólo le proporciona ventajas. Con ella podrá comprar en miles de establecimientos, tanto de España como del extranjero y también podrá obtener dinero efectivo a través de las oficinas bancarias en las que figure el distintivo **VISA**; en España prácticamente en todas las Entidades bancarias, y en el extranjero, en las de los Bancos importantes. La **VISA-POPULAR**, como tarjeta de crédito, también le permite acogerse al sistema de pago aplazado en varias mensualidades, sin más requisito

que el de comunicar al Banco su deseo; en definitiva, Vd. mismo se está concediendo un crédito automático. La tarjeta **VISA-POPULAR** le ofrece además, incorporado, y sin coste alguno para Vd., un completo paquete de seguros:

En resumen, la tarjeta **VISA-POPULAR** es un medio de pago: **MODERNO**, porque se trata de un producto diseñado con la más avanzada tecnología; **COMODO**, porque facilita una gran libertad de decisión a la hora de efectuar sus compras; **EFICAZ**, porque al ser la tarjeta **VISA** la de mayor difusión, representa una garantía de servicio y calidad.



* Compañía de Seguros Mare Nostrum

AN&C

Autorizado por el B. de E. n.º 15.994

La evolución de la venta de automóviles en los últimos meses en nuestro país muestra indicios claros de una recuperación, no muy fuerte pero sostenida, de la demanda de coches. Aunque el sector no quiere lanzar las campanas al vuelo, hay expectativas de que se está superando la crisis.

SE VENDEN MAS COCHES VUELVE LA DEMANDA

La noticia, tal vez no suficientemente aireada, del sector de automoción en el pasado agosto fue que en el mes anterior la venta de coches había superado ampliamente las setenta mil unidades (sumando producción nacional e importación), cifra que constituía un récord histórico para el mercado nacional.

Los resultados del propio agosto han venido a confirmar la tendencia, toda vez que según el avance de datos que facilita ANFAC las ventas de turismos de producción nacional han sido de 33.682 unidades, con un aumento del 24 por 100 respecto al mismo mes del pasado ejercicio.

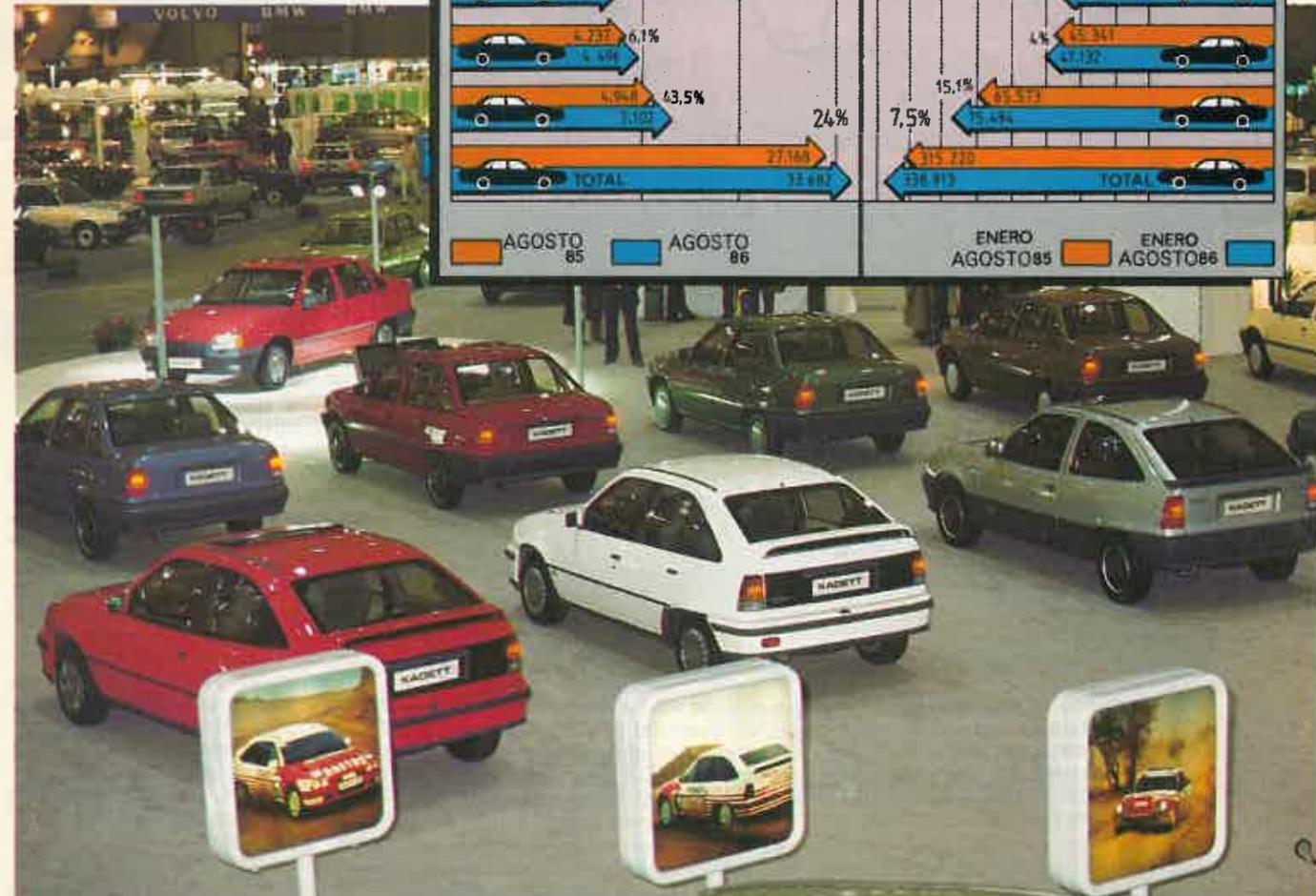
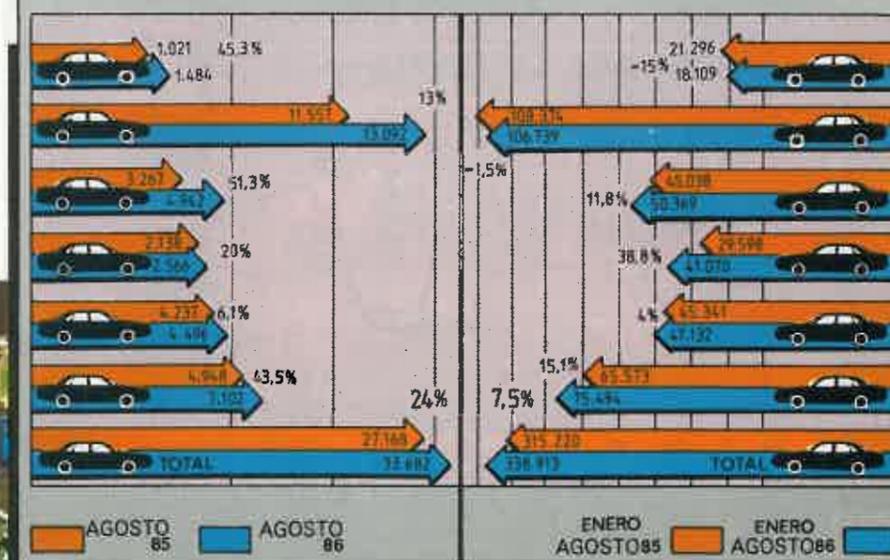
En el sector no se quieren lanzar aún

las campanas al vuelo, pero tampoco niegan la excelente marcha que la demanda de automóviles está llevando a

lo largo de este año (véanse cuadros adjuntos).

El pasado enero comenzó muy mal

LAS CIFRAS DE LA RECUPERACION



porque, por obra y gracia de la desinformación sobre el IVA, muchos compradores adelantaron la operación a los últimos meses del pasado año. A partir de marzo, el mercado fue cogiendo pulso y se llegó a la primavera, el momento «cumbre» en las ventas de automóviles, con unos resultados francamente buenos.

La sorpresa vendría en plena canícula veraniega. Julio, un mes normalmente bueno para los vendedores, se despachaba con el récord anteriormente citado, y agosto, un mes de bajo tono, sorprendía a propios y extraños con otro excelente resultado.

Aunque nadie se atreve a afirmar con rotundidad que la crisis que la demanda viene arrastrando desde hace cinco

● **Factores macroeconómicos:** La economía española está registrando una moderada reactivación, mientras que el nivel de desempleo ha dejado de crecer. Al mismo tiempo, se ha superado el impacto del IVA; el precio del dinero sigue descendiendo, lo que facilita el acceso a los créditos y los combustibles, especialmente la gasolina, muestran una tendencia a la estabilización, que ejerce un bonancible efecto a corto y medio plazo.

Todos estos factores se traducen en una recuperación de las economías domésticas, que ya se aventuran a emprender la operación de adquirir un coche nuevo.

● **Factores técnicos:** Desde los años 1977-1979 se ha asistido a una mínima

vos. Por otro, muchos coches de cinco a diez años de antigüedad muestran ya un evidente desgaste material que, en muchos casos, supone un gasto adicional y en algunos casi su inmovilización. Ante la tesitura de volver a ser peatón tras diez años motorizados, la gente no se lo piensa. Queda, finalmente, otro dato que no ha sido aireado en demasía pero que está ahí; antes de marzo de 1987 los automóviles con más de diez años habrán de pasar la inspección técnica de vehículos. Y más de uno debe pensar que su coche no pasa ni por asomo esa inspección si no efectúa en él sustanciales reparaciones, con el consiguiente fuerte desembolso.

● **El papel de las marcas:** La actitud de los fabricantes nacionales tiene también mucho que ver con el fenómeno comentado. Hay ahora en el mercado un número relativamente bajo de modelos, pero que ofertan muchas versiones combinando motorizaciones y elementos opcionales. Ello permite al potencial comprador aquilatar todo lo posible su inversión. Estos modelos nuevos son, además, mucho más atractivos que los de hace tan sólo un quinquenio. Las marcas, por otro lado, siguen lanzadas en su inversión publicitaria, y sus financieras, o con las que trabajan, están afinando mucho sus ofertas, presentando algunas financiaciones rotatorias sumamente rentables.

● **Otros factores:** Entre otros elementos citados por las marcas figura uno de carácter político. Tras las elecciones de junio pasado, se desveló la continuidad en una determinada línea de gobernabilidad del país, y este dato, para los expertos en marketing, aunque no influye sobremanera, tiene su peso a la hora de despejar incógnitas. Más marginal sería el «blanqueo» de dinero «negro».

Otro dato significativo sería la evolución del mercado de derivados de turismo, que en los ocho primeros meses del año ha colocado en el mercado 47.044 unidades, con un incremento del 30 por 100 respecto al mismo periodo del año anterior. Indudablemente, estas cifras confirman la mejora de la actividad económica general, al menos en el sector servicios.

Para lo que queda de año, el optimismo no exento de expectación es el ambiente que se respira en las marcas. La marcha del actual mes de septiembre, según las primeras evaluaciones, está resultando también bastante positiva.

Lo que parece claro es que el final de año se puede cerrar con un incremento del 10 por 100 sólo en las ventas de turismos de producción nacional, con lo que se superaría la cota del medio millón de unidades. Así se borrarían de un plumazo cinco años de crisis en el sector automovilístico.

Raúl R. Sáez



años ha tocado fondo, se manejan ya un buen número de factores, estructurales unos, coyunturales otros, que pueden servir para dar una explicación a algo que los números no ocultan. MOTOR 16 ha sondeado entre las marcas, y éstos que recogemos a continuación son los elementos de análisis que se manejan.

renovación del parque, mientras la demanda potencial se mantenía contenida. Ahora, los indicios de mejora económica se traducen en un crecimiento de la demanda de vehículos nuevos.

Otros elementos también influyen. Por un lado, los vehículos de ocasión han sido penalizados fuertemente por el IVA, lo que les hace menos atracti-

EGOS DE LA SEMANA

CAMBIAN LOS R-5

COMO cada año, Renault organizará, durante los días 22 al 28 del presente mes, unas jornadas de información conocidas como «Puertas Abiertas», en las que se dará a conocer al público algunas de sus novedades para 1987. Entre ellas destacan los Renault 5C, que aumentan su cilindrada hasta los 1.108 centímetros cúbicos, en tanto que los 5 TL reciben el motor de 1.237 centímetros cúbicos y los 5 GTL de 1.397 en versión 60 caballos, aumentando así el nivel de prestaciones de todos ellos.

Otras dos innovaciones, ya en el aspecto de equipamiento, son la adopción de un asiento trasero abatible por partes asimétricas en el GTL y los elevadores eléctricos y el cierre centralizado en los GTS, que mantienen el motor de 72 caballos. La disponibilidad del motor diesel en los R-21 también será una de las novedades de estas jornadas, este motor, con una cilindrada de 2.068 y 67 CV de potencia proporciona un elevado par a un régimen muy bajo y unos consumos moderados.

● Profundo malestar entre una gran mayoría de compradores está causando la práctica habitual de no respetar el precio cuando se retrasan las entregas y se produce una subida. Aunque esta práctica es del todo legal, produce una importante pérdida de imagen de marca y compañía.

● Ya se incluyen en las listas de precios los nuevos Suzuki Santana con cambio de cinco velocidades, de los que ya informamos en el número anterior.

● Nada menos que un cinco por ciento de tasa de interés anual ofrece la financiera de Citroën por la compra de cualquiera de sus modelos. Como se puede apreciar, incluso en periodos de excelentes ventas, los concesionarios aprietan de firme. La verdad es que día a día los tipos de interés continúan bajando.



IMPORTADOS

LA entrada en nuestro país de la mayoría de las marcas extranjeras de automóviles ha supuesto en los dos últimos años un fuerte relanzamiento del mercado de importados de segunda mano. Este hecho ha venido a facilitar al comprador la elección de uno de estos vehículos, ya que existe una variedad mucho más grande.

La mayoría de las transacciones que se realizan con estos automóviles pasa por las manos de los compraventas particulares. Estos profesionales son los que mueven un mayor número de unidades de importación y, además, mantienen una línea de precios más que aceptable, hechos ambos que hacen que cada vez más los compradores se acerquen a ellos con la intención de adquirir un automóvil. En la

actualidad, y de ello se están ocupando estos compraventas, el público está perdiendo el temor a ser engañado en la compra de un automóvil, tanto importado como nacional.

La única pega que se puede encontrar en la adquisición de un importado a un compraventa particular radica en que la mayoría de ellos carecen de servicios técnicos propios y, aunque suelen tener concertada la asistencia con talleres y con los propios servicios oficiales, las reparaciones se llevan a cabo a un ritmo más lento que si el vehículo se hubiese adquirido en el propio servicio oficial.

Si el automóvil se adquiere a una compraventa particular, hay que tener en cuenta otro dato, y es la posibilidad de obtener pequeños descuentos en el precio final.

Entre los importados hay que ha-

cer una diferencia por el precio. Así, desde el millón a los dos millones de pesetas podemos encontrar modelos como los Ford Sierra y Granada, las serie 3 de BMW, algunas unidades de Opel, como el Ascona o Rekord; Renault 20 y 30, Alfasud, etcétera.

Entre dos y tres millones de pesetas se pueden localizar algunos modelos de la serie 5 de BMW, una de las marcas que más aceptación tiene dentro del sector de ocasión. Otro de los modelos que últimamente más se está viendo en el mercado de ocasión de importados es el Jaguar XJ-6. Aunque con dificultades, se pueden conseguir también algunos Ford Scorpio.

En precios superiores a los citados pueden adquirirse, sobre todo, las berlinas altas de estos fabricantes, aunque siempre a unos precios bastante altos.



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	250	190	215	258.949
554 Super	600	64	190	520.558
590 SP	600	90	215	751.675
BIMOTA				
584*	1.074	112	267	2.972.452
584 S	1.074	112	267	2.963.183
585 S	1.100	132	306	3.084.544
585 SP*	1.135	138	305	3.329.859
BMW				
R 65	650	50	170	568.584
R 65 GS	750	79	174	848.584
R 75 C	750	75	174	1.143.930
R 100*	980	90	215	1.317.374
R 100 RS*	980	90	220	1.581.738
R 100 RT*	980	90	210	1.617.001
CAGIVA				
Eletrek 125*	124,5	16	105	438.754
Ale-Yarda 250	242,5	25	140	400.850
Ale-Rosa 350*	343,1	32	140	817.015
Ale-Rosa 550	549	55	160	1.206.040
DERBI				
Variant Cal.	48,7	—	—	98.970
Variant Start	48,9	—	—	926.975
D6 50*	48,9	—	—	144.920
Scout 74	74,1	5,5	75	178.970
Scout 74 (an. n.l.)*	74,1	5,5	76	189.950
RC 125 Cross	123,6	31	—	307.950
RC 250 Cross	246,1	42	—	399.950
GILERA				
50 GP-2	49,8	—	—	133.200
75 GP-1*	74,8	—	78	158.384
RV 200*	183,4	25	137	481.860
RK 200	183,4	24	—	487.358
GUZZI				
V-65	643,4	52	—	702.798
V-65 SP	643,4	53	—	741.514
HONDA				
PKZ 50	49	—	—	103.900
PK 50R (An. n.l.c.)	49	—	—	154.900
MEX 75	74,5	12	—	257.000
Scout 50-55*	49,6	8	—	219.800
CS-125	124	12	—	226.465
KL-300 R	196	19	—	389.900
XC-200 Pro-D	196	18	—	400.000
VF-1000 R*	998	130	253	1.752.988
HUSQVARNA				
125 XC	124	—	—	435.700
250 XC	245	—	—	475.400
500 XC	486	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	428.600
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.800
500 CR (Cross)	488	—	—	494.500
JAWA				
350	343,5	23	—	220.000
KAWASAKI				
KZ 960*	95,9	52	176	642.800
KZ 960 S	95,9	55	—	729.982
KL-R 600 S	594	45	—	651.750
GPZ 600 R	592	75	—	899.750
GPZ 600 R	608	115	—	1.140.750
KTM				
05 125 End.	123,8	31,5	—	405.500
MX 125	123,8	35	—	408.500
LAMBRETTA				
125 Elect.	123	8	—	158.600
200 Linea	196	9,7	—	181.853
200 Elect.	196	9,7	—	189.523
LAVERDA				
1000 RGB	991	104	—	1.027.000
MERLIN				
DG 7 125	124,6	—	—	207.200
DG 7 212	212	—	—	298.500
DG 3 R	—	—	—	300.000
CRESTA	246,6	—	—	340.000
DG 11 4 Tiempos	346,6	—	—	503.000
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	285.000
MONTESA				
Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	289.600
Enduro 80 H7	74,8	—	72	175.300
Enduro 250 H7	246,3	—	119	245.500
Enduro 380 H7	346,3	—	130	367.590
Inspira 125	124,9	10	100	229.800
Inspira 175	174,7	13	100	271.880
MORINI				
125 Mono	123,0	12	—	260.000
250 2-C	239,5	25	138	338.000
350 K-2	344,1	38	180	535.000
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	280.000
PUCH				
R 10	48,8	—	—	79.400
Mini	48,9	—	—	96.470
Mini P	48,9	—	—	100.900
Mini P+ Hags	48,9	—	—	102.400
Mini L	48,9	—	—	130.400
Lida Verle	73	6,5	—	200.000
74 M-82 FD	71,8	8,9	—	238.318
RIEJU				
Stede	74	8,5	—	183.000
Marathon WR-90	75	14	—	284.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000
SUZUKI				
GSX 400 E	396	—	—	639.000
GSX 550 ES*	549	56	192	695.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.045.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.360.000
VESPA				
Vale	49,7	—	—	85.120
Vespino	49,7	—	—	99.456
Vespino ALX	49,7	—	—	108.864
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	78	183.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	178.760
PK 75 S	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.108
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S	121,1	6,6	100	196.000
Via 150	149,5	8,2	100	219.849
200 DR	197,9	10,8	110	243.390
Via 200	197,9	10,2	110	243.390
YAMAHA				
DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	378.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
X5 400	399	45,5	175	588.200
XT 600*	595	44	165	831.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

FUJITSU TEN

¿El paraíso sobre ruedas? Será suyo con el audio para coches FUJITSU TEN



Requerimientos mínimos de nuestra serie M...

- Sintonización sintetizadora del PLL
- Búsqueda automática • Sintonización prefijada • Sistema antirolido • Sistema Dolby de reducción del ruido • Sistema de inversión automática con magnetoresistor • Cabeza dura de permalloy • Carga automática • Amplificador automático incorporado de 4 canales • Interruptor de sonoridad • Control del balance • Filtros de ruido • Regulador de tensión

Todo esto y mucho más. Pero sólo se lo ofrece FUJITSU TEN, que es donde todo comienza.

...y lo que hacemos para que sean el paraíso.

POTENCIAL: El usuario puede fácil y económicamente obtener más y mejores características. La serie M de 4 parlantes viene equipada con atenuadores de potencia y amplificación previa para instalar en el futuro un amplificador de alta potencia o un ecualizador gráfico.

PRECISIÓN: A fin de asegurar al conductor un sonido de audio de la mayor calidad, algunas características, tales como el sistema de ajuste de azimut dual, le brindan una precisa alineación de la cinta de ambos lados.

RENDIMIENTO: El ajuste automático le permite

un manejo más seguro y más descansado. El control automático de separación del ultra-sintonizador regula la sintonización en áreas de señales débiles. El control automático del tono reduce el siseo. Y un circuito RF AGC AMP, un mezclador de balance MOS FET de doble compuerta, y un blanqueador del ruido ayudan, cada uno a su modo, a mejorar el sonido automáticamente.

PLACER: Los mandos de fácil manejo incluyen grandes perillas de control dual, tonos de confirmación de corta duración, exploración prefijada, un gran panel de cristal líquido, un visor OPTI-MI de colores cambiantes, iluminación con bordes verdes para el manejo nocturno, y mucho más.

La próxima vez que elija un audio para coches, no cuente sólo las funciones. Cuente hasta diez. FUJITSU TEN, el mejor sonido sobre ruedas.

Para recibir mayor información, diríjase a:

MUSICOM SA

Car Audio

Consejo de Ciento, 403 bajos Tels. (93) 231 51 12-246 38 01
Télex: 54789 MUYC-E Barcelona 08009 (España)

NOTICIAS DE EMPRESA

AYUDA A LA COMPETICION

El próximo otoño Castrol iniciará la comercialización en nuestro país de su producto A 747. Dicho aceite es el que han utilizado en sus respectivas Yamahas de 250 y 500 centímetros los campeones mundiales Eddie Lawson y Carlos Lavado. La comercialización en buena parte es debida a la gran demanda recibida por nuestros pilotos de competición.



LAS CHICAS DE RICARD



DOS veces por semana estas tres bellas amazonas enfundadas en sus immaculados monos de cuero blanco con el anagrama de Ricard hacen unos recorridos por la Ciudad Condal a lomos de sus Yamahas RD 350.

Una es ex piloto, otra hija de un antiguo campeón y la tercera, novia de uno de nuestros representantes en el Mundial de velocidad. Si aciertan los tres nombres, Ricard les obsequia con una caja de sus productos.

TODO SOBRE MOTORES

DENTRO de la colección «Biblioteca del Automóvil», Ediciones CEAC de Barcelona, acaba de poner a la venta dos nuevos tomos titulados «Trucaje de motores de cuatro tiempos» y «Puesta a punto de motores». Ambos libros se encuentran ilustrados con gran cantidad de fotografías y esquemas que colaboran a una mejor comprensión. Estos libros van destinados tanto a los profesionales de la mecánica como a los lectores que piensan que su automóvil puede alcanzar unas mejores prestaciones realizándole unas leves modificaciones. El autor de ambos libros es Miguel de Castro, y el precio de venta de los dos será de 1.425 pesetas.



A FONDO

MITSUBISHI STARION TURBO

UN PORSCHE AMARILLO

GENUINO representante de lo que los japoneses consideran un coche deportivo, el Mitsubishi Starion llega ahora a España a través del pequeño cupo que han logrado los coches nipones. Ya ha pasado el tiempo en que lo japonés significaba bajo precio; ahora tienen que vender calidad. Pues bien, el Starion tiene a su favor una tecnología muy sofisticada y una extraordinaria calidad. Sólo un motor «de transición» impide que el resultado sea todo lo brillante que un Porsche barato alcanza, pero

conociendo a la empresa y su gran capacidad tecnológica, estamos seguros que en poco tiempo se habrá situado al nivel de lo que hoy significa la primera marca europea en coches deportivos.

MECANICA



La tecnología de Mitsubishi queda plasmada en lo que el Starion incorpora como elementos mecánicos, algunos de los cuales de gran interés. El motor,

de cuatro cilindros, reúne no pocas diferencias sobre lo que es convencional en el mundo del automóvil: dos inyectores para cuatro cilindros, árboles antivibraciones, *intercooler*... etcétera.

Cuando apareció el primer Starion incorporaba un motor de 170 caballos. En el 84 se añadió un *intercooler* que permite refrigerar el aire soplado por el tubo y ganar 10 caballos, que sitúan la potencia en 180; y para el año próximo se anuncia ya un nuevo incremento de potencia al utilizar una culata con tres válvulas, con lo que se espera situarse en los 200 caballos del motor bautizado *Sirius*.

La alimentación es también peculiar, ya que se sitúa a mitad de camino de la convencional (un inyector por cilindro)

VIRTUDES DEFECTOS

Excelente calidad de terminación	Escasa potencia en baja
Comportamiento muy bueno	Frenos propensos al calentamiento
Equipamiento muy completo	Dirección dura en parado

y la *monopunto*, puesta en funcionamiento por los americanos y ahora resucitada por Fiat para el motor 1600 del Prisma. Dicen los técnicos japoneses que con este sistema se ahorra bastante gasolina, pero el Starion es bastante goloso de combustible y no muy elástico. La verdad es que no sabemos si achacarlo al sistema del doble inyector sobre el colector, o a la parte electrónica del sistema, puesta a punto por la propia Mitsubishi. En eso sí son pioneros, porque Mitsubishi es la primera marca que ha desarrollado un sistema de inyección por sí misma, sin necesidad de recurrir a Bosch, Marelli o cualquier marca especializada.

Ya hemos mencionado que el Starion utiliza un turbocompresor (también de la marca de los tres diamantes) y un *intercooler*. La bomba de gasolina es eléctrica (lo que es normal en los coches de inyección), con un notable ni-

vel de ruido. Lleva también el motor un radiador de aceite, que estabiliza la temperatura en los alrededores de los 100 grados, cifra muy razonable. A lo largo de la prueba tampoco notamos ninguna bajada de presión.

Al margen del motor, en el Starion nos encontramos con unos frenos de disco ventilados en las cuatro ruedas, con un sistema antibloqueo (otra vez más, puesto a punto por Mitsubishi) muy similar al ABS de Bosch, que Mitsubishi sí utiliza en cambio en los Galant. Pese a la gran sofisticación del sistema y su calidad teórica, la verdad es que notamos un notable calentamiento en el uso prolongado (que se tradujo en alargamientos alarmantes de la distancias de frenado). De todas maneras, digamos a su favor que el terreno de pruebas fue más exigente de lo normal y que el coche estaba con las pastillas nuevas, sin acoplar. Creemos

que una mejor calidad de pastillas y un mejor acoplamiento eliminarían el problema, ya que la ventilación de los discos es muy buena y el peso del coche (1.230 kilos) no justifica la merma de rendimiento.

La dirección, asistida, sorprende por recurrir a un desfasado sistema de huso con circulación de bolas. La verdad es que, a coche nuevo, no planteaba ningún problema de holguras ni de variaciones en los radios de giro a un lado y otro. Es bastante dura en parado, pero hay que tener presente que estamos moviendo un neumático de 215 milímetros de ancho.

La caja de cambio es de una suavidad sorprendente. Hay que reconocer que los japoneses están empeñados en demostrar a los constructores europeos que las cajas de cambio pueden ser suaves de manejar, lo que acabarán consiguiendo muy pronto. En cambio, la



FICHA TECNICA



MITSUBISHI STARION TURBO

MOTOR Disposición: Delantera longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.997 c.c. (85 x 88 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Inyección electrónica y turbocompresor con intercooler. Compresión: 7,6 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 75 litros. Potencia máxima: 180 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 29,6 mkg a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambios: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,8 km/h.; 2.ª, 16,3 km/h.; 3.ª, 24,4 km/h.; 4.ª, 33,2 km/h.; 5.ª, 38,8 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De circulación de bolas, con servo. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 9,5 metros.

FRENOS Sistema: Doble circuito hidráulico con 4 discos ventilados.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las 4 ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6,5 x 15 pulgadas. Neumáticos: 215/60 HR 15.

PESO En orden de marcha: 1.290 kg.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	212,6
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	16,0
1.000 m. salida parada	29,4
De 0 a 10 km/h.	9,4
RECUPERACION	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,0
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	23,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	36,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	41,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	8,3
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	13,3

CONSUMO



CIUDAD	l/100 km.
A 27,4 km/h. de promedio	14,1
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	8,2
En conducción rápida	10,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	9,4
A 140 km/h. de cruceo	11,2
A 180 km/h. de cruceo	14,6
CONSUMO MEDIO PONDERADO	
Litros/100 km.	11,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	580

precisión no es todo lo brillante que cabría esperar en un coche deportivo, con un delicado paso entre segunda/tercera y entre cuarta/quinta. El escalonamiento es perfecto, con un buen compromiso entre un cambio cerrado deportivo y una quinta larga (para ahorrar gasolina y proporcionar velocidad punta), pero sin pasarse.

COMPORTAMIENTO



Teníamos verdadero interés por conocer lo que los japoneses consideran un automóvil perfecto. En este sentido, el Starion es uno de los representantes nipones, como pueda ser Porsche en Europa.

Lo primero en destacar es la gran capacidad motriz, a la que ayuda un autoblocante al 15 por 100. Por este lado, pues, perfecto.

En segundo lugar, el comportamiento es irreprochable. El coche es prácticamente neutro. Si lo balanceamos a la entrada de las curvas cerradas, se produce un progresivo deslizamiento del tren trasero, que ayuda a negociar las curvas, sin que en ningún momento se presenten coletazos inesperados o reacciones extrañas. Comprendemos perfectamente el que el Starion sirva de base para las versiones de competición de la marca.



La presentación y sobre todo la calidad de terminación son impecables. El asiento posterior se abate por mitades y el cinturón de seguridad va en la puerta. El freno de mano tiene el inconveniente de la excesiva altura de la palanca.



El cambio y la dirección se muestran favorables a una conducción rápida, con la salvedad de la imprecisión antes comentada. Los frenos, mientras muestran toda su eficacia, muy bien de progresividad y de tacto. El embrague, hidráulico, al margen de un recorrido muy escaso, bien de dureza y maneja-

bilidad en cuanto se le toma el aire.

Es la poca progresividad y elasticidad del motor lo que desconcierta del coche y le hace perder algunos puntos de una primera impresión muy favorable. En efecto, el Starion tiene una curva de potencia muy peculiar que hace que, por debajo de 4.000 vueltas ape-



Mando de apertura del maletero. Está situado en la base del asiento

SONORIDAD



Al ralenti	59,6
A 60 km/h.	70,2
A 90 km/h.	72,4
A 120 km/h.	73,2
A 140 km/h.	75,5
A tope	81,4

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

FRENOS



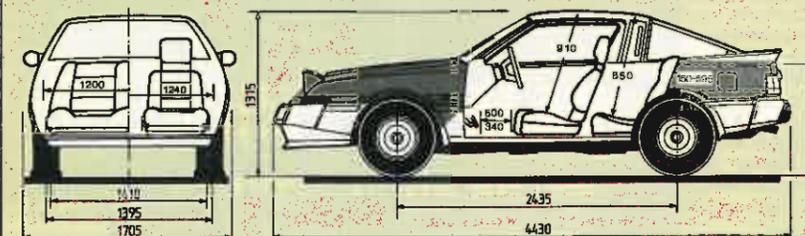
DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	11
A 100 km/h.	29
A 120 km/h.	42,50



Potencia asegurada gracias al turbo. El motor del Starion desarrolla 180 caballos

MITSUBISHI STARION TURBO



nas disponga de potencia. Es este un defecto típico de los motores turbo, en los que la potencia se presenta muy violentamente. Da la impresión que los responsables han preferido incrementar

GILERA
LLEGA LEJOS

VENCEDORA

GILERA 250 ARIZONA-RALLY
Un paso más allá de la tecnología de vanguardia.

Una motocicleta "HI-TECH" para responder a dos mundos distintos: el de la competición, para vencer en las pruebas más duras, y el del uso diario, por su estabilidad, comodidad y confort.

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

GILERA ha elegido

EQUIPO DE ORIGEN

VENPA

GILERA

BIANCHI



El comportamiento del Mitsubishi Starion es irreprochable. La utilización de un diferencial autoblocante proporciona una buena capacidad motriz en aceleración. Sin embargo, los frenos pierden eficacia tras un esfuerzo continuado. Es lo más criticable en utilización deportiva.

la potencia absoluta en vez de trabajar en la elasticidad.

Todo es en definitiva un problema de tipo de turbo, que debería resolverse con un mínimo gasto por parte del fabricante, pero que ha preferido dejarlo como está, a la espera del motor *Sirius*, en el que se supone sean resueltos todos los problemas.

Aparte de ello, el motor es muy silencioso y sin la más mínima vibración, gracias sobre todo a los árboles de compensación. Es muy agradable de conducir deprisa (otra cosa es ir al límite).

CARROCERIA



Nos encontramos en el Starion con un coupé, de gran cristal posterior, con dos muy buenas plazas delanteras y dos traseras más que aceptables. Aunque por definición es un 2+2, la verdad es que cuatro adultos viajan bien y el maletero es suficientemente capaz. Aunque se trata pues de un coupé, su tamaño y la habitabilidad bien resuelta, lo aproximan a un *fast-back* típico, aunque sólo con las dos puertas típicas de los deportivos puros.

Los faros escamoteables y el morro

EQUIPAMIENTO



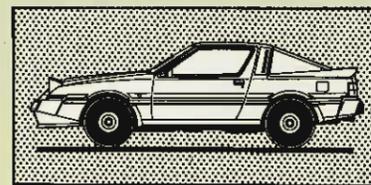
Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	SI
Reloj	SI
Ordenador de viaje	NO
Testigo reserva carburante	SI
Testigo de freno de mano	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	NO
Piloto antiniebla trasero	SI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

OPCION: Aire acondicionado, 220.000 pesetas.

bles en altura, inclinación y distancia al suelo. La columna de dirección también es regulable. La visibilidad de noche es impecable y las ráfagas se accionan con dos faros auxiliares.

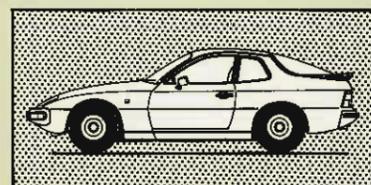
MITSUBISHI STARION TURBO 4.433.750 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.997 c.c. Potencia: 180 CV a 6.000 rpm. Peso: 1.290 kg. Velocidad máxima: 213 km/h. Consumo medio ponderado: 11,9 l/100 km.



PORSCHE 924 S 4.411.750 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.479 c.c. Potencia: 150 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.180 kg. Velocidad máxima: 214 km/h. Consumo medio ponderado: 10,6 l/100 km.



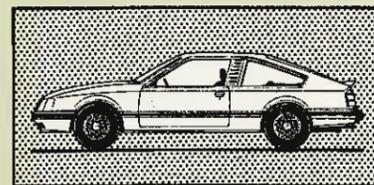
A FONDO

FRENTE A SUS RIVALES

No es fácil encontrar coches de este tipo en el mercado europeo, que pare-

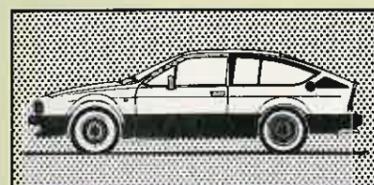
OPEL MONZA GSE 3.0 I 3.793.785 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.969 c.c. Potencia: 188 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.360 kg. Velocidad máxima: 205 km/h. Consumo medio ponderado: 13,1 l/100 km.



ALFA ROMEO GTV 2.5 2.842.550 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.492 c.c. Potencia: 160 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.210 kg. Velocidad máxima: 220 km/h. Consumo medio ponderado: 11 l/100 km.



ce que ha preferido volcarse en coupés deportivos de precio y calidad muy superiores. Quedan, por tanto, apenas ya el veterano GTV de Alfa, con buen precio y excelente mecánica, y el más modesto de los Porsche.

Respecto al Alfa, el Starion es más potente y, sobre todo, con un equipamiento y calidad de acabado muy superior. Es, además, un coche menos visto, lo que también es importante en este segmento. A favor del Alfa hay cerca de 1.600.000 pesetas de diferencia, que es una baza definitiva.

Y en cuanto a Porsche, ocurre lo contrario en precio, que se dispara, como es tradicional en la marca alemana. En calidad y progresividad de motor, el 924 S gana al japonés. La verdad es que le gana en casi todo, excepto en cantidad de equipo, pero también es verdad que hay 800.000 pesetas de diferencia.

Nos queda por último el Opel Monza 3.0. La verdad es que muy pocas veces se tienen en cuenta este soberbio ejemplar de deportivo de General Motors, que a sus 180 caballos y excelente calidad une un precio muy interesante. Tanto que difícilmente puede ser vencido en cualquier comparación, ni siquiera frente a un coche atractivo japonés, que siempre han gozado de fama por su calidad y precio.

José María Carnuda
Fotos: Ramón Rodríguez

las doce y sereno.

VICHY CATALAN

el mejor tente en pie.



Opel Kadett GSi. Láncese.

Disfrute de la perfecta combinación de la más avanzada tecnología con una estética de vanguardia.

Haga suyo el placer de conducir un Kadett GSi.

Sienta su poderoso motor 1.8 de inyección: 115 CV. que permiten superar la mítica barrera de los 200 Km/h. sin ninguna dificultad. Con total seguridad. Con un mínimo consumo: 5,6 litros a los 100 Kms.

Acelere de 0 a 100 Km/h. en 9 segundos.

Recorra con la vista su carrocería, su penetrante línea, estudiada hasta el más mínimo detalle, para alcanzar la mejor aerodinámica de los coches de su clase: 0,30.

Póngase cómodo en su interior; el confort y el equipamiento ocupan un lugar importante en el Kadett GSi.

Láncese. Conduzca un coche marcado por un nuevo espíritu deportivo que no conoce limitaciones y destruye viejos convencionalismos.

El Opel Kadett GSi es el coche en su mejor forma.

Véalo en cualquiera de los 350 puntos de venta y servicio Opel.



VAJATAJ YHTIV
- 1984 -



OPEL 

**COMPARADOS
MOTOR 16**



FRENTE A FRENTE



BMW 324 d
Precio en la calle:
2.909.925 ptas.

VIRTUDES

- Suavidad de manejo.
- Consumo.
- Recuperaciones

DEFECTOS

- Reacciones de suspensión.
- Excesivas opciones
- Alumbrado mediocre.

MERCEDES 190 D 2.5
Precio en la calle:
3.900.375 ptas.

VIRTUDES

- Velocidad máxima.
- Comportamiento.
- Consumo.

DEFECTOS

- Desarrollos largos.
- Plazas traseras cortas.
- Relación equipamiento-precio.

**BMW 324d CONTRA
 MERCEDES 190 D 2.5
 VENTAJA DEL
 ASPIRANTE**



MERCEDES y BMW mantienen una fuerte competencia. Particularmente en el mercado alemán, que absorbe la mitad o más de su producción. Hasta hace poco, Mer-

cedes sólo tenía que soportar los ataques de su rival en modelos con motor de gasolina. Pero hace tres años BMW se introdujo también en el mercado diesel con el 524 Td, que colocó en apuros a Mercedes, que quizá se

había dormido en sus laureles y cuyos modelos diesel se habían quedado un poco retrasados, por lo menos en lo que respecta a prestaciones. El ataque de BMW se ha continuado al ofrecer el mismo motor de 524 Td pero

sin turbo, bajo el capot de un Serie 3, dando lugar al 324 d. Este nuevo BMW, como el 524 Td, podía presumir de un cierto nivel de prestaciones dentro del mundo de los diesel. Pero Mercedes ha reac-

cionado y si para luchar contra el 524 Td dispone de un coche como el 300 D, aparecido en diciembre de 1984, para poder marcar al 324 d injertó a toda prisa, el motor 250 D de cinco cilindros bajo el capot del 190 D,

cuya versión diesel inicial disponía tan sólo de un motor 2 litros, relativamente poco potente. El BMW 324 d y el Mercedes 190 D 2,5 son dos coches de características semejantes. Dos diesel de presti-

gio que, a falta de resultar menos rentables a sus poseedores que otros diesel del mercado, en razón de su elevado precio de compra distinguen a su propietario como persona de un cierto nivel social y económico. En

principio, sus principales diferencias residen en el tamaño más reducido del BMW, y en el precio, que también resulta más reducido en el coche fabricado en Munich, que en el que construyen en Stuttgart.

FRENTE A FRENTE

INTERIORES

VISTOS desde fuera, el Mercedes resulta más aparatoso que el BMW. En

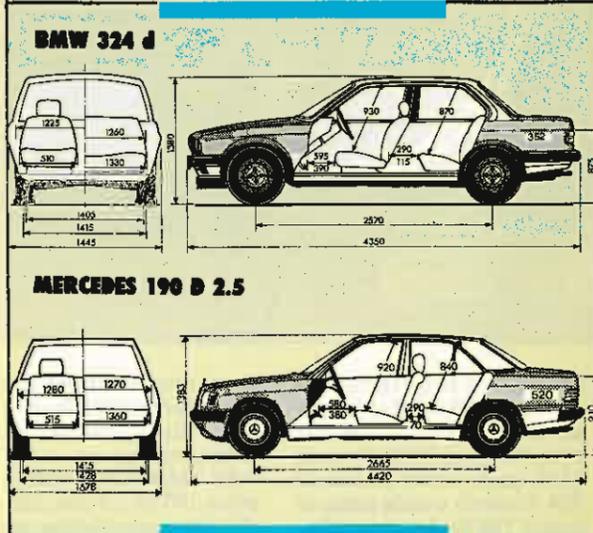


Un salpicadero al estilo de la marca
Su forma semicircular orienta los mandos de la consola central hacia el conductor



Instrumentación del Mercedes típicamente alemana
Predominan los grandes relojes e incluye manómetro de presión de aceite

realidad es sólo siete centímetros más largo, pero mucho más ancho. Concretamente son 23 los centímetros de diferencia en la anchura de ambos coches. Una diferencia que queda paliada cuando se mide sólo el interior de los mismos. Concretamente se reduce a sólo seis centímetros en la parte delantera y a tres centímetros en la trasera. Y es que los laterales del Mercedes son mucho más abombados y las puertas tienen un espesor superior. Como por otro lado la longitud interior del habitáculo del BMW es superior a la del Mercedes, resulta que la diferencia de espacio habitable entre ambos



EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES: BMW 324d: Diferencial automático 25%, 66.900 ptas.; sistema antibloqueo de freno (ABS), 287.700; dirección asistida, 100.500; volante deportivo de piel, 28.800; volante deportivo de cuero, 22.800; suspensión deportiva, 38.600; suspensión para arrastre de remolque, 6.300; neumáticos BMW de perfil bajo, 23.100; Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación, 134.600; Neumáticos de perfil superior con llantas de aleación, 170.500; Protector de cárter, 17.800; pintura metalizada, 61.300; cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina, 38.700; antirrobo con alarma y cerradura especial, 74.900; Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero, 13.200; espejos eléctricos con sistema antirrobo, cerradura de puerta del conductor y tuberías lavaparabrisas calentables, 31.600; spoiler delantero y trasero, 45.800; techo corredizo e inmovilizador mecánico, 53.200; techo corredizo eléctrico, 136.200; elevavinas eléctrico delantero, 72.600; elevavinas eléctrico, 133.000; cortinas retráctiles traseras, 17.600; triángulo señalizador y equipo primeros auxilios, 6.100; alfombra en veloz, 12.900; guantera con cerradura, 3.100; bolsa de esquí, incluye reposabrazos trasero, 23.800; asientos deportivos BMW, 84.500; asientos deportivos Recaro, 94.800; calefacción asientos delanteros, 41.700; limpiaparabrisas, 55.300; regulador luz de cruce interior, 7.800; faros antiniebla, 28.500; aire acondicionado, 218.900; control de velocidad automática, 51.200; instalación preequipo de radio, 27.700. Precios FF.

MERCEDES 190 D 2.5: Pintura metalizada, 59.300 ptas.; tapizado Tex, 23.100; tapizado cuero, 217.600; tapizado terciopelo, 178.400; techo corredizo, 100.800; techo corredizo eléctrico, 133.800; cambio automático, 209.000; control de velocidad, 52.700; volante con airbag, 192.500; cerraduras centralizadas, 48.600; ABS, 267.700; suspensión reforzada, 9.600; regulación de altura, 108.300; espejo derecho regulable eléctricamente, 24.600; aire acondicionado, 344.900; elevavinas eléctricos 2/4, 76.800/135.800; llantas tintadas, 38.100; lavaparabrisas eléctricos, 42.000; llantas de aleación, 95.300; extintor, 14.100. Precios FF.

FRENTE A FRENTE



El habitáculo del BMW es más largo
Los asientos del Mercedes (abajo) sujetan poco



Seis cilindros contra cinco. El motor del Mercedes es algo más potente, pero está muy mal servido por un cambio excesivamente largo en sus desarrollos, que limitan mucho su capacidad de recuperación. El motor del BMW resulta menos ruidoso y las vibraciones están más atenuadas.



coches es mínima. Y hasta cierto punto resulta más importante el que haya más espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero que la mayor anchura, sobre todo, cuando se pueda acomodar con amplitud un tercer pasajero en la parte trasera.

En cambio, en lo que sí hay una diferencia muy importante a favor del Mercedes es en el tamaño del maletero. Una amplitud que en buena medida es responsable del espacio reducido que tienen los ocupantes de la parte trasera. Mercedes ha colocado bastante adelantado el asiento posterior, dando lugar a un maletero enorme. El del BMW, de todas formas, no es pequeño. Resulta tan capaz como el de otros coches de mayor tamaño.

Los asientos son netamente mejores los del BMW, que son confortables y sujetan bien, que los del Mercedes, a los que falta sujeción lateral del cuerpo de sus ocupantes y además la parte del asiento da la sensación de ser una tabla montada sobre muelles por como actúa su mullido.

El acabado y la presentación es buena en ambos coches, que coinciden en tener un aspecto muy austero. El salpicadero del BMW, en forma semicircular tomando como centro al conductor, resulta más moderno que el del Mercedes, plano. En el capítulo de la instrumentación están a la par. El BMW tiene cuentarrevoluciones mientras que el Mercedes ofrece un manómetro de presión de aceite. Lo peor es el nivel de equipamiento, que es muy bajo. Nos sigue pareciendo inconcebible que detalles como las cerraduras centralizadas, los elevavinas eléctricos o el preequipo de radio en el BMW se tengan que pagar como opciones. Este asunto reviste mayor crudeza en el Mercedes, que es sensiblemente más caro. Buena, en general, la posición del conductor en ambos coches, aunque se deba criticar lo excesivo del diámetro del volante. Los asientos del conductor en ambos coches son regulables en altura.

AL VOLANTE

PRACTICAMENTE la cilindrada en ambos motores es la misma. El de BMW es un seis cilindros y el de Mercedes un cinco cilindros. El funcionamiento es bastante bueno en ambos, pero resulta más fino el de BMW, que vibra menos y le hace ser menos ruidoso en marcha.

En potencia, sobre el papel, hay una pequeña ventaja a favor de Mercedes, en la práctica, los larguísima desarrollos de cambio de marcha de éste anulan la ventaja, confiriendo a su rival unas aceleraciones y recuperaciones superiores. Sólo en velocidad máxima es superior el Mercedes gracias a su excelente aerodinámica.



Esta, conjugada con los desarrollos largos de cambio, le permite tener unas cifras de consumo algo más bajas en tramos en que se puede mantener una velocidad constante —léase autopistas—. Pero esto es algo que no compensa el sufrimiento que se padece en cuanto se entra en zonas de alta densidad de circulación y hay que efectuar adelantamientos por las pobres recuperaciones del Mercedes, cuyo motor se ve ahogado por los

CONSUMO



	BMW Mercedes	
	Litros/100 km.	
CIUDAD		
A 26,7 km/h. promedio	9,0	9,3
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	5,9	5,7
En conducción rápida	9,8	9,4
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	8,1	7,4
A 140 km/h. de cruceo	10,2	8,9
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km.	8,0	8,0
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	690	690

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	BMW	Mercedes
A 60 km/h.	12,8	12,9
A 100 km/h.	38,0	36,4
A 120 km/h.	52,0	50,8

La estabilidad del 324 está sobredimensionada para las prestaciones que alcanza



El Mercedes tiene un comportamiento intachable, y en este sentido es superior al BMW



PRESTACIONES



	BMW	Mercedes
VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.)	162,5	177,3
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	20,1	20,5
1.000 m. salida parada	36,0	36,5
De 0 a 100 km/h.	15,1	15,4
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	21,6	22,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	23,4	24,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,1	42,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	40,5	46,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	15,8	16,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	18,1	20,8

SONORIDAD



	BMW	Mercedes
Al ralenti	53,9	53,8
A 60 km/h.	61,4	60,9
A 90 km/h.	65,2	66,8
A 120 km/h.	68,5	69,7
A 140 km/h.	71,5	71,9
A tope	74,5	75,2

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

FICHA TECNICA



	BMW	MERCEDES
MOTOR		
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Número de cilindros	6	5
Cilindrada	2.443 c.c.	2.497 c.c.
Cigüeñal	7 apoyos	6 apoyos
Distribución	En cabeza	En cabeza
Alimentación	Bomba inyec. Bosch	Bomba inyec. Bosch
Compresión	22 a 1	22 a 1
Tipo de carburante	Gasóleo	Gasóleo
Capacidad del depósito	55 litros	55 litros
Potencia máxima	86 CV a 4.600 rpm.	90 CV a 4.600 rpm.
Par máximo	15,5 mkg. a 2.500 rpm.	15,7 mkg. a 2.800 rpm.
TRANSMISION		
Traacción	A las ruedas tras.	A las ruedas tras.
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Vel. a 1.000 rpm. en 1.ª	8,6 km/h.	10,2 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 2.ª	15,9 km/h.	18,4 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 3.ª	24,4 km/h.	29,2 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª	32,1 km/h.	40,0 km/h.
Vel. a 1.000 rpm. en 5.ª	40,2 km/h.	51,3 km/h.
DIRECCION		
Tipo	De cremallera	De circuito de bolas asistida
Vueltas de volante entre topes	3,75	3,75
Diámetro de giro	10,5 m.	10,6 m.
FRENOS		
Sistema	Disco/tambor con servo	Disco/tambor con servo
SUSPENSIONES		
Tipo	Indep./Indep.	Indep./Indep.
RUEDAS		
Llanta	De chapa, 5,5 x 14	De chapa, 6 x 15
Neumáticos	175/70 TR 14	185/65 SR 15
Peso en orden de marcha	1.155 kg.	1.175 kg.

exagerados desarrollos de cambio.

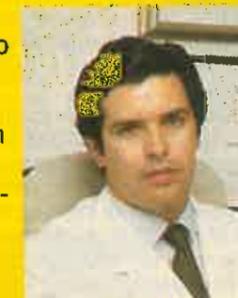
En comportamiento hay que concederle toda la ventaja al Mercedes. Va como sobre raíles. A lo sumo, cuando se rueda rápido, se llega a sentir una cierta tendencia a seguir recto en las curvas, que es fácilmente controlable a base de volante tan sólo. Es un coche con una estabilidad sobredimensionada para la potencia que desarrolla su motor.

También es este el caso del BMW. De todas formas, el comportamiento de los modelos de la serie 3 ha sido siempre un poco nervioso y aunque los 86 caballos de potencia no son ninguna exageración, sobre piso irregular llegan a sentirse algunas pequeñas reacciones del eje trasero, que lo cierto es que afectan más al confort de suspensión que a la estabilidad en sí.

Como el Mercedes, el 324 d experimenta una cierta tendencia a deslizar del eje delantero cuando se entra en una curva, debido al aumen-

LA RADIO SANA

Cuando la radio asume toda la responsabilidad.
 Cuando la salud está en juego.
 Cuando hay hombres como el Dr. Beltrán, dispuestos a aconsejar y responder sin tapujos.
 Llamando a consulta a los mejores especialistas de la medicina actual.
 Para que usted no tenga dudas. Para que sepa cómo actuar.
 Quizá le ayudemos en un pequeño problema.
 Quizá podamos salvar una vida.
 Algún día se dirá "Radio sana in corpore sano".
 Por ahora preferimos decir: La radio bien hecha.



Dr. Beltrán



LA RADIO BIEN HECHA

CONCLUSION

EN principio, esta debería ser una partida que terminara en tablas. Las diferencias entre ambos coches son muy pequeñas. Pero en cuanto hay que tener en cuenta el precio, entonces el BMW se muestra como la opción más lógica, dado que supone un ahorro de casi un millón de pesetas. Un millón de pesetas que se puede invertir en bestir un poco más el coche, dotándolo de todos esos pequeños detalles de equipamiento —ejevalunas, cierre centralizado, etcétera— que suelen ser de serie en coche medios, pero que no lo son en los más caros, con pretensiones de un cierto lujo (?), o en mejorar la estabilidad y el confort, equipándolo de ABS y aire acondicionado. El BMW mantiene además un cierto genio que es imposible encontrar en el Mercedes por culpa de esos desarrollos de cambio que pueden ser interesantes en un país como Alemania pero inadecuado para España, un país con una red principal de carreteras obsoleta y sobrecargada de tráfico. Resulta difícil de

entender cómo una fábrica como la de Mercedes, a la que no le produce ningún trastorno personalizar cada unidad al gusto del cliente, no dota a los coches para el mercado español de unos cambios de marcha más adaptados al mismo.

Sergio Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto

BALANCE FINAL

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

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

En conjunto, son dos coches muy igualados. Sin embargo, el precio inclina la balanza a favor del BMW



El diseño de la Serie 3 es eminentemente clásico. Es más compacto que el Mercedes: Siete centímetros más corto



Con el 190 Mercedes inició su revolución estilística. Precisamente el maletero tiene una capacidad enorme

to de peso sobre el mismo, que supone el motor diesel. Pero como en aquél se corrige sin problemas a base de volante.

El Mercedes lleva dirección asistida. El BMW, en cambio, lleva un sistema de desmultiplicación variable que en nuestra opinión no la hace necesaria, porque la permite ser suficientemente suave en maniobras a coche parado y suficientemente directa en marcha. De todas formas, el fabricante ofrece una dirección asistida en opción.

Los frenos son de cuatro discos en el Mercedes y de disco delante y tambores atrás en el BMW. La efica-

cia es buena en ambos, así como su resistencia al esfuerzo.

De todas formas, el equilibrio del coche durante una frenada fuerte es mayor en el Mercedes. Los dos coches pueden ser equipados con un sistema antibloqueo de frenos (ABS) Bosch.

El confort de suspensión es ligeramente superior en el Mercedes. En el BMW, sobre pavimentos malos, llegan a producirse ciertos rebotes de las ruedas en cuanto se sube un poco el ritmo de marcha.

En cambio, como decíamos, el vehículo fabricado en Munich tiene una marcha más silenciosa.

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

REGALAMOS UN FIAT UNO FIRE

CONCURSO

LOS NIÑOS, PROTAGONISTAS

LA ayuda que los camioneros ofrecen en la carretera tiene a veces tintes de «especialización». Este es el caso de Andrés Zaragoza, un transportista radicado en Vallecas (Madrid), con cuarenta años de profesión a sus espaldas, y del que recogemos dos anécdotas: «Un día, a las cuatro de la madrugada, y lloviendo, como casi siempre que ocurre algo anómalo, vi que me hacían señas desde el arcén en la Cuesta del Ladrillo, a la altura de Arganda (Madrid). Era una mujer, terriblemente asustada y empapada, con un niño pequeño en brazos. El pequeño tenía principio de difteria y se estaba ahogando. Recogí a ambos y les llevé al Hospital del Niño Jesús, donde al crío le hicieron una traqueotomía y le salvaron.

A la vuelta de un viaje me interesé por el asunto y vi que la mujer estaba agradecidísima. Vivía pegada a la carretera y, cada vez que pasaba por allí, a mi señal aparecía para saludarme. Otra noche —cuenta Andrés Zaragoza— presencié un terrible accidente de un taxi en el madrileño puente de Praga. El taxista y un acompañante quedaron aprisionados. Una mujer que ya había «roto aguas» pedía ayuda. La subí con dificultad a mi viejo Leyland y la llevé hasta la maternidad de O'Donnell. Nada más bajar de la cabina daba a luz un chavalín muy majo, al que seguí viendo con asiduidad hasta que cumplió los dos años. Luego los distintos ritmos de vida terminan deshaciendo, desgraciadamente, tan entrañables amistades.»



EL TACOGRAFO Y LA SEGURIDAD

UNO de los elementos clave para la seguridad en el sector del transporte es, sin duda, el uso del tacógrafo. Después de cuatro años en funcionamiento progresivo, la Administración valora muy positivamente la incorporación del tacógrafo, por tres razones: garantiza una mayor seguridad vial en las carreteras; armoniza los factores de concurrencia entre las distintas empresas que configuran el mercado, y constituye un elemento de ayuda para el empresario.

Ahora se anuncia que el decreto-ley sobre tacógrafos va a ser modificado en breve por la administración de transportes, que desea introducir una mayor claridad y control sobre los kilómetros recorridos y la cantidad de horas que trabajan los profesionales del transporte. El borrador está ya prácticamente ultimado y será aprobado en Consejo de Ministros antes de que finalice este año.

La modificación más importante en estudio es la creación de un disco-tacógrafo de tipo individual que permitirá conocer con mayor exactitud los tiempos reales de conducción. Ahora la continuidad es difícil de estimarse en aquellas empresas que cuentan con amplias flotas y donde el mismo vehículo pasa a lo largo de una jornada de trabajo por varias manos. Otra innovación que será aprobada por el Gobierno es la eliminación de la obligatoriedad de utilizar tacógrafos en determinadas áreas del transporte, donde su uso queda injustificado (islas, autobuses urbanos, transportes en ámbito rural, etcétera).

Asimismo se va a incrementar el control, por parte de las autoridades, del uso del tacógrafo, un aparato que se presta a la manipulación, aunque el falseamiento de los discos se realiza generalmente en empresas dimensionadas y, en muy menor medida, en el resto del sector. El sindicato UGT hacia público hace unas fechas que el 15 por 100 de las denuncias presentadas ante las delegaciones de Transporte están directamente relacionadas con el incumplimiento de la normativa vigente en materia de tacógrafos.

En cuanto al capítulo de infracciones, el decreto en vigor distingue entre las manipulaciones efectuadas en la declaración de porte y el tacógrafo, y establece en un principio sanciones muy bajas, diez mil pesetas, que en la mayoría de los casos compensaban al propietario del vehículo. Para corregir este aspecto, el Ministerio de Transportes modificó la normativa e introdujo dentro de la ley de Inspección, que establece multas de hasta 400.000 pesetas para casos muy graves.



IVECO
EL MUNDO DEL TRANSPORTE

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

Hay quien pierde el tiempo
con mucha frecuencia...

Cada Minuto cuenta

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

Las noticias al minuto.
Tal como surgen en una ciudad.
Y la mejor música...
La que después será «hit».
Si le gusta estar informado y oír la
música antes... ¡cuente con nosotros!
Somos ya 15 emisoras de Radio Mir.
Y seguimos creciendo.
Porque nuestra fórmula funciona.
buenos resultados.
no hace perder el tiempo.
¡Cada Minuto cuenta!

**RADIO
MINUTO**
la radio al minuto.

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

Comprar y vender

Opel Kadett.



Venga y lléveselo puesto.

El Opel Kadett, el éxito del año, está a su disposición
en nuestros concesionarios.

Venga a verlo y lléveselo puesto. Lo más
avanzado de la ingeniería alemana está
inmediatamente a su alcance.

CONCESIONARIOS OFICIALES
OPEL 
MEJORES POR EXPERIENCIA.

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

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

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

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

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

No espere más.

Comprar y vender

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESES Y LAMBORGHINI
COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS
 Taller y exposición en Madrid
 Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52

MERCEDES 230 E automático. M-FH, climatizado, radio y antena eléctrica, bloqueo de puertas centralizado, elevallas eléctrico, 49.000 kms. C/ Galileo, 65. Tel. 449 72 86. Madrid.

BMW 3.0 casi único. M-BL, 99.000 kms., cuidadísimo. C/ Galileo, 65. Tel. 244 11 91. Madrid.

FORD Escort 1.6 Ghia. M-FP, 38.000 kms. Tel. 754 39 65 - 739 16 17.

AUTOMARKT, agencia de importaciones. Vehículos nuevos y usados (Mercedes, BMW, Porsche, etcétera). Si desea importar cualquier modelo, consúltenos, ahorrará tiempo y dinero. Exp. de 1.000 m. C/ Juan Bravo, 28. Tel. 435 40 13. Madrid.

AUTOTACOMETRO. Techo panorámico. Instalado, 24.000 pesetas.

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

COMPRO deportivos sinistrados. Pagamos al contado. Tel. (93) 660 12 45.

Fernández, 22-23 h. Abstenerse curiosos.

VISA GTI 115 CV M-GX, 6.000 kms. 1.100.000 pesetas. Tel. 776 96 57, tardes.

VENDO Kart 100 c.c. Señor. Chasis Birel año 85. Motor Parrilla TT-31. Carburador guillotina. Llamar (93) 692 18 24. Sr. Ferrán.

FORD Fiesta, seminuevo. Secorsa. Padre Damián, 7. Madrid.

VENDO ALFA ROMEO GTV-6, 2.5 completo de extras. Particular, impecable. Verlo.

Abstenerse compraventas. Estado nuevo. Sr. Nieto. Tel. (91) 467 54 24. Tardes, de 5 a 8.



Vendo Merlin Ford 2.000 c.c.

Modelo exclusivo en España
 Información, tel. (91) 733 33 01

CONCESIONARIO OFICIAL LAS FLORES S.A.
 P.º EXTREMADURA, 47 Madrid. Tels. 464 48 25 / 463 67 10
RECORD DE FINANCIACION
 Hasta 12 meses, 5 %
 Hasta 24 meses, 6,75 %
 Hasta 36 meses, 7,50 %
 Hasta 48 meses, 8,75 %
 Su BX desde 25.312 pesetas/mes

ABIERTO SABADOS

JEMAUTO SA
 AGENCIA OFICIAL FIAT SERVICIO OFICIAL
 MAXIMA TASACION ENTREGA INMEDIATA TODOS LOS MODELOS FIAT
 1.300 m² de EXPOSICION Y TALLER

TALLERES Y EXPOSICION
 C/ SANTA RITA, 10 (semiesquina a Clara del Rey) ● 413 08 94 - 413 09 46 ● 28002 MADRID

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

FUJITSU TEN
ALPINE
BLAUPUNKT
KindvoX
 ALTAVOCES
PIONEER
PHILIPS



SPARKOMATIC
KENWOOD
JBL J.B. Lansing
Meglia
 ALARMAS

Aire acondicionado
AUTOClima

FINANCIACIONES 36 MESES

VENTA - INSTALACIONES - REPARACIONES - ALARMAS - TELEFONOS

Comprar y vender

AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL)
 SPARKOMATIC
 PIONEER

ALPINE
 CAR AUDIO SYSTEMS
 PIONEER
 SPARKOMATIC

JBL J.B. Lansing **KENWOOD**

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

67.000 ptas. TOTAL

Radiocassette FUJITSU TEN/39.000 ptas.

- Digital
- 10 memorias

JUEGO 6 ALTAVOCES/28.000 ptas.

- 2 Tweeter
- 2 Medios
- 2 woofers
- 2 diversificadores de frecuencia

TECHO CORVAYR (TOTALMENTE PRACTICABLE)

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

EN COLABORACION CON:

GARAJE EMBAJADORES

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

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

SABADOS Y DOMINGOS
 de 9 a 14 horas

"Venta de coches revisados"

Hertz

GARANTIA 12 MESES

EXPOSICION Y VENTA MADRID
 Edificio España (abierto los domingos)
 Tels. 248 58 03/04/05

VIGO
 El Arenal (antiguo) Felipe Sánchez, 110
 Tel. 22 43 73/74
GARANTIZADOS CONTRA ROBO
 Garantía ESABE-CAR

MALAGA
 Avda. Garcia Morato, 12 (aeropuerto)
 Tel. 31 85 50

Todos los modelos 1985

SEAT Vallehermoso Motor

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

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS. CONSULTENOS

LA GAMA MAS AMPLIA DEL MERCADO

¡¡LE ESPERAMOS!! SEAT Audi VW

Cuéntenos su caso

DERRAPAR EN CURVA

TENGO un Opel Senator 3.0 E y observo que en las curvas y con carretera mojada, inclusive a muy baja velocidad, derrapa el tren trasero si piso el freno.

Les agradecería me recomendaran unos neumáticos que pudieran paliar este problema, pues me preocupan las consecuencias de dicho derrape. Insisto que sucede a una velocidad de 60 a 70 kilómetros por hora.

Manuel García Martínez
 Pontevedra

Respuesta.—En principio, si pisa el freno en curva, va a seguir derrapando hasta que se salga de la carretera; pruebe por tanto a frenar antes de la curva para que todo vaya mejor.

De serie, el Senator 3.0 E lleva cubiertas 195/70 VR en llanta 14, montaje más que suficiente para potencia y peso; opcionalmente, pueda montar 205/60, en llanta 15. Desconozco cuál monta su coche, pero para piso mojado, como es frecuente en Pontevedra, creemos que es mejor la primera monta que la segunda. Cualquiera de las cubiertas que trae de origen (Continental, Michelin o Pirelli), tienen calidad más que suficiente para superar las curvas a 70 kilómetros por hora.

ra. No estaría de más, después de revisar su forma de conducir, que echase un vistazo a los amortiguadores y por supuesto, a las presiones de los neumáticos y profundidad del dibujo (eso es lo que debe hacer en primerísimo lugar).

REPUESTOS TARDIOS

SOY lector habitual de su revista, y quisiera pasar a exponerles mi caso para conocimiento general de los lectores. Tengo un Peugeot 205 GT, con el cual he tenido un accidente en el que he salido bastante malparado.

Después de reparar todos los desperfectos faltaba un repuesto, que lleva pedido por el taller un mes. Este dice que no lo puede terminar porque la firma no se lo sirve. ¿Cómo una marca que está a menos de 40 kilómetros de aquí no puede servir un repuesto en un mes?, y si todo esto es cierto, yo me pregunto. ¿Qué pasaría si dicho coche fuera de importación? No quiero ni pensarlo, así pues estoy hecho un verdadero lío y no sé si la culpa es de la marca o del concesionario, que es incompetente a la hora de servir a los usuarios de dicha marca, de la cual soy usuario hace más de once años.

Sotero Egula
 Alcalá de Henares

Agenda

Del 23 al 29 de septiembre

TELEVISION

● El domingo, día 28, por la **Primera Cadena** se retransmitirá dentro del programa «Estudio estadio» imágenes sobre el **Gran Premio de Alemania de Motociclismo**. La carrera de 125 c.c. comenzará a las 11,45 horas y la de 80 c.c. a las 13,45.

AUTOMOVILISMO

● El RACE organiza el **Rallye de Tierra de Soria**, valedero para el **Campeonato de España de Tierra**. La prueba se iniciará el sábado día 27 en la Estación de Servicio Caballo Blanco a las 10 horas y finalizará a las 17 horas.

● El **Circuito de Calfat** será el escenario, el día 28, del **Campeonato de España de Velocidad**. Se disputarán pruebas de las Copas **Renault Turbo**, **Iniciación y Polo**, así como en el **Campeonato de Producción**.

MOTOCICLISMO

● El día 28 en el **Circuito de Jerez** se correrán las 8 Horas de Resistencia, valederas para el **Campeonato del Mundo de la especialidad**. La prueba comenzará a las 10 horas.

● El Moto Club Castellón organiza una prueba valedera para el **Campeonato de España de Motocross**, en la categoría de 125 c.c., el domingo día 28.

● El **Campeonato de España de Trial** recalará el día 28 en **Morón (Sevilla)**; la prueba se iniciará a las 10 horas.



La oferta en Sonimag 86 era lo suficientemente plural y amplia para satisfacer al más exigente, y aunque no se pueda hablar de novedades tecnológicas absolutas, salvo en algunos detalles que comentaremos, podemos decir que la mayor parte de los fabricantes se esfuerza en mejorar su oferta y en adaptar muchos de ellos algunas de las novedades hasta ahora reservadas a poquísimas marcas. Así, por ejemplo, el Compact-Disc ya está en el catálogo de muchos fabricantes, y funciones que podríamos catalogar como sofisticadas también están ya en muchos aparatos.

Una de las marcas más prestigiosas es Pioneer y este año presentaba como novedad el código secreto para los tres

das las funciones se realizan como en un computador mediante un solo mando capaz de controlarlas según cuál de ellas se selecciona. Este es un modelo de altísimas prestaciones que si se instala con altavoces adecuados, etapas de potencia y demás lindezas, puede llegar a suponer un desembolso cercano al millón de pesetas. Junto con sus aparatos de alta fidelidad para coche, Alpine presentaba también sus alarmas, que suponen un serio adelanto en ese campo. Incorporan un código personal de diez dígitos, controlan cristales, puertas, maleteros, radio, etcétera... pueden auto-chequearse, tienen salida-entrada y duración programable, llevan seis sensores de ruido y otros seis de rotura, un sensor de movimiento compu-

sentaba la nueva serie FF con aparatos cuyos precios van desde las 17.000 pesetas a las 50.000. Un especialista en el campo del vídeo, como es JVC, tenía también unos modelos muy interesantes por su relación calidad-prestaciones-precio, ya que con un tope de unas sesenta mil pesetas se puede disponer de aparatos muy sofisticados con el sistema «computune», capaz de sintonizar siempre la mejor emisora o la mejor de las presintonizadas, ¡hasta 20! Por parte de Sansui podemos destacar también el Compact-Disc CDX-500 y el «wooster» SGX-1000, una etapa de potencia con ecualizador. También Roadstar se ha puesto a la hora del Compact-Disc incorporando un interesante sistema de protección del disco.



La gama de los autorradios Sparkomatic se encontraban en el furgón expositor.

SONIMAG 86

AUTOCONCIERTO

LA OFERTA MUNDIAL

JAIME Rodríguez es director de Sonimag. Para él, el Sonimag de 1986 será «el de la entrada de nuevas marcas y empresas en el mercado español con lo que prácticamente disponemos en nuestro mercado de toda la oferta mundial. Ello supone que las empresas deban mejorar su oferta: mayor amplitud de catálogo, mejores prestaciones y servicio, y lógicamente, mejores precios». Cuando le insinuamos que el autorradio es el patito feo de los fabricantes, preocupados por el vídeo y el computador, nos ataja prontamente: «De patito feo, nada. Ocorre que la alta fidelidad en el coche es reciente y el clásico autorradio va al Salón del Automóvil. La oferta de Sonimag es más ambiciosa y aquí los equipos de alta fidelidad para coche son verdaderas estrellas. Son equipos que no lo venden recambistas sino tiendas especializadas.»

modelos más altos de su gama: el DEX-77, un compact-disc con radio, el KEX-900 y el KEX-500, dos radiocassettes. Este código secreto consta de cuatro cifras a teclear en el aparato antes de poder usarlo. Ello no evita el robo, pero impide la reventa del aparato, pues un instalador cualquiera no puede volver a ponerlo en condiciones de uso, tan sólo pueden hacerlo los oficiales de Pioneer y ello previa presentación de la factura, evidentemente. Esta marca también presentaba unos altavoces para encastrar totalmente invisibles, llegando a medir 25 centímetros de diámetro el de graves. Otra marca con novedades importantes era Fujitsu Ten con su serie M que incorpora un chip especial, el ultratuner, capaz de aumentar la señal en zonas de recepción deficiente. Todo ello con las lógicas prestaciones de los aparatos de calidad y con una relación calidad-precio muy favorable, ya que los precios de esta serie oscilan entre las cuarenta y las sesenta mil pesetas. Entre los productos de esta marca, cuya estrella sigue siendo el CE-4830, se encontraban otras novedades: un nuevo ecualizador y el amplificador para coche UM-142, capaz de suministrar 200 vatios por canal caso de ser dos los canales, u ochenta, caso de ser cuatro. Otra marca con una novedad absoluta es Alpine. Esta presentaba un contenedor especial que se sitúa en el cofre capaz de albergar seis cassettes. Desde el puesto de conducción, el usuario puede seleccionar cualquiera de las caras de esas cintas y además seleccionar en concreto cuál es la pieza que desea escuchar. La unión del contenedor con el radiocassette se lleva a cabo mediante fibra óptica, y to-



En un conjunto demostrador se exhibían los modelos MR 760 y MR 701 de Beltek.



Roadstar para la música a plena potencia.



Grundig estrenó representante con Radiovox.



Fujitsu Ten lanza la nueva gama M.



Una alarma inviolable y un contenedor, novedades de Alpine.

terizado, bloqueo del capot y maletero que evita abrirlos incluso con la propia llave si no se tecléa el código secreto, etcétera... También en el campo de las alarmas estaba presente Ranger, marca distribuida por Radiovox, que también ofrece la gama de radiocassettes Grundig y los altavoces Kindvox, entre los que destacaban como novedad los adaptables al Renault 21.

Kenwood presentaba como novedad un interesante aparato, el KRC 747, totalmente analógico, búsqueda por scanner, etcétera... que puede llegar al público sobre las cien mil pesetas. Otros productos de su gama es la etapa de potencia de 130 vatios, el Compact-Disc KDC-9 y el ecualizador KGC-9400 con cuatro curvas de ecualización memorizables. También el Compact-Disc era la estrella de una marca como Sanyo, que además pre-

En su gama base se encuentran modelos como el 7012, desde unas doce mil pesetas. Otra marca con apetecibles modelos era Aiwa con sus mandos a distancia y con sus paneles frontales plegables que disimulan la presencia del aparato. Beltek, con sus aparatos MR-760 y MR-701 y su ecualizador y analizador de espectros SE-400; Sparkomatic, con sus nuevos modelos de la gama base Dallas y Denver; Panasonic, con los aparatos de la gama CQ; Sharp, con los modelos RG; Irving, con sus nuevos 935, 933 y 931, que se unen a los ya existentes; Aspec, con los modelos ACR; Topak con su gama económica, y otras marcas como AR Systems, ésta de fabricación nacional; Waltham, Brighton completan la amplia oferta de este salón barcelonés.

Texto y fotos: J. L. Aznar



Procedentes de Italia, los radiocassettes y altavoces Irving han ampliado su catálogo.





G.P. DE PORTUGAL

**MANSELL,
O CAVALHEIRO**

NIGEL Mansell ha sido el dominador absoluto del VI Gran Premio de Portugal, cruzando la meta con una ventaja de diecinueve segundos sobre Prost y afianzándose en la cabeza del Campeonato del Mundo.

Desde los entrenamientos se vio claramente que los Williams Honda se adaptaban estupendamente al circuito de Estoril. Concretamente Mansell fue el más rápido hasta pocos minutos antes de que finalizara la última sesión de clasificación. El tiempo registrado por el británico se vio arrebatado en los últimos cuatro minutos por Senna, que, con su Lotus, salió a la pista tan desenfrenado como siempre, dando una vuelta que sólo se puede calificar de inverosímil, dejando parados los cronómetros en el tiempo de 1-16-673 minutos. Con esto, el brasileño se adjudicó

Nigel Mansell dominó desde los primeros compases de la carrera, imponiendo su indiscutible superioridad.



el nuevo récord del circuito, rebajando el del pasado año en más de cinco segundos.

Después de los últimos Grandes Premios, parecía que Mansell había perdido la competitividad con la que empezó la temporada, y su compañero Piquet había empezado una recuperación que aparentemente le llevaba al título mundial. Sin embargo, en Estoril ha tenido una actuación poco clara. En los entrenamientos, no logró mejorar el sexto tiempo, por detrás de Senna, Prost y sobre todo de los dos Benetton.

Por otra parte, Senna centró todo su interés en la puesta a punto de su coche, que se mostraba más competitivo que los McLaren y casi alcanzaba el nivel de los Williams.

Rosberg sólo consiguió el séptimo lugar en la parrilla de salida por el excesivo tráfico que encontró en pista; sin embargo, Prost se colocó tercero, a poca diferencia de Senna.

Como viene ocurriendo en los últimos Grandes Premios, los Benetton lograron situarse entre las primeras posiciones. Berger hizo el cuarto mejor tiempo y su compañero Fabi el quinto.

La falta de competitividad se ha vuelto a poner de manifiesto en la escudería Ferrari, con Johansson en octavo lugar y Alboreto en el decimotercero, precedido nada menos que por Patrese, Arnoux, Alliot y Warwick.

Desde el momento de la salida, Mansell emprendió una carrera a tope, dispuesto a darlo todo para mantener su liderazgo en la clasificación del campeonato. El comienzo fue tan desafiador que sólo Senna optó por seguirle de cerca, mientras que Berger intentaba mantenerse en tercer lugar acosado por Piquet y Prost. Como de costumbre, su lucha duró cinco vueltas. Luego se vio obligado a dejar paso a Piquet, Prost y Rosberg, que intentaban acercarse a los hombres de cabeza separados entre sí por cinco segundos de diferencia.

Los Ferrari rodaban en el sexto y noveno lugar, teniendo encajonados a los dos Benetton. La lucha entre Berger y Johansson empezó a dar cierta emoción a la carrera, cosa que se había perdido entre las primeras posiciones. Lástima que en un intento de adelantamiento, Berger se saliera de la pista, viéndose obligado al abandono. Sin embargo, Johansson pudo seguir, aunque con el lateral derecho de su coche averiado.

Un pique similar se produjo más atrás, entre los Ligier y los Brabham hasta que a mitad de carrera el coche de Warwick se incendió. Mientras tanto Mansell rodaba en solitario, dando un ejemplo de conducción magistral, sin que Senna lograra reducir los seis segundos que les separaban. Por otra parte, Piquet se había acercado reduciendo su desventaja a doce segundos; a su vez, se perfilaba el acoso de Prost al brasileño. Esta situación duró hasta



La lucha entre Senna, Piquet y Prost fue la parte más emocionante de la carrera. Al final la regularidad de Prost se vio premiada con el segundo puesto.



Alain Prost se encontró con el segundo puesto sin luchar. El McLaren se ha manifestado claramente inferior a los Williams.



Contra todo pronóstico Piquet hizo una carrera impropia de él. Un error a pocas vueltas del final le privó del segundo puesto.



Una vez más se vio traicionado por el excesivo consumo del motor Renault. Las posibilidades de luchar por el título mundial se le han desvanecido.

que Piquet y Senna entraron juntos en boxes a cambiar neumáticos, cosa que Prost hizo en la vuelta siguiente. Con esto se agruparon Senna, Piquet y Prost, que durante varias vueltas lucharon entre sí. Concretamente Piquet intentó por tres veces —en diferentes puntos del circuito— adelantar a Senna, sin lograrlo. A pesar de esto, el acoso entre los dos brasileños era continuo. Piquet jugaba con la ventaja del consumo de combustible, esperando ver a su rival no poder llegar a meta. Con otra estrategia totalmente distinta, Prost se alejaba reduciendo el ritmo de marcha y optando por un cuarto lugar seguro.

El cambio de neumáticos de Mansell duró 6,9 segundos, y en pocas vueltas volvió a recuperar su desventaja, regis-

trando el tiempo de 1-21-852. Cuando en la línea de boxes le indicaron que Senna se acercaba, Mansell volvió a rebajar su récord a 1-20-943 minutos, que corresponde a la media de 193,469 kilómetros por hora. A pocas vueltas del final, sólo una avería mecánica o un descuido podían parar la marcha de Mansell hacia la victoria. Sin embargo, la lucha entre los dos brasileños seguía, hasta que Piquet, en el intento de acercarse a la entrada de una curva para luego adelantarle, se salió de la pista haciendo un trompo, con la suerte de poder volver a entrar en seguida. Senna se situaba segundo a casi veinte segundos de Mansell, y Prost tercero.

En la última vuelta, una vez más Senna se quedó sin gasolina, dejando paso a Prost, que se situaba segundo, y a su

gran rival, Piquet. De los veintisiete coches que tomaron la salida, sólo trece llegaron al final. Los dos Ferrari hicieron una carrera metódica, rivalizando con los Benetton, y lograron situarse en quinto y sexto lugar, a una vuelta del ganador. Al margen de esto, su comportamiento se puede calificar de satisfactorio, y por lo menos dieron muestra de cierta fiabilidad. El Ligier de Arnoux fue el único en terminar, Alliot se retiraba a media hora del final por avería mecánica del motor. Esto mismo le ocurría a Rosberg al cumplirse la vuelta cuarenta. El único Brabham, el de Patrese, entró en boxes sin presión en el turbo a ocho vueltas del final. Muy regular y a la altura de sus posibilidades la carrera hecha por Fabi, que logró situarse por delante de Dumfries,

ESTORIL EN BREVE

la FISA para la Fórmula 1 han llegado a su grado máximo. Se han oído rumores de que se podrán emplear motores con turbo compresor con mil quinientos centímetros cúbicos de cilindrada y válvula limitadora de la presión, con estrangulador en la toma del aire. El peso seguirá siendo el actualmente vigente. La otra opción serán motores atmosféricos con tres mil quinientos centímetros cúbicos de cilindrada, sin limitación del número de cilindros y el peso del monoplace será sesenta kilos más ligero que los equipados con motor turbo alimentado.

● En los motores Honda, que equipan los coches Williams, se ha adoptado un nuevo conducto para las tomas de aire de las turbinas denominado «periscopio». Este sistema, minuciosamente estudiado, debería mantener una cámara de aire de presión casi constante que mejoraría el rendimiento de los turbos. Los tiempos registrados en clasificación por los coches ingleses confirman la eficacia de este sistema.

● Frank Williams se ha manifestado favorable al empleo de motores atmosféricos en las próximas temporadas. «Con la desaparición del turbo-compresor —dijo—, los equipos estarán más igualados, no se precisará un desembolso económico tan exagerado para la investigación, y todo favorecerá a este deporte.»



● La escudería Arrows Barclay ha hecho público un concurso para buscar diez pilotos para la Fórmula 1. Los concursantes deberán someterse primero a una prueba con simulador, posteriormente los diez elegidos pasarán al último ensayo al volante de una Arrows BMW A8, con el cual deberán rodar en el circuito belga de Zolder.

● Por segunda vez consecutiva, se ha hecho una excepción con la escudería Osella, aplicando los artículos 66 y 141 para permitir veintisiete coches en la parrilla de salida. Gracias a esta medida, el piloto Allan Berg pudo tomar la salida.



● El piloto suizo Marc Surer ha convocado una rueda de Prensa para anunciar su retirada definitiva de la F-1. Tiene pensado correr el campeonato mundial de turismos.

● Por primera vez en el equipo McLaren, se han variado los colores blanco y rojo fosforescente de la marca Marlboro. El coche de Keke Rosberg ha sido pintado con los colores amarillo limón y blanco, que vistos por televisión aparecen iguales a los de la nueva cajetilla de la versión Light.



Los Benetton lucharon hasta el final. El error cometido por Berger dejó paso a los dos Ferrari



Por primera vez terminaron los dos Arrows-BMW. El motor BMW aguantó hasta el final, permitiéndoles a Boutsen y Danner cruzar la meta



El despliegue de medios y organización fue máximo en Williams. Ambos pilotos se vieron atendidos con una profesionalidad sorprendente

SENN A YA NO JUEGA

EL GP de Portugal ha dejado fuera de la lucha por el título a Ayrton Senna. Ya sólo pueden ser campeones Mansell, Piquet o Prost. A falta de dos GP (México y Australia), hay 18 puntos en juego y Mansell tiene en este momento diez de ventaja, aunque si sigue puntuando tendrá que descontarse los dos de Detroit, pues sólo se retienen los 11 mejores resultados. Para que el campeonato se decida en México es prioritario que Mansell acabe delante de Piquet. Estas son las posi-

bilidades. Mansell primero, Piquet segundo; Mansell campeón con 74 puntos; Piquet tendría 64 y no podría alcanzarle. Mansell tercero, Piquet cuarto; Mansell campeón con 72 puntos; Piquet con 63, no podría alcanzarle pues aunque ganara en Australia y Mansell no cogiera ningún punto, el inglés sería campeón por mayor número de victorias (cinco contra cuatro). Si Mansell fuera cuarto (71 puntos) y Piquet quinto (62), Mansell sería campeón igual que en el supuesto anterior.

que se mantuvo siempre en la novena posición hasta el final. También los Arrows BMW consiguieron terminar, a tres vueltas de diferencia, seguidos por el Zakspeed de Palmer. Para los Lola Ford, este Gran Premio no ha sido muy afortunado. Jones se salió de la pista durante los primeros compases de la carrera y a Tambay le pasó lo mismo poco antes del final.

A falta de dos Grandes Premios, la rivalidad entre Mansell y Piquet ha llegado al grado máximo de tensión. Ambos tienen la posibilidad de lograr el título mundial, aunque en situaciones como éstas, la experiencia y la templanza de Piquet son factores de gran importancia.

Gigi Corbetta (enviado especial)

PARRILLA DE SALIDA

12 A. Senna Lotus-Renault 1-16-673	5 N. Mansell Williams-Honda 1-17-489
1 A. Prost McLaren-TAG 1-17-710	20 G. Berger Benetton-BMW 1-17-742
19 T. Fabi Benetton-BMW 1-18-071	6 N. Piquet Williams-Honda 1-18-180
2 K. Rosberg McLaren-TAG 1-18-360	28 S. Johansson Ferrari 1-19-332
7 R. Patrese Brabham-BMW 1-19-637	25 R. Arnoux Ligier-Renault 1-19-657
26 P. Alliot Ligier-Renault 1-19-769	8 D. Warwick Brabham-BMW 1-19-882
7 M. Alboreto Ferrari 1-20-019	16 P. Tambay Lola-Ford 1-20-761
11 J. Dumfries Lotus-Renault 1-21-594	23 A. de Cesaris Minardi-MM 1-21-661
15 A. Jones Lola-Ford 1-21-646	24 A. Nannini Minardi-MM 1-21-702
3 M. Brundell Tyrrell-Renault 1-21-835	14 J. Palmer Zakspeed 1-21-929
18 T. Boutsen Arrows-BMW 1-22-068	17 Ch. Danner Arrows-BMW 1-22-274
4 P. Streiff Tyrrell-Renault 1-22-388	21 P. Ghinzani Osella-Alfa Romeo 1-23-566
31 I. Capelli AGS-MM 1-23-987	29 H. Rothengatter Zakspeed 1-24-105

CLASIFICACION

1. Nigel Mansell (Williams-Honda), 1-37-21-900, a una media de 187,644 km/h.; 2. Alain Prost (McLaren-TAG), a 18-722; 3. Nelson Piquet (Williams-Honda), a 49-274; 4. Ayrton Senna (Lotus-Renault), a una vuelta; 5. Michele Alboreto (Ferrari), a una v.; 6. Stefan Johansson (Ferrari), a una v.; 7. René Arnoux (Ligier-Renault), a una v.; 8. Teo Fabi (Toleman-BMW), a dos v.; 9. Johnny Dumfries (Lotus-Renault), a dos v.; 10. Thierry Boutsen (Arrows-BMW), a tres vueltas.

ASI VA EL MUNDIAL

Pilotos

1. N. Mansell, 70 puntos; 2. N. Piquet, 60; 3. A. Prost, 59; 4. A. Senna, 51; 5. K. Rosberg, 22; 6. S. Johansson, 19; 7. R. Arnoux, J. Laffite y M. Alboreto, 14; 10. G. Berger, 8.

Constructores

1. Williams, 130 puntos; 2. McLaren, 81; 3. Lotus, 53; 4. Ferrari, 33; 5. Ligier, 28; 6. Benetton, 10; 7. Tyrrell y Lola, 6; 9. Brabham, 2; 10. Arrows, 1.

RALLYE PRINCIPE DE ASTURIAS SPAGHETTI A LA SIDRA



Una vez más, Fabrizio Tabaton vence en un Rallye español. Desde el Cataluña, aún no hace un año, se ha apuntado tres victorias.



Por cuarta vez Sainz logra llevar hasta el final al maxiturbo de Fusa, lo que le da muchas posibilidades de triunfo final.

CON una afluencia de público verdaderamente impresionante, se celebró en las resbaladizas carreteras del Principado la XXIII Edición del Rallye Príncipe de Asturias, con coeficiente siete para el nacional y dos para el Campeonato de Europa. Precisamente para el continen-

tal, se desplazaba hasta Oviedo el italiano Fabrizio Tabaton, único representante extranjero de categoría. Tabaton, no contento con la superioridad de su Lancia Delta traía por vez primera a España un muleto eficaz, ya que el italiano es consciente de que para ganar en nuestro país es imprescindible

entrenar concienzudamente los tramos. La participación española era la habitual, con Serviá presente, tras unas primeras noticias en contra. Ausencias de Ricardo Muñoz, que ha interrumpido el programa BMW (el equipo fue vendido al catalán Josep Bassas) y de Guillermo Barreras, decepcionado del rendimiento del R-11 grupo A.

Una breve etapa de seis tramos iba a servir de aperitivo, en el que se ponían ya de manifiesto muchos elementos que luego iban a determinar el rallye: el Lancia 037 de la Jolly, alquilado a Serviá, no estaba bien reparado tras el accidente de Canarias, por lo que el campeón de España no podía mezclarse en la lucha por la segunda posición. El Ford del RACE-Marlboro venía de Inglaterra con un cambio inadecuado; Zanini nos comentaba que casi nunca podía introducir la cuarta y en ningún caso la quinta, por unos desarrollos larguísimos. En esas condiciones, Zanini

Antonio Zanini, con un coche inadecuado en los primeros tramos, fue deprimido en algunos tramos, pero sólo pudo hacer tercero.



no podía tampoco inquietar a Sainz. De todos modos, Tabaton impone su montura sin discusión.

En este primer periodo, se produce también el abandono de Arqué, por accidente. Entre los grupos A, Moratal ve de inmediato como sus rivales conocen problemas: Bassas pierde cuatro minutos por un pinchazo, al inicio del tramo del Cordal. Loza inicia el rallye con poca concentración y tras los tres primeros tramos está a un minuto; y Pradera, en un despiste, penaliza un minuto en un control. Entre los Corsas, rápido abandono de Sangrador y problemas de suspensión para Collin, dejan a Otero también sin rivales, mientras que Hake y Graña mantienen el interés de la lucha entre los Ibiza.

Con el Ford con el cambio adecuado y el Lancia de Serviá en condiciones (eso se pensaba), se reanuda el rallye, en una larguísima jornada de veinte horas, sólo interrumpidas para dos par-

ques de trabajo en Gijón e Infiesto. Inmediatamente se aprecia que el Lancia de Serviá sigue muy mal de estabilidad, lo que no le permite dar alcance a Beny. Salvador hace lo que puede, intentando en cada asistencia resolver los problemas y marcando de vez en cuando algún tiempo interesante. Tras dos li-

geras salidas de carretera, el motor del Lancia comienza a fallar y en el parque de Infiesto se comprueba que una biela se ha fundido, optándose por abandonar antes de dañar el motor.

Mientras tanto, Zanini ha pinchado, perdiendo dos minutos y medio; en el mismo tramo, vuelca Moratal. El pilo-

Beny Fernández hizo en Asturias una carrera excepcional, pero ni pudo aguantar a Zanini ni le sirvió para el Campeonato.



TRAMO A TRAMO

● Segundo abandono consecutivo de Salvador Serviá, a lo que no nos tiene acostumbrados. En Lugo deberá al fin estrenar los colores de un nuevo sponsor. En el equipo, decepción por el estado del coche que entregó la Jolly Club.

● No fue el Príncipe el rallye de los hombres del RACC: Serviá abandonó por avería, al igual que Bassas, y Arqué se daba un «toque» en el que resultaba dañada la batería, lo que hizo imposible el reanudar la carrera.

● La causa del vuelco de Moratal fue la falta de concentración, al rodar sin apretar. Cuando el rallye está decidido y Borja baja la guardia, a menudo le ocurren estas cosas, como el trompo de Córdoba.

● Nunca en la historia de los rallyes

en España se ha visto tanto público como en el Rallye Príncipe de Asturias. El tramo de la Encrucijada era recorrido entre una permanente fila de espectadores; y la Faya de los Lobos hubo de ser suspendida ante la imposibilidad de tránsito en el tramo de enlace porque había aparcados más de 2.000 coches.

● El Campeonato Seat Ibiza está prácticamente decidido a favor de Graña. Su máximo rival, Calmet, debió abandonar por avería mecánica, mientras que Aragón dejó la prueba tras la primera etapa. Jesús, tras su impresionante accidente en el Cajaliente, aún no se encuentra totalmente restablecido.

● Primera victoria de Loza con el Kadett GSi (en grupo A). Los hombres de Opel siguen con interés la evolución de este coche, aún escaso de potencia, porque es con el que con toda

probabilidad va a correrse la temporada próxima. El Kadett visto en Alemania en el Hunsrück tenía 170 caballos de potencia, muy lejos aún de los 140 del que conduce Loza.

● Bassas manifestaba que el 325i es menos eficaz que el Alfa Romeo, pero que puede evolucionar aún mucho. Con las suspensiones y el motor potenciado, el BMW se mostró al menos superior (en algunos tramos) a los actuales dominadores de grupo A: los Peugeot 205 GTI y el Kadett GSi.

● El Príncipe Felipe, presente en Oviedo para recibir una distinción honorífica, se presentó en la oficina del rallye que lleva su nombre, lo que supuso todo un reconocimiento a la organización y al automovilismo en general.

Asturias, patria querida.

Cuestión de cigarrillos

«Petis» y Tabaton, buenos amigos. ¡Nos han preñat!



to del Ford pierde la tercera posición, situándose a cincuenta segundos de Beny. La clasificación, con Tabaton primero; Sainz, a cuarenta y cinco segundos; Beny, a 2-10; Zanini, a tres minutos, y tras ellos, Serviá (que no tardaría en abandonar), Puras, Loza (primero en grupo A, tras el abandono de Moratal y la penalización de Pradera), Pradera, Colomer (primero en grupo

N, con el R-5 GT), Graña (con el primer Ibiza), Bassas (recuperando impresionantemente posiciones para intentar alcanzar la victoria en grupo A) y el primer Corsa, de Otero.

Se inicia entonces la tercera y última fase de la prueba, en la que Zanini exprime las verdaderas posibilidades de su coche y su pilotaje, intentando dar alcance a Beny. No se lo deja fácil el

gallego, que una vez más pelea desesperadamente. Animado por una afición a su favor, Beny «va más rápido que su coche», y no puede impedir que Zanini le supere. Antonio hace una excelente demostración en el Fito y Miravalles, marcando dos scratch y fijando el récord absoluto de estas pruebas. De todos modos, ni Tabaton ni Sainz peleaban a fondo, conformados ambos



Jesús Puras, a los mandos de su R-5 Turbo fue el mejor privado. Alfonso Loza (en la foto, en apuros) consiguió el mejor resultado de la temporada, siendo el ganador del grupo A. Pradera, con el 205 oficial, realizó un rallye muy espectacular. Josep Colomer fue el dominador con el GT Turbo del grupo N.



Graña llevó su Ibiza a la victoria. Prácticamente ha ganado el Campeonato Seat

Con el BMW que había llevado Muñoz Josep Bassas no pudo finalizar el rallye

con las ventajas y diferencias alcanzadas. El Maxiturbos rueda, incluso, con una baja presión de soplado, para no comprometer la fiabilidad.

Como último acto del rallye, mencionar el abandono de Bassas, cuando Pradera estaba a tan sólo treinta segundos (le había ya recuperado 3-30). En el mismo tramo, abandono de Pino. El asturiano, que nunca pudo con el eficaz Colomer, se conformaba con el segundo puesto en grupo N; tras el abandono de Cima, le era suficiente con acabar el rallye para proclamarse campeón regional, lo que no pudo lograr por quemarse por dos veces la junta de culata del Ford Escort RS Turbo. Collin pudo al fin remontar hasta la segunda posición entre los Corsa, que ganó sin grandes dificultades el gallego Evangelino Otero. Entre los Ibiza, tampoco demasiados problemas para Graña, siempre el más rápido, sin que los abandonos de Holke y Calmet le afec-

tasen demasiado, poniéndole el campeonato casi en el bolsillo.

Muy interesante la lucha entre los Peugeot, resuelta finalmente a favor de Teixidó, por delante de Hevia y Xavier Domingo, que con este resultado se asegura también el Desafío.

Para el Campeonato de España, Beny no toma ningún punto, pues los 126 obtenidos en Asturias no le sirven para mejorar ninguno de sus mejores siete resultados (de los 10 que ya ha obtenido el gallego). Sainz da un paso de gigante para seguir luchando por el título y Zanini mantiene unas no del todo lejanas posibilidades. Aunque es algo más complicado de lo que decimos, a Sainz le bastaría con una victoria en Lugo o el Valeo, más un segundo puesto en Cataluña para ser campeón, siempre que Serviá no obtenga dos victorias en las tres pruebas que quedan.

J. M. Cernuda
Fotos: Alex Puyol

CLASIFICACIONES

1, Tabaton-Tedeschini (Lancia Delta S4), en 3-01-17; 2, Sainz-Boto (Renault 5 Maxiturbos), a 2-01; 3, Zanini-Autet (Ford RS 200), a 4-14; 4, Fernández-Orozco (Opel Manta 400), a 6-24; 5, Puras-Casar (Renault 5 Turbo), a 20-15; 6, Loza-Larrarte (Opel Kadett GSi, 1.º en grupo A), a 22-23; 7, Pradera-Zubizarreta (Peugeot 205 GTI), a 26-19; 8, Colomer-Montañá (Renault 5 GT, 1.º en grupo N), a 28-44; 9, Graña-Morales (Seat Ibiza), a 31-05; 10, Otero-Piñón (Opel Corsa), a 32-17.

Campeonato de España

1, B. Fernández (1.168 puntos); 2, S. Serviá (908); 3, C. Sainz (860); 4, A. Zanini (823); 5, B. Moratal (739); 6, A. Loza (513); 7, X. Domingo (510); 8, R. Colomer (494); 9, A. Sangrador (330); y 10, Piñón (314).

Así va el europeo

1, Tabaton (Italia), 345 puntos; 2, Snijsers (Bélgica), 265; 3, Fernández (España), 229;... 9, Sainz (España), 125.

RONAL

viste y distingue su coche

- De aleación especial
- Con certificado de homologación
- 3 capas de pintura
- Riguroso control de calidad en:
 - rayos X
 - estanqueidad
- Diseños elegantes y actualizados
- Medidas desde 5 x 13 a 9 x 16



LLANTAS DE ALUMINIO

RONAL

PARA MONTAR EN VEHICULOS:

- ALFA ROMEO
- AUDI-VW
- BMW
- CITROËN
- FIAT-LANCIA
- FORD
- MERCEDES
- OPEL
- RENAULT
- TALBOT

RONAL IBERICA, S. A.

Polígono La Paz, s/n.

TERUEL

(974) 60 21 55



La meta soñada



J. M. CASANOVAS

CON la llegada del otoño, la **Barcelona** automovilística anda agitada y revuelta. Resulta que el Ayuntamiento calculó mal sus previsiones y varias calles céntricas todavía están patas arriba cuando las obras tenían que estar finalizadas en agosto. El caos circulatorio en las horas punta es notable, aumentado por el tráfico escolar, que convierte algunas zonas, como el paseo de La Bonanova, en un atasco de dos kilómetros.

Por otro lado, en pleno ensanche se decide cambiar la dirección de dos calles —**Valencia** y **Mallorca**—, lo que viene a significar un problema añadido. La mayor preocupación de los técnicos municipales para evitar accidentes son los peatones. Son conscientes de que con un guardia en cada esquina conseguirán que ningún coche circule en dirección equivocada. Pero los peatones, menos sensibles a estos cambios, no le dan importancia y olvidan que de repente los coches, al cruzar la calle, ya no vienen por la derecha, sino por la izquierda, o viceversa. Como precaución se han pintado en el asfalto vistosas recomendaciones para que, en el momento de bajar la acera, se levante la mirada y se eviten accidentes. Así y todo, los sustos estuvieron a la orden del día.

A todo esto, en **Barcelona** se vive, se palpa, se siente la **llama olímpica**. Falta menos de un mes para que en **Lausanne** se elija la sede de los juegos de 1992. A

medida que se acerca el día D y la hora H, 17 de octubre a las 13 horas, crece la confianza en torno a la solidez de la candidatura barcelonesa, al tiempo que **París** pierde enteros víctima de una campaña terrorista tan cruel como salvaje. La ciudad se va cubriendo de vallas publicitarias en torno a **Barcelona 92** y, en este sentido, **Seat** ha lanzado el slogan de «**Forza Barcelona!**», y **Pegaso** está preparando también un gran operativo publicitario para sumarse a este deseo de todo un pueblo. Dicen los técnicos que **Barcelona** no puede perder, y nosotros, que somos optimistas en este sentido, no podemos ignorar que tantos favoritismos podrían motivar una depresión notable si la olimpiada volara a **Amsterdam** o **Brisbane**.

Para que todos nos entendamos, ganar significaría progreso y negocio o, lo que es lo mismo, coger el tren del futuro. Perder equivaldría a dejar a **Barcelona** como una capital provinciana. Así de claro, así de dramático. Inversiones por encima de los doscientos mil millones de pesetas están en juego.

Entre tanto, continúa la movida de **Seat**, que avanzándose a la nominación olímpica ya ha montado su cuartel general en **Barcelona**, a la espera de dar pronto la luz verde al proyecto de la nueva factoría en **Martorell**. Los dirigentes de **Seat**, de pronto, tienen que ir a clase para ponerse al día. Ya no basta con el castellano, ahora deben aprender con urgencia **catalán** para ir de compras y alemán por si quieren hacer carrera. Cada día se aprende algo nuevo...



CHEVROLET CORVETTE INDY

EL Chevrolet Corvette Indy es el modelo sobre el que el fabricante americano estudia las evoluciones técnicas que aplica a su modelo deportivo del futuro. Se trata de un vehículo de dos plazas, capaz de descapotarse rápidamente, y con toda una serie de sistemas para mejorar sus prestaciones y seguridad. Entre sus sistemas más importantes se

encuentran las cuatro ruedas direccionales, el sistema ABS y la suspensión activa, que elimina los muelles y los amortiguadores convencionales. La electrónica es parte fundamental del vehículo, y de este modo un monitor situado delante del conductor avisa de los obstáculos que se acercan, así como de otros vehículos que se acerquen por detrás.



Motor 16

OLIO



LLEGADO DE AMERICA



MOTOR Disposición: Central, longitudinal. Construcción: Ocho cilindros en V, de aleación ligera, y cuatro válvulas por cilindro. Dos árboles de levas por bancada de cilindros. 2.650 c.c. Alimentación: Inyección electrónica con dos turbocompresores. Potencia: 350 CV.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas, con sistema antiderrapaje. Caja de cambios: Manual de cinco velocidades.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Servo

FRENOS Sistema: Disco a las cuatro ruedas, con ABS.

CHASIS Construcción: Estructura de kevlar y fibra de carbono. Suspensiones: Independientes, con variación activa de la dureza de las mismas.

PRESTACIONES Velocidad máxima: Más de 250 km/h.



Motor 16

La meta soñada



CON la llegada del otoño, la **Barcelona** automovilística anda agitada y revuelta. Resulta que el Ayuntamiento calculó mal sus previsiones y varias calles céntricas todavía están patas arriba cuando las obras tenían que estar finalizadas en agosto. El caos circulatorio en las horas punta es notable, aumentado por el tráfico escolar, que convierte algunas zonas, como el paseo de La Bonanova, en un atasco de dos kilómetros.

Por otro lado, en pleno ensanche se decide cambiar la dirección de dos calles —**Valencia y Mallorca**—, lo que viene a significar un problema añadido. La mayor preocupación de los técnicos municipales

para evitar accidentes son los peatones. Son conscientes de que con un guardia en cada esquina conseguirán que ningún coche circule en dirección equivocada. Pero los peatones, menos sensibles a estos cambios, no le dan importancia y olvidan que de repente los coches, al cruzar la calle, ya no vienen por la derecha, sino por la izquierda, o viceversa. Como precaución se han pintado en el asfalto vistosas recomendaciones para que, en el momento de bajar la acera, se levante la mirada y se eviten accidentes. Así y todo, los sustos estuvieron a la orden del día.

A todo esto, en **Barcelona** se vive, se palpa, se siente la **llama olímpica**. Falta menos de un mes para que en **Lausanne** se elija la sede de los juegos de 1992. A

medida que se acerca el día D y la hora H, 17 de octubre a las 13 horas, crece la confianza en torno a la solidez de la candidatura barcelonesa, al tiempo que **París** pierde enteros víctima de una campaña terrorista tan cruel como salvaje. La ciudad se va cubriendo de vallas publicitarias en torno a **Barcelona 92** y, en este sentido, **Seat** ha lanzado el slogan de «¡**Forza Barcelona!**», y **Pegaso** está preparando también un gran operativo publicitario para sumarse a este deseo de todo un pueblo. Dicen los técnicos que **Barcelona** no puede perder, y nosotros, que somos optimistas en este sentido, no podemos ignorar que tantos favoritismos podrían motivar una depresión notable si la olimpiada volara a **Amsterdam** o **Brisbane**.

Para que todos nos entendamos, ganar significaría progreso y negocio o, lo que es lo mismo, coger el tren del futuro. Perder equivaldría a dejar a **Barcelona** como una capital provinciana. Así de claro, así de dramático. Inversiones por encima de los doscientos mil millones de pesetas están en juego.

Entre tanto, continúa la movida de **Seat**, que avanzándose a la nominación olímpica ya ha montado su cuartel general en **Barcelona**, a la espera de dar pronto la luz verde al proyecto de la nueva factoría en **Martorell**. Los dirigentes de **Seat**, de pronto, tienen que ir a clase para ponerse al día. Ya no basta con el castellano, ahora deben aprender con urgencia **catalán** para ir de compras y alemán por si quieren hacer carrera. Cada día se aprende algo nuevo...



J. M. CASANOVAS



FORTUNA



Para unos lo habitual.
Para otros lo especial.



BLACK LABEL
12 YEARS OLD

27 de septiembre 1986

Núm. 153 • 200 ptas.

EL PORSCHE FANTASTICO

COMO ES EL 928 S4



PROBADO A 275 KM/H.

Futuro español
POLO COUPE



Formula 1
G.P. DE PORTUGAL



Gama 87
OPEL ASCONA



Rallyes
PRINCIPE DE ASTURIAS

