

PEREZ SALA A UN PASO DE LA FORMULA 1

SEMANAL **Motor 16** GRUPPO EDITORIALE

4 de octubre 1986

Núm. 154 • 200 ptas.



Exclusiva
OPEL SENATOR

Al volante
ALFA 33 1.7
Y CADILLAC ALLANTE



JAGUAR XJ6

ESTRENOS 87

BMW SERIE 7



Prueba
AUDI 80 QUATTRO



Seat
IBIZA 5 PUERTAS



TU PANDA DA LA NOTA.

— El nuevo Panda Movida viene rompiendo esquemas con un interior cargado de watsios. 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. Decídetelo por uno ya, y... da la nota. — *Radio-cassette incorporado (Philips AC 648).* P.V.P., IVA Incluido 746.130 Ptas.



PANDA MOVIDA

SERIE PRODUCCION

40

PAG. 37: A FONDO
AUDI 80 QUATTRO



LANCIA PRISMA

EN diciembre de 1982 se pusieron a la venta las primeras unidades del Prisma, que dos años más tarde apareció en versión diesel y otro año después con un motor de 1,9 litros de gasóleo con turbo. En mayo del 86 el modelo italiano ha sufrido leves retoques en la carrocería e interiores y se han introducido dos motorizaciones nuevas. Aunque existen siete versiones diferen-

tes, para España sólo se importarán tres: la turbodiesel, la 1,6 de inyección y la cuatro ruedas motrices. El comportamiento de los Prisma es muy noble, se conducen con facilidad y la caja de cambio es de gran suavidad y precisión. Lo más criticable es la dirección, excesivamente desmultiplicada, y un tacto del pedal de freno que no permite dosificar bien la frenada.



Motor 16

en os

os periodistas del automóvil han pasado un día de descanso durante el pasado fin de semana. Los fabricantes europeos han reclamado nuestra atención para presentar sus nuevas gamas de coches. Entre ellas, Citroën, Opel, Alfa Romeo, Peugeot, Fiat, Cadillac y otros. Han sido días agotadores para conducir y conocer a fondo los modelos. Han sido días agotadores para conducir y conocer a fondo los modelos. Han sido días agotadores para conducir y conocer a fondo los modelos.



— Como fruto de la vitalidad de la industria automotriz, esta semana las puertas del salón parisiense.

Se dirigen todas las miradas, porque los grandes fabricantes han volcado en sus productos dinero e imaginación a raudales. Incluso nuestra querida Seat presentará allí, en primicia mundial, la versión cinco puertas del Ibiza. París es el punto de encuentro de los mejores coches europeos. Allí, expuestos con toda la grandiosidad que se merecen, estarán expuestos los modelos que harán furor en el 87. Asistimos a la cita para ofrecerles la próxima semana un número extraordinario, con todas las sorpresas de este gran acontecimiento.



DEPORTES. — Coincidiendo con el adiós de Angel Nieto a la competición nos ha llegado otro subcampeonato mundial, el de Champi Herreros, que se añade al de Sito Pons y a los máximos entorchados de Aspar y Derbi en los apartados de pilotos y marcas respectivamente. En el mítico Le Mans Adrián Campos ha demostrado que tiene lugar entre los mejores, mientras que Luis Pérez Sala confirmó que tiene un sitio en la élite. El próximo domingo, en el Jarama, podremos ser testigos del bautismo del nuevo ídolo, que está a un paso de estrenarse en la Fórmula 1. Al piloto, a su vida y a la carrera del domingo dedicamos esta semana un completo informe.



Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.º. 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. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Román, 26. Madrid-28037. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuidor: SGEI Polígono Industrial. Avda. Valdecarlos, 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. 36.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



34 Alfa Romeo 33 1.7

43 COMPRAR Y VENDER

50 CUENTENOS SU CASO

52 MOTOS Side-Cross: ¡Vaya paquete!

54 DEPORTE Pérez Sala: Ahora o nunca

56 Ralt RT-20: Casi un F-1

58 Objetivo la F-1



60 F-3000: Le Mans

65 Rallye Tierra de Soria

65 A TODO GAS

66 JUAN BALLESTA Y JOSE M.º CASANOVAS

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

MAS QUE UNA CARA NUEVA

PRISMA 4 WD



MOTOR Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. (84x90,3 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,7 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 57 litros. Potencia máxima: 115 CV a 5.400 rpm. Par máximo: 16,6 mkg a 3.250 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8,8 km/h; 2.ª, 13,8 km/h; 3.ª, 20,4 km/h; 4.ª, 27,3 km/h; 5.ª, 33,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

FRENOS Sistema: Discos delante y detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 55x14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 R14. Peso: En orden de marcha: 1.180 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Prisma 1.6 i.e.	1.585	108	185	8,5	10,72	5
Prisma 4WD	1.995	115	184	9,9	—	—
Prisma Turbo DS	1.929	80	170	5,9	—	—

Motor 16



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 Cernuda (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 Algharaz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).

Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcarlos. 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. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11.

Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Martín. Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

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

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

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbales.

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

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

Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGEL Polígono Industrial. Avda. Valdeaparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

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

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

Difusión controlada por OJD.



SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
6	LO ULTIMO	Nuevo Opel Senator
8		Seat Ibiza 5 puertas
10	AL VOLANTE	BMW Serie 7
15		Cadillac Allanté
17		Fiat Uno diesel
19	MERCADO	Ecos de la semana
20		Precios de coches nuevos
24		Precios de coches usados
26		Precios motos
30	AL VOLANTE	Jaguar Sovereign 2.9/3.6



34 Alfa Romeo 33 1.7

43 COMPRAR Y VENDER

50 CUENTENOS SU CASO

52 MOTOS Side-Cross: ¡Vaya paquete!

54 DEPORTE Pérez Sala: Ahora o nunca

56 Ralt RT-20: Casi un F-1

58 Objetivo la F-1



60 F-3000: Le Mans

65 Rallye Tierra de Soria

65 A TODO GAS

66 JUAN BALLESTA Y JOSE M.ª CASANOVAS

Estrenos

MODELOS.— Los periodistas del automóvil no hemos tenido descanso durante el pasado mes de septiembre. Los fabricantes europeos han reclamado nuestra atención para hacer la presentación de sus gamas para 1987. Audi, Citroën, Opel, Alfa Romeo, Porsche, Jaguar, Peugeot, Fiat, Cadillac y BMW nos han obligado a ir de un avión a otro para poder conducir y conocer a fondo sus nuevos modelos. Han sido días agotadores, pero ha merecido la pena, porque el nivel medio de los vehículos que acababan de nacer ha sido alto. De todas formas, hay algo que es muy evidente: la envidiable vitalidad de este sector industrial, siempre en constante renovación.

SALON DE PARIS.— Como fruto de la vitalidad a la que hacíamos referencia, esta semana se abren las puertas del salón parisiense. Hacia él se dirigen todas las miradas, porque los grandes fabricantes han volcado en sus productos dinero e imaginación a raudales. Incluso nuestra querida Seat presentará allí, en primicia mundial, la versión cinco puertas del Ibiza. Paris es el punto de encuentro de los mejores coches europeos. Allí, expuestos con toda la grandiosidad que se merecen, estarán expuestos los modelos que harán furor en el 87. Asistimos a la cita para ofrecerles la próxima semana un número extraordinario, con todas las sorpresas de este gran acontecimiento.

DEPORTES.— Coincidiendo con el adiós de Angel Nieto a la competición nos ha llegado otro subcampeonato mundial, el de Champi Herreros, que se añade al de Sito Pons y a los máximos entorchados de Aspar y Derbi en los apartados de pilotos y marcas respectivamente. En el mítico Le Mans Adrián Campos ha demostrado que tiene lugar entre los mejores, mientras que Luis Pérez Sala confirmó que tiene un sitio en la élite. El próximo domingo, en el Jarama, podremos ser testigos del bautismo del nuevo ídolo, que está a un paso de estrenarse en la Fórmula 1. Al piloto, a su vida y a la carrera del domingo dedicamos esta semana un completo informe.





El automóvil y los pecados capitales

- **AVARICIA** de la Administración, empeñada en mantener un IVA del 33 por 100 en la adquisición de los coches nuevos.
- Los dos nuevos modelos, el Jaguar XJ6 y el BMW Serie 7, se sitúan verdaderamente en niveles de **LUJURIA**.
- A la gran mayoría de los españoles, la ubicación

de los radares de la DGT en lugares sin el más mínimo riesgo, les produce auténtica **IRA**.

● Caer en la **GULA** no es ni siquiera falta venial en el restaurante Casa Antonio, en Almazán (Soria).

● Dicho sea con todos los respetos, nos produce auténtica **ENVIDIA** el último coche de Su Majestad el Rey: un Audi Sport Quattro.

● Los conductores que se sienten amos de la carretera, vayan deprisa (los menos) o despacio (los más), cometen, además de una estupidez, un grave pecado de **SOBERBIA**.

● No acabamos de entender la **PEREZA** de Seat en lanzar al mercado el Ibiza SXi, que con tanto interés están esperando muchos posibles clientes.



780

VOLVO BY BERTONE

EN las próximas semanas, Volvo va a presentar el modelo 780, un coupé de puertas realizado por Nuccio Bertone, que se va a encargar también de su producción en su planta de Grugliasco, cerca de Turín.

El coche está especialmente dedicado al mercado americano, que absorbe más de la mitad de la producción total de Volvo. El primer prototipo fue presentado en el Salón de Ginebra de 1985, con mecánicas de gasolina —un motor V-6 Turbo con intercooler, baja emisión de humos, para cumplir la normativa americana, y con 163 caballos de potencia— y diesel —el mismo motor del 760 Turbodiesel con 129 caballos—. En España, la comercialización debería producirse a primeros de año.

llos—. En España, la comercialización debería producirse a primeros de año.



BP

INVERTIR EN ESPAÑA

BP España, filial de la multinacional británica British Petroleum, está

estudiando nuevas inversiones en nuestro país, una vez que se definan con claridad las reglas de juego de la nueva Campsa, según ha manifestado su presidente, Anthony Shaw. Esta empresa está dispuesta, además, a adaptarse a cualquier ritmo que imponga la Administración española en la liberalización del mercado del petróleo y a entrar en la venta de gasolina y derivados del petróleo.

INGLATERRA

ROVER PIERDE

EL Rover ha dado cuenta de un importante traspaso en su programa de saneamiento, al haber perdido unos 23.185 millones de pesetas en el primer semestre de este año, cifra que supone un aumento del 179 por 100 respecto a saldo negativo registrado en el mis-

mo periodo del año anterior. Las ventas de la compañía siguen cayendo, y en su propio mercado, el británico, los modelos de Rover disminuyeron un 7 por 100 en el periodo analizado, mientras que el conjunto de ese mercado crecía un 2 por 100.

Este mal paso ha servido de pretexto para que el nuevo presidente, Graham Day, un hombre impuesto por la misma Margaret Thatcher, haya reorganizado la dirección de la empresa. Harold Musgrove, el hasta ahora director general, deja la compañía y se retira de la actividad empresarial. En su caída arrastra a Mark Snowdon, el director de producción; a Peter Rennie, director financiero, y a Trevor Taylor, director de ventas. El nuevo director general es Les Warthon, hasta ahora director de la división de camiones Leyland.

AUTOESCUELAS

ENSEÑAR EN EUROPEO

LA Federación Europea de Autoescuelas, con sede en Bruselas, ha hecho un llamamiento a las autoridades comunitarias para que se armonice esta enseñanza y se exija su profesionalidad en el conjunto de la CEE. Por otra parte, la Federación Nacional de Autoescuelas comenzará, a partir de octubre, la realización de una nueva serie de cursos gratuitos sobre averías mecánicas del automóvil y seguridad vial.

MADRID

MUNICIPALES MODERNOS

LA Policía Municipal de Madrid es el primer cuerpo local de España que ya dispone de terminales móviles de ordenador en sus vehículos patrulla, con los que podrá detectar sobre el terreno la presencia de vehículos sustraídos y de



personas sobre las que pesa una orden de busca. El plan informático de ese Cuerpo supone una inversión de cien millones de pesetas, y aunque de momento sólo tres vehículos de protección ciudadana montan el terminal, en los próximos seis meses se extenderá a treinta unidades.

FIAT

GADDAFI SE VA

CASI diez años después de su matrimonio sorpresa, Fiat y Tripoli han acordado separarse como buenos amigos, y en medio del contento de ambas partes los Agnelli, porque se quitan de encima el lastre político de sus relaciones con Gaddafi, y los libios, porque han multiplicado por nueve su inversión inicial en Fiat. La pasada semana, dos bancos sacaban al mercado las acciones libias en Fiat, valoradas en 3.000 millones de dólares. Los Agnelli desembolsarán mil millones de dólares para conseguir la mitad del 15 por 100 que poseía Libia.

OPEL OMEGA

PRECIOS DE CHOQUE

YA han sido fijados los precios del Opel Omega, que empezará a venderse en España a partir del 8 de noviembre. El Omega 2.0 I tiene un precio total de 2.412.920 pesetas; el 2.0 I CD, que incluye ABS de serie, 2.968.985; el Omega 2.3 Turbodiesel, 2.636.778, y el Omega 2.3 Turbodiesel CD, 2.905.172 pesetas.

A 177 KM/H.

EQUILIBRIO Y RECORD

UNA de las formas más arriesgadas de inscribir su nombre en el famoso libro de los récords es, sin duda, la del funambulista francés Henrys, que ha batido su propia marca al permanecer en equilibrio sobre una barra situada en el techo de un Ci-

troën CX mientras circulaba a la velocidad de 177 kilómetros por hora. En 1968, Henrys había realizado la misma proeza a 155 kilómetros por hora, y obstenta también otro curioso y peligroso récord: permanecer sobre un cable durante seis meses, hazaña que llevó a cabo en la ciudad francesa de Saint-Etienne.

No consta si Monsieur Henrys puede hacer lo mismo en las carreteras españolas.



REGIE RENAULT

¡QUE VIVA FASA!

JOSE Dedeurwaerder, director comercial y hombre fuerte del momento en la Regie, ofreció la pasada semana una rueda de prensa en París, en la que manifestó su especial satisfacción por los resultados que está obteniendo la filial española FASA, y concretó los puntos de actuación sobre los que girará la política de su marca en España: mejorar el producto, la calidad y lanzar nuevos modelos. Asimismo, y haciendo mención a la crisis económica de la Regie, expuso su voluntad de optimizar las inversiones, en una directa mención al proyecto



del futuro R-4, cuya rentabilidad no se ve suficientemente clara. José Dedeurwaerder anunció la firma de un contrato con Chrysler para producir un coche de gama superior y

predijo que las ventas de Renault en Europa alcanzarán este año 720.000 unidades, frente a las 620.000 de hace dos años, lo que indica una cierta recuperación.



Verde y Rojo

(La noticia que nos ha llegado es de tal gravedad que esta semana, y sin que sirva de precedente, concedemos todos los semáforos rojos a un mismo hecho.)

● A los irresponsables (¿habría mejor que llamarlos asesinos?) que lanzaron un retrete desde una pasarela de la autopista Barcelona-Mataró, kilómetro 16, originando un gravísimo accidente, en el que dos personas

resultaron con heridas de consideración, salvando la vida por auténtica fortuna.

● A los responsables de seguridad de la concesionaria de la mencionada autopista, que no han evitado esta situación, que no es ni mucho menos la primera vez que ocurre; ni en esta ni en otras autopistas.

● Al MOPU, como responsable último de nuestras autopistas, que permite que nos cobren una salvajada, sin obligar a mantener unos niveles mínimos de seguridad. En otros países, los pasos elevados disponen de rejillas metálicas para evitar incidentes como el que comentamos.

NUEVO OPEL SENATOR AL GUSTO AMERICANO

EXCLUSIVA

El Opel Senator también le ha llegado la hora del relevo. Este verano han sido vistas en las carreteras de los Estados Unidos algunas unidades de los futuros Senator, que se darán a conocer en los primeros meses de 1987.

Sobre la misma base mecánica del Omega, se ha realizado una carrocería que mantiene la anchura y la distancia entre ejes, pero aumenta su longitud total al tener unos voladizos más grandes. El morro es ahora más redondeado que el del Opel Omega y con una nueva parrilla muy al gusto americano, mientras que la línea del maletero es ahora más alta. Los paragolpes están integrados en la carrocería y, en general, se han suavizado todas las líneas. Visto de perfil, se diferencia, sobre todo, por las terceras ventanillas laterales, a continuación de las puertas posteriores.

En la parte de atrás, la conversión de Omega a Senator se materializa con la adopción de unos nuevos conjuntos ópticos, de mayor tamaño que los vistos en su predecesor y ocupando parte del maletero. También llevará el Senator unas ruer-

das específicas, que hasta ahora no se han visto en el Omega. Son de aleación ligera y en forma de estrella. Calzan neumáticos de 195/65 y tienen 15 pulgadas de diámetro. Por delante, también los faros varían. Bajo los principales se agrupan los intermitentes en un compacto bloque.

En el interior, la habitabilidad se mantiene inalterada. Toda la decoración interior ha cambiado y salpicadero es nuevo, destacando una consola central distinta a la del Omega.

Mecánicamente, se mantendrán las características básicas de los motores, aunque habrá una mayor pre-



Detalle de las nuevas ventanillas posteriores y de las ruedas de aluminio específicas del Senator, que le diferencian del Omega. Los pilotos posteriores también son de mayor tamaño.

sencia de componentes electrónicos.

El hecho de haber sorprendido estas unidades en Norteamérica se justifica por la intención de General Motors de vender las versiones más lujosas del nuevo Senator bajo el nombre de Cadillac en los Estados Unidos, mercado que se espera acogería favorablemente al futuro modelo.

Fotos: Hidden Image



La influencia americana, patente en el frontal. La nueva parrilla no parece muy lograda estéticamente.



En el interior también hay cambios. Consola central y parte del salpicadero son diferentes.



RENAULT 87

OFENSIVA GENERAL

Si las grandes novedades de Renault en el Salón de París serán la remodelación de la gama 9/11 y el R-21 Nevada, la marca francesa hará un especial hincapié en el esfuerzo tecnológico que está desarrollando y mostrará sus nuevas culatas multiválvulas, que se aplicarán en modelos de producción el año que viene.

La gama R-9/R-11, presentada a nuestros lectores hace dos semanas (MOTOR 16, n.º 152) va a tardar en aparecer en España algo más de lo anunciado en principio; puede hablarse del mes de enero como fecha más aproximada. Además de lo ya comentada en el número 152, los nuevos modelos se distinguen por las siguientes peculiaridades. En prestaciones y consumo las versiones con motor de aluminio potenciado a 90 caballos han mejorado notablemente. Los R-11 GTX y TXE aceleran de 0 a 100 kilómetros por hora en 8,5 segundos (9,0 en el mo-

delo anterior), el kilómetro con salida parada lo cubren en 32,4 segundos (33,8) y los consumos normalizados son 5,2/6,9/9,2 litros (5,2/6,7/8,8). El 11 Turbo de 115 caballos acelera de 0 a 100 en 8,5 segundos (9,0), hace el kilómetro con salida parada en 29,8 segundos (30,0) y los consumos son 5,8/7,7/8,6 litros (6,2/7,9/8,9). Finalmente, ambos coches incrementan su longitud total. El 9 pasa a 4,13 metros y el 11 a 4,04.

En el Renault Nevada,

más que destacable es la posibilidad de elegir entre ocho modelos, que dan origen a dieciséis versiones, pues cada modelo existe en variantes de cinco o siete plazas y se combinan con tres niveles de equipamiento. Las versiones de gasolina llevan el motor de 1.721 centímetros cúbicos con dos niveles de potencia, 76 y 90 caballos o bien el de 1.995 centímetros cúbicos y 120 caballos. Las velocidades máximas son, respectivamente, de 168, 179 y 193 kilómetros por hora. Los de gasolina, con 2.068 centímetros cúbicos, rinden 67 u 88 caballos (éste con turbo) y alcanzan 158 y 172 kilómetros por hora. Los coeficientes de penetración (Cx) varían entre 0,33 y 0,36, según versiones. El Nevada llegará al mercado español a comienzos de 1987.

En el resto de la gama de modelos hay cambios leves.



En un futuro no muy lejano, Renault ofrecerá en sus modelos el asiento Ergo. Un miniordenador memoriza tres combinaciones de reglajes diferentes. El asiento del pasajero tiene reposabrazos escamoteables.



El R-21 Nevada llegará a España en los primeros meses del 87. La culata de cuatro válvulas por cilindro se instalará en el motor 1.700, abajo, la de tres válvulas.



El R-25 GTX pasa de 123 a 126 caballos, siempre a 5.250 revoluciones por minuto, y el par máximo sube de 18,5 a 19,3 metros/kilo a 2.750 revoluciones por minuto. El Alpine monta un turbocompresor refrigerado por agua y el Renault Espace, discos y servofreno de mayor diámetro.

Ya dentro de sus estudios para el futuro, lo más inmediato es la aplicación de la culata de dieciséis válvulas

al motor 1.700, que desarrollará una potencia de 130 caballos y podrá montarse en los R-5, R-11 e incluso R-21. Renault también expuso otra culata, ésta de tres válvulas por cilindro, pero seguramente será la otra la elegida, ya que permite una mejor evacuación de los gases de escape y el más ventajoso emplazamiento central de la bujía.

Renault ha estudiado asimismo la aplicación de nue-

vos materiales, tanto compuestos como cerámicos. Así, se expondrá en el Salón un motor Diesel (el 2.068), en el que la tapa de balancines, la bomba de agua y el cárter están realizados en poliamida o poliéster y en resina fenólica. Otro motor, también Diesel, lleva un cierto número de elementos realizados en cerámica.

Otros estudios de la Regie, que llevarán sus futuros modelos, son el sistema At-

las de ayuda a la conducción, que refleja en una pantalla todas las informaciones dadas por un centro emisor sobre la ruta a seguir, y el asiento Ergo con cinco reglajes: longitudinal, altura de la parte delantera del cojín del asiento, altura de la parte trasera, inclinación global del respaldo y de su parte superior. Son una serie de refinamientos que en su día llegarán a la producción en serie.

SALE EN PARIS

IBIZA CINCO PUERTAS

EN el próximo Salón de París, Seat va a presentar el Ibiza cinco puertas. El coche mantiene las mismas dimensiones tanto exteriores como interiores, y tan sólo se ha variado su estructura para dar cabida a las dos

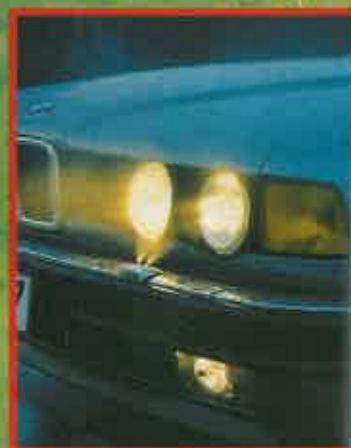
nuevas puertas. Como originalmente se trataba de una estructura sumamente rígida, este apartado no ha resultado afectado, y se mantiene una buena rigidez en todo el conjunto. Lógicamente, ahora las puertas delanteras son más pequeñas, pero sin comprometer lo más mínimo el acceso a las plazas delanteras, mientras que en las traseras se ha ganado mucho. El aspecto exterior del coche apenas ha variado con los nuevos cristales en las puertas traseras, lógicamente, practicables.

Su comercialización en toda Europa comenzará después de su aparición en el Salón de París.



El Seat Ibiza cinco puertas será la novedad de la marca española en el Salón de París. Estéticamente, es un acierto.

NUEVO BMW SERIE 7 NOBLE BMW



BMW ha hecho un buen trabajo. Sin romper con sus líneas habituales, con su personalidad, ha realizado una berlina de alto nivel y buena aerodinámica.

RELEVO en la Serie 7, el modelo más alto de la gama de BMW. Aunque el anterior Serie 7 había aguantado bien el paso del tiempo y seguía manteniendo una cierta vigencia estética, desde 1979 en las oficinas de la marca bávara se venía trabajando sobre este nuevo modelo a fin de no quedarse rezagados con respecto a lo que pudiera hacer la competencia.

Como esa competencia —Mercedes— y otras mar-

cas de prestigio, BMW ha realizado una berlina de alto nivel, de buena aerodinámica, pero sin romper con sus líneas habituales, con su personalidad. En ese sentido hay que reconocer que han hecho un buen trabajo. Mejor que el que habían hecho renovando hace ya algunos años las Serie 5 y 3. En aquéllas se quedaron, en lo que a carrocería se refiere, demasiado cerca del modelo anterior. En la nueva Serie 7, aun conservando una línea familiar con el

modelo anterior, se ha conseguido una excelente aerodinámica —0,32 de Cx—, que podría haber sido mejor si hubieran sacrificado ciertas cosas en favor de obtener una cifra lo más baja posible. Por ejemplo, en un momento en que prácticamente han desaparecido los vierteaguas de los techos de los coches, el BMW los mantiene a fin de evitar que los pasajeros se puedan mojar al abrir la puerta o simplemente bajar una ventanilla.

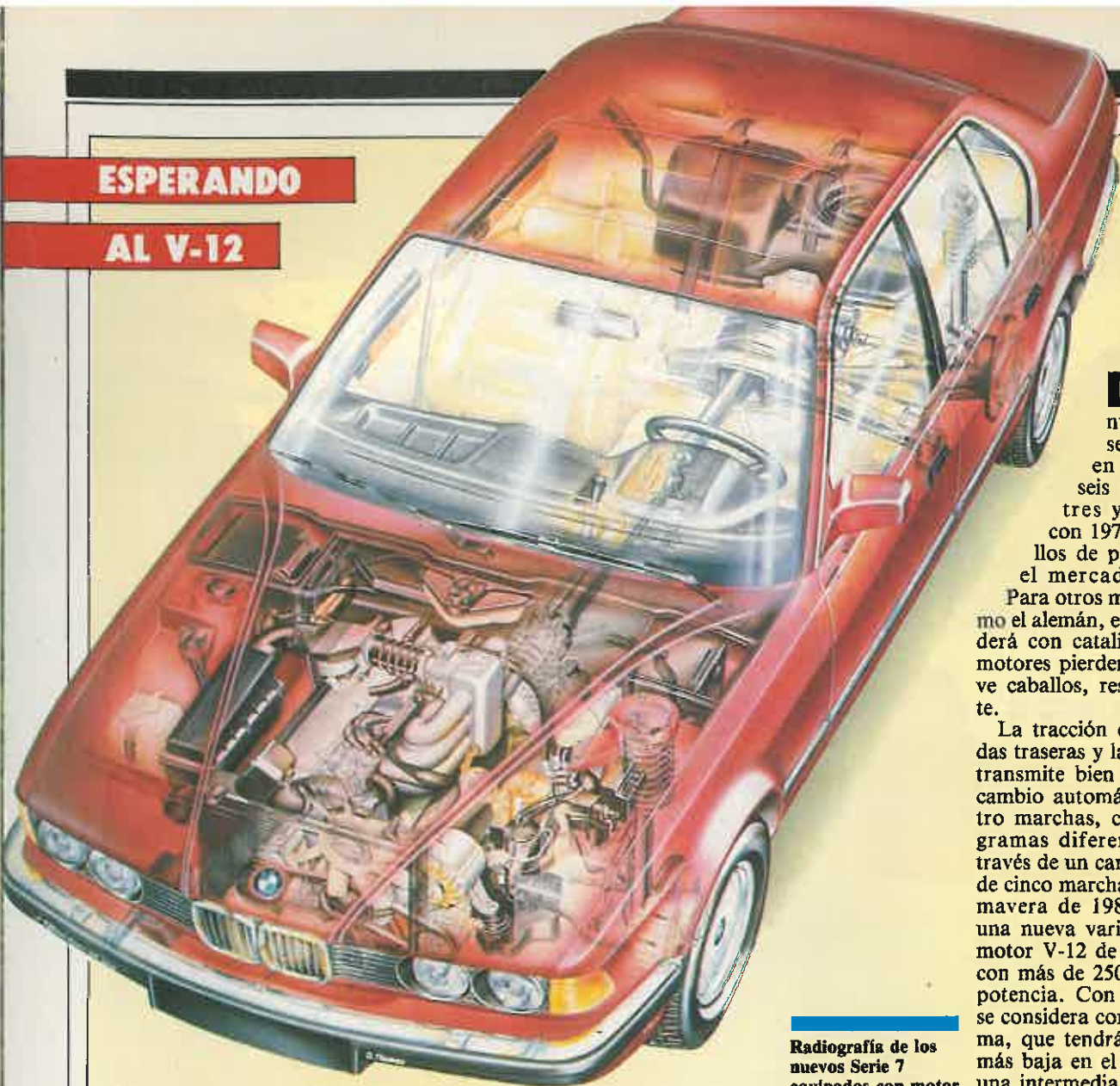
De momento, la nueva Serie 7 se ha previsto en tres variantes:

730i, 735i y 750i. De éstas, sólo las dos primeras estarán disponibles en estos primeros meses. Son las equipadas de motores de seis cilindros con 3 y 3,5 litros de desplazamiento. El primero de ellos es nuevo.

Se trata de una evolución del antiguo motor de 2,8 litros al que se ha aumentado el diámetro del pistón en tres milímetros para permitirle llegar a los

ESPERANDO

AL V-12

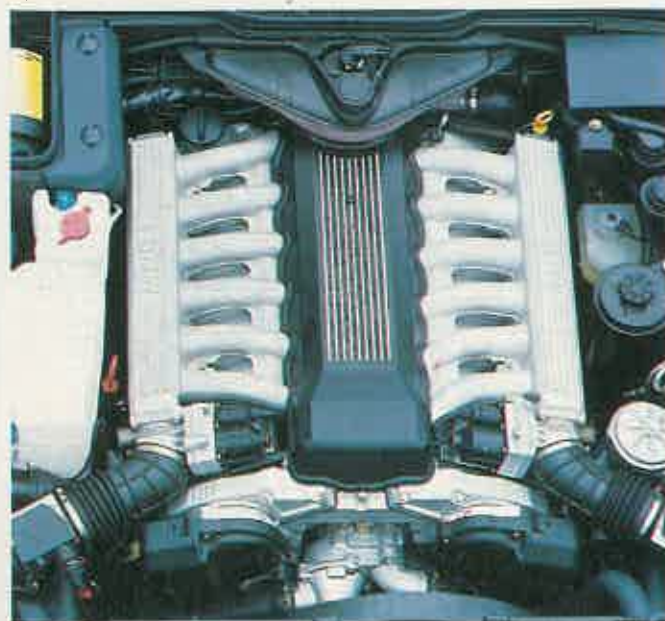


Radiografía de los nuevos Serie 7 equipados con motor de seis cilindros.

DE momento, el nuevo Serie 7 se ofrece sólo en motores de seis cilindros, de tres y 3,5 litros, con 197 y 220 caballos de potencia para el mercado español.

Para otros mercados, como el alemán, en que se venderá con catalizador, estos motores pierden tres y nueve caballos, respectivamente.

La tracción es a las ruedas traseras y la potencia se transmite bien a través del cambio automático de cuatro marchas, con tres programas diferentes, bien a través de un cambio manual de cinco marchas. En la primavera de 1987 aparecerá una nueva variante con un motor V-12 de cinco litros, con más de 250 caballos de potencia. Con esta versión se considera completa la gama, que tendrá su variante más baja en el 730i, tendrá una intermedia en el 735i y una alta en el 750i.



Muy limpia la vista del motor V-12. Hasta en eso se ha cuidado la presentación de la Serie 7.

tres litros. El otro es el que llevan los 535i y 635 CSi, aunque con diferentes reglajes, buscando mejor rendimiento a bajo régimen. En la primavera que viene aparecerá el nuevo motor V-12, un proyecto que se había cancelado en plena crisis energética de 1974 y que en 1982 se volvió a resucitar. Las razones de esta decisión, tomada cuando ya se llevaban tres años trabajando en la nueva Serie 7, tuvo razones comerciales —un motor V-12 siempre tiene algo de exclusivo—, pero sobre todo fueron las técnicas las que se impulsaron. En BMW se encontraron con que los neumáticos no aguantaban las potencias que se obtenían de los motores turbo y se degradaban en relativamente pocos kilómetros. Esto acabó con una

versión que tomara el relevo de los 745i y en cambio dio pie a que se volviera la vista al viejo proyecto de motor V-12, cuyo funcionamiento es más adecuado a una berlina de alto standing y gran confort que un motor turbo. Por este motivo también se ha desestimado la aplicación del motor M.1, de una cilindrada también de 3,5 litros, con cuatro válvulas por cilindro y 287 caballos. Según los dirigentes de la marca bávara, ese motor sólo se aplicará a modelos más deportivos.

Pese a que la potencia se ha limitado un poco en este modelo, se le han aplicado dispositivos que hagan fácil el control de toda esa caballería de que a pesar de todo disponen. Se trata de los ASC y MSR. El ASC es un dispositivo electrónico auxi-

AL VOLANTE



El interior es sobrio, como en todos los coches de la marca, pero bastante elegante. En el cuadro de instrumentos, una pequeña pantalla señala cualquier defecto que pueda haber en el funcionamiento.



liado por el ordenador, que también controla el dispositivo antibloqueo de frenos, que actúa sobre el motor, atrasando el encendido y reduciendo la inyección de

Lo cierto es que el coche —sólo hemos podido conducir la versión 735i, sea con cambio automático, sea con el manual, de cinco marchas, es muy dócil. Las

TODAVIA MAS LARGO

BMW ofrecerá también una variante de carrocería más larga para luchar con las mismas armas que Mercedes en el segmento más alto, el de los coches de representación. Se trata

de una carrocería con 11,4 centímetros más de distancia entre ejes, que se dedican todos a mejorar la amplitud de los ocupantes del asiento trasero. El resto del coche permanece inal-

terado. El peso aumenta en 50 kilos. Sólo se podrá obtener en las dos motorizaciones más altas, la de motor de 3,5 y la V-12 cinco litros. La comercialización de este modelo se iniciará más adelante, casi coincidiendo con la llegada del motor V-12. De momento, los coches que existen son prototipos, uno de

los cuales —precisamente el de la fotografía— va equipado del motor V-12. Los 750i llevarán llantas especiales, como las que se ven en la foto, que recuerdan a las ya vistas en el 535i. Se estudia la posibilidad de poder ofrecer versiones blindadas para personalidades del mundo de la política.





Excelente el confort de marcha por suspensión, asientos, etcétera. Sin embargo, el nivel sonoro es relativamente alto.

curvas de autopista a más de doscientos kilómetros por hora se toman sin levantar el pie del acelerador. Y no por valor o habilidad del conductor, sino porque el coche da sensación de seguridad y además la tiene.

Evidentemente, los frenos son supereficaces y la dirección, de asistencia progresiva, permite tener siempre tacto del coche.

En lo que se refiere al

confort de marcha, la suspensión funciona bien. Sólo el nivel sonoro nos ha decepcionado un poco. Notamos demasiados ruidos de rodadura —no aerodinámicos— y el motor suena más de lo que sería lógico.

El coche está lleno de detalles. Por un lado están los nuevos faros elipsoidales desarrollados especialmente para este modelo, que efectivamente ofrecen una ilu-

minación en cruce muy eficaz; los limpiaparabrisas, cuya presión aumenta progresivamente en función de la velocidad; las cerraduras, que cierran cualquier ventanilla que pudiera quedar abierta; el retrovisor derecho, que se regula para mostrar el bordillo automáticamente en cuanto se da marcha atrás; una climatización programable, más eficaz; etcétera. **Sergio Piccione**

TODO EN CASA

● BMW no ha tenido ayuda de nadie en el diseño del nuevo Serie 7. Todo el diseño es propio. Incluso órganos como el aire acondicionado es un desarrollo propio, aunque posteriormente lo construyan empresas auxiliares.

● No se comunicaron precios, pero se aseguró que el coche será muy caro, «como todas las cosas que son buenas», dijo Von Kuehnheim.

● En España las ventas comenzarán a finales de noviembre de este año. Se especula con que los precios de las dos versiones iniciales serán de alrededor de los 6.750.000 pesetas el 730i y de 9.500.000 pesetas el 735i.

● Muy importante es el trabajo de diseño de conexiones eléctricas desarrollado por la propia marca para este coche después de verificar la poca fiabilidad de los que hay en el mercado.



CADILLAC ALLANTE CLASE EUROPEA

A finales de julio, en su centro de pruebas, a una hora de carretera de Detroit, Cadillac presentó su nuevo modelo Allanté, un deportivo de dos puertas y dos plazas, convertible, realizado en colaboración con Pininfarina, con el que se decidían a competir en el segmento de los coches de superlujo, que hasta ahora se lo disputaban únicamente los fabricantes europeos. Ahora, dos meses más tarde, a punto de llevarlo al Salón de París, en donde hará este coche

su primera aparición oficial en público, Pininfarina nos ha permitido volverlo a conducir en unas condiciones bien diferentes a las que tuvimos en la prueba realizada en Estados Unidos.

El Allanté es el resultado del proyecto LTS, puesto en marcha en 1982, momento en que Pininfarina aceptó el encargo de diseñar y después construir la carrocería de este coche a falta tan sólo de colocarle la mecánica. El carrocerero italiano trabajó de prisa, pues en octubre del

mismo año 82 presentaba los primeros diseños, que fueron aprobados; en abril de 1983 se aceptó el primer prototipo, que dio lugar a que en septiembre de 1983 se comenzara a trabajar en la puesta a punto del modelo y de los medios para su producción. Algo que en el caso de Pininfarina le ha supuesto construir una nueva factoría.

El Cadillac Allanté es un tracción delantera, modo de transmisión que está de moda en Estados Unidos. El

motor, un V-8 de 4,1 litros, va colocado transversalmente. La potencia es muy limitada: sólo 170 caballos, cuando otros fabricantes europeos los obtienen con modelos mucho más pequeños. Pero es que, como insisten los responsables de la ingeniería de Cadillac, para Estados Unidos, en donde hay una muy fuerte limitación de velocidad y se piden unas muy bajas cifras de consumo, la potencia es suficiente.

Lo cierto es que, mirado bajo ese punto de vista, se



El Allanté es un dos plazas con motor V-8 de 4,1 litros, delantero y transversal, acoplado a una caja de cambio automática de cuatro marchas, con tracción delantera, suspensión independiente a las cuatro ruedas, sistema antibloqueo de frenos y dirección asistida.

Sito confía en Honda



Me gusta la HONDA XL125 PARIS DAKAR. Es fácil de llevar tanto en carretera como en montaña.

Tiene una gran versatilidad y avanzada tecnología. La misma tecnología que ha hecho que HONDA gane el Campeonato del Mundo de Marcas (250 c.c.).

Sito Pons

SITO PONS
Sub-campeón del Mundo
en 250 c.c.





● Pininfarina está luchando porque Cadillac acepte la oferta que le ha hecho para ser el quien construya totalmente los coches que se destinen al mercado europeo. Hasta el momento, John Grestemberger, el director general de Cadillac, se está resistiendo, buscando otras fórmulas en colaboración con las filiales europeas de GM. De todas formas, no han rechazado la oferta de su asociado italiano, que tiene ya práctica en la producción completa de automóviles.

● La producción del Cadillac Allanté en Turín ha reportado ya los primeros beneficios a la zona. El aeropuerto ha sido ampliado y dorado de los más modernos medios de ayuda a la navegación para permitir el aterrizaje y despegue de los Jumbos que cubren el puente aéreo entre la ciudad italiana y Detroit en malas condiciones atmosféricas.

● La producción ha comenzado ya a razón de una unidad al día. Irá subiendo paulatinamente hasta alcanzar una media de 37 unidades por día.

● El contrato firmado entre Cadillac y Pininfarina es por seis años, en los cuales la marca americana le asegura una producción media de 8.000 unidades por año.

● La comercialización en Estados Unidos tendrá lugar a finales de enero o primeros de febrero. No se producirá en todo el país, sino en una serie de zonas seleccionadas. Concretamente se venderá en Nueva York, Detroit, Chicago, Los Angeles, Dallas y Miami. A Europa no llegará antes de un año y medio o dos años.

● Para ese momento, están estudiando la posibilidad de dotar al coche de un cambio manual de cinco marchas Getrag, que ya lo emplean otros modelos de la marca.



El Cadillac Allanté se construye entre Turín y Detroit.

En Detroit se estampa el piso, que se envía en un Jumbo a Turín, donde se estampa el resto de la carrocería. En la planta de Grugliasco, se suelda, se pinta y se envía a la nueva planta de San Giorgio, en donde se termina, a falta de la mecánica. De San Giorgio se monta en unos containers especiales y se embarca en dos Jumbos de Lufthansa y uno de Alitalia, que vuelan a Detroit dos veces por semana. En Detroit se monta la mecánica, se prueba el coche y se envía al concesionario.

les puede conceder una cierta parte de razón, pero de cualquier forma resultan decepcionantes los resultados que se obtienen de este coche deportivo que costará por encima de los 45.000 dólares. Esto no quiere decir que sea un coche lento, pero no es nada espectacular. En punta llegamos a cronometrarle 196 kilómetros por hora. En autopista mantiene sin problemas una velocidad de crucero de hasta 180 kilómetros por hora de marcador —unos 160-165

reales—, pero a partir de ese punto le cuesta seguir subiendo. En carreteras nacionales y de montaña es donde más se nota lo limitado de su potencia. Los adelantamientos se hacen más largos de la cuenta, pese a que el cambio automático reduce prontamente a una marcha inferior. De todas formas, resulta demasiado largo, razón por la cual más vale pasar el selector de D a 3, evitando que entre la directa y el overdrive que tiene, e incluso a 2 si el recorri-

do tiene muchas curvas. Pese a ser un tracción delantera no tira excesivamente de morro a la entrada de los virajes y se muestra bastante ágil en recorridos muy sinuosos gracias a una distancia de ejes relativamente corta que, sin embargo, no afecta al comportamiento en curva rápida.

Los frenos, con antibloqueo ABS, son eficaces. La dirección, en cambio, peca de exceso de asistencia. Para colmo, el volante es innecesariamente grande y con un aro muy fino, que no resulta agradable empuñar.

La presentación, aunque con concesiones al gusto americano, resulta discreta. La instrumentación, analógica, pero a base de instrumentos luminosos está bien resuelta y resulta atractiva. Además hay cuadros de cristal líquido que suministran información de las condiciones ambientales o de cualquier deficiencia que puede presentarse en el funcionamiento del vehículo.

El coche se presenta con un techo duro fácilmente desmontable, para dejar lugar a una capota de lona —con parabrisas trasero en vidrio para que no deforme la visión— también fácilmente plegable. Sólo hay dos plazas, porque no se ha querido penalizar con otras dos miniplazas posteriores la gran profundidad del maletero, en donde caben sin problemas palos de golf e incluso esquís.

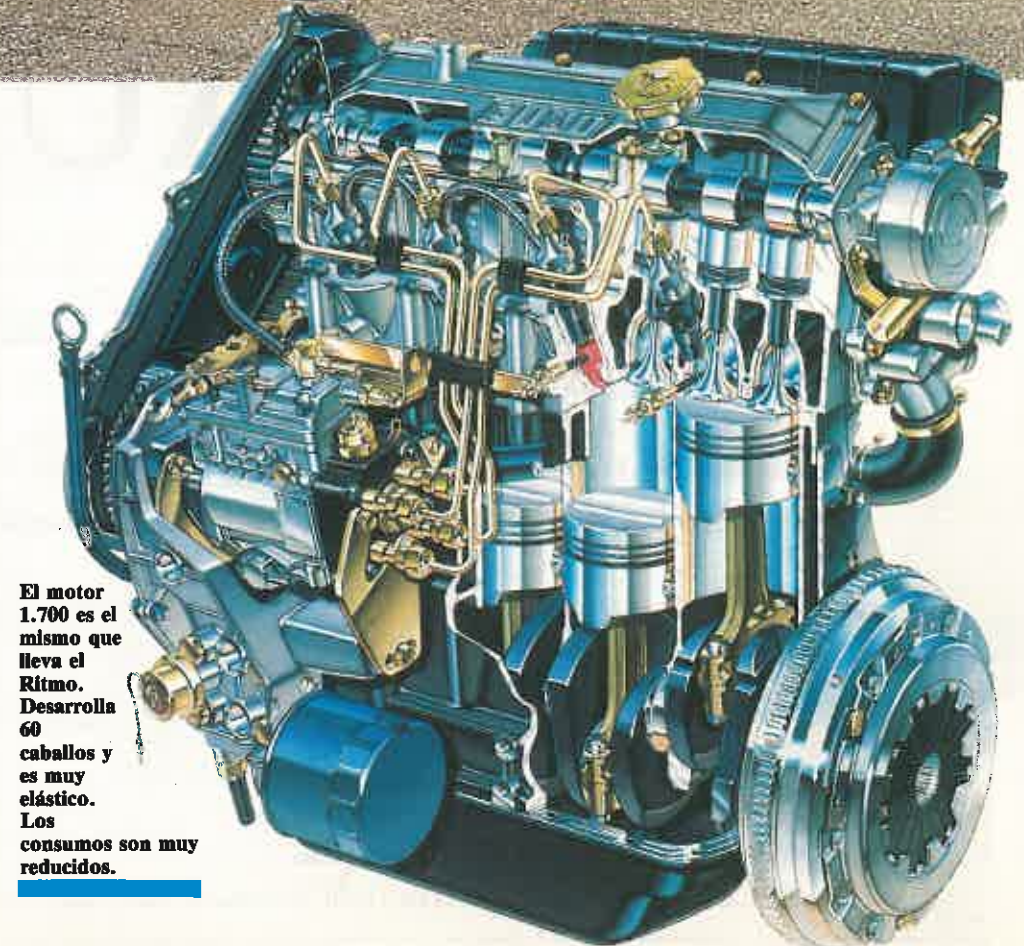
Sergio Piccione



FIAT UNO 60 D HERENCIA DE RITMO



CUANDO hace tres años Fiat lanzó el Uno Diesel, equipado del motor 1.300 centímetros cúbicos de 45 caballos, los responsables técnicos reconocieron estar estudiando diversas formas de evolución, que les pusiera a la misma altura que sus competidores en el mercado europeo: Peugeot, Citroën, Ford y más tarde Renault. En aquellos momentos estaban ya trabajando en una versión con turbocompresor del pequeño motor de 1.300, pero admitieron estar estudiando la posibilidad de montar el motor 1.700 centímetros cúbicos del Ritmo, que en aquellos momentos desarrollaba 55 caballos de potencia. Todos estos estudios se han prolongado hasta 1986, en que en la primavera, con motivo del Salón de Turín, apareció el Uno Turbodiesel, con 70 caballos de potencia. Pero esta va-



El motor 1.700 es el mismo que lleva el Ritmo. Desarrolla 60 caballos y es muy elástico. Los consumos son muy reducidos.

riante se introdujo en el mercado italiano únicamente, donde existe una normativa que regula la fiscalidad del automóvil en función de la cilindrada y en el que, por tanto, el Uno Turbodiesel queda favorecido frente a sus competidores.

Ahora, seis meses después, con motivo del Salón de París, que es el salón europeo por excelencia, lanza el Uno Diesel 60, con el motor 1.700 del Ritmo, que desarrolla una potencia de 60 caballos.

Este motor no es el mismo que llevaba el Ritmo en 1983. Se trata de un motor nuevo hecho a partir del 1.900 del Regata Super, reduciendo la cilindrada del mismo. Es un motor más ligero en el que se han ganado cinco caballos de potencia. Comparativamente con el Uno Turbodiesel, es algo menos potente, pero, sin embargo, tiene más capacidad de recuperación. Se puede circular por ciudad a velocidades muy lentas sin prácticamente en ningún



El cuadro de instrumentos es el mismo. Desaparece el cuentarrevoluciones en favor del reloj

momento tener que reducir a segunda. Basta con jugar con las tres marchas superiores. En el Uno Turbodiesel, en cambio, por debajo de las 3.000 revoluciones por minuto, las recuperaciones eran muy lentas. En cambio, en velocidad punta, mientras que el Turbodiesel llega a los 165 kilómetros por hora, al Uno 60 D le me-

dimos unos más modestos 156,1 kilómetros por hora.

En lo que se refiere a consumos, el nuevo Uno Diesel está al mismo nivel que el Turbodiesel, con cuatro litros homologados a 90 kilómetros por hora, 5,7 litros a 120, y 5,4 en ciclo urbano.

La adaptación de este motor, más pesados que los de gasolina y que el pequeño

1.300, no ha necesitado de demasiadas modificaciones. Se ha montado una barra estabilizadora nueva en el tren delantero, los discos de Turbo i.e. para poder ahorrar el mayor peso, nuevos amortiguadores de gas de un tarado más duro y se ha mejorado el guiado del selector del cambio de marchas.

En lo que se refiere a su conducción, el nuevo Uno 60 D muestra una mayor tendencia a tirar de morro en las curvas que en otras versiones y resulta bastante ruidoso, cosa que también ocurría en el defecto también señalado en el Turbodiesel, pese al mayor aislamiento insonorizante que llevan estos motores respecto a los de gasolina.

En España comenzará a venderse a finales de año o principios del que viene, probablemente sólo en versión cinco puertas y acabado Super. El precio será un 3 por 100 superior al del Diesel 1.300, es decir, sobre 1.150.000 pesetas.

S. P.

SUBASTAUTO

Primera Empresa
en Subastas de Automóviles de Ocasión.

Si desea vender o comprar vehículos de cualquier marca nacional o de importación, dispone ya de la fórmula más sencilla, rápida y eficaz: la subasta.

Acuda a las subastas, pueje por la oferta que más le interese y descubra las ventajas de Subastauto

Todos los martes a partir de las 11 de la mañana.



Subastauto
España, S.A.

Avenida de Castilla, 1 (Autopista Madrid-Barcelona Km. 17,200). San Fernando de Henares (Madrid) Teléfono 675 30 13

Mercado

ECOS
DE LA
SEMANA

● Ferrari acaba de comunicar una subida del precio de sus modelos, en la que por término medio suben todos un 3 por 100. También las opciones, tanto la pintura metalizada como el cubretecho en piel, se incluyen en este aumento de precio.

● Después del boom de los blancos de serie limitada de este verano, algunas marcas vuelven a la carga, esta vez con la música como reclamo. El Ford Fiesta HIT y el Seat Panda Movida son dos de los primeros modelos que ya han salido a la calle. Un buen radiocassette y algunas opciones que normalmente sólo tienen los hermanos mayores son los argumentos de esta nueva estrategia de marketing.

● Automoción Ibérica, uno de los concesionarios de Pegaso más prestigiosos de la capital, mantiene su oferta sobre furgonetas Pegaso. La valoración del vehículo usado es de

305.000 pesetas como mínimo y el seguro obligatorio gratuito.

● Aunque no se trata de una oferta automovilística, queremos mencionar la presencia en el mercado de un sistema antirrobo de gran eficacia y originalidad. Su nombre es el de Cortagás y ac-

ma cortando el paso de combustible, gasolina o diesel. Es de muy fácil instalación y de coste razonable. Para mayor información, dirigirse al teléfono 986/58 01 68.



SEGUNDA
MANO

COMIENZA EL OTOÑO

TRADICIONALMENTE, el otoño es un periodo interesante para la compraventa de automóviles, con mucha animación. Aunque en los últimos años venimos asistiendo a una disminución en la estacionalidad, la mayoría de los profesionales saben que hay periodos mejores y peores para comprar o vender.

La inminente aparición de novedades en el campo automovilístico hace

que el mercado de ocasión se vea, asimismo, animado. Así, la próxima aparición del Omega hace que los Opel Rekord comiencen a aparecer en las exposiciones. Este robusto coche alemán tiene una excelente aceptación y valoración y va a ser posiblemente el modelo protagonista de la «rentrée» automovilística de ocasión.

Otros modelos poco frecuentes que van a llamar la atención en estos meses que se aproximan serán: los Renault 25, cuyas primeras unidades comienzan a hacer su aparición en los establecimientos especializados; los Ford Scorpio, pese a su relativamente próxima aparición, y el Mercedes 190. Precisamente de éste se ven bastantes unidades en los escaparates.

Peró lo que verdaderamente está revolucionando el mundillo del V.O. es el anuncio (o mejor, el rumor) de

la implantación del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales, en las operaciones de compraventa entre particulares. Aplicar un nuevo impuesto siempre es complicado: favorece a unos y transtorna a otros. Lo que sí parece cierto es que las transacciones entre particulares se van a ver muy afectadas, desplazándose las operaciones hacia los profesionales.

Aún no ha aparecido esta disposición en el «Boletín Oficial del Estado», aunque aparece reflejado en el proyecto de Presupuestos del Estado, por lo que se da por segura su entrada en vigor, salvo que la cuestión sea suprimida en el procedimiento parlamentario. Lo que ya es más especulativo es el tipo del 6 por 100, pero hemos podido confirmar en esta redacción que hay un elevado porcentaje de posibilidades de que se mantenga.



COCHES NUEVOS

Coste por kilómetro: Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento.

Consumo medio: El consumo medio de cada modelo de es-

ta lista se consigue con el promedio de un 60 por 100 del consumo en ciudad, un 30 por 100 del consumo en carretera a 90 y un 10 por 100 del consumo en autopista a 120. En la lista de opciones no se incluyen, por falta de espacio, todas las que ofrece cada marca; aunque sí se incluyen las que creemos más interesantes para el usuario.

* Probado MOTOR16

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Coste/km.	Precio
	c.c.	CV	km/h.	litros/100 km.	15.000 km/año	total

ALFA ROMEO

Sprint V.1.5 0V*	1.490	105	178	10,4	11,54	1.783.375
Alfa 33 SL	1.490	95	169	9,4	10,72	1.463.375
Alfa 33 Q.D.	1.490	95	169	9,4	10,72	1.563.375
Alfa 33 Q.V.*	1.490	105	179	10,4	11,54	1.683.375
Alfa 33 Fam. 4x4*	1.490	95	167	9,8	11,54	2.033.375
Alfa 75 2.0*	1.962	128	194	10,7	11,88	2.020.149
Alfa 75 2.0 V*	2.492	156	208	11,9	13,76	2.702.549
Alfa 75 2.0 V*	1.995	95	165	8,5	7,64	2.288.375
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	10,74	2.240.142
GTV 2.5 V*	2.492	160	220	11,0	13,03	2.842.550
Spider 2000*	1.962	128	188	10,5	11,73	2.740.150
Alfa 90 2.0 V*	1.962	128	188	9,7	11,52	2.295.150
Alfa 90 2.5 Q.D.*	2.492	156	198	9,3	11,63	2.840.150
Alfa 90 2.4 TD*	2.393	110	180	8,7	8,64	2.588.775

OPCIONES: Servodirección: Alfa 75 2.0: 75.000. Pintura metalizada: Alfa 33 SL, Alfa 33 QD, Alfa 33 QV, Sprint QV: 35.000. Resto de la gama: 60.000. Llantas de aleación 16: 2.000. Alfombras de alfombra: Alfa 33 SL, Alfa 33 QD: 65.000. Alfa 75 2.0, Alfa 75 2.0 TD, Alfa 90 2.0, Alfa 90 2.4 TD, GTV 2.0, Spider 2.0: 80.000. Tapicería de cuero: GTV 2.0, GTV 2.5: 130.000. Spider 2.0: 105.000. Paquete opcional Alfa 33 familiar 4x4: Pintura metalizada y ruedas de aleación: 100.000 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

ARO

Aro 10	1.289	54	125	9,5	9,54	1.335.454
Aro 10	1.320	65	130	10,1	7,90	1.514.795
Aro 10	1.320	65	130	10,1	7,90	1.559.480
Aro 10	1.320	65	130	10,1	7,90	1.448.700
Higaro D	2.710	70	120	10,0	7,85	1.733.644

AUDI

80 GTE	1.781	112	187	9,5	10,82	2.662.356
Audi 80	2.226	136	195	10,8	11,98	2.992.619
Audi 80 Quattro	2.226	136	195	10,8	12,00	4.379.431
100 Base	2.226	136	202	10,2	10,78	2.923.656
100 CQ*	2.226	138	202	10,2	11,50	3.652.031
Audi 100 CD Avant*	2.226	138	191	10,6	11,81	4.339.531
100 CD TD	1.986	87	168	7,2	6,89	4.245.056
Audi 200	2.226	138	197	11,1	12,25	4.476.791
Audi 200 Turbó*	2.144	182	226	12,0	13,01	5.842.431
Coupe GT	2.226	136	196	8,3	9,94	3.581.431
Coupe GT Quattro*	2.226	136	192	11,6	12,66	4.678.681
Quattro	2.144	200	222	9,1	11,56	8.399.985

OPCIONES: Pintura metalizada: Audi 80, Audi 80, Audi Coupé: 28.650. Audi 100 Base: 80.000. **PRECIOS F.F.**

AUSTIN

Metro 1.3 LE 3P*	1.275	63	146	7,6	8,55	994.804
Metro 1.3 HLE 5P*	1.275	63	146	7,6	8,55	1.043.804
MG Metro 1300*	1.275	71	156	9,2	9,86	1.146.804
Maestro Mayfair 1.6*	1.598	83	165	8,7	10,14	1.515.875
MG Maestro 2.0 EFI*	1.994	112	176	9,8	11,05	1.830.975
Montego Mayfair 2.0*	1.994	100	171	9,3	10,64	1.848.974
MG Montego 2.0 EFI*	1.994	112	184	9,8	11,05	2.074.975

OPCIONES: Pintura metalizada: Metro: 9.567 pesetas; Maestro y Montego: 15.945 pesetas; Rover serie 200: 15.945 pesetas; Rover serie SD 1: 28.703 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

AUTOBIANCHI

A 112 Junior	903	42	130	6,5	7,53	826.028
Y-10 Fire*	993	45	148	6,0	7,17	1.016.629
Y-10 Turbo*	1.049	85	181	8,2	9,13	1.388.535

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Coste/km.	Precio
	c.c.	CV	km/h.	litros/100 km.	15.000 km/año	total

OPCIONES: Techo abatible: A-112: 25.270. Y-10 Fire, Y-10 Turbo: 39.900. Pintura metalizada (todos los modelos): 18.620. Paquete opcional: Check control, vacuómetro, cuentarrevoluciones, manómetro de aceite: Y-10 Fire: 29.925. Check control: Y-10 Turbo: 14.630. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

BMW

316*	1.786	90	176	9,1	10,48	2.174.695
316 4p*	1.786	90	176	9,1	10,49	2.334.295
318	1.786	105	184	8,5	10,00	2.473.945
318 i 4p	1.786	105	184	8,5	10,00	2.633.545
320 i*	1.990	125	191	11,0	12,14	2.946.140
320 i 4p*	1.990	125	191	11,0	12,15	3.105.740
325 i*	2.494	171	217	10,0	13,45	3.644.390
325 i 4p*	2.494	171	217	10,0	12,22	3.803.990
325 i Cabrio*	2.494	171	214	11,5	13,46	4.578.050
325 i*	2.494	171	210	11,7	12,56	4.671.150
325 i 4p*	2.494	171	212	10,4	12,57	4.830.750
324 i*	2.443	86	159	7,9	7,28	2.909.925
324 i*	1.990	125	189	9,0	9,91	3.334.500
525 i*	2.693	125	177	12,6	13,47	3.556.350
525 i*	2.494	150	197	10,5	11,75	3.858.260
528 i	2.788	184	212	10,4	12,56	4.357.010
528 i	2.788	184	212	10,4	12,56	4.357.010
M535 i*	3.453	218	228	11,8	13,84	5.779.130
M 5*	3.453	286	252	13,7	15,47	10.341.030
524 TD*	2.443	115	185	8,5	7,66	3.734.525
628 CSI	2.788	184	212	8,8	11,29	7.123.410
635 CSI	3.430	218	229	8,7	11,34	8.106.630
M635 CSI*	3.453	286	248	13,8	15,56	10.500.630
728 i	2.788	184	201	9,9	12,16	5.003.390
730 i	3.210	197	208	9,8	12,09	5.863.900
735 i	3.430	218	217	9,8	12,23	7.122.430
745 i*	3.430	252	226	14,5	16,10	8.388.640

OPCIONES: Caja de cambio automática: 325 i, M535 i, 732 i, 735 i, 635 CSI: 89.600 pesetas. Caja de cambio 5 velocidades: 316, 318 i, 320 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 528 i, 524 td: 68.900 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i, 628 cal, 635 cal: 70.800 pesetas. ABS: 320 i, 324 i, 520 i, 524 td: 287.700 pesetas; 325 i, 525 i, 528 i, 528 i: 264.200 pesetas. Dirección asistida: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 100.500 pesetas. Pintura metalizada: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 61.300 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 528 i, M 535 i, M 5, 524 td: 79.200 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 91.500 pesetas. Cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 td: 38.700 pesetas. Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 td: 13.200 pesetas. Techo corredizo e inclinable mecánico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 93.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 528 i, M 535 i, 524 td, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 107.100 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 535 CSI: 145.300 pesetas. Techo corredizo e inclinable eléctrico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 130.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 528 i, M 535 i, 524 td, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 143.400 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 535 CSI: 182.100 pesetas. Elevadores eléctricos delantero y trasero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i: 133.000 pesetas. Aire acondicionado: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i, 628 CSI, 635 CSI, M 535 CSI: 250.000 pesetas; 525 i, 528 i, M 535 i, M 5: 231.100 pesetas; 520 i, 525 i, 524 td: 309.400 pesetas; 324 i: 218.900 pesetas. **PRECIOS F.F.**

CITROËN

Mohari	602	29	100	7,0	7,37	762.768
LNA	652	35	125	5,7	6,28	823.353
LNA 11 RE*	1.124	48	139	8,9	8,83	942.134
Vita	652	35	124	6,8	7,52	863.961
Vita i 1.6*	1.124	57	136	9,3	9,69	935.933
Vita Challenger	1.124	57	136	9,3	9,69	960.804
Vita i 1.6*	1.124	57	136	9,3	9,69	1.026.107
Vita TRS 1.4*	1.390	60	149	6,4	7,32	1.160.805
Vita GT*	1.580	115	192	8,6	9,80	1.500.625
Vita i Challenger*	1.769	60	152	6,8	5,80	1.186.105
Vita 17 RD 5V*	1.769	60	152	6,8	5,80	1.182.063
GSA Special	1.299	65	158	8,2	8,79	1.149.375

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Coste/km.	Precio
	c.c.	CV	km/h.	litros/100 km.	15.000 km/año	total

GSA X1*	1.299	65	154	8,7	9,21	1.242.430
GSA Special Break*	1.299	65	159	8,6	9,20	1.225.499
BX	1.360	82	155	7,05	8,83	1.253.882
BX Caribe*	1.360	82	155	7,05	8,83	1.265.504
BX Lida*	1.360	72	161	8,0	9,24	1.384.803
BX 14 E*	1.360	72	161	8,0	9,24	1.384.803
BX 14 RE*	1.360	72	161	8,0	9,24	1.461.362
BX 16 TRS*	1.580	92	171	9,3	10,39	1.648.088
BX TRS Break*	1.905	105	182	7,7	9,01	2.163.549
BX 19 GT*	1.905	105	191	8,1	9,33	1.823.202
BX GT*	1.905	125	194	9,8	10,73	1.982.369
BX SPORT*	1.905	126	198	9,8	12,03	2.334.207
BX 19 D*	1.905	65	151	7,2	6,65	1.711.615
BX 19 TRD*	1.905	65	151	7,2	6,66	1.870.683
BX RD Break*	1.905	65	148	7,2	6,65	2.105.029
CX 22 TRS*	2.165	115	183	10,6	11,71	2.173.365
CX 25 GT*	2.500	138	188	12,5	14,26	2.902.650
CX Prestige*	2.500	138	188	12,9	14,61	4.025.749
CX 25 GT Turbo*	2.500	168	214	13,0	14,62	3.808.610
CX 25 RD*	2.500	75	158	7,1	6,72	2.380.339
CX 25 TRD Turbo*	2.500	95	169	10,2	9,32	3.038.374
CX 25 RD Turb. Fam.*	2.500	95	159	10,2	9,34	3.293.975

OPCIONES: Pintura metalizada: LNA, todas las versiones: 13.433 pesetas; Visa 11 RE, Visa 17 RD, Visa GTI: 22.876 pesetas; GSA, todas las versiones: 31.255 pesetas; BX, todas las versiones, excepto Caribe, Sport y Base: 31.388 pesetas; CX, todas las versiones: 39.900. Llantas de aluminio: LNA 11 RE: 42.959 pesetas; Visa GTI: 71.953 pesetas; BX 16 TRS, 19 GT, 19 TRD: 48.944 pesetas; CX Prestige automático: 59.850 pesetas. Elevadores eléctricos y cierre centralizado: Visa GTI, BX 14 RE: 34.979 pesetas. Caja de cinco velocidades: Visa 17 RD, GSA, todas las versiones: 29.127 pesetas. Aire acondicionado: BX 16 TRS, 19 GT, 19 D, 19 TRD: 123.025 pesetas. Dirección asistida: BX 16 TRS, 19 D, 19 TRD: 65.702 pesetas. ABS: CX 25 GT, 25 TRD Turbo, 25 RD Turbo: 266.000 pesetas. Ordenador: CX Prestige, Prestige Turbo: 39.900. Caja automática: CX 25 GT: 152.950 pesetas. Lunas tintadas más parabrisas laminado: LNA 11 RE: 10.108 pesetas; Visa 11 RE, 17 RD: 13.832 pesetas. Lunas tintadas más cortinillas traseras: BX 14 RE, 16 TRS, 19 GT, 19 TRD: 14.763 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

DE TOMASO

Longchamp	5.769	300	240	17,2	18,31	7.751.953
Pantera GT*	5.769	300	280	16,2	17,47	6.980.483

OPCIONES: Pintura metalizada: Longchamp: 265.180 pesetas. Faros antiniebla delanteros-traseros: 55.374 pesetas. Bloqueo central de cerraduras: 65.022 pesetas. Encendido electrónico: 26.636 pesetas. Salpicadero madera: 78.104 pesetas. Tratamiento dinitrol: 32.344 pesetas. Versión cuero natural: 180.746 pesetas. Motor GR/375: 266.363 pesetas. Asientos eléctricos: 110.350 pesetas. Servodirección: 60.000 pesetas. Aire acondicionado: 265.180 pesetas.

FERRARI

328 GTB	3.185	270	263	17,5	18,61	11.543.837
328 GTB*	3.185	270	260	15,8	17,22	11.890.070
Mondial 3.2	3.185	270	250	12,1	14,20	12.398.136
Mondial Cabriolet 3.2	3.185	270	250	12,1	14,21	13.424.851
412	4.942	340	250	25,0	24,90	20.055.949
Testarossa*	4.942	390	293	18,4	19,58	24.473.161

OPCIONES: Pintura metálica: 328 GTB, GTS: 88.762.

Mercado

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Coste/km.	Precio
	c.c.	CV	km/h.	litros/100 km.	15.000	total
Patrol Carro Baja	2.820	76	124	11,8	9,54	2.108.444
Patrol Carro Alto	2.820	76	124	11,8	9,54	2.076.524
Patrol Carro 6 Cil.	3.246	95	138	12,7	10,93	2.383.615
Patrol Largo Alto	2.820	76	124	11,8	9,54	2.412.524
Patrol Wagon 6 Cil.	3.246	95	138	12,7	10,94	2.672.575
Vanette 5 Plazas	1.952	60	118	9,3	7,31	1.476.764
Vanette 8 Plazas	1.952	60	118	9,3	7,31	1.585.964

OPCIONES: Pintura metálica: Vanette, Patrol: 19.040 pesetas. **Diferencial autoblocante:** Corto 4 cil., Corto 6 cil., Largo 6 cil.: 49.280 pesetas. **Asientos en sentido de marcha:** Corto techo alto 4 cil.: 19.800 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

OPEL

Corso City 1.0 4V 3P*	993	45	142	8,23	8,23	864.079
Corso City 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	894.137
Corso City 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	932.973
Corso City 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	883.186
Corso City 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	953.615
Corso City 1.2 4V 3P*	1.196	55	152	7,0	7,81	955.424
Corso City 1.2 4V 3P*	1.196	55	152	7,0	7,81	994.260
Corso City 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	976.065
Corso City 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.014.901
Corso City 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	935.234
Corso City 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	974.070
Corso City 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	955.876
Corso City 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	994.712
Corso City 1.2 4V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	996.521
Corso City 1.2 4V 3P*	1.196	55	152	7,0	7,81	1.035.357
Corso City 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.017.162
Corso City 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.055.998
Corso City 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.035.688
Corso City 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.053.136
Corso City 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.094.233
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.080.232
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.097.921
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.138.777
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.194.224
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.027.866
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	992.355
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	988.126
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.048.508
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.041.794
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.070.426
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.091.068
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.144.736
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.131.340
Corso City 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.175.884
Kadett GL 1.3	1.297	75	170	6,5	8,26	1.530.435
Kadett GL 1.3 GL*	1.297	75	168	7	9,24	1.381.716
Kadett GL 1.6	1.598	90	169	8,2	9,73	1.594.186
Kadett GL 1.6 GL*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.452.301
Kadett GL 1.6 GLS*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.546.073
Kadett GSI 1.8	1.796	115	201	9,0	10,40	1.915.411
Kadett GSI 1.8 SP	1.796	115	201	9,0	10,40	1.997.201
Kadett GL 1.8 GLD*	1.598	90	150	7,1	6,71	1.679.071
Kadett GL 1.8 GLD	1.598	90	150	7,1	6,71	1.504.205
Kadett GL 1.6 GLSD	1.598	90	150	7,1	6,71	1.730.568
Ascanto LS 1.6 4P	1.598	90	170	8,3	9,21	1.662.341
Ascanto Touring 1.6 5AP	1.598	90	170	8,3	9,21	1.667.600
Ascanto LS 1.6 5P	1.598	90	170	8,3	9,21	1.716.641
Ascanto GLS 1.6 4P	1.598	90	170	8,3	9,22	1.756.399
Ascanto GLS 1.6 5P	1.598	90	170	8,3	9,22	1.850.971
Ascanto Touring 1.8 4P	1.796	115	190	8,8	11,12	1.841.141
Ascanto GLS 1.8 4P*	1.796	115	185	9	10,72	1.924.533
Ascanto GLS 1.8 5P*	1.796	115	185	9	10,73	2.019.111
Ascanto GT 1.8 2P*	1.796	115	190	8,8	11,12	1.851.399
Ascanto GT Sport 5P	1.796	115	190	8,8	11,12	2.005.971
Ascanto LS Diesel 4P	1.598	54	143	6,8	5,59	1.782.994
Ascanto LS Diesel 5P	1.598	54	143	6,8	5,59	1.847.281
Merita Coupé GSI	1.979	110	185	7,6	9,25	1.952.701
Merita Coupé 200*	1.979	125	198	11,8	12,50	2.393.741
Rehman LS 2.0 5	1.979	100	185	10,4	11,57	1.917.838
Rehman LS 2.2*	2.200	115	187	9,8	10,98	2.044.621
Rehman Touring 1.2 2	2.200	115	187	9,8	10,98	2.109.041
Rehman CO 2.2 1*	2.200	115	187	9,8	10,98	2.333.281
Rehman Exclusive 2.2 1	2.200	115	187	9,8	10,98	2.467.641
Rehman Diesel	2.260	71	160	7,3	6,84	2.310.751
Rehman Touring 2.3 TD	2.260	86	172	9,2	7,98	2.386.321
Rehman LS 2.3 TD	2.260	86	172	9,2	7,98	2.412.281
Rehman CB 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	7,98	2.596.761
Rehman Exclus. 2.3 TD	2.260	86	172	9,2	7,98	2.734.311
Sensator C 3.0 1	2.969	180	219	12,14	13,47	3.771.481
Sensator C 3.0 1 Aut.*	2.969	180	200	13,4	14,02	4.039.891
Moenza C 3.0 1*	2.969	180	205	13,1	14,76	3.659.481
Moenza GSE 3.0 1*	2.969	180	205	13,1	14,77	3.793.781

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

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



ALFA ROMEO

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Alfasud	850	760	680	615	520	465	415	
Alfasud TH	900	810	730	660	560	500	450	
Alfa 33 Q.O.	1050	950						
Alfa 33 Q.V.	1150	1050						
Sprint Veloce	1200	1100	1000	900	800			
Alfa 90 Motronic	1550							
Alfa 90 Q.O.	1900							
Alfa 90 2.0 T.D.	1700							
Affetto 2000	1275	1150	1050	925	800	700	600	550
GTV 2000	1500	1375	1250	1100	1000	850	750	650
GTV 2500	1900	1750	1600	1450	1300			
Spider	1900	1750	1600	1450	1300			

AUDI

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

AUSTIN-ROVER

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Metro 1.0	500	450						
Metro 1.3	650	600	550					
Metro MG 1.3	750	700	650					
Metro MG Turbo	850	780						
Maestro 1600	1000	900						
Maestro EFI 2.0	1200							
Montego HLS	1250							
Montego EFI 2.0	1400							
216 SE	1100							
216 Vitesse	1250							
2800 S	1700	1500	1350	1200	900	800	700	
3500 S								
3500 Vitesse	2700	2500	2300					
Vanden Plas	2100	2000						
Vanden Plas EFI	2750							
2400 Turbo D	1850	1700	1600					
Ranger Rover	2600	2400	2100	1800	1500	1300	1100	900
Ranger Rover 4 p.	3100	2800	2300	2100				

BMW

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

CITROËN

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

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Mechan 4p.	425	385	345	310	280	240	200	170
LNA	400	360						
LNA 11 E	485	415						
LNA RE	510	460						
Visa	525							
Visa II Especial	450	405	365	330	295			
Visa II Club	455	415	370	335	300			
Visa II Super E	500	450	405	365	330			
Visa II Super X	505	455	410	370	335			
Visa GT	640	580	520					
Visa 11 E	545	490						
Visa 11 RE	595	535						
Visa Challenger	585							
Visa 14 TRS	650							
Visa 17 D	700							
Visa 17 RD	745							
Visa GTI	910							

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
GS							155	125
GS Club							170	145
GS Palas							200	175
GS X2							225	190
GS Break							160	145
GS Break Club							170	155
GSA 1100			350	315	285	240		
GSA Break 1100			350	315	285	240		
GSA 1300 Special	570	500						
GSA Club			355	335	300	280		
GSA Palas		500	450	405	365	310		
GSA Break Special		450	405	365	310	270		
GSA X1	650	575	500					
GSA X3		515	465	420	370	320		
BX	790	710						
BX 14 E	815	735						
BX 14 RE	855	770						
BX 16 RS	875	790						
BX 16 TRS	1045	940						
BX GT	1180							
BX Sport	1360							
BX 19 D	820	830						
BX 19 RD	1085	975	875					
BX 19 TRD	1190	1070						
CX 2400 Palas 4v.							300	
CX 2400 Palas 5v.							500	450
CX 2400 GTI		1500	1300	1100	950	800		
CX 2500 GTI	1800	1700						
CX 25 GTI Turbo	2500							
CX 2500 D Palas	1500	1350	1200	1050	900	750		
CX TRD	1800	1700						
CX 25 TRD Turbo	2100	1800						
CX 2500 Dia. Fam.	1800	1650	1500	1350	1150	1000		
CX 25 RD Tur. Fam.	2300							
CX Reflex	1000	900	800					
CX Prestige	2000	1800	1600	1400	1200	1050	950	900

FERRARI

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
308 GT-GTS	6000	5350	4200	3800	3600	3400	3200	3000
400 GT	8000	7500	6500	5800	5000	4500	4000	3500
512 B		9000	8000	7500	7000	6500	6000	
Monza J	7500	7000	6500	6000	5500			
Monza Cabrio	8000							
Testarossa	15000							

FORD

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Fiesta N	525	470	425	380	325	275	250	225
Fiesta L	595	530	480	410	365	310	275	250
Fiesta Baler 1.1	575							
Fiesta Baler 1.6 D	710							
Fiesta 1.1	615	550	495	425	380	325	290	270
Fiesta S	600	540	485	435	395	335	300	280
Fiesta S 1.3	630	565	510	460	415	350	310	290
Fiesta Ghia 1.1	630	570	515	465	420	355	315	295
Fiesta Ghia 1.3	650	585	530	480	435	370	330	310
Fiesta XR2	820	735	665	600				
Fiesta LD	765	690						
Fiesta Ghia D	800	720						
Escort Laser 1.1	710	635						
Escort Laser 1.3	740	665						
Escort L 1.1	710	675	575	515	480			
Escort L 1.3	740	665	600	540	500			
Escort GL 1.1	720	650	585	525	490			
Escort GL 1.3	780	685	615	555	515			
Escort GL 1.6	810	730	655	590	550			
Escort XR3i	880	790	710	640	600			
Escort LD	865	780						
Escort GL D	870	785						
Escort Ghia D	890	800						
Orion GL 1.3	835	750						
Orion GL 1.6	860	775						

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

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				
200	—	—	—	239.849
654 Sport	603	64	190	529.558
900 SE	908	80	215	781.675
BIMOTA				
884*	1.074	112	257	2.972.452
884-B	1.074	112	257	2.993.153
885-B	1.100	112	—	3.084.544
885-SP*	1.135	118	265	3.320.659
BMW				
R 85	850	50	175	958.884
R 80 GS	797	75	174	948.584
R 75 C	740	75	—	1.143.893
K 100*	967	90	215	1.317.274
K 100 RS*	967	90	220	1.507.238
K 100 RT*	967	90	210	1.617.301
CAGIVA				
Elabor 125*	124,6	15	105	438.704
Ala Verde 250	242,6	25	—	400.890
Ala-Roma 350*	343,1	32	—	817.018
Ala-Roma 550	543	45	—	1.006.040
DERBI				
Valent 40	48,7	—	—	81.970
Valent 80	48,8	—	—	108.078
DB 50*	49,9	—	—	144.970
Secret 74	74,1	5,5	75	176.970
Secret 74 (an. al.)*	74,1	5,5	75	169.950
RC-125 Cross	123,6	31	—	337.950
RC-250 Cross	246,1	42	—	399.950
GILERA				
50 GS-2	48,6	—	—	123.200
75 GS-1*	74,6	—	79	156.984
RV 200*	183,4	25	137	481.888
RX 200	183,4	24	—	487.858
GUZZI				
V-45	643,4	52	—	712.786
V-65 SP	643,4	52	—	741.514
HONDA				
V-45 Custom*	643,4	52	164	789.706
V-45 Lario	643,4	58	—	856.421
V-45 TT	643,4	—	—	767.801
850 T-6*	844	67	188	788.671
850 La Mano II	844	78	—	857.037
1000 SP	948,8	67	—	889.255
1000 California II	948,8	71	—	1.118.283
La Mano 1000*	949	82	225	1.151.140
HUSQVARNA				
125 XC	124	—	—	438.700
250 XC	245	—	—	475.400
300 XC	488	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	496.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	627.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.600
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.800
300 CR (Cross)	488	—	—	494.500
JAWA				
350	343,5	23	—	220.000
KAWASAKI				
KZ 650*	650	52	170	649.900
KZ 650 S	650	55	—	736.942
KLR 600 E	594	45	—	593.750
GPZ 600 R	592	75	—	899.750
GPZ 900 R	908	115	—	1.149.750
KTM				
88 125 End.	123,6	31,5	—	405.500
MX 125	123,6	33	—	409.500
LAMBRETTA				
125 Elect.	123	8	—	158.806
200 Linea	199	8,7	—	181.853
200 Elect.	199	9,7	—	188.523
LAVERDA				
1000 RGS	961	94	—	1.027.000
MERLIN				
DO 7 125	124,8	—	—	297.200
DO 7 212	212	—	—	298.800
DO 3 R	—	—	—	160.000
CRESTA	348,8	—	—	342.000
DO 11 A Tiempo	348,8	—	—	388.000
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	265.000
MONTESA				
Cona 242	242	—	—	219.700
Cona 330	327,8	—	—	277.400
Cona 330 Trial	327,8	—	—	289.800
Enduro 80 HT	74,8	—	72	175.300
Enduro 250 HT	246,3	—	119	245.500
Enduro 300 HT	349,8	—	138	367.500
Impulse 125	124,8	10	100	228.800
Impulse 175	174,7	13	100	271.880
MORINI				
125 Mono	123,6	12	—	208.000
250 2-C	239,5	25	138	338.000
350 6-2	344,1	38	160	595.000
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	265.000
PUCH				
X-10	48,8	—	—	75.400
Musi	48,8	—	—	96.400
Musi PA	48,8	—	—	100.900
Musi Pa Negra	48,8	—	—	102.400
Musica L	48,8	—	—	130.400
Lido Vario	73	8,5	—	208.000
74 M-82 FD	71,8	8,8	—	239.318
RIEJU				
Greco	74	8,5	—	193.000
Marathon MR-90	75	14	—	294.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000
SUZUKI				
GSX 400 E	386	—	—	635.000
GSX 550 ES*	549	58	192	895.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.045.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.390.000
VESPA				
Vale	49,7	—	—	85.120
Vespino	49,7	—	—	99.456
Vespino ALX	49,7	—	—	108.884
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	78	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.780
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
150	149,5	8,2	100	219.849
200 DM	197,5	10,8	110	243.390
150	197,5	10,2	110	243.390
YAMAHA				
DT 80*	72,8	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 250 LC*	247	59	180	588.000
XS 400	389	45,5	175	586.200
XT 600*	595	44	166	631.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	106	235	1.400.000
XJ 900*	881	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.087	125	243	1.537.315



VEA EL TURBO-DIESEL DESDE UN NUEVO PRISMA.

El Prisma del silencio y la velocidad. Verá el Nuevo Prisma Turbo-diesel. Descubrirá que un diesel no tiene por qué ser ruidoso ni lento.

Descubrirá 80 CV de potencia que le harán alcanzar la increíble velocidad de 170 Km/h.

Todo con un silencio y un equilibrio fuera de lo normal.

Vea también el diseño desde un nuevo Prisma. Descubrirá un Lancia PRISMA con una nueva línea, nuevos frontales y nuevos interiores.

Descubrirá un coche más amplio, más cómodo, más personal.

Es la reafirmación de la tecnología Lancia.

Vea el Turbo-diesel desde un nuevo Prisma. Le encantará. Más aún, al ver su precio: 1.961.750 ptas.



LANCIA PRISMA TURBODIESEL

La diferencia de viajar en LANCIA.



Mas de 130 puntos de venta y asistencia en España.

CONCESIONARIOS EN MADRID:

COMERCIAL AUTO HISPANIA, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 11,300 • VAGMA, S. A. Gita. López de Hoyos, 5.

CONCESIONARIOS EN BARCELONA:

DIFISA. Ronda de Poniente, 73. (Sabadell) • SACA, S. A. "AUTO ITALIA". Balmes, 212. Escuelas Pías 7 • THEM AUTO S. C. L. Autovía Castelldefels, Km. 5. (Prat de Llobregat). Provenza, 260.

NOTICIAS DE EMPRESA

NUEVOS ALPINE

EN el transcurso de la presente edición de la Feria de Sonimag, de Barcelona, se ha realizado la presentación al público de toda una nueva gama de productos Alpine. Todos estos nuevos productos están dotados de una tecnología tan sofisticada como innovadora.

Dentro de esta gama hay una serie de aparatos que destacan por sí solos, son el cambiador de cassette

7375, con el que se pueden lograr hasta nueve horas de música seguida, y los ecualizadores 3318, que está dotado de cuatro memorias, y el 3215, que lleva siete bandas gráficas. Dentro del apartado de altavoces destacan los modelos 6393/6147/6151 y 6241, con unas potencias que van desde los 30 W hasta los 150 W, pasando por modelos con 60 W y 90 W.

para está formada por una ampolla de cuarzo en la que está instalado el filamento con el halógeno, la otra parte de la lámpara está formada por una parábola reflectora de vidrio con una capa microica.

Esta nueva lámpara tiene



una duración muy superior a la del resto de las lámparas de incandescencia convencionales. Pero la característica principal de estas lámparas microicas es que es capaz de separar la luz del calor, todas las lámparas generan al mismo tiempo ondas de luz y radiaciones infrarrojas, que son las portadoras de calor; pues bien, el reflector microico proyecta las ondas luminosas dejando pasar las ondas de calor, entonces se da la llamada luz «fría».

Gracias a esta característica estas lámparas son inmejorables a la hora de iluminar aquellos objetos a los que perjudica el calor, como son: obras de arte, flores y plantas, tejidos y en general todos los objetos delicados.

TODO PARA EL 4 x 4

LA creciente aceptación que están teniendo los vehículos de fuera de carretera hace que la demanda de accesorios y elementos destinados a mejorar estos vehículos vaya también en aumento. Para satisfacer esta demanda se ha inaugurado en Barcelona, C/ Galileo, 310-314, el establecimiento Locsauro. En él el aficionado puede encontrar todo lo preciso, desde ruedas, protectores, tornos, depósitos, faros, etcétera...

LA FUERZA DE LA RAZÓN

La Velocidad entra en Razón.

Los Nuevos Citroën BX tienen la seguridad de la potencia como razón de ser. Siempre en razón a la seguridad, los Nuevos BX alcanzan una elevada velocidad punta y una aceleración extraordinariamente brillante en toda la gama. Y al frente, la versión GTI; 198 Km/h. y una fulgurante cifra de aceleración: de 0 a 100 en 8,9 segundos. Es asombrosa la sensación de seguridad y estabilidad que proporciona ponerse al volante de un Nuevo Citroën BX.

El Consumo entra en Razón.

El consumo de los Nuevos Citroën BX está ajustado al máximo. Su magnífico índice de penetración en el aire es una de las razones. La inyección electrónica en el BX GTI es otra poderosa razón de economía. Y por lo que se refiere a los Nuevos BX Diesel, el consumo se racionaliza, a razón de menos de 3 ptas. por kilómetro. Razones de más para elegir un Nuevo Citroën BX.

El Precio entra en Razón.

Los Nuevos Citroën BX son una de las monedas más fuertes del mercado. Su resistencia a la devaluación es tan rentable gracias a su robustez, fiabilidad y a su bajísimo costo de mantenimiento; 10 horas cada 100.000 Kms. Su cotización se mantiene siempre estable y su liquidez es inmediata. Invierta en Citroën BX. Cada peseta invertida en un Nuevo BX es una razón para comprarlo.



NUEVOS CITROËN BX. LA FUERZA DE LA RAZÓN.

DESDE 1.291.600 PTAS. TODO INCLUIDO.



AL VOLANTE

XJ6 2.9/3.6

LORD JAGUAR



El frontal incorpora dos tipos de faros según la versión de que se trate. El XJ6 lleva doble faro redondo y el Sovereign monta el rectangular.



JAGUAR es una de las pocas marcas que en la actualidad mantiene una tradición de coche clásico de lujo con buenas prestaciones ruterías. Las nuevas versiones que se acaban de presentar en Edimburgo mantienen las conocidas líneas de familia, pero se ha hecho especial

hincapié en mejorar algunos aspectos tecnológicos con vistas a superar a la competencia que proviene principalmente de BMW y Mercedes.

A primera vista queda claro que se trata de un modelo nuevo, aunque, como ya hemos dicho, mantiene las líneas de familia simila-

res a modelos anteriores. Lo primero que llama la atención son los nuevos faros cuadrados que aparecen en las versiones Daimler y Sovereign. Pero es en sus entrañas donde aparecen las diferencias más importantes. Para empezar, los motores son de nuevo diseño. Hay dos versiones, una de



Tanto el frontal con los grandes faros cuadrados como el salpicadero con instrumentación fluorescente desentonan un poco de lo que es el clásico estilo inglés.



2,9 litros y otra de 3,6. Ambos son de seis cilindros en línea con el bloque de aleación ligera. El de menor cilindrada dispone de una culata de dos válvulas por cilindro, con un árbol de levas en cabezas, mientras que el 3,6 tiene una culata de cuatro válvulas por cilindro, con dos árboles de levas en cabeza. La alimentación está encomendada a sistemas de inyección electrónica, Bosch en el 2,9 y Lucas en el 3,6. Esta última tiene un sistema que detecta cualquier anomalía en el funcionamiento e indica dónde es-

DESDE COVENTRY

● Los concesionarios de la marca han presionado al fabricante para construir una versión con motor de doce cilindros. Mientras aparece dicha versión, se mantendrá en producción el modelo antiguo.

● A la vista de los buenos resultados de ventas de los últimos meses del XJ6, los responsables de marketing han decidido mantener este mismo nombre para el nuevo modelo, en lugar de XJ40.

● Aunque todavía no hay precios oficiales para España, la versión Sovereign 2,9 rondará los cinco millones de pesetas, mientras que la 3,6 será un millón y medio más cara.

● La producción prevista para este modelo es de 20.000 a 25.000 unidades al año, de las cuales la mayoría irá al mercado americano.

● Se había estudiado la opción de lanzar una versión turbo, pero se desestimó la idea en favor del motor de doce cilindros, puesto que los responsables de la marca piensan que el 12 cilindros le confiere más categoría.

● Los nuevos Jaguar no estarán en el salón de París, retrasando su aparición en público para el salón de Birmingham, en una clara deferencia hacia el mercado británico.



Mantiene el aire de familia de todos los Jaguar, pese a los nuevos grupos ópticos. El coeficiente aerodinámico no es particularmente bueno

tá la deficiencia. También dispone de corte de inyección por debajo de las 1.500 vueltas en retenciones.

Otro punto en el que se ha hecho una mejora notable es en la transmisión. Para todas las versiones hay disponibles una caja manual de cinco velocidades o una automática de cuatro. Para la caja de cambio manual se ha optado por una Getrag 265, que tiene un manejo mucho más suave y rápido que las que montaban los anteriores modelos. La caja automática ha sido desarrollada entre Jaguar y ZF. Es de cuatro velocidades, con bloqueo de convertidor de par en la cuarta velocidad. El mando de la caja automática está dispuesto en forma de J para evitar posibles averías cuando se utiliza manualmente el cambio. De esta forma, las posiciones de parada y marcha atrás están en un lado, mientras que las de las diferentes marchas están en el otro. El diferencial autoblocante es de serie en el Daimler y opcional en el XJ6 y Sovereign. La buena elección de las relaciones de

FICHA TÉCNICA

	SOVEREIGN 2.9	SOVEREIGN 3.6
MOTOR		
Disposición	Del longitudinal	Del longitudinal
Número de cilindros	6, en línea	6, en línea
Cilindrada	2.919 c.c.	3.590 c.c.
Cigüeñal	De 7 apoyos	De 7 apoyos
Distribución	2 árb. de levas en cabeza	2 árb. de levas en cabeza
Alimentación	Inyección elect. Bosch	Inyección elect. Lucas
Compresión	12,6 a 1	9,6 a 1
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos
Capacidad del depósito	88 litros	88 litros
Potencia máxima	165 CV a 5.600 rpm.	221 CV a 5.000 rpm.
Par máximo	24,3 mkg a 4.000 rpm.	34,4 mkg a 4.000 rpm.
TRANSMISIÓN		
Tracción	A las ruedas traseras	A las ruedas traseras
Caja de cambio	Manual de 5 marchas. Opcionalmente caja automática de 4 velocidades y autoblocante	Manual de 5 marchas. Opcionalmente caja automática de 4 velocidades y autoblocante
DIRECCIÓN		
Tipo	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida
Vueltas de volante entre topes	2,8	2,8
Diámetro de giro	12,4	12,4
FRENOS		
Sistema	Discos ventilados delante, discos detrás, servo y ABS	Discos ventilados delante, discos detrás, servo y ABS
SUSPENSIONES		
Tipo	Indep./Indep.	Indep./Indep.
RUEDAS		
Llantas	Chapa 390x180	Chapa 390x180
Neumáticos	220/65 VR 390 TD	220/65 VR 390 TD
Peso en marcha	1.720 kg.	1.770 kg.
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Velocidad máxima	190 km/h.	217 km/h.
Accel. de 0 a 100 km/h.	10,8 seg.	8,8 seg.
Consumo a 90 km/h.	7,8 l/100 km.	7,8 l/100 km.
Consumo a 120 km/h.	10,3 l/100 km.	9,3 l/100 km.
Consumo en ciudad	14 l/100 km.	15,1 l/100 km.



La palanca del cambio automático está pensada para impedir cualquier error al manejarla. Cuando se quiere cambiar manualmente hay que pasarla al lado izquierdo en que se puede pasar con facilidad de una posición a otra. Los asientos delanteros tienen infinidad de reglajes y son muy cómodos. Detrás se pueden acomodar tres adultos confortablemente. En el interior, aunque aparecen materiales plásticos, se mantiene la madera en los revestimientos y la piel en los asientos.



co, los nuevos Jaguar no son vehículos revolucionarios. Los ingenieros de la marca han querido adoptar las técnicas más probadas para solucionar los problemas de fiabilidad y acabado aparecidos en las versiones anteriores, para con ello poder competir en igualdad de condiciones con BMW y Mercedes, que son sus principales rivales.

EN MARCHA

Los nuevos Jaguar son, ante todo, coches muy agradables de conducir. Los motores no son particularmente potentes teniendo en cuenta la carrocería que tienen que mover, pero permiten desenvolverse con agilidad, sobre todo, por su gran elasticidad.

El comportamiento es excelente y las inclinaciones de la carrocería son mínimas. Aunque las suspensiones mantienen una arquitectura similar a la de modelos anteriores, variando las geometrías para evitar que en las frenadas se clave el morro, o que en las aceleraciones se levante. Esto, unido a la suspensión autonivelante, hace que el coche vaya permanentemente plano. El comportamiento es totalmente neutro, y tan sólo cuando se rueda muy deprisa se aprecia una muy ligera tendencia a tirar de morro, reacción que es muy fácil de corregir y no plantea problemas.

En el interior también se han introducido cambios muy de acuerdo con el gusto del mercado americano. No obstante, se mantienen los asientos de piel y la madera en las vestiduras de las puertas y en la parte baja del salpicadero. Las plazas traseras están estudiadas para dos personas, pero la gran amplitud permite a tres adultos acomodarse sin problemas. El Daimler es el más equipado de todos y en él aparecen mesitas para los ocupantes del asiento trasero y múltiples detalles de lujo.

En España está previsto importar unas doscientas unidades del Sovereign y algunas del Daimler, tanto en versiones de cambio automático como de cambio manual.

cambio permiten unos consumos muy razonables.

Un punto en el que los técnicos de la marca han prestado particular atención es la electrónica. Siete microprocesadores controlan todo el funcionamiento del

vehículo. Para evitar fallos en el sistema eléctrico se ha colaborado con empresas alemanas para mejorar la calidad del más mínimo interruptor o cable.

En cuanto a frenos y dirección, las novedades son

la aparición de un sistema antibloqueo diseñado por Bosch y una dirección con asistencia variable que permite mantener un buen tacto en cualquier condición a cualquier velocidad. Desde el punto de vista tecnológi-

UN PROYECTO DE 39.000 MILLONES

EL desarrollo del nuevo Jaguar ha supuesto una inversión de 39.000 millones de pesetas y siete años de preparación. La base del proyecto era hacer una berlina de lujo en la que se mejorasen sus ca-

racterísticas técnicas, pero sin sacrificar el lujo y el confort.

El coeficiente aerodinámico (Cx) de 0,37 se consiguió a base de redondear las líneas, pero sin llegar a las exageraciones de otras

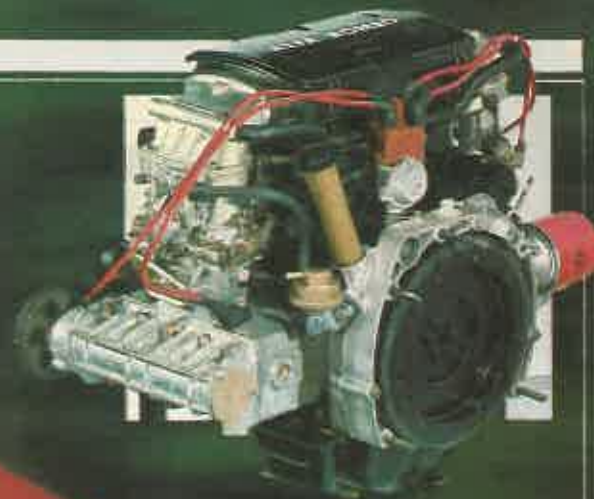
berlinas de coeficientes sumamente bajos. Aunque el motor 3,6, ya rodaba en el coupé, supone un avance respecto a los anteriores motores. También la entrada de lleno de la electrónica ha supuesto un cambio.

Para la presentación y el acabado final del coche se han tenido muy en cuenta los gustos del mercado americano. La preocupación fundamental de los técnicos ha sido mejorar la calidad a toda costa. El desarrollo de este nuevo modelo Jaguar culminará dentro de un año y medio con la aparición de una versión con el motor de doce cilindros.



NUEVO MOTOR 1700

ALFA 33 ...Y PICO



HACE ya tres años que nació en Italia el modelo 33, que ha constituido no sólo un notable éxito de ventas, sino el inicio de una recuperación incuestionable de la marca, en su propio mercado italiano, y en otros países, como España.

A los tres años se ha juzgado necesario introducir algunos retoques estéticos y otros de orden mecánico que configuran la gama 87 del segundo fabricante italiano.

En lo que al aspecto exterior se refiere, un nuevo spoiler y grupos ópticos posteriores conforman el cambio, cuyo aspecto más nota-



Asientos más envolventes en el nuevo Alfa. Los traseros son abatibles por secciones.

ble se produce en el interior, con un nuevo salpicadero, algo más funcional y unos nuevos asientos.

Pero las novedades más trascendentes afectan a aspectos mecánicos, con la utilización de un motor casi nuevo: un 1.700 centímetros cúbicos, que desarrolla 118 caballos de potencia. Decimos casi nuevo porque se trata de una modernización del veterano bóxer de Alfa.

Como la mayoría de los lectores saben, la denominación bóxer se aplica a los motores con cilindros opuestos, como es el caso del que nos referimos, con dos enfrentados (el Citroën



PRONTO EN ESPAÑA

LOS nuevos Alfa 33 comenzarán a comercializarse en nuestro país a comienzos de año. Sólo va a importarse como novedad la versión 1700 de 118 caballos, ya que el turbodiesel se destina, en esta primera fase de lanzamiento, al mercado italiano en exclusividad.

Este retraso en la comercialización impide conocer los precios a los que será vendido el más potente Al-

fa 33, ya que, entre otras cosas, a partir del 1 de enero se reduce ligeramente el arancel aduanero, en virtud del «descrudo» pactado con la Comunidad. De todos modos, responsables de Alfa han manifestado su interés en mantener el elevado grado de competitividad, por lo que el precio no será elevado. Como referencia, en Italia el precio del 1.7 es un 6,5 por 100 más caro que el 1.5; esta diferencia entre el modelo de motor pequeño y grande debe ser muy próxima a la que se mantenga en nuestro país.

TRAVESIA DEL DESIERTO

La historia de la marca Alfa Romeo en España ha estado llena de incidencias en los últimos años. Asumida la representación de los intereses de la marca por el grupo Heiderich-Ornilla, la quiebra de éste en 1983 obligó a la creación de Alfa Romeo Española, S.A., que tuvo que crear toda una red comercial nueva y una estructura distinta. Unido todo ello al proceso de reestructuración de modelos y procesos de producción, dio lugar a una caída importante en las ventas de Alfa en nuestro país; o para ser más precisos, a una presencia tibia, cuando la mayoría de sus rivales conocían momentos de fortísima expansión.

Afortunadamente, este largo período parece que ha llegado a su fin. Desde el pasado enero, con la nueva situación arancelaria y una muy atractiva (y agresiva) política de precios, se han disparado las ventas de Alfa. De venderse menos de 1.400 coches en todo un año, se ha pasado a vender esta cifra en un solo mes, como en julio, en que se han vendido 1.616 unidades, o en agosto, en que se han vendido 1.520. En definitiva, se ha pasado de una presencia anecdótica a un 25 por 100 de penetración entre los importados y casi un 2 por 100 sobre el total del mercado, nacional e importación. En el siguiente cuadro ofrecemos las ventas totales de Alfa y las ventas de modelos en lo que llevamos de año.

EVOLUCION DE LAS VENTAS DE ALFA ROMEO EN ESPAÑA

	1986 (*)	1985	1984	1983
Total	7.912	1.565	1.346	1.358
Penetración (%) (**)	25,1	2,6	3,5	2,9

(*) Hasta el 31 de agosto.

(**) Penetración entre coches de importación.

MODELOS DE ALFA ROMEO VENDIDOS EN 1986 (HASTA EL 31 DE AGOSTO)

	Unidades	Porcentaje sobre total
Alfa 33	4.652	62,8
Alfa 75	1.775	24,0
Alfa 90	617	8,3
Alfasprint	590	8,0
Alfa GTV	214	2,9
Spider	45	0,6
Alfetta (*)	11	0,1
Giulietta (*)	8	0,1

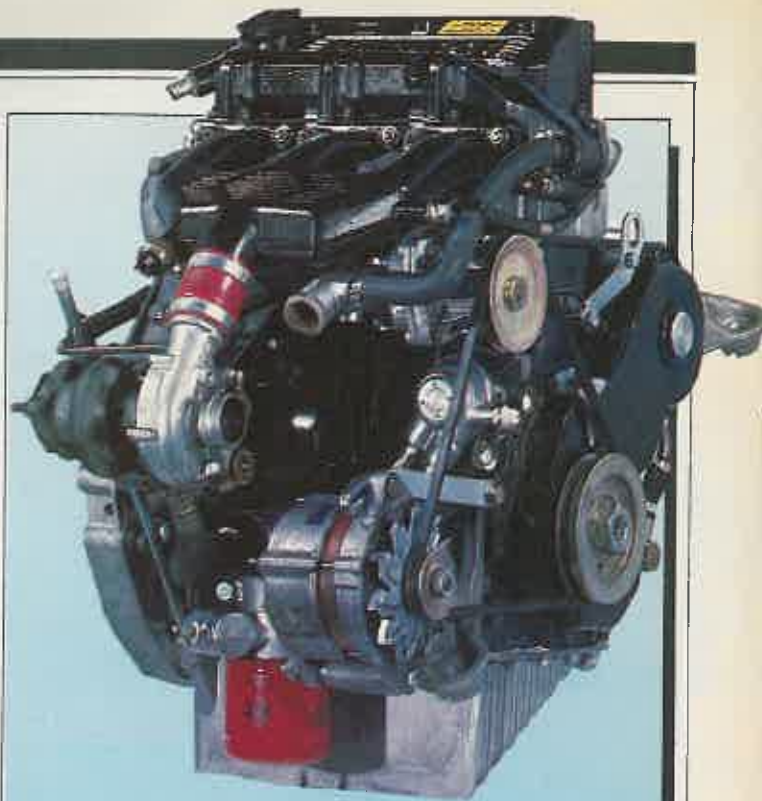
(*) Modelos sin producción, con unidades en stock.

2CV tiene un motor bóxer de dos cilindros y el Ferrari de Fórmula 1, uno de 12 cilindros, enfrentados seis a seis). A este buen motor, con sus dos carburadores de doble cuerpo habituales, se le ha modificado la cámara de combustión, recurriendo ahora a una tipo Heron (del mismo tipo que la que utiliza el motor System Porsche, de Seat) y a una distribución hidráulica. Junto con un ligero incremento en la cilindrada y pequeñas modificaciones de detalles, se completa el «aggiornamento» de Alfa.

La aparición de esta ver-



El salpicadero ha sido profundamente modificado. Ahora, más sobrio, pero con aire más deportivo y funcional.



TAMBIEN EN DIESEL

Alfa Romeo es una de las pocas marcas europeas que no tienen un motor diesel en producción, debiendo recurrir a un fabricante independiente: VW.

Para equipar al Alfa 33 se ha recurrido a un motor de tres cilindros, con turbocompresor, solución poco ortodoxa y cuyos resultados no hemos podido aún conocer. Se utiliza esta solución porque, teóricamente, la cilindrada unitaria de 600 c.c. (que significa un motor de 1.800 c.c.) es perfecta para este rendimiento; prueba de ello son los 74 caballos que proporciona, con unos consumos realmente bajos: 4,7 litros por 100 kilómetros a 90 kilómetros por hora, y 6,4 litros por 100 kilómetros en el ciclo CEE.

Estructuralmente, el motor VW es idéntico al conocido, con la supresión de un cilindro y la incorporación de un árbol contra-rotante, para evitar las vibraciones. Es un motor de fundición, colocado longitudinalmente, con árbol de levas lateral movido por engranajes. El compresor es KKK y la alimentación, por bomba de inyección rotativa de corte progresivo.

sión, de consumos muy ajustados (5,9, 8,2, 11,4 en los ciclos clásicos) y velocidades máximas de 196 kilómetros por hora (frente a los 185 del 1500), no significa la desaparición de ninguna de las versiones ya conocidas, de 1300 (con 79 ó 86 caballos), y 1500 (de 105 cv.). Todas ellas incorporarán ya desde ahora el nuevo salpicadero y unos desarrollos de cambio algo más cortos, ya que en Alfa son conscientes de que sus coches son apetecidos por un público que no quiere los largos desarrollos tipo alemán.

J. M. C.

A FONDO

AUDI 80 QUATTRO PISANDO BAJO LA LLUVIA



No es la marca Audi de las más conocidas en nuestro país. La mayoría sólo sabe que está más o menos vinculada a Volkswagen, construyendo automóviles de alto standing.

La verdad es que hoy día Audi se encuentra en absoluta vanguardia tecnológica, compitiendo de tú a tú con rivales de la talla de Mercedes o BMW, y aplicando a sus productos un toque de imaginación, al que en ocasiones parece que han renunciado sus rivales alemanes.

Inició Audi en 1982 una profunda reestructuración de su gama, con la



DEFECTOS VIRTUDES

Comportamiento muy seguro
Frenos antibloqueo
Terminación impecable

Prestaciones discretas
Consumos altos
Plazas traseras

EL NUEVO REGATA, NUEVO.

Ha nacido un nuevo coche. Modificaciones sustanciales han hecho que el Fiat Regata se convierta en el **Nuevo Fiat Regata**, un coche realmente nuevo.

NUEVA GAMA

Tanto el Regata berlina como el Regata Weekend han ampliado y mejorado su ya extensa gama con importantes novedades.

Con la introducción del nuevo 1.600 monoinyección y del Turbo Diesel, la gama Regata ha ganado en posibilidades de elección y en prestaciones. Hasta 100 CV y 180 Km/h. utilizando gasolina.

Y hasta 80 CV y 170 Km/h. con gasoil.

ESTETICA RENOVADA

Una línea más agresiva, en forma de cuña, no sólo hace que el exterior gane en elegancia, sino que también se gana en aerodinámica y se refuerza la carrocería protegiendo mejor a los ocupantes y a los órganos fundamentales del vehículo.

MAYOR CONFORT

El confort, ya alto en el Regata, se ha elevado aún más en el **Nuevo Regata**. Mayor amplitud, mayor insonorización, asientos anatómicos de nuevo diseño, menores vibraciones, nuevas instrumentaciones, nuevos tejidos, nuevos diseños de los paneles de puertas...

NUEVAS MOTORIZACIONES

1.600 Bi-árbol I.E.

Un 1.600 c.c. con monoinyección "single point". Novedad absoluta. La inyección no se ramifica en cuatro (una para cada cilindro), se efectúa en un solo punto del colector de aspiración. ¿Las ventajas? Muchas. Con este sistema se obtiene una respuesta del motor más progresiva; una menor contaminación; mayor simplicidad y, por tanto, mayor fiabilidad; y, por si esto fuera poco, menor consumo (7,6% menos que el motor con carburador).

1.900 Diesel con Turbo.

Un turbo compresor KKK 16 de nueva generación convierte al ya capaz motor diesel 1.900 aspirado en una verdadera joya. Con altísimas prestaciones, fiabilidad a toda prueba y comodidad aún mayor; el Nuevo Regata Turbo Diesel satisface cualquier exigencia.

Así son los Nuevos Regata, coches realmente nuevos. Y desde 1.214.000 ptas. para el Regata 70 Confort; pasando por las 1.295.000 ptas. para el 70 S; 1.649.000 ptas. para el 100 i.e., 1.590.000 ptas. para el Diesel hasta llegar a las 1.842.400 ptas. del Turbo Diesel en la versión berlina. Para el Weekend 100 i.e. 1.734.320 ptas. y 1.790.000 ptas. para el Weekend Diesel.

FIAT
TECNOLOGIA LIDER



NUEVO FIAT Regata

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

CONCESIONARIOS EN MADRID
AGOSA, Dr. Esquerdo, 178. Tel. 251 14 32 • **COMERCIAL**
AUTOHISPANIA, Ctra. de Barcelona, Km. 11,300.
Tel. 747 24 00 • **EXIMBO**, S. A., Paseo de Castilla, 1 (Alcorcón).
Tel. 619 10 73 • **LORENZO SALCEDO**, S. A., Ctra. de Toledo,
Km. 14,500 (Getafe). Tel. 681 62 63 • **MOTOR**
ZURBANO, S. A., Zurbano, 68. Tel. 410 52 00 • **VAGMA**, S. A.
López de Hoyos, 62. Tel. 411 67 44.

CONCESIONARIOS EN BARCELONA
AUTO ITALIA, S. A., Balmes, 212. Tel. 238 00 21 •
AUTO 88, S. A., Gran Vía de les Corts Catalanes, 760.
Tel. 245 28 02 • **DIFISA**, Ronda de Poniente, 73 (Sabadell).
Tel. 715 33 98 • **MAREME MOVIL**, Camí Real, 551, esquina
Paseo Dr. Fleming, s/n. (Mataró). Tel. 798 32 50 • **THEMAUTO**.
Autovia de Castelldefels, Km. 5 (Prat de Llobregat). Tel. 370 00 61.



Unas líneas más redondeadas han permitido un coeficiente aerodinámico (Cx) de 0,29, lo que significa todo un récord. El motor es el veterano y conocido 1.800 centímetros cúbicos de 112 caballos de potencia.

de cuatro ruedas motrices y elevadas prestaciones, con la intención de ofrecer versiones de tracción total en todos los modelos de su gama. Así, desde 1984 existe la versión 90 Quattro, con el motor cinco cilindros; y desde este otoño, el nuevo 80 Quattro, que ahora probamos y candidato muy bien colocado a suceder a su hermano en el título de Mejor Coche Continental. Con este coche además (aunque básicamente en tracción delantera), Seat quiere popularizar esta marca en España. Lo que es cierto es que, frente a los que creen que los 4 x 4 son adecuados para climas extremos, de hielo y nieve, la verdad es que aportan una seguridad en condiciones medias (como bajo la lluvia), que no era fácil imaginar hace tan sólo un par de años.

MECANICA



Para los responsables de Audi, todo lo que no sea motor longitudinal y tracción delantera (o a las cuatro ruedas), es una aberración. El nuevo 80 no iba a ser ajeno a esta configuración. La versión Quattro que hoy probamos es, como dice su propio nombre, un coche en el que las ruedas delanteras y las traseras traccionan. Pero aunque pionera, en el sistema, la verdad es que en los dos últimos años, Audi había sido superado por BMW, Ford y Lancia. Mientras que Audi se contentaba con un diferencial central sin posibilidad de variación, sus rivales ofrecían diferentes sistemas, mecánicos o viscosos, más sofisticados y eficaces. Esto ha obliga-

to, con más de un millón de unidades fabricadas y con un enorme prestigio en los mercados centroeuropeos, por su fiabilidad mecánica y su robustez. Con el nuevo 80 (al que muy pronto se añadirá el 90), Audi pretende mejorar aún más su presencia en el mercado de las berlinas de tipo medio, a la vez que hace un notable esfuerzo en aspecto como la seguridad y la fiabilidad mecánica.

En 1980, Audi lanza el primer coche

aparición del modelo 100, que ese mismo año lograba el preciado galardón del Mejor Coche del Año. Ahora, cuatro años después, la firma alemana continúa su rejuvenecimiento lanzando el nuevo Audi 80, que sustituye al anterior, del que no hereda prácticamente ninguno de los elementos. El Audi 80 (y el Audi 90, que es el mismo coche, con más motor y mayor equipamiento) ha constituido un notable éxito.

A FONDO

do a introducir mejoras en los Quattro.

Se ha introducido un diferencial de tipo Torsen, central, capaz de variar el reparto de par entre el 50 por 100 y el 25 por 100; es decir, que en determinado momento y de forma automática, uno de los dos ejes dispone del 75 por 100 del par (y, lógicamente, el otro eje, el 25 por 100 restante). Además, el eje trasero puede ser bloqueado (con un mando en el habitáculo), para salir de situaciones muy comprometidas.

Cuando se bloquea el eje trasero se desconecta el sistema ABS de frenos. Pero en cuanto se superan los 25 kilómetros por hora, automáticamente se desactiva el bloqueo y el sistema ABS vuelve a conectarse. Todas estas variaciones han permitido al nuevo Audi 80 ponerse en vanguardia en lo que a 4 x 4 se refiere.

Al margen de la transmisión, en la que destacamos una caja de cambio de nuevo diseño y gran suavidad y el em-

brague hidráulico, mencionar el sistema de frenos, de cuatro discos (ventilados los delanteros), con ABS de serie en la versión de 112 caballos de potencia.

Porque, en efecto, sin apenas diferenciación en la denominación, el Audi 80 se ofrece con motores de gasolina de 112 (inyección) y 90 caballos (con carburador), al margen de una versión de 75, dos versiones con catalizador y el diesel, atmosférico o turbo; de todos modos, a nuestro país sólo llegarán las dos versiones de gasolina, 1.8 S y 1.8 E, este último, el ahora probado; la versión Quattro, sólo en 1.8 E y, posteriormente, con el cinco cilindros de motor de cuatro válvulas, con la configuración de Audi 90.

El coche probado equipa el conocido motor de 1.781 centímetros cúbicos,

FICHA TÉCNICA



AUDI 80 QUATTRO

MOTOR Disposición: Delantera longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.781 c.c. (81,0 x 86,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Empujadores hidráulicos. Alimentación: Inyección mecánica. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 112 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 16,3 mkg a 3.400 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las cuatro ruedas, permanentemente. Diferencial central Torsen, variable. Diferencial trasero bloqueable. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,7 km/h.; 2.ª, 11,4 km/h.; 3.ª, 18,4 km/h.; 4.ª, 26,9 km/h.; 5.ª, 33 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

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

FRENOS Sistema: Cuatro discos, ventilados los delanteros. Sistema antibloqueo ABS.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 175/70 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.140 kg.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.) 189,8

ACELERACIÓN (seg.)
400 m. salida parada 18,2
1.000 m. salida parada 33,8
De 0 a 100 km/h. 12,1

RECUPERACIÓN (seg.)
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 20,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 23,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 37,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 42,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª 12,0
De 80 a 120 km/h. en 5.ª 14,8

CONSUMO



	l/100 km.
CIUDAD	
A 28,3 km/h. de promedio	13,1
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo 8,1	
En conducción rápida 14,0	
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo 6,9	
A 120 km/h. de cruceo 9,2	
CONSUMO MEDIO PONDERADO	
Litros/100 km. 11,1	
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros 580	

EQUIPAMIENTO



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



También el salpicadero ha sido modificado. Instrumentos e indicadores muy legibles y cómodos.



Se ha incrementado la habitabilidad, sacrificando el maletero. Los asientos traseros resultan inadecuados para pasajeros altos.

sin variaciones sobre lo que conocíamos del Audi 80 y estructuralmente idéntico al que utilizan los Volkswagen Golf, Passat, Santana, Jetta y Scirocco; un veterano pero moderno motor, de distribución hidráulica y árbol de levas en cabeza, con una carrera larga y fuerte compresión. Unido a un buen sistema de inyección, reúne todos los condicionamientos para que sus consumos fuesen bajos, lo que así ocurre en otros modelos de la marca, pero no en esta versión Quattro.

CARROCERÍA



Ya hemos mencionado que en el nuevo Audi se hace un especial hincapié en la seguridad y en la fiabilidad mecánica. Presumen los técnicos de la marca de que su coche anterior era uno de los tres que mejores resultados habían tenido en las imparciales TUV (estaciones de inspección técnica de vehículos, en Alemania), con muy pocas reparaciones. Pues bien, sobre el antiguo 80 se han introducido mejoras, como la chapa zincada (tratamiento anticorrosión) en ambas caras y en la totalidad

de los elementos que forman la carrocería, pinturas especiales y pequeños detalles que han llevado a los aseguradores alemanes a fijar una prima muy baja para el nuevo Audi 80.

Con una longitud ligeramente inferior al antiguo Audi 80, el nuevo Audi ofrece, sin embargo, mayor capacidad interior, lo que se traduce indefectible-



Mundo del diferencial trasero. Puede bloquearse desde el habitáculo.

mente en un menor espacio para maletas. Los asientos traseros son poco cómodos para quienes midan más de 1,75, ya que la banqueta se encuentra muy cerca del techo y las cabezas de los pasajeros llegan a tocar contra él. Pero, aparte de esto, el Audi es notablemente cómodo y con una calidad de terminación excepcional, sin nada que

SONORIDAD



Al ralentí	50
A 60 km/h.	63
A 90 km/h.	68
A 120 km/h.	70
A 140 km/h.	75
A tope	77

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

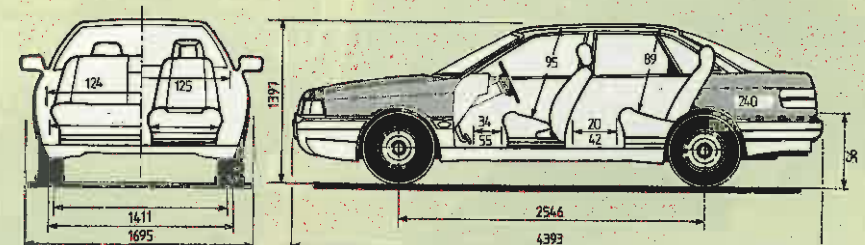
FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)	
A 60 km/h.	9,6
A 100 km/h.	31,8
A 120 km/h.	44,1

Modelo equipado con sistema ABS, antibloqueo.

AUDI 80 QUATTRO



IV BAJA MONTESBLANCOS EN VÍDEO

Amplio reportaje realizado por 8 cámaras, con imágenes aéreas y a pie de pista. Contiene lo más espectacular de la IV Baja, los pilotos más famosos, la lucha de coches, buggies, motos y trikes por superar a los demás en un recorrido extraordinariamente duro.

Precio: 5.000 pesetas + 12% IVA

incluidos gastos de envío.

Pedidos por escrito o telefónicamente a:

Envíos contra reembolso.



Florián Rey, 18-20 - Tel. (976) 49 01 11 50002 ZARAGOZA

envidiar a marcas y modelos de más standing.

COMPORTAMIENTO



Decíamos al comienzo que la opción 4 x 4 no sólo es la óptima para quienes se desenvuelven por terrenos de hielo, nieve o barro. El resultado a que han llegado los técnicos de Audi (así como algunas otras marcas) permiten ofrecer estos coches a quienes desean una seguridad casi absoluta en cualquier circunstancia. Combinado con un eficaz sistema antibloqueo (como es el ABS, de Bosch), la verdad es que conducir bajo la lluvia ha cambiado por completo, ampliando enormemente los márgenes de seguridad. Hemos tenido ocasión de comprobarlo reiteradamen-

te en los fortísimos chaparrones de este otoño, bajo los que se pueden mantener unas elevadas velocidades de cruce con absoluta tranquilidad. Obviamente, en condiciones más normales de tráfico, el comportamiento de este coche es casi perfecto. No hay el menor deslizamiento de ninguno de los ejes, por muy alta que sea la velocidad. En el caso concreto del Audi 80, como quiera que no es un coche rabiosamente deportivo, ni ofrece unas prestaciones de primera magnitud, conducirlo a 140-160 por la carretera, da gran sensación de seguridad.

La postura al volante, visibilidad, manejo de los diferentes órganos mecánicos o accesorios, no ofrecen dificultad alguna. Como es habitual en los coches germanos, lo que se ofrece es muy bueno y da la impresión de que va a durar eternamente.

Los cristales enrasados, igual que en el Audi 100/200



El maletero tiene un plano de carga bajo y cómodo



Las puertas tienen un ángulo de apertura muy generoso



FRENTE A SUS RIVALES

Aún no se ha iniciado la comercialización del nuevo Audi 80 en España, por lo que no se sabe su precio final; pero, conociendo los precios de otros países de la competencia y la política comercial de la marca en España, se puede aventurar como muy próximo a los cuatro millones de pesetas, que no está nada mal. También es verdad que no llegarán muchas unidades.

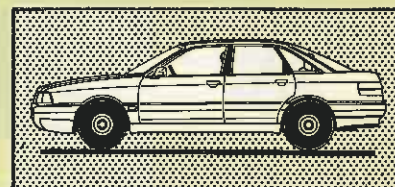
Frente al Audi 80, de 4 x 4 sólo tenemos dos coches en nuestro país, ambos de carácter más deportivo y notablemente más potentes: el MBW 325ix y el Ford Sierra XR 4 x 4. El Audi ofrece tan sólo 112 caballos, frente a los 150 del Ford y los 171 del MBW; es una opción más «burguesa», dicho sea en el sentido peyorativo de la palabra; destinado, en definitiva, a un público menos joven y que busca una excelente seguridad con una discreta apariencia.

J. M. Cernuda

Fotos: Ramón Rodríguez

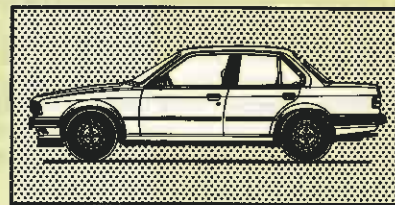
AUDI 80 QUATTRO (*) 4.000.000 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las 4 ruedas. Cilindrada: 1.781 c.c. Potencia: 112 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.140 kg. Velocidad máxima: 190 km/h. Consumo medio ponderado: 11,1 l/100 km. (*) Precio estimado.



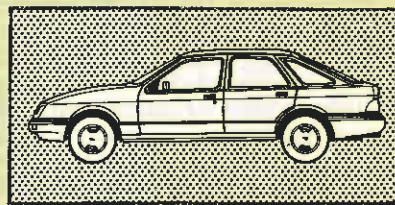
BMW 325i 4p 4.830.750 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las 4 ruedas. Cilindrada: 2.494 c.c. Potencia: 171 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.225 kg. Velocidad máxima: 212 km/h. Consumo medio ponderado: 11,7 l/100 km.



FORD SIERRA XR4X4 3.335.121 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las 4 ruedas. Cilindrada: 2.792 c.c. Potencia: 150 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.305 kg. Velocidad máxima: 208 km/h. Consumo medio ponderado: 11,7 l/100 km.



Comprar y vender

AUSTIN ROVER

LUIS MONTERO

AGENCIA OFICIAL,
COSLADA, 5

TEL. 255 91 57
28028 MADRID

ENTREGAS INMEDIATAS
INMEJORABLES TASACIONES

AUTOMOVILES
PROCEDENTES CAMBIOS

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESSES Y LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES
DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid
Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52

Castellana Motor, S. A.

SU OCASION GARANTIZADA

CASTELLANA, 278
Madrid 28046
TELS. 315 33 40 - 315 51 59

¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!

Tenemos el coche de ocasión que desea
y garantizado hasta 12 meses
Financiación hasta 36 meses

Sr. Mora-Sr. Echevarría-Sr. Corpas-Sr. Peñacoba

TAMBIEN ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS

SEAT Audi VW

Red Seat. La garantía más fuerte

Citroën en Argüelles

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

Citroën BX:

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

Amplia Oferta de Coches Usados.

PEUGEOT 205 MOTORLANDIA, S.A.

EXPOSICIONES:
PASEO DE LA CASTELLANA, 268. Tel. 773 96 98-64
PLAZA REPUBLICA DOMINICANA, 6. Tel. 457 65 65-30
AVENIDA DE MANOTERAS, 4-2.

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

CONTIGO AL FIN DEL MUNDO.

FINANCIACION ESPECIAL

SU CONCESIONARIO
PEUGEOT TALBOT

Fiat Uno Turbo i.e.

¿Lo has visto?

El Fiat Uno Turbo i.e. va tan rápido que casi se pierde de vista. Pero no te preocupes, en **Vagma, s. a.** podrás ver detenidamente toda la gama Fiat. Son coches hechos para personas muy especiales. Personas que, sobre todo, aman los automóviles.

1.301 c.c., 105 CV, 200 km/h., turbo con intercooler, inyección electrónica.

1.473.640, con IVA incluido.

Concesionario lider:

Vagma, s. a.

También a través de FIAT FINANCIERA, S. A.

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

Exposiciones:
C/ López de Hoyos, 62. Tel. 411 67 44
Avda. de los Toreros, 14. Tel. 245 72 02
Pza. Puente Segovia, 1. Tel. 470 13 50
MADRID

Talleres, Servicios y Recambios:
C/ Javier Ferrero, 3, 5 y 7. Tel. 413 70 13
MADRID

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

BALMES 25. TEL. (93) 318 05 89. BARCELONA 08007

BMW Mercedes

Autoimport

PARIS, 123/URGEL. (93) 230 50 02
BARCELONA-08036 TELEF. 99642 AMP

IMPORTACION a estrenar.
BMW 524-TD. Autom., mod. 86, meta., claro, techo, clima, radiocas., faros niebla, 2.ª esp., crist. electr. metc., 4.200.000.
BMW 325-I, techo, letal. llantas, 2.ª esp., bolsa sky, 3.800.000.
FIAT Regata 100-S. Plata, aire, 1.650.000.
FIAT Abarth 130-TC. Blanco, 1.900.000.
PRECIOS europeos sin competencia.
AUTOIMPORT - Autoimport.
AUTOIMPORT - Autoimport.
BMW 323-I. 19.000 kilómetros. B-GP, 2.850.000.
BMW 520-I. Metal, B-FF, 2.100.000.
PORSCHE 914-2.0, 6 cil., 900.000.
LANCIA Gamma Coupe, B-EY, 1.850.000.
CADILLAC Seville full e. B-GK, 2.800.000.

CREDI-CARS automóviles.
ALFA Romeo 2.0 berlina. Llantas, radio, aire acondicionado.
FORD Capri 2.8i, full equip. 20.000 kilómetros, B-FL.
ALFA Giulietta 2.0, color rojo, sin golpes, sólo estrenado.
SCODA 120 LS, 4 puertas, inmejorable estado, B-FT.
AIRE acondicionado, automóviles todas marcas. Equipos originales totalmente financiados, servicio reparaciones. Importante: No desmontamos partes mecánicas para su instalación.
CREDI-CARS competición. Potenciamos su motor de calle, turbo o atmosférico, hasta un 40 por 100. Mejoramos frenos.
CREDI-CARS. C/ Calabria, 11. (93) 329 37 12.

CHEVROLET Impala 67. Unico, 550.000.
OCASIONES de importación en stock. Última matrícula importados de Alemania.
BMW 318. Mod. 80. Techo, 2 puertas, radio, 68.000 kilómetros, 1.100.000.
BMW 525-I. Mod. 82, 5 vel., balticblau, techo. TRX, más extras, 2.300.000.
BMW 528-I. Mod. 83., 5 vel., plata, techo, más extras, 62.000 kilómetros, 2.500.000.
BMW 735-I. Mod. 83, balticblau, super full equip, 106.000, 3.300.000.

MERCEDES BENZ

AUTOMOVILES NUEVOS Y SEMINUEVOS DE OCASION

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

CUIDE LA SALUD DE SU FAMILIA

PASTILLAS GOLD

AMC

SIN AMIANTO SUPREME

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

AMADEO MARTI CARBONELL S.A. NULES - CS.

Auto Beltrán S.A.

P.º Bonanova, 13. Tel. (93) 211 60 00

MERCEDES 500-SEC, full equip, B-FV.
 MERCEDES 240-DW. 123, M-DV.
 MERCEDES 350 SLC, impecable.
 MERCEDES 300 D, B-EC, 88 CV.
 MERCEDES 300 SEL, 3.5, M-V.
 MAZDA 323, a estrenar, varios.
 MAZDA 626, B-GG.
 BMW 732-I, full equip, B-FB.
 BMW 732-I, automático, B-EG.
 BMW 728, B-DU.
 BMW 633 CSI, B-BV.
 BMW 320, a full equip, NA-I.
 BMW 3.3 LJ, B-BB.
 BMW 3.0 LJ, B-BB.
 BMW 3.0 CS, full equip, B-H.
 BMW 2.8, B-F.
 FERRARI, cuatro vehíes, B-GW.
 PORSCHE 911 SL 3.0, 204 CV, B-BF.
 PORSCHE CARRERA 3.0, B-FC.
 PORSCHE 911 SC Targa, B-EF.
 MERCURY COUGAR, 9-634.
 MERCURY COUGAR XR-7, B-DG.
 PONTIAC Firebird 400.
 BENTLEY 350.
 MUSTANG descapotable, M-B.
 ROVER 2.8, B-EF.
 ALFA GTV-G 2.5, aire.
 OPEL COMMODORE GSE 2.8.
 CITROËN 2 CV-6, B-FU.

accesorios auto-sport

armangué

OFERTA OCTUBRE

KITS COLECTORES + potencia ESCAPE — consumo **20 % DTO.**

Rbla. Catalunya, 127. Tel. (93) 218 53 78 • 08008 BARCELONA

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

en Valencia

montalt

SU CONCESIONARIO

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

AUTOMARKT

IMPORTACION DE VEHICULOS NUEVOS Y USADOS

Encárguenos el coche que desee, lo importamos y matriculamos con sorprendente rapidez y total garantía

1.000 m² de exposiciones

C/ Juan Bravo, 28. MADRID-28006. Tels. 435 40 13 y 431 43 33

SEAT Vallehermoso Motor

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

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS. CONSULENOS

LA GAMA MAS AMPLIA DEL MERCADO

¡¡LE ESPERAMOS!! SEAT Audi VW

AREVALILLO HNOS. S.A.

CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS

LUNAS TEMPLADAS Y LAMINADAS; PLANAS Y CURVADAS.
 PLASTICOS PARA AUTOCARES Y TURISMOS.
 DISTRIBUIDORES Y MONTADORES DE LAMINAS DE SEGURIDAD Y LAMINAS DE CONTROL SOLAR 3M

Oficinas y almacenes centrales:
 Alameda, 9 - Teléfs. 468 21 01 - 468 22 10 - 28014-Madrid

Talleres:
 Martín de Vargas, 42 - Teléfs. 227 50 73 - 467 33 88 - 28005-Madrid
 Duque de Sesto, 5 - Teléfs. 275 91 23 - 431 26 27 - 28009-Madrid
 Sierra de Gredos, 3 - Teléfs. 690 96 86 - 690 97 35 - Fuenlabrada (Madrid)
 Benidorm, 26 y Alava, 7 - Teléfs. 408 57 01 - 408 62 47 - 28017-Madrid

INSTALADOR DE TECHOS SOLARES

SUSCRIBASE A MOTOR 16

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

BOLETIN DE SUSCRIPCION

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

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

☐ Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.
☐ Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-28037.

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

N.º impuesto en con fecha

Nombre Apellidos

Dirección (domicilio u oficina) Provincia

Población Firma:

Precios (1 año): España y Andorra, 8.112 ptas. Extranjero: Portugal, 8.970 ptas. Europa, Argelia, Marruecos y Túnez, 12.702 ptas. América, 12.602 ptas. Resto países, 23.202 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.

¡ANUNCIESE HOY!

Envíenos el presente cupón debidamente cumplimentado. Escríba al texto a máquina o en letras mayúsculas cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 4.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño háganoslo saber llamando al teléfono 91-268 04 03.

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

Motor 16

ANUNCIOS POR PALABRAS

Hermanos García Noblejas, 41.
 Madrid-28037

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de **Motor 16**

Nombre y apellidos
 Domicilio
 Teléfono

Firma:



RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

PERSONALICE SU COCHE

Kits aerodinámicos, de carrocería, spoiler delanteros y con faros, alerones traseros, rejillas con faros integrados, embellecedores de rueda, faros Rallye serie 2000, faros niebla y largo alcance. Tecnología a la vanguardia del automóvil.



VENTA Y MONTAJE
Antonio López, 117. 28026 Madrid
Tel. (91) 475 47 93

Oferta hasta el 31 de diciembre.
NO CARGAMOS
IVA EN LOS
PRODUCTOS
HELLA

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

MAS BARATO EN EUROPA

Coches usados:
BMW, MERCEDES, PORSCHE,
JAGUAR, etc.
TRANSIT CAR BELGIUM
Tel. 07/32/3/658 72 28
Se ruega contestar en inglés
o francés.

MERCEDES 280 SE amarillo,
cuero. Tel. (91) 747 48 84.
MERCEDES 280 SE verde, te-
cho. Tel. (91) 747 48 84.
MERCEDES 200 D, 1980, te-
cho. Tel. (91) 747 48 84.
MERCEDES 220 SE Coupe, cue-
ro. Tel. (91) 747 48 84.
FORD Escort 1.6 Ghia, M-FP,
38.000 kilómetros. Tels.
754 39 65 - 739 16 17.

AUTO-MARKT. Agencia de im-
portaciones. Vehículos nuevos y
usados (Mercedes, BMW, Pors-
che, etcétera). Si desea importar
cualquier modelo, consúltenos,
ahorrará tiempo y dinero. Exp. de
1.000 metros. C/ Juan Bravo,
28. Tel. 435 40 13. Madrid.
AUTOTACOMETRO. Alta fide-
lidad en su coche. Aproveche la
baja de precios en aparatos de
calidad primeras marcas.
AUTOTACOMETRO. C/ Andrés
Mellado, 85. Tel.
(91) 441 80 70.

AUTO Beltrán. Vehículos total-
mente revisados.
MERCEDES 500-SEC. Full
equip. B-FV.
MERCEDES 240-DW. 123.
M-DV.
MERCEDES 350 SLC impecable.
MERCEDES 300 D, B-EC, 88
CV.
MERCEDES 300 SEL, 3.5, M-V.
MAZDA 323 a estrenar, varios.
MAZDA 626, B-GG.
BMW 732-I, full equip, B-FB.
BMW 732-I, automático, B-EG.
BMW 728, B-DU.

PARTICULAR VENDE JAGUAR XJ6

Año 1981. Blanco,
impecable.
Sólo un dueño.
3.000.000 de
pesetas
Teléfono (91) 407 21 08

ANUNCIESE

EN

MOTOR 16

AUTOMOVILES CANALCAR

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

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

EMPRESA
RECOMENDADA

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

SUSCRIBASE A MOTOR 16



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

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

GLADIATOR S.A.

Número uno en instalación de Láminas de Segu-
ridad para la protección y blindaje de los crista-
les de vehículos, le ofrece las siguientes ventajas:

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

INSTALACIONES EN EL DIA EN:

C/ Barrufón, 40. Semiesquina a P.º de Extremadura, 65.
Tels. 463 65 06 y 262 59 04.

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

MINUSVALIDOS

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

AUTOESCUELA

Senz

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

PORSCHE 911 Targa Carrera
1984, 231 CV, color azul meta-
lizado. Sin accidente, estéreo,
«Turbo look». Pesetas,
5.800.000. Tel.
(965) 78 64 79, de 9 a 10 h. y
16 a 17 h.

PARTICULAR vende Renault 25
GTX inyección, cuatro meses de
uso, todos los extras. Tel.
(988) 23 57 94.

COMPRO Volkswagen Golf. Tel.
(981) 253 78 86 y 458 62 48.

VENDO Ford Sierra XRS-i 2.8.
Perfecto estado, 40.000 kilóme-
tros. Particular, año 84. Extras,
color rojo. Tel. 250 32 62. Ma-
drid.

PORSCHE 944 M-FD, 41.000 ki-
lómetros. Full equip. 4.500.000
pesetas.

FORD XR2, M-EN, 56.000 kiló-
metros. Largo alcance antinie-
bias, radiocassette, garaje, como
nuevo. 685.000 pesetas.

PORSCHE 924 Turbo, M-EK,
86.000 kilómetros. Full equip.
2.800.000 pesetas.

BMW 528i, M-EW, 66.000 kiló-
metros. Full equip. 3.000.000
pesetas.

MERCEDES 230 E automático,
M-FH. Climatizado, radio y ante-
na eléctrica, bloqueo de puertas
centralizado, elevavinas eléctri-
co, 49.000 kilómetros. C/ Gali-
leo, 65. Tel. 449 72 86. Madrid.

MERCEDES 300 D, M-DY,
110.000 kilómetros. Aire y
cierres. 2.500.000 pesetas.

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

RENAULT 4 TL, año 81. Buen
estado batería y neumáticos nue-
vos, color blanco. Tel.
(968) 21 30 09.

AUTOTACOMETRO. Techo pa-
norámico. Instalado, 24.000 pe-
setas.

COMPRO deportivos siniestra-
dos. Pagamos al contado. Tel.
(93) 660 12 45. Fernández,
22-23 h. Abstenerse curiosos.

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

VENDO Kart 100 c.c. Senior.
Chasis Birel año 85, motor parril-
la TT-31, carburador guillotina.
Llamar (93) 692 18 24. Sr.
Ferrán.

MERCEDES 300 D, pintura me-
talizada, cierre centralizado,
M-HC. Tel. (988) 22 48 13.

WILLYS Sedan Toledo 1952,
73.000 kilómetros reales. Per-
fecto estado colección, segundo
propietario, veinte años sin circula-
r. Tomás Ramírez, Torre Anda-

AUTO-RADIO

ALPINE
PIONEER

FUJITSU TEN

JBL J.B. Lansing

KENWOOD

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



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

lucía, Marbella. Tels.
(952) 78 06 00 ó 78 70 00.

VENDO flamante BMW 735 i au-
tomático, matrícula B-EJ. Cam-
biarla por Porsche 911 Targa o
Turbo. Tel. (93) 759 32 94.

BMW 740 Full equip. Impecable.
Tel. 457 91 18. Madrid.

R-5 Copa, nuevo, único,
800.000 pesetas. Tel.
458 08 00. Secorsa, Padre Da-
mián, 7. Madrid.

FORD Granada, 1981, impecable.
850.000. Tel. 458 08 00.
Secorsa, Padre Damián, 7. Ma-
drid.

FORD Fiesta, seminuevo. Secor-
sa, Padre Damián, 7. Madrid.

VENDA mejor. En Galileo, 65.
Compramos cualquier automóvil
de pocos kilómetros y en perfec-
to estado. Pagamos contado.

BMW 3.0 CSI único. M-BL.
99.000 kilómetros, cuidadísimo.
C/ Galileo, 65.

PORSCHE 911 Carrera Targa,
año 85.

BMW 635 CSI.

BMW 323 i aire. C/ Coslada, 5.
Tel. 246 27 23. Madrid.

MERCEDES 280 SE.

MERCEDES 300 D.

OPEL Monza. C/ Coslada, 5. Tel.
246 27 23. Madrid.

ALFA Romeo, 2.0 GTV a elegir.

METRO Turbo.

GOLF GLD. Coslada, 5. Tel.
246 27 23. Madrid.

FIAT 126 personal.

MINI Couper.

INOCENTI de Tomaso.

TRIUMPH Stag. C/ Coslada, 5.
Tel. 246 27 23. Madrid. Agencia
Oficial Austin Rover. Inmejora-
bles tasaciones. Metro, Monte-
go, Rover 216, Range Rover.
Nuevos y usados. Coslada, 5.
Tel. 246 27 23. Madrid.

RITMO Diesel. Revisado. Tel.
(91) 463 67 10.

VOLVO 345 GL, aire acondicio-
nado. M-EG. Tel.
(91) 734 41 13.

VENDO Seat 2000, 16 válvulas.
Listo tierra colotti, frenos gordos
tope. Tel. (91) 253 40 98.

VENDO Seat 600, M-0154-N.
Motor perfecto estado. Carlos.
Tels. (91) 448 78 25 y
850 03 72.

TASA Ingenieros vende motor
Seat aplicable para Panda y 127
aligerado y equilibrado totalmen-
te. Culata preparada, carbura-
ción doble, con cero kilómetros.
Precio, 100.000 pesetas. C/
Coslada, 5. Tel. 255 69 80. Ma-
drid.

Cuadernos empieza el curso con el N° 1

**DE NUEVO
LOS 4 PRIMEROS
AL 50%.**

Cuadernos de Historia 16, ante el éxito obtenido entre educadores y alumnos, inicia a partir del 30 de Septiembre la reedición de todos sus números publicados.

Cuadernos de Historia 16 mantiene el precio, de 125 pesetas y cada semana podrá encontrar en su quiosco habitual dos ejemplares diferentes, el correspondiente a la edición normal y uno de los primeros números, así aquellas personas que no comenzaron la colección en su día pueden ahora hacerlo en la mitad de tiempo.

Para empezar, una gran oferta, los cuatro primeros números por sólo 250 ptas.

Recuerde que Cuadernos de Historia 16 está compuesto por 100 cuadernos monográficos, coleccionables en 10 tomos, que tratan con amplitud y visión moderna todos los grandes temas de la Historia.

historia 16

CUADERNOS historia 16

Los fenicios

A. Blanco Freijeiro, Carlos González y Hermanfrid Schubart



1

125 ptas

CUADERNOS historia 16

La guerra civil

Julio Aróstegui



2

125 ptas

CUADERNOS historia 16

La Enciclopedia

J. P. Guicciardi, D. Roche, A. Lafuente y J. L. Peset



3

125 ptas

CUADERNOS historia 16

El reino de Granada

J. Bosch, J. M. Fórneas, D. Cabanellas y S. Gibert



4

125 ptas



**Y también esta semana
el N° 41
“La disgregación del Islam”**

CUADERNOS DE HISTORIA 16

- | | | | |
|---------------------------------------|---|---|---|
| 1. Los Fenicios | 26. Numancia contra Roma | 51. Las Cortes Medievales | 76. Los concilios medievales |
| 2. La Guerra Civil española | 27. Los Aztecas | 52. La conquista del Perú | 77. Arte y cultura de la ilustración en España |
| 3. La Enciclopedia | 28. Economía y sociedad en la España del siglo XVII | 53. Jaime I y su época | 78. Apocalipsis nuclear |
| 4. El reino nazarí de Granada | 29. Los Abbasíes | 54. Los Etruscos | 79. La conquista de Canarias |
| 5. Flandes contra Felipe II | 30. El desastre del 98 | 55. La Revolución Mexicana | 80. La religión romana |
| 6. Micenas | 31. Alejandro Magno | 56. La cultura española del Siglo de Oro | 81. El Estado español en el Siglo de Oro |
| 7. La Mesta | 32. La conquista de México | 57. Hitler al poder | 82. El "crack" del 29 |
| 8. La Desamortización | 33. El Islam, siglos XI-XIII | 58. Las guerras cántabras | 83. La conquista de Toledo |
| 9. La Reforma protestante | 34. El boom económico español | 59. Los orígenes del monacato | 84. La sociedad colonial en América Latina |
| 10. España y la O.T.A.N. | 35. La I Guerra Mundial (I) | 60. Antonio Pérez | 85. El Camino de Santiago |
| 11. Los orígenes de Cataluña | 36. La I Guerra Mundial (II) | 61. Los Hititas | 86. La Guerra de los Treinta Años |
| 12. Roma contra Cartago | 37. El Mercado Común | 62. Don Juan Manuel y su época | 87. El nacionalismo catalán |
| 13. La España de Alfonso X | 38. Los judíos en la España medieval | 63. Simón Bolívar | 88. Las conferencias de paz y la creación de la ONU |
| 14. Esparta | 39. El reparto de África | 64. La regencia de María Cristina | 89. El Trienio Liberal |
| 15. La Revolución rusa | 40. Tartessos | 65. La Segunda Guerra Mundial, I | 90. El despertar de África |
| 16. Los Mayas | 41. La disgregación del Islam | 66. Las herejías medievales | 91. El nacionalismo vasco |
| 17. La peste negra | 42. Los Iberos | 67. Economía, sociedad en la España del siglo XVIII | 92. La España del Greco |
| 18. El nacimiento del castellano | 43. El nacimiento de Italia | 68. El reinado de Alfonso XII | 93. Los payeses de remensa |
| 19. Prusia y los orígenes de Alemania | 44. Arte y cultura de la Ilustración española | 69. La Segunda Guerra Mundial, II | 94. La independencia del mundo árabe |
| 20. Los Celtas en España | 45. Los Asirios | 70. El nacimiento de Andalucía | 95. La España de Recaredo |
| 21. El nacimiento del Islam | 46. La Corona de Aragón en el Mediterráneo | 71. Los Olmecas | 96. Colonialismo e imperialismo |
| 22. La Ilustración en España | 47. El nacimiento del Estado de Israel | 72. La caída del Imperio Romano | 97. La España de Carlos V |
| 23. Los Sumérios | 48. Las Germanias | 73. La Segunda Guerra Mundial, y III | 98. El Tercer Mundo y el problema del petróleo |
| 24. Los Comuneros | 49. Los Incas | 74. Las Internacionales obreras | 99. La España de Alfonso XIII |
| 25. Los Omeyas | 50. La Guerra fría | 75. Esplendor del Imperio Antiguo de Egipto | 100. Las crisis del año 68 |

Cuadernos Historia 16. Toda la Historia en 100 cuadernos.

Suscríbete a Cuadernos y consiga gratis este importante regalo: "Historia de España", de Historia 16, cuyo precio de venta al público es de 3.000 Ptas.

Si deseo suscribirme a la colección Cuadernos de Historia 16:

- ☐ Por 50 números, al precio de 5.000 Ptas.
☐ Por 100 números, al precio de 10.000 Ptas. y me envían, totalmente gratis, el volumen "Historia de España" de Historia 16.

La forma de pago que elijo es la siguiente:

- ☐ Adjunto talón a nombre de Información y Revistas, S. A.
☐ Giro Postal a Información y Revistas, S. A. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid

D:

Dirección

Localidad

C.P.



Cuéntenos su caso

SEAT GANA A RENAULT

SOY un habitual lector de su revista y quisiera felicitarles por ella, ya que yo compro MOTOR16 todos los martes desde hace ya dos años. Soy un madrileño de dieciocho años y me dirijo a ustedes con la siguiente cuestión: ya es conocida la gran rivalidad existente entre el R-11 y el Seat Ibiza. Yo, en la actualidad, soy propietario de un Ibiza GLX 1500 y cuando comentaba yo entre amigos y familiares que me pensaba comprar el Ibiza, estos ami-



gos me decían que era más amplio el Renault y que tenía más motor; compré el Ibiza y comprobé que, en lo referente al espacio, tenían cierta razón, pero en lo del motor no era del todo cierto.

Para empezar, el R-11 TXE monta un motor de 1.721 centímetros cúbicos, pero lo sorprendente es que tan sólo da 80 caballos de potencia y tiene una velocidad máxima de 167 kilómetros/hora.

Por el contrario, el Ibiza GLX 1500 monta un motor de 1.461 c.c. (casi 300 c.c. menos), pero, sin embargo, da 85 caballos de potencia (cinco caballos más), y tiene una velocidad máxima de 168 km/h. (un kilómetro más). Por lo que aquí se ve, mis familiares y amigos estaban equivocados y el R-11 TXE no era mejor que el Ibiza, sino que, bajo mi punto de vista, es inferior.

Pero aquí no acaba la cosa, sino que antes de ir a la casa Seat me fui a la Renault. Allí les expliqué mi caso y les dije que estaba entre un R-11 o un Ibiza. Me dijeron que no comprase un

modelo Seat, ya que los motores System Porsche daban problemas a sus tres años de vida. ¿Cómo pueden decir esto si el motor System Porsche ha salido a la luz tan sólo hace un año y pico? La verdad es que creo que la gente está demasiado creída con Renault y demasiado equivocada con Seat, y valga de ejemplo mi caso, en el cual creo que el Ibiza es superior al 11.

Ya aprovecho mi carta para hacerles una pregunta: ¿Cuándo sale al mercado el Seat Ibiza SX inyección?

Respuesta.—Es cierto que son mayoría los vendedores

de automóviles que, por desconocimiento, mala fe o práctica comercial, desprecian los productos de la competencia sin apenas conocimientos. Lamentablemente, las marcas no se ocupan de corregir estos defectos en los vendedores, mucho más graves que la presencia física (de la que sí se ocupan) o de la luminosidad de las instalaciones.

En cuanto a la comercialización del Ibiza SXi, todavía sigue siendo una incógnita la salida al mercado. Lo único cierto es la existencia de un prototipo del Ibiza a inyección, coche que ha dado notables satisfacciones a quienes lo han conducido; pero no es del todo segura su fabricación en serie y, cada mes que pasa, la toma de decisiones por parte de Volkswagen hacen más difícil el proyecto.

SIN LIMITES

SOY asiduo lector de revistas del motor, entre ellas la suya, y ante la proliferación de reportajes relacionados con los estudios realizados en la Comunidad

sobre la normalización a nivel europeo de los topes de velocidad máxima permitida, y a nivel nacional del aumento de las sanciones por exceso de velocidad, quiero elevar mi protesta:

— En la mayoría de las carreteras, la velocidad máxima permitida se marcó hace años, cuando sólo circulaban vehículos de las características de los seiscientos. No han cambiado las señales salvo en tramos en que se han realizado obras importantes, y es evidente que donde para un seiscientos era peligroso circular a 60 km/h., no lo es para un coche actual a 80.

— El señor Muñoz Medina, en su artículo del número 151, comenta el cambio del sistema de sanción y habla de porcentajes. Yo he visto señales limitando la velocidad a 10 km/h. Circular a 20 km/h. supondría un exceso del 100 por 100, ¿me-recería esto una sanción de 30.000 pesetas? Creo que difícilmente se podría causar más peligro circulando a 20 que a 10, y si los agentes son listos, menuda mina.

— Cuando todos los fabricantes anuncian modelos (normalitos) que «superan» o «rozan» la mítica barrera

de los 200 km/h., Tráfico quiere endurecer las sanciones a los conductores.

Señores, si tanto miedo tienen a los accidentes, intenten prohibir la fabricación de vehículos que superen los 120 km/h., ya que las limitaciones serán a nivel europeo, así estarán más tranquilos y ahorraremos gasolina, y a ver qué dicen los fabricantes.

José García Rodríguez
Barcelona

IMPORTADOR MITSUBISHI

LES rogaría me facilitasen la dirección del importador o distribuidor para España de los automóviles de marca japonesa Mitsubishi, pues estoy interesado en conocer sus productos.

José M. Figueras-Dotti
Madrid

Respuesta.—Desde hace pocos meses, el importador para España de los automóviles Mitsubishi es la firma ICA, S. A. (Importadora Comercial de Automóviles), c/ D. Ramón de la Cruz, 105. Madrid 28007.

Agenda

Semana del 30 de septiembre al 6 de octubre

TELEVISION

• El próximo día 5 se retransmitirá desde el circuito madrileño del Jarama la Fórmula 3000, en la que España estará representada por los pilotos Luis Pérez Sala y Adrián Campos.

AUTOMOVILISMO

• Durante el día 5 se celebrará, también en el Jarama, la primera carrera de la Fórmula Ford 1600.
• Los días 3, 4 y 5 se realizará una concentración de Clásicos Deportivos en Zaragoza, esta reunión de viejas glorias corre a cargo de la Asociación Aragonesa de Clásicos Deportivos.
• El V Rallye Ciudad de Alcoy se correrá durante los próximos días 4 y 5, en Alcoy. Este rallye, que es además el IV Trofeo San Jorge, será organizado, como de costumbre, por el Automóvil Club de Alcoy. La entrega de trofeos se realizará, el día 5 en una conocida discoteca de Alcoy.
• En Cáceres, y organizado por su Ayuntamiento, se correrá, el día 5, un Rallye Sprint que llevará el nombre de Trofeo del Excelentísimo Ayuntamiento de Cáceres.

MOTOCICLISMO

• El Motoclub Onteniente de Valencia será el encargado de organizar, el próximo día 5, la prueba de 125 centímetros cúbicos correspondiente al Campeonato de España de Motocros.

BRIGMTON SONIDO SEGURO



SEGURO ANTIROBO

DELEGACIONES Y ASISTENCIA TECNICA

C.A.D.I.S.A.
Quinto del Ebro, 18
50010-ZARAGOZA

COMERCIAL HISPA, S. A.
Infanta Mercedes, 77
28020-MADRID

COMERCIAL RIXAN, S. A.
Provenza, 506
08026-BARCELONA

FERSON ELECTRONICA, S. A.
Av. Eduardo Dato, 25, loc. B y C
41006-SEVILLA

VALSON, S. L.
Oltá, 40
46026-VALENCIA

VIESAN, S. L.
Zabala, 14 y 19
48003-BILBAO

SIDE-CROSS

¡VAYA PAQUETE!

EL paquete es ese acróbata que viaja en el sidecar sin parar un momento, descolgándose en las curvas para facilitar la labor del piloto, que maneja estas potentes máquinas de hasta 1.000 centímetros cúbicos. De la perfecta compenetración de ambos depende el éxito.

Los habituales de este certamen se dieron cita hace quince días en el circuito alcarreño de Yunquera de Henares, donde los suizos Batchold y Fuss, sobre una EML Jumbo, se proclamaron vencedores del Gran Premio de España de Sidecar-Cross, adjudicándose de paso el Campeonato del Mundo.



En la salida ya empieza el espectáculo
Tomar la curva en primera posición es primordial para lograr una buena clasificación



Batchold y Fuss se proclamaron en Yunquera de Henares campeones del mundo por segundo año consecutivo. Los saltos, unos de los momentos más espectaculares de la prueba. Los hermanos Killard (número 5) se impusieron con autoridad en la primera manga.



En la actualidad se usan generalmente máquinas de motocross de 500 centímetros cúbicos, de dos tiempos (Maico, KTM) y de cuatro tiempos (Honda, Kawasaki y Yamaha). Los motores suelen ser de refrigeración líquida y las potencias oscilan sobre los 50 caballos.

Estas motos van dotadas de frenos de disco en ambas ruedas, capaces de detener sin dificultades los casi cuatrocientos kilos de todo el conjunto, incluidos piloto y paquete.

Las suspensiones traseras son similares a las de motocross, variando solamente el recorrido, que es más corto. Sin embargo, la delantera lleva un basculante provisto de dos amortiguadores regulables que proporciona más dureza y evita que, en caso de un aterrizaje sobre el tren delantero, piloto y paquete salgan despedidos hacia delante.

El sidecar, ese carrito con una rueda que va soldado al chasis de la motocicleta, es el elemento que confiere personalidad propia a esta especialidad. De la destreza del paquete depende que esté ubicado a la izquierda o a la derecha de la moto. Está fabricado de tubo muy ligero y resistente. La base o piso, sobre la que se aloja el paquete, está hecha de materiales ligeros, pero muy resistentes, tales como el magnesio.

La rueda loca del sidecar va provista de un pequeño trapecio y un amortiguador regulable. Al igual que la motocicleta, lleva incorporado un cortacorreinte que el paquete puede accionar en caso de accidente para detener el funcionamiento del motor.

Esta especialidad, de idénticas características que las del motocross, reparte la responsabilidad entre piloto y paquete. Este puede llegar a perder hasta tres kilos de peso por manga, que dura treinta minutos más dos vueltas suplementarias. Todo esto viene a confirmar la dureza de esta especialidad, dureza que es también sinónimo de espectacularidad, pues son pocas las modalidades del deporte del motor en las que se combinan como aquí acrobacia, equilibrio y velocidad.

Texto y fotos: José Robledo

LUIS PEREZ SALA

AHORA O NUNCA



CUANDO Luis Pérez Sala, el piloto catalán de veintisiete años, se disponía a sentarse al volante del Zakspeed de F-1 en Estoril, no se lo podía creer. Fue necesario que hiciera un enorme esfuerzo para tomar conciencia de que por fin subía a la expresión máxima del automovilismo deportivo.

«Después de dar una primera vuelta de calentamiento —dice—, comencé a tantear el coche. El piso, aunque por la mañana había llovido, se encontraba seco, lo que me facilitó una visión más real de las posibilidades del coche.»

A Pérez Sala le bastaron las diez vueltas que dio al circuito para darse cuenta que no era tanta la diferencia que separaba un F-1 de un F-3 o un F-3000. «Para un piloto que ya está en este nivel, la diferencia entre estos coches no es tan brutal, el coche tiene más potencia, más frenada y más estabilidad. Físicamente tienes que estar todavía más preparado, pues al tener mayor cansancio físico es más fácil perder la concentración. Al ir más rápido, cualquier fallo es más difícil de corregir. En una pasada de frenada, por ejemplo, con un F-3000 puedes llegar a dominar el coche en el último momento, con un F-1, esto creo que es imposible, cuando te pasas ya no hay nadie que lo remedie.»

El joven piloto se considera preparado para correr un Gran Premio, pero necesita que la gente le apoye, que demuestre su confianza en él. «Yo no entraré en un equipo de F-1 por entrar, por decir ya estoy aquí; quiero que se tenga interés por mí, que me apoyen y verles convencidos de lo que hacen. Yo, por mi parte, ya me encuentro preparado para entrar en el gran circo.»

Al término de la toma de contacto, en Zakspeed todos estaban contentos con el resultado. Pérez Sala ahora está en un equipo puntero, con buen material y se compenetra con su compañero de equipo. En su próximo salto a la

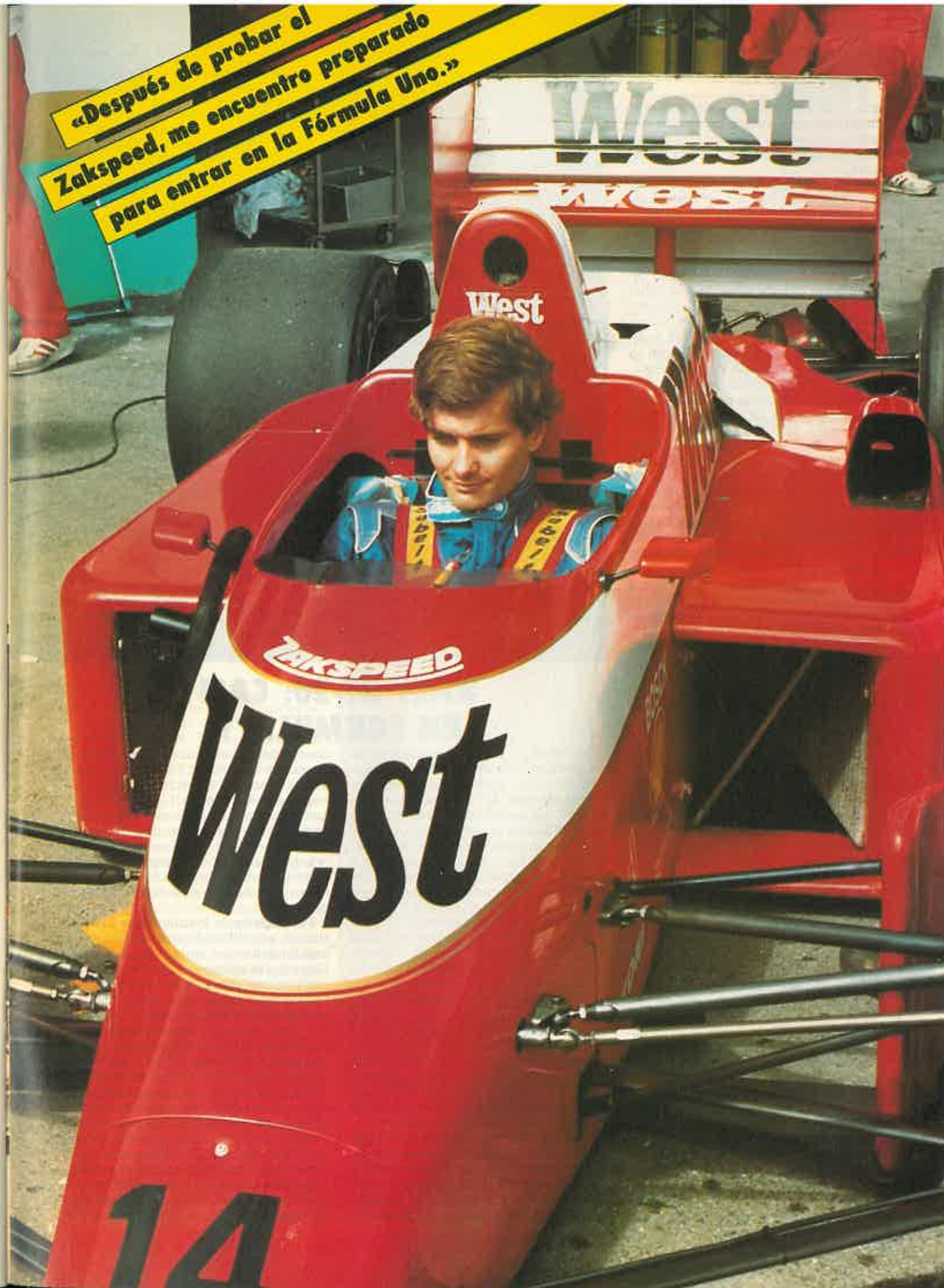
F-1, Luis es consciente de que todo esto cambiará. «Sé que es un equipo que está atrás en las clasificaciones, pero es un equipo con ganas en el que creo que se pueden hacer cosas. Son etapas que tienes que ir superando, ésta es otra más que tengo que pasar, si no lo consigo no me importa volver a la 3000, igual que si tengo que hacer otro campeonato de esta especialidad. Quizá no obtengamos tan buenos resultados y deje de ser noticia de cara a la F-1, pero yo asumo el riesgo que ello supone, porque todo en este deporte es riesgo.»

Luis Pérez Sala ya está a las puertas de la Fórmula-1. Hasta llegar aquí, el camino recorrido quizá le ha sido más fácil que a otros, pero lo que sí es seguro es que ha luchado como el que más.

«Desde pequeño me gustaba jugar con coches, ya a los dieciséis años hacía algún pinito que otro en karts. Comencé a relacionarme con el mundillo de las carreras en mil novecientos setenta y nueve, viendo correr a mis hermanos. Con veinte años empecé un poco más en serio, corriendo la R-5 Iniciación, de la que saqué la suficiente experiencia como para ganar en 1980 la copa grande. Al año siguiente busqué dinero para irme a Inglaterra, a hacer la Fórmula Ford, y, al no encontrarlo, tuve que incorporarme al servicio militar. Un año después, Emilio Zapico montó un equipo español de Alfaprint, con Luis Villamil y conmigo, y pudimos salir a Europa a correr. Nos apoyó bastante gente, gracias a lo cual, en el ochenta y tres, quedé subcampeón. La temporada siguiente, y después de estos buenos resultados, Villamil y yo intentamos encontrar un "sponsor" para enfrentarnos con un campeonato de Fórmula-3, y fue cuando Campsa decidió apoyarnos. En esta temporada me subí una vez al pódium. En el ochenta y cinco desapareció el Campeonato de Europa y decidimos hacer el italiano, porque era el que más se pa-



«Después de probar el Zakspeed, me encuentro preparado para entrar en la Fórmula Uno.»



recía a las características del europeo. Nuestro anterior equipo había sido italiano y, en general, era con el que pensábamos que haríamos mejores resultados.

Efectivamente, hubo buenos resultados, llegué a ser líder y realicé una buena temporada, lo que me dio la oportunidad de continuar. Villamil y yo sabíamos que algún día sólo uno de nosotros podría seguir. Y me tocó a mí.

Llegar a correr en F-3 era sólo un sueño, pero cuando Pérez Sala se subió por primera vez a un coche de competición, «llegar más arriba», el futuro dependía de la imaginación y de innumerables factores. Muchos achacan su éxito a una racha de buena suerte; otros, en cambio, creen que es un fuera de serie. Luis opina que estar donde está no se debe a un trabajo exclusivamente suyo, sino a un trabajo de muchas personas y a un esfuerzo conjunto, sin el cual nunca habría llegado tan lejos. También piensa que la suerte le ha acompañado en algunos momentos críticos en que a otros les ha fallado.

Una de las personas que para Luis es imprescindible dentro de ese esfuerzo conjunto es el manager. «Cuando corría en la R-5 —dice el piloto—, todo me lo organizaba yo, pero en una F-3, sin un manager, todo se te escapa de las manos; Manolo Gómez Blanco ahora nos es imprescindible y el que todo haya salido bien no significa que no haya sido difícil.»

Ahora, y frente a la carrera del domingo, sobre Luis Pérez Sala cae la responsabilidad de hacer un buen papel en su país, ante sus patrocinadores y su público.

Pérez Sala no se ha marcado ningún plan para esta carrera. «En la F-3000 hay mucha igualdad, y hasta que no pones el coche en pista, no te planteas nada especial. La única estrategia en el Jarama es intentar hacer la mejor posición posible en los entrenamientos, y en carrera salir a por todas.» Hay que tener en cuenta que en la F-3000 los entrenamientos se dividen en mangas de pares e impares; Luis es número par, y a la hora de hacer reglajes, tanto él como su compañero de equipo Martini, que es número impar, se benefician de un intercambio de información, esencial por el poco tiempo de que disponen para adecuar el coche a cada circuito.

Pese a que bajo la lluvia ya se ha demostrado que nuestro piloto puede ganar, a Pérez Sala no le gustaría que el domingo lloviese en el Jarama. «Nunca sabes lo que puede pasar, prefiero no tener sorpresas y que luzca el sol. El primer puesto en Birmingham no fue fácil, fue una carrera peligrosa y no creo que a nadie le guste correr en estas condiciones.»

Andrés Mas

Fotos: Eduardo de Aysa

RALT RT-20: CASI UN FORMULA 1

LA Fórmula 3000 nació a raíz de la desaparición de la Fórmula 2 como una necesidad para reducir el escalón que había entre la Fórmula 3 y la Fórmula 1. La reglamentación de esta modalidad es muy estricta y, aunque tiene muchas similitudes con la de la fórmula reina, está encaminada a abaratar e igualar la competición, aunque en definitiva siguen siendo muy parecidos a los antiguos F-1 atmosféricos.

Los motores están limitados a 3.000 centímetros cúbicos y no está permitido el empleo de ningún tipo de sobrealimentación. En la actualidad, la mayoría de los participantes emplean motores Ford Cosworth DFV, aunque también hay un motor Honda V8 que tan sólo utilizan Thackwell y Nakajima.

Para igualar los rendimientos, estos motores emplean un dispositivo electrónico que limita el régimen máximo de giro a 9.000 revoluciones por minuto. Con esta limitación la potencia se queda en unos 450 caballos.

Otra de las peculiaridades del reglamento es que obliga a todos los equipos a utilizar el mismo tipo de neumáticos, siempre de la marca Avon. El número máximo por prueba es de doce, es decir, que con tres juegos de neumá-

ticos se deben correr todos los entrenamientos y la carrera. Este punto también supone un considerable ahorro respecto a la Fórmula 1. Además hay que contar que el reglamento también prohíbe expresamente realizar entrenamientos privados. Esto permite que el presupuesto anual del equipo para neumáticos, que en Fórmula 1 es astronómico, sea de tan sólo 6.000.000 de pesetas.

Los reglajes de los alerones y dispositivos aerodinámicos también están más limitados que en la F-1. La superficie total es inferior y el fondo del monoplaza también debe ser plano.

El monoplaza de Luis Pérez Sala es un Ralt RT 20-86. Ha sido diseñado por Ron Tauranac expresamente para la F-3000. Estos monoplazas corren con motores Honda y Ford indistintamente, aunque el de Pérez Sala utiliza el Ford. Se trata de un monoplaza menos sofisticado que los Lola o los March, pero se ha mostrado tan competitivo como aquéllos y, sobre todo, muy fácil de reglar. El monocasco está construido principalmente de aluminio y paneles de nido de abeja. No se ha empleado la fibra de carbono para evitar que los costos se disparasen. No

MOTOR

Los motores deben ser atmosféricos, como máximo de 3.000 centímetros cúbicos. El régimen máximo de giro es de 9.000 revoluciones por minuto. La potencia es de 450 caballos. Está expresamente prohibida la inyección de agua en los cilindros.

CAJA DE CAMBIOS

A diferencia con la Fórmula 1, la caja de cambio puede tener un máximo de cinco velocidades. Prácticamente la totalidad de los monoplazas emplean Hewland, bien en su modelo FT200 o bien la FGB.



AERODINAMICA

Los elementos aerodinámicos tienen las mismas regulaciones que en Fórmula 1, pero con una superficie inferior, así como unas posibilidades de reglaje menores. Al igual que en la Fórmula reina, el fondo de los monoplazas debe de ser plano.

CHASIS

Los chasis son muy similares a los de Fórmula 1. Los materiales empleados son, en general, menos sofisticados, puesto que las solicitaciones a las que están sometidos son menores.

NEUMATICOS

Esta es, sin duda, una de las diferencias más notables. Los neumáticos son iguales para todos los monoplazas. La composición de las gomas la escoge la fábrica (en esta temporada es Avon) para cada circuito. Sólo pueden utilizar tres juegos por prueba completa, entrenamientos incluidos.

obstante, durante la temporada el ingeniero y los tres mecánicos que atienden el coche de Luis han introducido diversas modificaciones, principalmente en lo que se refiere a aerodinámica y geometría de suspensión. En la actualidad Luis dispone de un Ralt de este año y uno de reserva del año pasado, pero que no lo utilizan por haber quedado totalmente desfasado. El monoplaza de este año cuesta 12.000.000 de pesetas, lo que significa que es un cincuenta por ciento más barato que un F-1. El hecho de que los motores sobrealimentados estén prohibidos permite que se pueda alquilar un motor por unos dos millones de pesetas. La duración de éstos es de unos dos mil kilómetros, después de lo cual es necesario realizar una revisión que cuesta del orden de 1.500.000. Como las roturas de motor son poco frecuentes, el presupuesto se puede ajustar bastante.

También la transmisión está sujeta a limitaciones respecto a la F-1, puesto que el número máximo de velocidades es de cinco. La diferencia de la relación peso/potencia de un F-3000 es de 1,2 caballos por kilo, mientras que la de un Fórmula 1 es de más 1,6 caballos por kilo. Esta diferencia condiciona las prestaciones de uno respecto del otro, aunque básicamente emplean la misma tecnología.

Victor Piccione

CUANTO CUESTA CORRER EN FORMULA 1

LOS NUMEROS HABLAN

EL dinero es un factor importantísimo para poder acceder a la Fórmula 1, aunque debe de ir acompañado de otras circunstancias. Un maletín cargado de millones no es suficiente para sentirse en un monoplaza si no se lleva un nivel de pilotaje aceptable. Los deportistas que destacan en modalidades inferiores pueden tener la opción de adquirir un volante de F-1 por un desembolso que oscila entre los 300 y los 400 millones de pesetas al año. Estos equipos, que se comprometen a aceptar a corredores sin experiencia, son los llamados de segunda división y que, por los reducidos presupuestos con que cuentan, necesitan una aportación económica por parte del piloto. Con esta cantidad de dinero la escudería se compromete a pagar todos los gastos de la temporada, aunque existe una cláusula en el contrato que limita el

número de averías graves y de golpes hasta un punto determinado. Un problema frecuente también con los equipos modestos es la imposibilidad de exigir unas modificaciones o reglajes específicos; hay que amoldarse a lo que te quieran dar y ganarse poco a poco a los técnicos para llegar a una cooperación buena.

En teoría, existe otra manera de entrar en Fórmula 1, y es fichando con un contrato óptimo por una de las grandes escuderías y sin poner un duro del propio bolsillo.

Como dato revelador de lo que cuesta uno de los pasos intermedios para llegar a la cima, un año de F-3000 puede salir por unos sesenta millones de pesetas, sobre todo a los aspirantes a unos resultados de calidad.

J. H.



SALTO A LA FAMA

ASI con toda seguridad, Luis Pérez Sala será dentro de dos años tan conocido como Angel Nieto, Severiano Ballesteros o Emilio Butragueño, por citar personajes del mundo del deporte. Pero, por el momento, su popularidad está reducida a un grupo de iniciados en el mundo del automovilismo.

El resultado del sondeo realizado por MOTOR16 entre conocidos personajes ha sido bastante desalentador: de los siete personajes contactados, sólo Forges y Victoria Vera saben a qué campo pertenece este deportista.

ESPERANZA ROY (ACTRIZ)

«Estoy muy poco puesta en el mundo del deporte en general y, desde luego, del mundo automovilístico no tengo ni idea. Por tanto, no conozco nada de este piloto.»

VICTORIA VERA (ACTRIZ)

«Me suena a corredor de automóviles, con mucha simpatía. Personalmente no lo conozco.»

JOSE LUIS DE VILALLONGA (ESCRITOR)

«Ni idea. No me suena absolutamente de nada. Ni siquiera sé en qué campo encuadrarlo. En cuanto me han dicho quién era, no me he sorprendido, porque no soy nada aficionado a los coches.»

LUIS DEL OLMO (PERIODISTA)

«Me suena a que es un corredor, pero ahora mismo estoy en fuera de juego; no le tengo situado. Creo que participa en Fórmula 1, aunque podría ser en otra modalidad similar. Esta vez me merezco un suspenso.»

LUIS EDUARDO AUTE (COMPOSITOR)

«Los coches y yo no tenemos una relación demasiado romántica, por lo que, la verdad, es que no conozco nada sobre Pérez Sala. No tengo absolutamente nada en contra de las carreras, pero no dispongo de mucho tiempo libre para dedicarme a este deporte.»

CHARO LOPEZ (ACTRIZ)

«Me suena mucho, pero no sé de qué. La verdad es que un personaje del nivel que me decís debería ser más conocido por el público, aunque practique un deporte minoritario.»

FORGES (HUMORISTA)

«Hay dos personajes importantes en la Historia de España: don Ricardo Pérez Sala, catedrático de Historia de la Universidad de Salamanca, que vivió en el siglo XIX, a quien se debe prácticamente la totalidad de lo que sabemos sobre los reyes astur-leoneses en la Edad Media; el otro es un famoso piloto español, un mogollón de guay.»

OBJETIVO, LA F-1

La ilusión de un gran número de aficionados que se inician en el deporte automovilístico es llegar a ser pilotos de Fórmula 1, nivel máximo de esta modalidad deportiva y al que sólo tienen acceso los 30 mejores especialistas del mundo. Los sueños de la mayoría se desvanecen con el tiempo y sólo un reducido grupo de elegidos llegan al final deseado.

Para Emilio de Villota, uno de nuestros pilotos con más amplia experiencia, «hay dos caminos a seguir: uno, el ideal y otro, más realista, dado que no estamos ni en el país adecuado ni con las estructuras mejor planteadas. El camino ideal, desde un punto de vista de alta competición, es iniciarse en el karting a temprana edad. Esta especialidad reúne las condiciones de dureza y agresividad necesarias para la formación y sirve, además, para probar la medida de nuestra afición. A los diecisiete años es el momento óptimo, si se ha estado entre los mejores, para dar un fuerte salto y marcharse a Inglaterra a correr la Fórmula Ford. Este nivel es crucial. La variedad de circuitos, diez aproximadamente, la posibilidad de hacer alrededor de cuarenta carreras en una temporada y las cerradas luchas de parrilla y carrera, con unas condiciones climatológicas muy variables y hostiles, permiten una amplísima formación que en España costaría de cuatro a cinco años.

Los siguientes pasos son la Fórmula

PEREZ SALA Y SUS RIVALES

ALGO más de dos docenas de pilotos, de quince nacionalidades diferentes, estarán en la parrilla de salida del circuito del RACE para afrontar lo que posiblemente será la última carrera del año. Sin embargo, no más de media docena de ellos tienen verdaderas posibilidades de llegar en primera posición, salvo que ocurra alguna sorpresa, tan poco frecuente en el automovilismo de hoy día.

De esta media docena de hombres con posibilidades de ganar, para nosotros los españoles destaca uno de modo muy especial: Luis Pérez Sala, que vuelve al Jarama (como lo hiciera hace tres años, en los Alfásud) dispuesto a dejar lo mejor de él en el empeño.



LUIS PEREZ SALA

Nació el 15 de mayo de 1959. Empezó en el año 1979 corriendo la Copa Renault Iniciación, para al año siguiente ganar la R-5 Copa. De aquí pasó a correr el campeonato europeo de Alfásud, quedando en el 83 subcampeón. En el 84 hizo el campeonato europeo de F-3, subiéndose una vez al pódium. Al año siguiente hizo el italiano de F-3, terminando séptimo, y en este año, el campeonato de F-3000, en el que va tercero en el campeonato con 24,5 puntos.



ADRIAN CAMPOS

Nació el 17 de junio de 1960. Empezó a correr en el año 1982 en carreras de Fórmula nacional y en el 83 decide emprender con Avidesa la aventura del Campeonato Europeo de F-3. En el 84, y siempre con Volkswagen, termina decimotercero en el mismo campeonato. Ya en el 85, y corriendo el campeonato alemán de F-3, se clasifica en el tercer puesto de la clasificación final. El domingo correrá junto con Pérez Sala, conduciendo el Lola ex Fabre con el que ya ha corrido en Le Mans.



IVAN CAPELLI

Nació el 24 de mayo de 1963, y es el actual líder de la clasificación del campeonato. Inició su carrera a los trece años, ganando el campeonato de Italia de karts. En 1982 corrió por primera vez el campeonato italiano de F-3, finalizando en sexta posición; también lo corrió en el 83 y en el 84, ganándolo este último año.

Debutó en la F-3000 en 1985 y ese mismo año, con un Tyrrell de F-1, finalizó cuarto en el Gran Premio de Austria.



PIERLUIGI MARTINI

Nació el 23 de abril de 1962 y es segundo en la clasificación provisional del campeonato. Fue campeón de Europa de F-3 en 1983. Inició su carrera en 1980, a los diecinueve años. En su primera temporada de F-3000, en 1985, ocupa la segunda posición, después de nueve carreras con dos triunfos y dos segundos puestos. Ese mismo año debutó en la F-1 con la escudería Minardi. En la presente temporada, y dentro de la F-3000, es uno de los tres pilotos que han ganado dos carreras.



EMANUELE PIRRO

Nació el 12 de enero de 1962. Inició su carrera a los once años, compitiendo en karts. En 1980 ganó el campeonato italiano de Fórmula Fiat, y en 1981, en F-3. En 1982 fue compañero de Mauro Baldi, que ese año dominaría la categoría. Tuvo ocasión de integrarse en la F-3000 en 1985. Este año, después de ganar dos de las primeras pruebas, fue llamado por Brabham-BMW de F-1 para realizar una prueba. En la presente temporada de F-3000 ocupa la cuarta posición del campeonato con 23 puntos.



MICHEL FERTE

Nació el 8 de diciembre de 1958. Comenzó corriendo en karts en 1971 con trece años. En 1981 ganó la Challenge Marlboro de Producción con Ford Escort. En el 82 empezó a correr en F-3 haciendo el campeonato francés, en el que quedó segundo. Continúa en el 83 ganando la carrera del Gran Premio de Mónaco. En 1984 realiza una excelente temporada de F-2, alzándose con el tercer puesto en la clasificación. En el 85 comienza a correr la F-3000, y en la presente temporada va quinto.



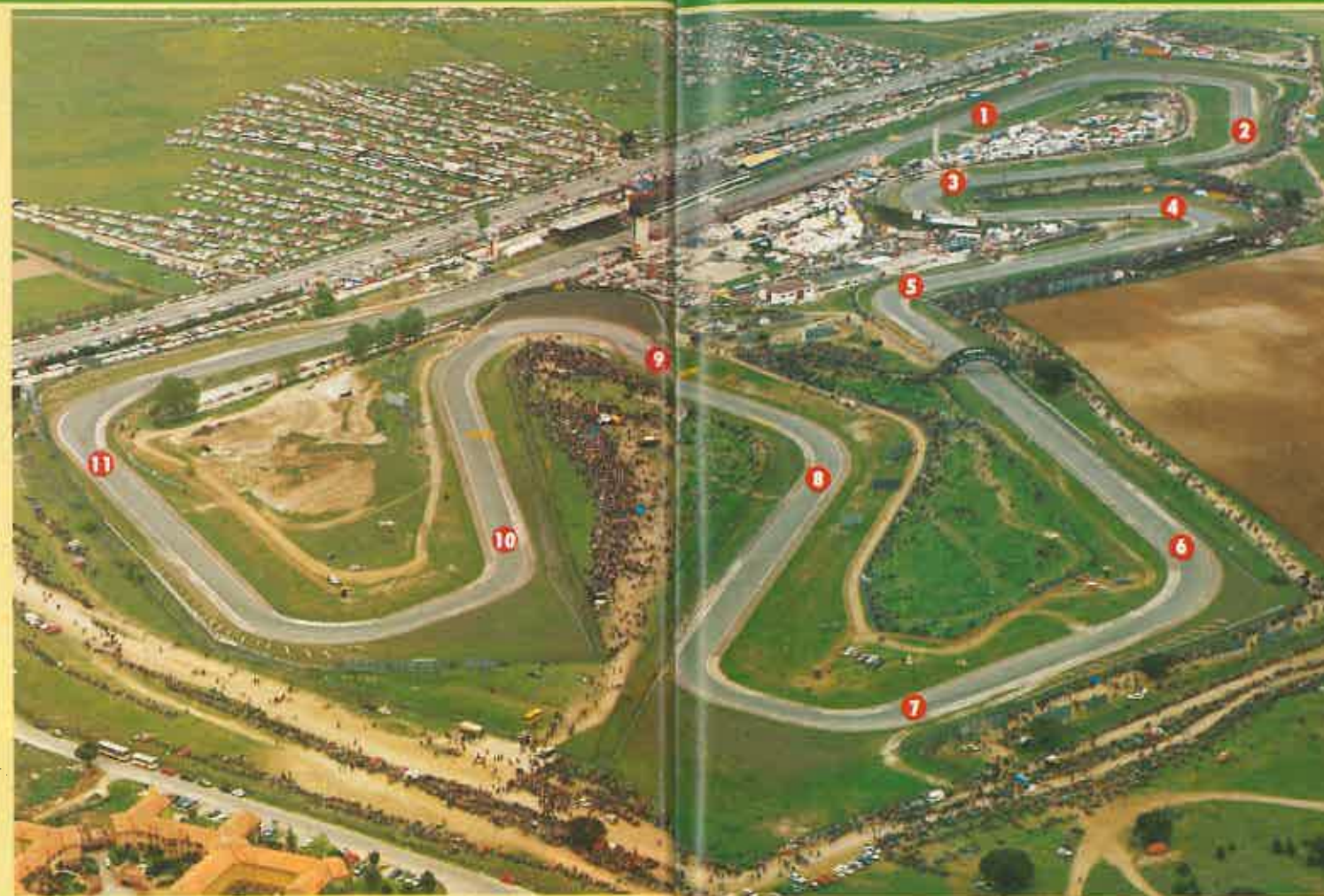
JOHN NIELSEN

Nació el 7 de febrero de 1956. Empezó a correr en karts. En el año 1980 corrió la Fórmula Ford, pasando después a realizar dos temporadas en el campeonato alemán de Super-VW. En el 82 hace el campeonato alemán de F-3 y en el 83 termina subcampeón en el Europeo. En el 84, un accidente le impide acceder al título de la especialidad. En el 85, y ya en la F-3000, termina la temporada con un cuarto puesto absoluto con el Ralt oficial. Esta temporada va séptimo con 15 puntos.

MIL CAMBIOS

Luis Pérez Sala, basándose en la experiencia que le dio correr con el F-3 en el Jarama el año 84, y dado el parecido existente entre éste y un

F-3000, nos ha contado cómo se desarrolla una vuelta por el circuito que será escenario el domingo de la última carrera del Campeonato Internacional de Fórmula 3000.



(1) A esta curva, la primera del circuito, llegas a 250 km/h. y a 75 metros de ella empiezas a frenar, reduces a 4.ª y a 3.ª. Es una doble curva en la que es posible el adelantamiento.

(2) Esta curva se toma en 4.ª a fondo a una velocidad aproximada a 200 kilómetros hora, su trayectoria es delicada y hay que prepararse para afrontar una de las curvas más delicadas del circuito.

(3) La entrada a Le Mans se traza por el interior, anteriormente se ha reducido de 5.ª a 3.ª y a 2.ª acompañado de una frenada pronunciada.

(4) Es la curva más lenta del circuito, sales en 2.ª perdiendo tracción.

(5) Curva en subida, cambias de 3.ª a 4.ª en pleno trazado. Es delicada rodando con los depósitos llenos.

(6) Curva ciega de 3.ª, no ves la salida y es muy delicada porque luego tienes una gran frenada en apoyo.

(7) Esta doble curva se negocia en 2.ª

toda por el interior, y en seguida hay que poner 3.ª para no perder tracción.

(8) Curva de 4.ª muy delicada con los depósitos llenos porque tiende a deslizarse debido a la gran pendiente que existe hasta llegar a Bugatti.

(9) Curva de 2.ª en la que es posible adelantar en la frenada, es junto con la segunda de Le Mans la curva más lenta del circuito, se llega después de reducir tres marchas y frenando fuertemente.

(10) Doble curva muy importante para luego coger una buena velocidad en la recta de tribunas, se hace en 3.ª entrenando y en 2.ª el día de la carrera debido al desgaste de los neumáticos y al nivel de llenado de los depósitos.

(11) Será una de las curvas más delicadas y difíciles del circuito en la F-3000. Se hace en 4.ª y en aceleración. Con ella termina el circuito y se entra en la recta de tribunas, donde se producirá la mayoría de los adelantamientos.

Ford, la Fórmula 3 y la Fórmula 3000, que es la auténtica antesala de la F-1. El otro camino, más realista, consiste en hacer una temporada en España que permita conseguir popularidad y apoyos comerciales, para pasar después a los circuitos europeos.

Para la Federación Española de Automovilismo es de vital importancia tener un piloto español en la F-1. Carlos Gracia, su presidente, está seguro de que «ayudaría al deporte de base, lo mismo que ocurrió con el golf, el tenis o el motociclismo, en los que un líder dio un impulso fuerte».

«Nuestro presupuesto —añade— es muy reducido y no es posible cubrir en su totalidad los elevados gastos de un programa internacional, pero en la medida de nuestras posibilidades ayudamos, con becas y otras aportaciones, a completar estos programas.»

Luis Pérez Sala tiene contactos con cinco equipos de Fórmula 1 para entrar en cualquiera de ellos la próxima temporada. El desembolso previsto está alrededor de los dos millones de dólares (cerca de trescientos millones de pesetas). Aquí es donde interviene Campsa como principal sponsor. El objetivo de esta empresa cuando entró en el mundo del automóvil era llevar a un piloto nacional hasta la cima de nuestro deporte; ahora se le presenta la oportunidad y sólo falta una última decisión: el ser o no ser de Pérez Sala en la F-1.

Jaime Hernández

LE MANS F-3000

SALA, DOS PUNTOS MAS

La carrera de Adrián Campos fue excelente hasta que la bomba de gasolina se estropeó y debió abandonar. Su amigo John Nielsen, que se sintió mal, hizo una gran remontada.



La décima prueba del Campeonato Intercontinental de Fórmula 3000, que se disputó en el circuito Bugatti, ubicado en la, automovilísticamente hablando, célebre ciudad de Le Mans, tuvo como vencedor al piloto italiano Emanuele Pirro, quien ha dominado con holgura a sus rivales, tanto en los entrenamientos como en la carrera. Junto a él, Michel Ferté y Pierre-Henri Raphanel,

compartían el podio, que de este modo se convertía en un monopolio de los March-Marboro. En quinto lugar se clasificaba nuestro representante Luis Pérez-Sala, autor de una inteligente carrera para compensar algunos defectos en su monopla, mientras que el otro español presente, Adrián Campos, debía abandonar a ocho vueltas del fin de la carrera cuando estaba situado en novena posición.

El circuito Bugatti, de Le Mans, es un trazado cuyas instalaciones principales, boxes, edificios de servicio, tribunas, etcétera, se construyeron para la célebre carrera de las 24 Horas. Para poderle sacar mayor aprovechamiento se inauguró, ahora hace diecinueve años, un circuito permanente de 4,240 kilómetros. Esa carrera, que fue ganada por Jack Brabham, fue una de las primeras en las que participaba un cier-

La victoria de Pirro fue sin apelación en el circuito de Le Mans. Con ella amenaza a Luis Pérez-Sala en la lucha por el tercer lugar.



Raphanel finalizó tercero. El segundo puesto se lo arrebató Ferté.



La quinta plaza obtenida por Luis Pérez-Sala fue la mejor de entre los pilotos de Ralt, menos eficaces en ese circuito que los March. Los frenos le perjudicaron.

to motor Ford-Cosworth que en exclusiva utilizaba el Team Lotus, cuyos pilotos eran Jim Clark y Graham Hill. Hoy, después de casi veinte años, ese mismo motor es el utilizado por prácticamente todos los participantes de la Fórmula 3000. Todos menos los Ralt oficiales que emplean motores Honda. En aquel entonces, Graham Hill salía en pole-position con un promedio de poco más de 160 kilómetros por hora y

su motor escasamente sobrepasaba los cuatrocientos caballos. Ahora Pirro, tras haber construido una chicane, superó en unos quince kilómetros por hora el tiempo de Hill.

En los entrenamientos se presentaban treinta y siete pilotos, de los cuales podemos destacar al líder del campeonato y piloto de AGS en Fórmula 1, el italiano Ivan Capelli, con su March del equipo Genoa. Con misma montura, venían con muchas ganas los pilotos del equipo francés Oreca, Raphanel, Ferté y Dalmás, éste un habitual del campeonato francés de Fórmula 3 en el que es líder destacado. En el mismo equipo Oreca, pero al volante del March que hasta entonces había estado pilotando Adrián Campos, aparecía la también francesa Cathy Muller. Otros de los pilotos encargados de defender el pabellón de March eran el que a la postre vencería, Pirro, Gugelmin y Spence. En cuanto a Ralt, además de los dos oficiales de Nielsen y Weaver, estaban los del equipo Pavese de Pier Luigi Martini y de nuestro Luis Pérez-Sala, cuyo coche estrenaba la nueva decoración Campsa New-Look. Tercera marca en discordia, Lola, contaba con los dos coches de su equipo oficial pilotados por Adrián Campos y Eliseo Salazar. El español ha logrado subirse por fin en un coche digno en el cual también disputará la carrera de este fin de semana en el circuito del Jarama.

LE MANS EN BREVE

● Tras la carrera, Pérez-Sala nos manifestaba que desde la vuelta décima se había visto perjudicado por los frenos y que, en los últimos giros, los neumáticos traseros le perdieron eficacia, haciendo el coche difícil de controlar. Al preguntarle cómo se plantearía la carrera del Jarama nos contestó: «Voy a salir a ganar, me interesa mucho hacer un buen papel en el Jarama.»

● En cuanto a Campos, se mostraba contrariado por el abandono, pero al mismo tiempo veía que por fin, con un coche competitivo, podía demostrar que era capaz de realizar buenos papeles.

● La carrera del Jarama puede ser la que cierre el campeonato, puesto que lo más posible es que la ronda de carreras a disputar en Brasil no se lleve a cabo. También cabe la posibilidad, pero no segura todavía, de que se corran una o dos carreras más que podrían tener como escenarios Monza y Brands Hatch.

● Tras su solitaria carrera, Pirro comentaba que su único temor era que no le sucediese nada al coche y quedarse sin gasolina. Por otra par-

te, también dijo que había esperado tener más resistencia por parte de los pilotos franceses, Raphanel y Ferté. La vuelta a la competitividad de su monopla la atribuía a un retorno a la configuración del coche como la del inicio de la temporada, dejando de lado ciertos inventos desarrollados en el año. Si la carrera de Birmingham llega a durar unas vueltas más, las suficientes para que Pérez-Sala hubiese puntuado con los puntos completos y no la mitad, en estos momentos estaría en segundo lugar con opción a vencer el Campeonato...

● En el paddock de Le Mans se encontraba James Hunt. Es el manager del sueco Thomas Kaiser. Este era el noveno de su tanda cronometrada y terminó decimotercero.

● En la primera sesión de entrenamiento, Dalmás, Raphanel y Spence fueron pillados con los limitadores de régimen sin sellar. Fueron desposeídos de su tiempo en la primera sesión, pero autorizados a tomar parte en la segunda. A Pérez-Sala, por una infracción en la primera sesión en Mugello, no se le permitió siquiera participar en la segunda. Si esto es justicia...

desa y Dalmas se salía de la pista. En los primeros compases de la carrera Pirro se destacaba con cierta facilidad, pero Raphanel no lograba hacer lo mismo con Ferté. Tras éstos venían Capelli, Martini, al que acosaba Pérez-Sala, que lograría adelantarlo en la vuelta siete; Langes, Spence, Campos, Weaver, Gugelmin, etcétera, con un Nielsen intentando recuperar a paso de carga. No tendría demasiada emoción el posterior desarrollo de la prueba, pues si Pirro no tenían ningún problema en ir adquiriendo ventaja a Raphanel, Ferté parecía no poder con él, como también se estabilizaban las posiciones entre los restantes. En la vuelta trece, Martini entraba en boxes con el cable del acelerador roto. Uno de los duelos que animaron la carrera fue el que mantuvieron prácticamente toda la prueba Weaver y Gugelmin. El primero hacía gala de una espectacular conducción, y así el brasileño, protegido de Senna, no pudo con él, pese al acoso incansable al que le sometió. La remontada de Nielsen fue otro de los alicientes, sobre todo cuando se pasó un gran número de vueltas intentando sobrepasar a Spencer, cosa que no logró hasta el giro 36, con lo que se colocaba séptimo, posición en la que terminaría la prueba. Tres vueltas más tarde la bomba de gasolina del coche de Campos de-



«Diablillos» que representan victorias
En el Jarama, Pérez-Sala buscará el tercero

jaba de funcionar, con lo que debía dejar la carrera en la que había mantenido la octava plaza hasta que fue víctima de la remontada de Nielsen. Cuando todo parecía visto para sentencia, la última vuelta fue escenario de dos golpes de teatro. Por una parte, Weaver y Gugelmin adelantaban a Spence, y por otra, Ferté se la jugaba en la última frenada y le entraba «a muerte» a Raphanel, con el resultado de que ambos se tocaban; el segundo pegaba un espectacular salto y perdía una posición en

favor de su «gentil» compañero de equipo. Una vez en el podio, los dos pilotos de Oreca no se dirigían una sola mirada, mientras que Pirro estaba encantado por poder, al fin, ganar una carrera en un campeonato en el que era a priori uno de los favoritos. Con ello amenaza a Pérez-Sala por el tercer puesto de la general.

J. L. Aznar
Enviado especial

CLASIFICACIONES

1, Emanuele Pirro (March), 1 hora 10-36-43, a la media de 170,141 km/h.; 2, Michel Ferté (March), a 6-52; 3, Pierre Henri Raphanel (March), a 12-40; 4, Ivan Capelli (March), a 19-85; 5, Luis Pérez-Sala (Ralt), a 24-06; 6, Claudio Langes (Lola), a 27-58, etcétera, hasta 17 clasificados. Vuelta rápida: Pirro, en 1-29-20, a 171,9 km/h.

ASI VA LA F-3000

1, Capelli, 35 puntos; 2, Martini, 27; 3, Pérez-Sala, 24,5; 4, Pirro, 23; 5, M. Ferté, 20; 6, Fabré, 15,5, etcétera...

SUPER BUJIA BOSCH

Más kilómetros con menos litros.



Primeras en incorporar
Núcleo de Cobre.



Bosch ha desarrollado una bujía pensando en los tiempos que corren. Una bujía capaz de recorrer kilómetros y kilómetros con el mínimo de litros. Una bujía capaz de ahorrar gasolina desde el principio, desde el arranque.

Porque su núcleo de cobre en el electrodo central alcanza en menos tiempo la temperatura óptima de servicio. Sin fallos en el encendido, con menos desgaste del motor. Es la Super Bujía Bosch. Para ganar potencia y hacer más kilómetros con menos litros.



BOSCH
Así de seguro.

CALAFAT

'CORRECAMINOS' EN RACHA



Todo tipo de incidentes en Calafat. En la Copa Iniciación, Moltó volcó al final de la recta. Con la victoria de Correcaminos, el piloto de Amstrad se hace con el Campeonato. Entre los VW Polo, Galiano y Reh luchando por la victoria.

POR tercera vez en lo que va de año, el circuito Calafat abría sus puertas para albergar el IV Trofeo Cataluña.

Tras las carreras del Volante RACC y clásicos deportivos celebradas el sábado por la tarde y ganadas, respectivamente, por Angel Amilibia (R5 GT Turbo) y Tony Riberaygua (BMW 2002), la apertura de la jornada matinal del domingo corría a cargo de la Copa Renault Iniciación. El vencedor fue Enrique Marques, autor de la «pole», que se destacó desde la primera vuelta, siendo sólo acosado por Cosme Domecq, hasta que el piloto de MOTOR16 fue golpeado por detrás, perdiendo varios puestos. Tras Marques, por la segunda plaza lucharon, durante gran parte de la carrera, Saldaña, Moltó y Puras, hasta que en la última vuelta Puras perdía el control de su vehículo, llevándose consigo a Moltó, que terminaba volcando aporatosamente.

La Copa Polo resultó ser la carrera más sosa de la jornada, produciéndose el único cambio de importancia en la misma recta de salida, al arrebatar Ri-

cardo G.^a Galiano la primera posición a Jaime Reh. Tras ellos, Carlos Jodar y Luis López de la Cámara también lucharon sin descanso por la tercera plaza, que el primero supo conservar, al igual que el primer puesto de la clasificación de la Copa Polo, a pesar de haber reducido Galiano las distancias. En la Copa Renault Turbo hubo de

CLASIFICACIONES

Cto. de Producción

1, Correcaminos (Renault 11 Turbo); 2, L. López de la Cámara (VW Sirocco), a 1 segundo; 3, J. Ripollés (VW Golf GTi), a 2.

Copa Renault Turbo

1, I. Maguregui; 2, A. Castro, a 5 segundos; 3, C. Palau, a 12.

Copa Iniciación

1, E. Marques; 2, T. Saldaña, a 14 segundos; 3, F. Gómez Blanco, a 19.

Copa VW Polo

1, R. García Galiano; 2, Jaime Reh, a 1 segundo; 3, C. Jodar, a 6.

todo, dentro y fuera de la pista. En carrera, Iñigo Maguregui lograba conservar el primer puesto tras la salida, seguido de Antonio Castro y Ramón Rodríguez. En la segunda vuelta Rodríguez daba alcance a Castro y se lanzaba tras Maguregui, tocándose ambos en el ángulo, terminando el piloto de la Federación Catalana con una rueda pinchada. Ramón Rodríguez, intercambió fuertes palabras entre los implicados, hasta que a la hora de subir al podio, Maguregui era empujado por un desalmado, terminando el piloto de Marlboro y el podio por los suelos, siendo evacuado en una ambulancia con la clavícula fuera de sitio.

La jornada se cerraba con la carrera de Producción, en la que Correcaminos, que había logrado el mejor tiempo en entrenos, con su R-11 Turbo, lograba hacerse con la victoria, después de que Luis López de la Cámara ofreciera una bonita remontada desde la cuarta posición hasta plantarle batalla a quien finalmente sería ganador. Tercero era Jordi Ripollés (VW Golf GTi).

Texto y fotos: **Esteban Delgado**



TRIAL

CON MARCHA

CON un gran despliegue de medios por parte del Moto club Isla de Ibiza se ha presentado a la Prensa la final del Campeonato de España de Trial que tendrá lugar los días 18 y 19 de octubre con ocasión de los VII Dos Días de Trial Isla de Ibiza. Esta prueba que desde 1979 y con la iniciativa de un grupo de amigos capitaneados por Francisco Bufi su presidente viene celebrándose en la isla.

La organización tiene la intención de que en dos o tres años se pueda organizar en la isla una prueba valedera para el Campeonato del Mundo, si siguen haciendo tan bien las cosas, espere-mos que así sea.

FORMULA 1

AU REVOIR RENAULT

EL lunes siguiente al Gran Premio de Portugal, Renault Sport anunció el cese de la construcción de motores para la Fórmula 1 al término del presente campeonato. Esta decisión viene obligada por la falta de acuerdo con McLaren para que este equipo empleara sus motores el año que viene. El contrato de McLaren con Shell —Renault lo tiene con Elf— y la reducción del presupuesto para continuar el desarrollo del motor TAG hecho por parte de Porsche, decidieron a McLaren mantener el motor alemán.

Renault había recibido una petición de Benetton de suministro de motores, pero al parecer no la ha considerado interesante pese a que, contrariamente a lo que hubiera sucedido con McLaren, Benetton hubiera pagado sus motores.

Renault suministraba motores a Lotus, que el año pasado dispondrá de motores

Honda; Ligier, que tendrá motores Alfa Romeo, y Tyrrell, que está intentando disponer de motores Ford.

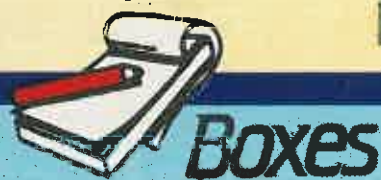
MOTOCICLISMO

CHAMPI, SUBCAMPEON

EXTRAORDINARIA la temporada que ha realizado el equipo Derbi, que en el circuito alemán de Hockenheim ha conseguido que su piloto número dos, «Champi» Herreros, se adjudicase el subcampeonato mundial en la cilindrada de 80 centímetros.

Si a sus dos compañeros no les sonrió la diosa fortuna, a Champi sí, ya que pudo finalizar en cuarta posición, lo que le permitió adjudicarse el subcampeonato.

En el octavo de litro, Luca Cadalora se alzó con el título mundial.



Boxes

CARLOS Sainz se encuentra en estos días deshojando la margarita de lo que puede ser su temporada 87. La semana próxima se reunirá con Cesare Fiorio para conocer los planes de Fiat-Lancia y su posible inclusión en el equipo italiano o un posible programa mixto España-Europa. Con Renault no ha llegado a acuerdos, a la espera de conocer los

reglamentos de los rallyes nacionales. Por último, hay algunos contactos, oficiosos, con Ford-RACE-Marlboro, con vistas a correr con el Sierra-Cosworth en grupo A, posiblemente con Zanini como manager. Todas las partes mantienen el lógico mutismo, a la espera de conocerse los planes para el 87.

LA pareja Garriga-Luchinelli han sido segundos en la carrera de ocho horas de resistencia motociclista celebrada en el circuito de Jerez, puntuable para el Campeonato del Mundo de la especialidad. La victoria ha correspondido al equipo Honda oficial de Igoa-Vieira, mientras que

Garriga, con Ducati, fue uno de los pocos pilotos que inquietaron a los vencedores.

LA antideportiva actuación de Ramón Rodríguez en el circuito de Calafat puede hacer que su inscripción no sea aceptada en las siguientes carreras. En todo caso, Maguregui, con la clavícula rota, ha recibido la recomendación de sus médicos de que se mantenga en reposo absoluto durante tres semanas.

SANTI Alvarez ha compartido el Maxitubo de Gerard de la Casa, con el que ha debutado en el Rallye del Norte.

RALLYE DE SORIA SERVIA COMO UN BIMOTOR

JUAN Carlos Oñoro y Juanjo Lacalle, a bordo de su Opel Manta 400, se han proclamado campeones de España de Rallyes de Tierra, gracias al cuarto puesto obtenido en la prueba soriana. La carrera fue ganada por José María Serviá con el impecable Seat Ibiza Bimotor, que no dio el más mínimo problema.

El resto del rallye tuvo poca historia. Oñoro, con el título prácticamente en el bolsillo, se dedicó a pasearse por los campos de Castilla y, sobre el papel, Guillermo Barreras no debía tener demasiadas complicaciones para imponer el R-5 Turbo, ante la escasa competencia. Sin embargo, el piloto de Renault se vio sorprendido en el primer tramo por Serviá y Oliveras, muy espectacular con el Porsche 911. La reacción no se hizo esperar y Barreras ganó la siguiente cronometrada, pero el turbo de su coche se rompió después de ésta, perdiendo casi tres minutos en la tercera y pruebas, con el motor bajo de rendimiento. La avería fue subsanada durante la neutralización, para reproducirse en seguida y obligar, así, al abandono definitivo del equipo Philips. Desde este instante, la lucha se cen-

El madrileño ya es campeón
Oñoro realizó un rallye inteligente



Serviá dominó de principio a fin el rallye de Soria, sin dar opción a la competencia. Sunsundegui condujo su flamante Delta S-4 hasta la segunda posición. Sensacional la actuación de Arnella, que volvió a colocar el 324 d en los primeros puestos.



El Manta 400 se ha mostrado el coche más fiable del campeonato
El equipo Oñoro-Lacalle han sido los dominadores de la temporada 86

tró entre el Ibiza de Serviá y el fabuloso Lancia Delta S4, conducido con prudencia por Sunsundegui. El piloto vasco, aunque se adjudicó el scratch en los dos últimos tramos, tuvo que conformarse con el segundo puesto, a veintiséis segundos del peculiar Seat.

Por detrás, resaltar únicamente la actuación de Arnella con el BMW 324 Diesel, que se situó quinto en la llegada, y del Porsche de Rius, cuarto al sobrepasar a Oñoro en el último momento.

Jaime Hernández
Fotos: Ramón Rodríguez

TRAMO A TRAMO

● José María Serviá se encontraba muy satisfecho en la llegada. Después de un duro trabajo de puesta a punto a lo largo de toda la temporada, el Ibiza Bimotor mostró grandes posibilidades para este tipo de pruebas. El coche, construido por el ingeniero Vicente Aguilera y probado en el número 149 de MOTOR16, es uno de los favoritos para el año próximo.

● El nivel de conducción en este Campeonato deja bastante que desear. En Soria, con el título prácticamente decidido, el espectáculo fue escaso y el poco público que acudió a la prueba se aburría sobranamente. Además, a pesar de que entre los coches inscritos se encuentran algunos de gran potencial, sus pilotos no sacan de ellos todo el partido que cabría esperar.

● Antonio Zanini terminó en penúltima posición en la carrera castellana. El Suzuki Santana que conducía no paró de darle problemas durante todo el rallye, con averías constantes que el piloto de Viladrau tuvo que arreglar con sus propias manos en mitad de los tramos. Un programa de este tipo puede ser válido para un principiante, pero no favorece en nada a un hombre de la talla de nuestro pluricampeón.

● La Copa Suzuki fue ganada por Izaguirre, seguido, a siete segundos, de Arturo de Onís. Esta fórmula de promoción da un poco de vida y emoción a un Campeonato cada vez más triste.

CLASIFICACION

1, Serviá-Corominas (Seat Ibiza Proto). 2, Sunsundegui-Larrinaga (Lancia Delta S4), a veintiséis segundos; 3, Rius-Rodríguez (Porsche 911 SC), a un minuto veinticuatro segundos; 4, Oñoro-Lacalle (Opel Manta 400), a un minuto treinta segundos; 5, Arnella-Martín (BMW 324 Diesel), a dos minutos tres segundos, hasta 47 clasificados.



BALLESTA



¿Cuánto pagas...?



J. M. CASANOVAS

LOS pilotos de carreras son los únicos que, junto a su currículum, necesitan un talonario. Dicho de otra forma, para llegar a la cúspide no basta con victorias, se necesitan billetes. Es el único deporte donde el **padrino** o **sponsor** resulta fundamental para entrar en la órbita de las grandes marcas.

Un ejemplo claro. Un tenista que está en el puesto 123 de la Asociación de Tenistas Profesionales (ATP) puede jugar **Roland Garros**, y de su raqueta depende que llegue a cuartos o semifinal. Un piloto campeón de Europa de F-3 jamás tendrá acceso a la Fórmula 1 por la misma regla de tres. De entrada, tendrá que pagar para poder entrar en el reducido y privilegiado círculo de los **Gran Prix**, y sólo si el cronómetro le distingue tiene posibilidades de emular a **Alain Prost**.

Casos como **Nelson Piquet** o **Freddie Spencer**, que ganan más de dos millones de dólares por temporada —**300 millones de pesetas**—, son contadísimos. La gran mayoría deben aportar grandes sumas de dinero para continuar su escalada. Así, por ejemplo, todo un subcampeón mundial como **Sito Pons** precisa de los millones de **Campsa** como condición sine qua non para que le dejen una moto competitiva. Aunque parezca extraño, si **Sito** no aporta **60 millones** de pesetas, no entra en los planes de **Honda**.

La historia ahora tiene un paralelismo con **Pérez Sala**. Su gran campaña en **F-3000** le permite, de momento, sentarse en un **Zakspeed** y dar una docena de vueltas en Estoril. Pero de ahí a correr los grandes premios de México y Australia, media un abismo. Concretamente, pagar una encima de otro veinte millones de pesetas a cambio de poder pintar el coche con los logotipos de Campsa y esperar que se fijen en él las cámaras de **Mundivisión**.

La oferta es tentadora, pero tampoco hay que dejarse deslumbrar. Los Zakspeed, a lo largo de todo el mundial, no han sumado ni un solo punto y siempre han estado en el pelotón de cola en los entrenamientos.

Claro que tampoco se puede soñar con que **Ferrari** o **Lotus** se fijen en **Luis** por la sencilla razón que estas escuderías pagan la experiencia a precio de oro. Lo más positivo es que **Pérez Sala** suena a nivel internacional y que puede presumir y no presume —redundancia no muy frecuente en los box— de ser un piloto profesional y serio.

Pero volviendo al principio de la historia, cuando **Luis** se bajó del Fórmula 1 en Estoril, más que preguntarle su impresión del monoplaza, le espetaron un **¿Cuánto pagas...?**, que naturalmente trasladó a Campsa. Debutar en el **G. P. de México**, como pueden ver, será por encima de todo una cuestión de talonario...



SERIE FORMULA 1

100



BRABHAM BT 55

UNO de los constructores más clásicos de la Fórmula Uno después de Lotus, es Brabham. En la actualidad emplean motores BMW de cuatro cilindros sobrealimentados. El modelo desarrollado por el ingeniero Gordon Murray para la temporada 86 es el BT 55, que destaca por su perfil sumamente bajo (23 centímetros menos de altura que su antecesor) que obliga al piloto

a adoptar una posición prácticamente horizontal. El desarrollo del coche se ha ido realizando a lo largo de la temporada, pero no se ha conseguido un nivel de eficacia capaz de permitir a sus pilotos luchar por los primeros puestos.

En la actualidad sus pilotos son Ricardo Patrese y Derek Warwick. Este último sustituye al malogrado Elio de Angelis.



Ricardo Patrese

Motor 16

Una poderosa cadena de montañas, cuyas audaces cumbres volcánicas se atreven hasta casi los 3.000 metros sirve de espina dorsal a la península malgache.

1.000 millas de asombro que separan el norte húmedo y caliente del sur templado y seco.

Las torrenciales lluvias que se desbordan en cauces profundos y violentos por la banda oriental buscando la inmensidad del Indico dan lugar a la espesa selva tropical.

1.000 millas de aventura recorriendo el este de Madagascar.

Desde Diego Suárez hasta el Cabo de Saint Marie: Este es el reto del Camel Trophy '87.

Si sientes la llamada; si el espíritu del trabajo en equipo no te preocupa.

Si no te arredran el esfuerzo y los contratiempos...

Lánzate a la aventura: participa en el Camel Trophy '87.

Toda la emoción de vivir una experiencia única y exclusiva te esperan a través de las 1.000 millas por la espesa selva de Madagascar.

Si tienes carné de conducir y deseas formar parte del equipo español, ponte en contacto con nosotros y te ampliaremos la información.

O, escribenos, antes del 19 de octubre de 1986, al Apdo. n.º 116 de Madrid.

No esperes más: vive la aventura de tu vida.

Camel corre con todos los gastos.



**LLAMA AL TELEF.
(91) 273 08 08**

**O INFORMATE EN EL
"CAMEL TROPHY CENTER"
DE**

El Corte Inglés

EXTRAPLANO



MOTOR Disposición: Central longitudinal, inclinado 72°. **Construcción:** Cuatro cilindros en línea. Dos árboles de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro, 1.500 c.c. de cilindrada. **Alimentación:** Inyección Bosch con un turbocompresor Garrett. **Potencia:** De 850 a 1.100 CV, según la presión de sobrealimentación.

TRANSMISION Tracción: Trasera. **Caja de cambios:** Transversal. Manual de 7 velocidades, tipo Weismann.

DIRECCION Tipo: De cremallera.

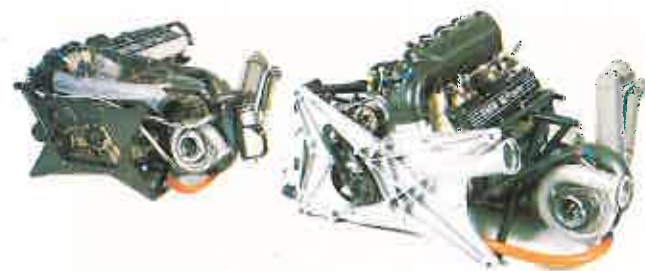
FRENOS Sistema: Discos ventilados en las cuatro ruedas, en fibra de carbono SEP.

CHASIS Construcción: Monocasco en fibra de carbono y Kevlar. **Suspensiones:** Independiente a las cuatro ruedas. **Llantas:** Speedline. Delante: 11,5 x 13 pulgadas. Detrás: 16,5 x 13 pulgadas.

RUEDAS Tipo: Pirelli P700 radiales.

PESO En orden de marcha: 540 kg.

PRESTACIONES Más de 300 km/h., según relaciones de cambio.



Motor 16

¿Cuánto pagas...?

CATALUÑA EXPRESS



J. M. CASANOVAS

LOS pilotos de carreras son los únicos que, junto a su currículum, necesitan un talonario. Dicho de otra forma, para llegar a la cúspide no basta con victorias, se necesitan billetes. Es el único deporte donde el **padrino** o **sponsor** resulta fundamental para entrar en la órbita de las grandes marcas.

Un ejemplo claro. Un tenista que está en el puesto 123 de la Asociación de Tenistas Profesionales (ATP) puede jugar **Roland Garros**, y de su raqueta depende que llegue a cuartos o semifinal. Un piloto campeón de Europa de F-3 jamás tendrá acceso a la Fórmula 1 por la misma regla de tres. De entrada, tendrá que pagar para poder entrar en el reducido y privilegiado círculo de los **Gran Prix**, y sólo si el cronómetro le distingue tiene posibilidades de emular a **Alain Prost**.

Casos como **Nelson Piquet** o **Freddie Spencer**, que ganan más de dos millones de dólares por temporada —300 millones de pesetas—, son contadísimos. La gran mayoría deben aportar grandes sumas de dinero para continuar su escalada. Así, por ejemplo, todo un subcampeón mundial como **Sito Pons** precisa de los millones de **Campsa** como condición sine qua non para que le dejen una moto competitiva. Aunque parezca extraño, si **Sito** no aporta 60 millones de pesetas, no entra en los planes de **Honda**.

La historia ahora tiene un paralelismo con **Pérez Sala**. Su gran campaña en **F-3000** le permite, de momento, sentarse en un **Zakspeed** y dar una docena de vueltas en Estoril. Pero de ahí a correr los grandes premios de México y Australia, media un abismo. Concretamente, pagar una encima de otro veinte millones de pesetas a cambio de poder pintar el coche con los logotipos de Campsa y esperar que se fijen en él las cámaras de **Mundivisión**.

La oferta es tentadora, pero tampoco hay que dejarse deslumbrar. Los Zakspeed, a lo largo de todo el mundial, no han sumado ni un solo punto y siempre han estado en el pelotón de cola en los entrenamientos.

Claro que tampoco se puede soñar con que **Ferrari** o **Lotus** se fijen en **Luis** por la sencilla razón que estas escuderías pagan la experiencia a precio de oro. Lo más positivo es que **Pérez Sala** suena a nivel internacional y que puede presumir y no presumir —redundancia no muy frecuente en los box— de ser un piloto profesional y serio.

Pero volviendo al principio de la historia, cuando **Luis** se bajó del Fórmula 1 en Estoril, más que preguntarle su impresión del monoplaza, le espetaron un **¿Cuánto pagas...?**, que naturalmente trasladó a Campsa. Debutar en el **G. P. de México**, como pueden ver, será por encima de todo una cuestión de talonario...

EL RETO DE MADAGASCAR. LANZATE A LA AVENTURA.



Una poderosa cadena de montañas, cuyas audaces cumbres volcánicas se atreven hasta casi los 3.000 metros sirve de espina dorsal a la península malgache.

1.000 millas de asombro que separan el norte húmedo y caliente del sur templado y seco.

Las torrenciales lluvias que se desbordan en cauces profundos y violentos por la banda oriental buscando la inmensidad del Indico dan lugar a la espesa selva tropical.

1.000 millas de aventura recorriendo el este de Madagascar.

Desde Diego Suárez hasta el Cabo de Saint Marie: Este es el reto del Camel Trophy '87.

Si sientes la llamada; si el espíritu del trabajo en equipo no te preocupa.

Si no te arredran el esfuerzo y los contratiempos...

Lánzate a la aventura: participa en el Camel Trophy '87.

Toda la emoción de vivir una experiencia única y exclusiva te esperan a través de las 1.000 millas por la espesa selva de Madagascar.

Si tienes carné de conducir y deseas formar parte del equipo español, ponte en contacto con nosotros y te ampliaremos la información.

O, escribenos, antes del 19 de octubre de 1986, al Apdo. n.º 116 de Madrid.

No esperes más: vive la aventura de tu vida.

Camel corre con todos los gastos.



**LLAMA AL TELEF.
(91) 273 08 08
O INFORMATE EN EL
"CAMEL TROPHY CENTER"
DE
El Corte Inglés**

GARIBALDI

SIDI

NOLAN



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

SITO
IDI



N-33 erre



N-19-E

GARIBALDI

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

PEREZ SALA A UN PASO DE LA FORMULA 1

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

4 de octubre 1986

Núm. 154 • 200 ptas.



Exclusiva
OPEL SENATOR

Al volante
**ALFA 33 1.7
Y CADILLAC ALLANTE**



JAGUAR XJ6

ESTRENOS 87
BMW SERIE 7



Prueba
AUDI 80 QUATTRO



Seat
IBIZA 5 PUERTAS

