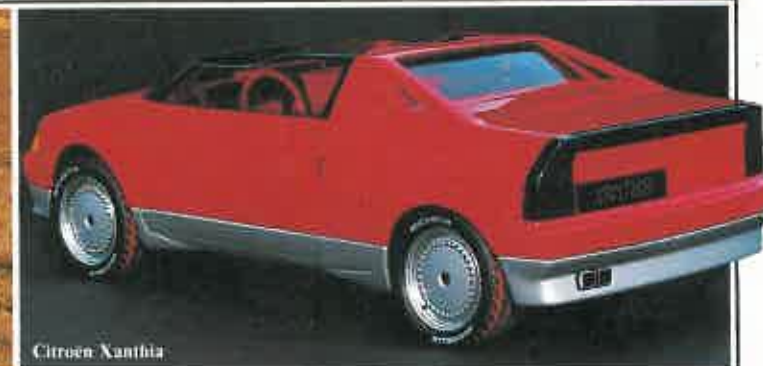




Renault 21 Nevada



Citroën Xanthia



Nissan Sunny



Ibiza 5 puertas

SALON DE PARIS



Saab 900



Peugeot Prisma



Citroën AX Sport



Lancia Thema 8.32



Ford Gilda

¡Hispano!



Si necesitas algo, aquí tienes tu banco. ■ Si tienes ilusiones, aquí tienes soluciones. ■ Si vas para el futuro, vente con nosotros. ■ Si amas lo hispano, aquí tienes el Hispano. ■

Hispano como tú.



Banco Hispano Americano

Cambiamos sus ilusiones por soluciones.

SERIE PRODUCCIÓN

49

SALON DE PARIS: PAG 48: TODAS LAS NOVEDADES



NISSAN PATROL

DESDE hace tres años y medio estos populares todo terreno de origen japonés se fabrican en España bajo licencia, por la firma Motor Ibérica. Las primeras unidades fueron un compromiso entre los vehículos industriales que existían y los auténticos reyes del campo, que comenzaban a aparecer. La evolución en este tiempo ha sido grande y los Patrol actuales tienen un atractivo

aspecto, vienen completos de equipamiento y se comportan con nobleza en cualquier circunstancia. Existe un motor de gasolina con 120 caballos y dos de gasóleo, uno de ellos turboalimentado. Los Nissan Patrol han conocido innumerables éxitos en diferentes pruebas internacionales de tipo raid, donde los motores diesel españoles han demostrado su fiabilidad.



tas y orte

ecida carrera de presentación de modelos coincide este año con el incremento en las ventas de vehículos. Da gusto ver la cara de responsables de la mayoría de ellos, al fin, pueden comprobar cómo ya clásica a tonía del mercado. Para lanzar las campanas al vuelo por 100 de incremento que se ven las ventas del 86, con respecto al año anterior, es un estupendo balón de oxígeno para la industria que francamente las ha necesitadas. Más de cuatrocientos mil coches en los ocho primeros meses son, en sí, una referencia optimista de cara al futuro.

Se mantiene el compás de esbozos, Banca y Dirección General, sobre el rejuvenecimiento del mercado. Siguen vivas las negociaciones, pero hay todavía importantes cosas por hacer sobre la mesa, que únicamente pueden resolverse con la buena voluntad de las partes.

Motor 16



37 A FONDO	Volvo 480 ES
74 FRENTE A FRENTE	Guerra de los dos litros
84 FUERA DE SERIE	Ray de rallyes
98 CUENTENOS SU CASO	
100 GENTE SOBRE RUEDAS	Pintar el riesgo
102 MOTOS	50.000 Harley en Sturgis
108 OCIO	Patrulla Martini
110 DEPORTE	BMW 324 td 4 x 4



116 F-3000: Jarama

121 A TODO GAS

122 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

En y la generación de todos ellos son la clave para llevar a buen fin esta empresa. Quede claro que en esta operación o todos somos ganadores o todos perdedores. Nadie debe intentar apuntarse el tanto en exclusiva y esto será muy importante tenerlo en cuenta porque estamos jugando, ni más ni menos, con la ilusión y la seguridad de millones de conductores.

Esta semana también es obligada una referencia al tema deportivo. Pérez-Sala, al fin, no correrá los dos últimos grandes premios de Fórmula 1. Quizá resulte positivo no precipitar los acontecimientos y esperar a que el joven piloto español pueda llegar a la cúspide en mejores y más sensatas condiciones. El domingo, en el circuito madrileño del Jarama, no respondió a las expectativas que se habían creado en torno a su figura. Pero esto no es lo peor. La escasa asistencia de público a la carrera, lo mismo que sucediera en Jerez con la F-1, sí es preocupante. Ha llegado la hora de analizar fríamente lo sucedido, de darse cuenta de que los precios eran abusivos, sobre todo cuando se pretende crear una afición entre los jóvenes, que son los económicamente débiles. Así no vamos a ninguna parte. ¿Por qué no prueban nuestros responsables, con la ayuda de las marcas, que sí se juegan mucho en estos acontecimientos deportivos, a dar facilidades a los jóvenes aficionados? ¿Por qué, en vez de gastarse el dinero en rocambolescos spots publicitarios en TVE, no lo invierten en abaratar las entradas y facilitar el transporte al circuito? Ese puede ser el cambio.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 250 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos.

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

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

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



EL ZORRO DEL DESIERTO

WAGON 6 CIL.



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6 en línea. Cilindrada: 3.246 c.c. (83 x 100 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por piñones. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 21,6 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 82 litros. Potencia máxima: 95 CV a 3.600 rpm. Par máximo: 22 mkg a 1.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas, con reductora. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,3 km/h.; 2.ª, 13,0 km/h.; 3.ª, 21,4 km/h.; 4.ª, 30,8 km/h.; 5.ª, 37,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 4,3. Diámetro de giro: 13,4 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Eje rígido delante y detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 6 x 16 pulgadas. Neumáticos: 205R 16 MTS.

PESO En orden de marcha: 1.995 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litro/100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Patrol Gasolina Corto	2.753	120	150	15,1	16,04	—
Patrol Corto Bajo	2.820	76	124	11,8	9,54	85
Patrol Corto Alto	2.820	76	124	11,8	9,54	—
Patrol Corto 6 Cil.	3.246	95	138	12,7	10,93	—
Patrol Largo Alto	3.246	76	124	11,8	9,54	—
Patrol Wagon 6 Cil.	3.246	95	138	12,7	10,94	111

Motor 16

Si necesitas algo, aquí tienes tu banco. ■ Si tienes ilusiones, aquí tienes soluciones. ■ Si vas para el futuro, vente con nosotros. ■ Si amas lo hispano, aquí tienes el Hispano.

Hispano como tú.



Banco Hispano Americano

Cambiamos sus ilusiones por soluciones.

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 Brío (Información); José María Cerunda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción:

María Jesús Benítez, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España:

Cataluña: José Luis Aznar.

Corresponsales en el extranjero:

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

Diseños: Juan G. Aso. Fotografía:

Alex Puyol, Ramón Rodríguez.

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

Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gligi 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 Benítez. 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.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57.

Sección Compra y Venta: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

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

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

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

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociadas a la FIP.

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

Difusión controlada por OJD.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



8 LO ULTIMO Nissan Bluebird

11 Honda Civic 4 x 4

12 Nuevo Nissan Terrano

14 ACTUALIDAD Gasolinas: Octanaje europeo

16 A golpe de «Chip»

20 A FONDO Rover 825i Sterling

27 MERCADO Ecos de la semana

28 Precios de coches nuevos

32 Precios de coches usados



37 A FONDO Volvo 480 ES

74 FRENTE A FRENTE Guerra de los dos litros

84 FUERA DE SERIE Rey de rallyes

98 CUENTENOS SU CASO

100 GENTE SOBRE RUEDAS Pintar el riesgo

102 MOTOS 50.000 Harley en Sturgis

108 OCIO Patrulla Martini

110 DEPORTE BMW 324 td 4 x 4



116 F-3000: Jarama

121 A TODO GAS

122 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Ventas y deporte

La enloquecida carrera de presentación de nuevos modelos coincide este año con un notable incremento en las ventas de automóviles. Da gusto ver la cara de satisfacción de los responsables de la mayoría de las marcas que, al fin, pueden comprobar cómo se rompe la ya clásica atonía del mercado. No es como para lanzar las campanas al vuelo, pero ese 10 por 100 de incremento que se acaricia en las ventas del 86, con respecto al año anterior, es un estupendo balón de oxígeno para una industria que francamente las ha pasado canutas. Más de cuatrocientos mil coches vendidos en los ocho primeros meses son, sin duda, una referencia optimista de cara al balance anual.

Mientras tanto se mantiene el compás de espera entre fabricantes, Banca y Dirección General de Tráfico, sobre el rejuvenecimiento del parque automovilístico. Siguen vivas las negociaciones, pero hay todavía importantes obstáculos sobre la mesa, que únicamente podrán salvarse con la buena voluntad de las partes implicadas. El sentido común y la generosidad de todos ellos son la clave para llevar a buen fin esta empresa. Quede claro que en esta operación o todos somos ganadores o todos perdedores. Nadie debe intentar apuntarse el tanto en exclusiva y esto será muy importante tenerlo en cuenta porque estamos jugando, ni más ni menos, con la ilusión y la seguridad de millones de conductores.

Esta semana también es obligada una referencia al tema deportivo. Pérez-Sala, al fin, no correrá los dos últimos grandes premios de Fórmula 1. Quizá resulte positivo no precipitar los acontecimientos y esperar a que el joven piloto español pueda llegar a la cúspide en mejores y más sensatas condiciones. El domingo, en el circuito madrileño del Jarama, no respondió a las expectativas que se habían creado en torno a su figura. Pero esto no es lo peor. La escasa asistencia de público a la carrera, lo mismo que sucediera en Jerez con la F-1, sí es preocupante. Ha llegado la hora de analizar fríamente lo sucedido, de darse cuenta de que los precios eran abusivos, sobre todo cuando se pretende crear una afición entre los jóvenes, que son los económicamente débiles. Así no vamos a ninguna parte. ¿Por qué no prueban nuestros responsables, con la ayuda de las marcas, que sí se juegan mucho en estos acontecimientos deportivos, a dar facilidades a los jóvenes aficionados? ¿Por qué, en vez de gastarse el dinero en rocambolescos spots publicitarios en TVE, no lo invierten en abaratar las entradas y facilitar el transporte al circuito? Ese puede ser el cambio.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3



En voz baja

● Se está trabajando en Valladolid en la fabricación del Renault 21 familiar, cuyas primeras unidades ruedan ya por nuestras carreteras en periodo de pruebas. Esta versión estará en el mercado en los primeros días del año.

● En las últimas semanas se han constituido tres empresas para la importación de coches japoneses, de las marcas Mazda, Subaru y Daihatsu. Las tres marcas han obtenido un cupo de 25/30 unidades, que esperan

vender en el 87. Hay quien se pregunta la rentabilidad de estos proyectos, teniendo en cuenta los gastos imprescindibles para asegurar asistencia posventa, homologaciones y creación de concesiones.

● Existe una cierta tensión laboral en Figueruelas, que podría salir a flote en las próximas semanas. El comité de empresa cree que los aumentos de producción deberían compensarse con la contratación de nuevos trabajadores. Algunas autoridades autonómicas aragonesas apoyan las reivindicaciones de los trabajadores.

● Pese a que el mandato de Giménez Casina al frente del ANFAC (Asociación de fabricantes) está a punto de expirar, no se encuentra candidato a sustituirle. Por lo visto, nadie quiere hacerse portavoz de los intereses del sector.



la derecha a la red de concesionarios belgas. Su negativa se basa en que esta solicitud de coches con volante a la derecha es para satisfacer las peticiones hechas por ciudadanos británicos, que van a comprar coche a Bélgica para favorecerse de los precios más bajos en este mercado, en detrimento de las ventas de la red comercial del Reino Unido. En 1983, Ford había sido también sancionada por el mismo motivo.



ACUERDOS

IACOCCA TANTEA A FIAT

LA industria automovilística italiana sigue generando noticias. Ahora se anuncia una inminente reunión entre el presidente de la Chrysler norteamericana, Lee Iacocca, y el presidente de Fiat, Giovanni Agnelli, para hablar del futuro de ambas marcas. Las dos empresas llevan algún tiempo discutiendo la posibilidad de alcanzar un acuerdo para la comercialización recíproca de algunos de sus vehículos.

la propia ley. La tasa es un impuesto semejante al que existe en otros países europeos y la intención del Ministerio de Transportes es que la recaudación que genere sea equivalente a los gastos de conservación y mantenimiento de las redes viarias, siendo absorbidas por los costes de las empresas y nunca mediante las tarifas a los usuarios. El Ministerio ha encargado ya un estudio sobre la cuantía y modalidad de ese gravamen.



PEUGEOT

MULTA EUROPEA

PEUGEOT ha sido multada por los organismos responsables del control comercial de la Comunidad Económica Europea por haberse negado a suministrar coches con volante a

celona. La inversión permitirá incrementar la producción de estos dos modelos en un 50 por 100. Motor Ibérica tiene prevista la fabricación de 13.460 unidades de la Vanette y casi 12.000 de los Patrol, lo que supondrá un volumen total de producción de 25.000 unidades que le permitirán eliminar la lista de espera que ahora tiene para la adquisición de los dos modelos.

MOTOR IBERICA

FUERTES INVERSIONES

MOTOR Ibérica ha invertido unos seis mil millones de pesetas en la construcción de nuevas instalaciones para la fabricación de los Nissan Patrol y las furgonetas Vanette, en la Zona Franca de Bar-

TRANSPORTE

NUEVAS TASAS

EL Gobierno va a remitir en breve al Parlamento un proyecto de tasa de in-

Y aunque portavoces de la firma italiana excluyen la posibilidad de que surjan proyectos de producción conjunta, crece el rumor de que Chrysler sería la baza que mantiene Agnelli para contrarrestar el previsible acuerdo Ford-Alfa Romeo.

YAMAHA

AHORA, CICLOMOTOR

CON la presentación del nuevo ciclomotor Yamy, Samsa-Yamaha amplía su campo de acción al terreno de los pequeños vehículos automáticos que no superan los 500 c.c., es decir, los ciclomotores. Este vehículo fabricado en España, cuyo precio todavía no ha sido revelado, se pondrá a la venta este mismo mes. Junto a él, la marca de los diapasones presentó otras dos novedades, la SR 125 y la remodelación de la DT-80. La primera es una moto ciudadana de y aspecto similar al de la SR-250. Además de los vehículos de dos ruedas también presentó Yamaha uno de cuatro, el YFM 200 DX, pequeño vehículo de evasión y trabajo en terrenos difíciles.



CITROËN 87

ADIOS GSA

CON la publicación de los precios de la nueva gama 87, Citroën ha hecho una reestructuración de su lista de vehículos, en la que ya desaparecen, por falta de stock: los Mehari, los LNA, y los GSA. Esta lista ya incluye los nuevos BX, con notables diferencias en cuanto a estética e interior, ya que por fin cambian el cuadro de mandos. Desapa-

rece el BX GT, al que sustituye el 19 TRS, y el Sport que es sustituido por el GTI. También se suprimen las versiones especiales del BX como el Caribe y el Líder, por ser de producción limitada.

ZF

CONQUISTAR AMERICA

ZF, el fabricante alemán de cajas de cambio, se implanta en Estados Unidos, tras asociarse con la empresa de transmisiones norteamericana Dana. ZF fabricará en Estados Unidos un cambio automático para el nuevo Renault-AMC, que se fabricará en Canadá, para algunos modelos de Chrysler y para vehículos industriales de Ford.

SEGUROS

AMPLIANDO SERVICIOS

LA actividad del seguro español del automóvil sigue incrementándose de cara a los nuevos modos que comporta la adhesión a la CEE. Ahora, Centro Seguros ha presentado y puesto en marcha un nuevo servicio, denominado ServisCar, en colaboración con las compañías Caja de Previ-



SCOOTER

VESPA A LOS 16

PARTIENDO del modelo PK 75, Motovespa ha desarrollado el nuevo scooter XL, con una doble vocación, para quienes acceden a su primera motocicleta y para los que buscan un vehículo ligero para sus desplazamientos urbanos. Aunque mantiene las líneas generales que le identifican al estilo de

la marca, han diseñado un chasis más aerodinámico. Se han modificado también la maleta, instrumentación, tapa de manillar, puños de gas y cambio. En la parte mecánica sobresale el nuevo motor de cinco tranfers, que le permite alcanzar una velocidad de 80 kilómetros por hora. El precio de este modelo es de 182.896 pesetas y de 195.440, en la versión Elestart, ambos con el IVA incluido. Con la misma estética y mecánica anteriormente descritas se presentó la XL 125.

sión, Arag y Real Automóvil Club de España. Se trata de un servicio asegurador hecho a la medida, en el que partiendo de un módulo básico se amplía a un buen nú-

mero de coberturas, al gusto del cliente. El Centro de Seguros es una sociedad de El Corte Inglés, en cuyos centros comerciales desarrolla su actividad.



Verde y Rojo

ción de Tráfico de la Benemerita, con nombres y apellidos. ¿No debería ser al revés?

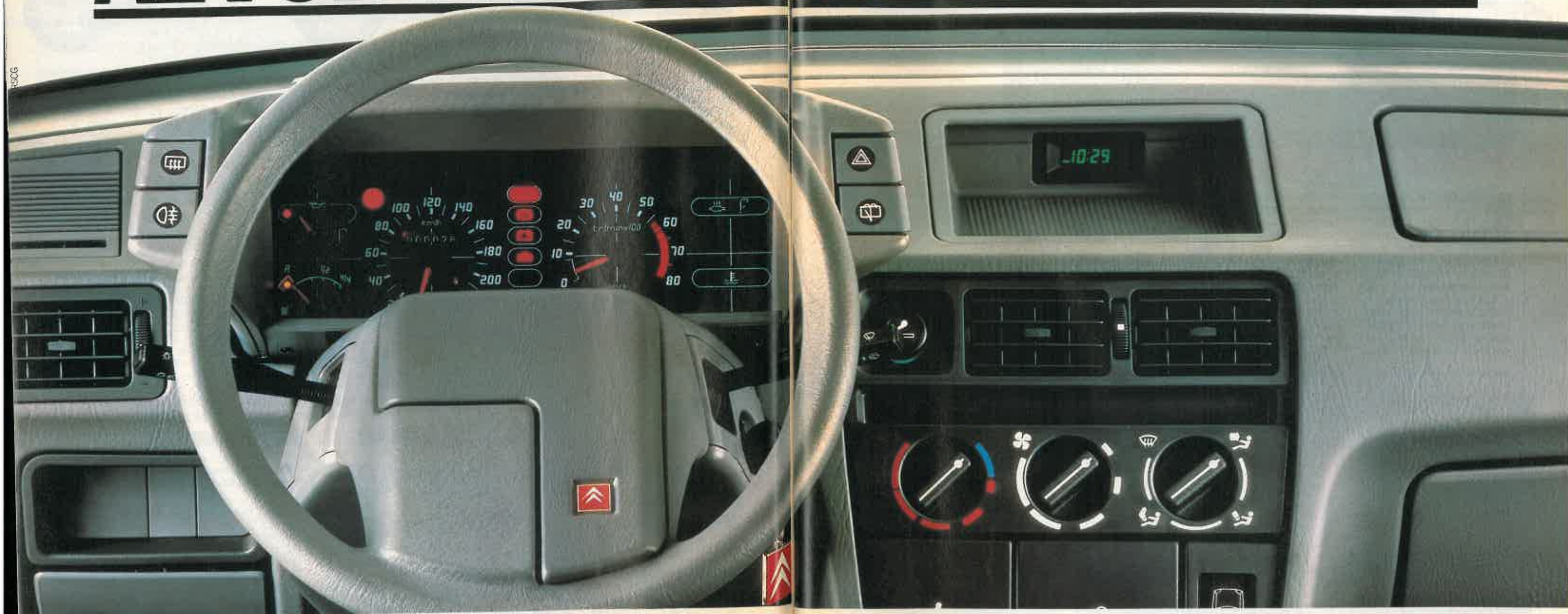
● La Policía Municipal de Madrid, con su nuevo plan informativo, se pone a la cabeza de estos Cuerpos en nuestro país, y al nivel de Londres y París. Que cunda el ejemplo y leña al delincuente.

● A la Dirección General de la Guardia Civil, que ha abierto expediente al sargento Francisco Ruiz Fernández por denunciar corrupciones en la Agrupa-

● Un nuevo diario nace en el Reino Unido, «The Independent», que según sus propietarios «es un proyecto serio que hay que comparar con un Rolls Royce». Las comparaciones no siempre son odiosas... y menos cuando se hacen frente al legendario vehículo británico Rolls Royce.

● Al «toro» de Veterano que, aunque estéticamente su publicidad no admite reproches, sigue ahí parado, al lado de nuestras carreteras, incitando a muchos conductores con un mensaje nada recomendable. Al menos al volante.

NUEVAS RAZONES PARA PONERSE AL VOLANTE DE UN CITROËN BX



El confort, la estabilidad, la fiabilidad y la robustez de los Citroën BX han ido a más y mejor.

Su seguridad y su economía son valores en alza. El resultado es una nueva generación de BX que ha elevado las ventajas de la marca a la máxima potencia. Y, como puede ver, los indicadores de la evolución están claramente reflejados en su nuevo salpicadero.

El puesto de control, de una máquina inteli-

gente donde el diseño está al servicio de la precisión. Un cuadro de mandos, síntesis de estética y ergonomía, donde todo está pensado en función de la facilidad y de la eficacia. Un completísimo tablero de instrumentos donde todo está sencillamente a mano.

Sienta desde él, el placer de conducir un coche con una aerodinámica perfecta. Porque sólo Citroën, con su exclusivo sistema de sus-

pensión hidroneumática, garantiza que, en todo momento, el BX mantiene la altura constante cualquiera que sea la carga.

Además, la carrocería del BX ha sido concebida para convertir el habitáculo del vehículo en una auténtica célula de seguridad, rodeada por zonas deformables y absorbentes, a prueba de todo.

Elija, de entre los siete niveles de motoriza-

ción, gasolina y diesel, que ofrece la nueva y completa gama, el BX que mejor se adapte a sus necesidades: desde los 1.360 cc y 62 CV que inician la gama 87, hasta los 1.905 cc y 125 CV del fulgurante BX 19 GTI.

Confort total, estabilidad y seguridad absolutas en un coche para ir por delante.

Razones de más para ponerse al volante de un Nuevo Citroën BX.

NUEVOS CITROËN BX.
LA FUERZA DE LA RAZÓN.
DESDE 1.291.600 PTAS. TODO INCLUIDO.





NISSAN BLUEBIRD PAJARO GRANDE

LAS facilidades dadas por el Gobierno británico para la instalación de una factoría de Nissan han traído como primer fruto el modelo Bluebird, producido en el Reino Unido con tecnología y muchos componentes nipones. Por otro lado, la pertenencia de Motor Ibérica al mismo grupo japonés va a permitir la importación a

España de este coche teóricamente británico, pero realmente nipón. Esta importación no tiene, por tanto, por qué estar restringida al cupo de los 1.100 coches procedentes de países del tercer grupo del GAT.

En las próximas semanas, y tras las oportunas homologaciones, comenzarán a venderse en nuestro país los Bluebird, a través de la red

comercial de Motor Ibérica.

El Bluebird es una berlina de tamaño medio/alto (4,40 metros de longitud, frente a los 4,46 de un Renault 21), con un elevado grado de equipamiento y provisto de un motor delantero transversal actuando sobre el eje delantero. Precisamente, hasta la próxima semana, se desconoce aún la motorización definitiva que utiliza-

rán las berlinas que lleguen a nuestro país, si bien la lógica apunta hacia un motor de gasolina de dos litros y 102 caballos de potencia máxima (180 km/h. y 8,9 l/100 km., a 120), y una segunda opción, de motor diesel atmosférico, de 67 caballos de potencia máxima, 150 km/h. de velocidad punta y un consumo, a 120 km/h., de 7,8 l/100 km.

Los interiores, como es habitual en los coches japoneses, impecables. Dirección asistida y aire acondicionado de serie para el Nissan Bluebird.



Con 4,4 metros de longitud, el Nissan se inscribe en la categoría de berlinas medio-altas.



La versión turbo desarrolla 135 caballos, y se importarán algunas unidades.

Bajo el capó, dos motores, ambos de dos litros, en gasolina o diesel.

Los limpiaparabrisas se ocultan bajo el capó, mejorando la aerodinámica.

Frente a la costumbre alemana, los cristales son coloreados, protegiendo de la decoloración de la tapicería.

Cristales enrasados para mejorar el coeficiente de penetración aerodinámica.

Sin que pueda decirse que aporte novedades en el diseño, el Bluebird es al menos sobrio y elegante.



Faros halógenos con sistema limpiador de escobilla y chorro de agua.

Paragolpes absorbentes, con un pequeño spoiler delantero. Los pilotos se encastran en el conjunto.

En los flancos, protecciones contra los pequeños arañazos de los estacionamientos urbanos.

Una norma rígida para los constructores japoneses es la protección contra la corrosión, que garantiza una escasa depreciación.

JAPON NO DUERME

Con la inauguración del Salón de París nos llegan noticias de interesantes novedades de la siempre pujante industria japonesa, que no quiere dejarse dominar por la pujanza europea. En estas páginas que siguen ofrecemos varios ejemplos de tres de los más importantes constructores nipones, con novedades que no siempre han podido estar presentes en la cita parisiense. Nuestro corresponsal en Tokio, *Daniel Monteverde*, nos informa de ellas.

Aunque los acoplamientos viscosos no son una novedad, el Honda Civic 4x4 supone un avance en este terreno.



lanteras y traseras, donde se aloja el acoplamiento viscoso.

El acoplamiento en sí consta de múltiples placas de acero circulares de alta precisión separadas entre sí por un aceite de silicio especial de alta viscosidad. Cuando ocurre una diferencia en la velocidad de rotación de ambos ejes, las placas tienden a interrumpir o cortar el flujo normal del aceite entre ellas. El aceite, por sus propiedades intrínsecas, reacciona instantánea y automáticamente, distribuyendo la fuerza motriz entre las ruedas delanteras y las traseras de acuerdo a las condiciones del terreno.

En los sistemas de tracción total permanente, el bloqueo del diferencial central impide la absorción de esta gran diferencia en las velocidades de rotación, ocasionando el bloqueo de las ruedas y a veces la detención del motor.

En los primitivos sistemas de tracción permanente, la fuerza motriz se transmite a ambos ejes normalmente por partes iguales, o bien para fines especiales como coches de rallye, entre un 60 y 70 por 100 al eje trasero y el resto al eje delantero; de todos modos, la repartición de fuerzas es fija; es decir, una vez determinada no se puede modificar. En cam-

bio, con el sistema de acoplamiento viscoso se reparte la fuerza motriz en forma continua y variable entre ambos ejes de acuerdo con las condiciones de la carretera y con el modo de conducción: arranque, aceleración, cruce, desaceleración, frenado. Por ejemplo, para caminos llanos pavimentados y circulando a velocidad de cruce, el eje delantero recibe el mayor porcentaje, el 98 por 100 de la fuerza motriz.

Desde el punto de vista técnico hay tres puntos a estudiar en la adopción de este tipo de transmisión: las prestaciones, el peso y el costo. Sin lugar a dudas, el empleo de este sistema de transmisión mejora considerablemente las prestaciones del coche, pero, por otro lado, aumenta mucho tanto el peso bruto del vehículo como su costo.

Para la producción en serie de esta transmisión a un precio competitivo Honda tuvo que desarrollar un sistema exclusivo de inyección ultrarrápida del aceite de silicio, tarea extremadamente difícil por su alta viscosidad.

Habrà que esperar a probar el modelo para ver cómo se comporta realmente. Pero no cabe duda que, según el éxito que tenga el sistema, es de esperar un posterior desarrollo y aplicación paulatina en otro tipo de coches.

La nueva caja de cambio del nuevo Civic Shuttle comprende seis marchas en lugar de las cinco anteriores, con el añadido de una superdirecta.

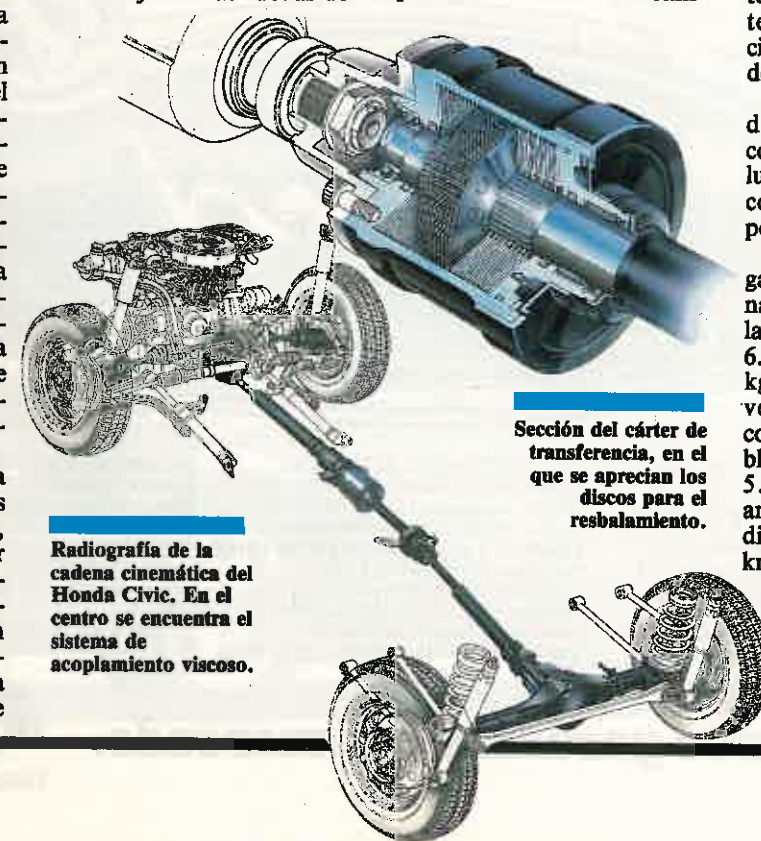
El Civic Shuttle se entrega con un motor de gasolina de 1.488 c.c. y 12 válvulas que desarrolla 90 CV a 6.000 rpm. y un par de 12,8 kgm a 3.500 rpm. Hay una versión del mismo motor con inyección de combustible, que desarrolla 100 CV a 5.800 rpm. El fabricante anuncia un consumo promedio de 6,6 litros a los 100 km. Hay también una versión de «producción limitada» con llantas de aluminio, placa inferior de protección del motor y faros con limpiadores.

HONDA CIVIC TRACCION TOTAL

PRIMERO fueron sus motos, luego sus coches y ahora la Fórmula 1. Honda no para. El «pequeño» japonés acaba de presentar en Tokio un modelo 4x4 del Civic Shuttle con una transmisión de acoplamiento viscoso llamada Real Time 4WD. El término «real time», que en español se traduce como tiempo real, proviene de la rápida respuesta que ofrece este tipo de acoplamiento viscoso. Este sistema de acoplamiento mejora notablemente la tracción de las ruedas delanteras e influye positivamente en la maniobrabilidad del coche.

No se trata de un sistema como el de tracción en las cuatro ruedas convencional, donde el conductor pasa por medio de una o dos palancas entre un tipo de transmisión y otro, ni tampoco con el sistema de tracción integral permanente. El sistema Real Time 4WD consiste de

una caja cilíndrica ubicada en el eje de transmisión, entre los ejes de las ruedas de-



Radiografía de la cadena cinemática del Honda Civic. En el centro se encuentra el sistema de acoplamiento viscoso.

Sección del cárter de transferencia, en el que se aprecian los discos para el resbalamiento.

EL OTRO ESTILO.



Descubre por qué ALPINE ha conseguido ser el equipo HI-FI CAR número 1 durante tres años seguidos en Estados Unidos.



ALPINE

La elite del Sonido

Acuda al Distribuidor Oficial de su Localidad.

EAR

Importador
C/. Heracleo Fournier, 3 Vitoria. Tfnos. 25 34 00 - 25 34 11

NISSAN PATROL A LA MODA

CUANDO el Nissan Patrol comienza a acusar el paso del tiempo, el gigante japonés sale a competir con un nuevo todo-terreno al que ha llamado Terrano. El Terrano incorpora un nuevo motor diesel, el TD27, diseñado especialmente para este vehículo.

El TD27 es un motor de cuatro cilindros en línea de 2.663 c. c., con una potencia máxima de 85 CV a 4.300 rpm. El par motor alcanza los 18 mkg a 2.200 rpm. La caja manual de cinco marchas incorpora un sistema de engrane directo de la transmisión a las cuatro ruedas. El sistema de suspensión es totalmente nuevo, con brazos dobles independientes con barras de torsión adelante y nuevos muelles helicoidales de cinco

Moderno aspecto el del nuevo Nissan todo-terreno, que a la larga podría sustituir al actual Patrol.

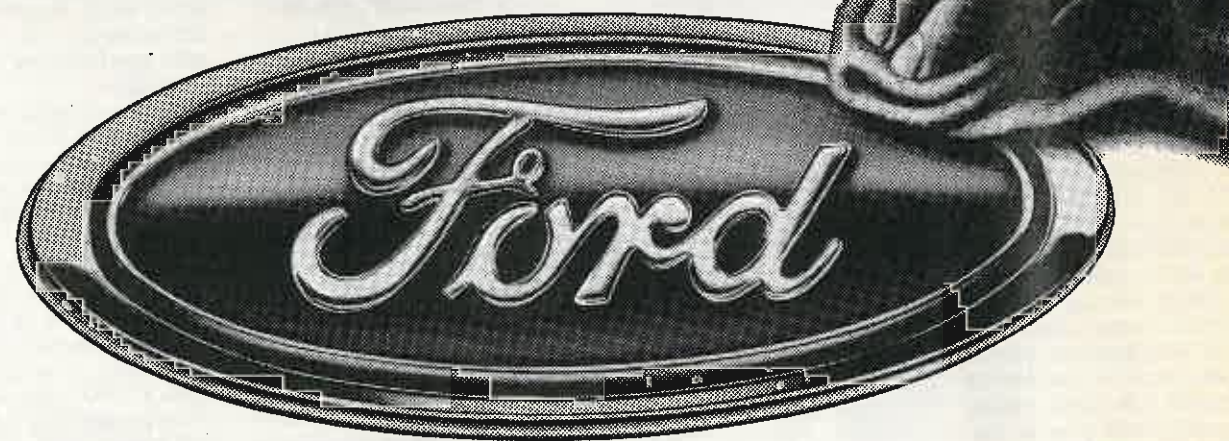


co puntos de anclaje atrás. Los frenos delanteros son de discos ventilados, y los traseros, de disco, con doble servo. Por fuera, el Terrano se destaca por el diseño de las ventanillas, que dan la impresión de que el coche

posee un arco de seguridad. El ascenso y el descenso del vehículo, a pesar de su altura, es extremadamente fácil y su cabina es típica japonesa; es decir, no escatima ningún detalle de lujo y comodidad. Como opción se

ofrece un techo corredizo. Por ahora, el Terrano no va a sustituir al Patrol, pero el lanzamiento del nuevo modelo va a servir como test para la futura evolución de la gama de los 4x4 de la marca.

Garantizamos las reparaciones. Para toda la vida.



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

Con la **Garantía de Por Vida**, si usted ya ha pagado una reparación, su Concesionario Ford le garantiza, según contrato, que jamás volverá a pagarla, ni en piezas ni mano de obra, mientras disfrute de su Ford. Esta nueva garantía de su Concesionario Ford se suma a la garantía normal de un año sin limitación de kilometraje, a la garantía

opcional de hasta 4 años de Seguridad Mecánica Ford y a la garantía de seis años contra la perforación por corrosión de la carrocería dadas por el Fabricante. Sólo quien está muy seguro de la calidad de sus reparaciones puede ofrecer una garantía para toda la vida.

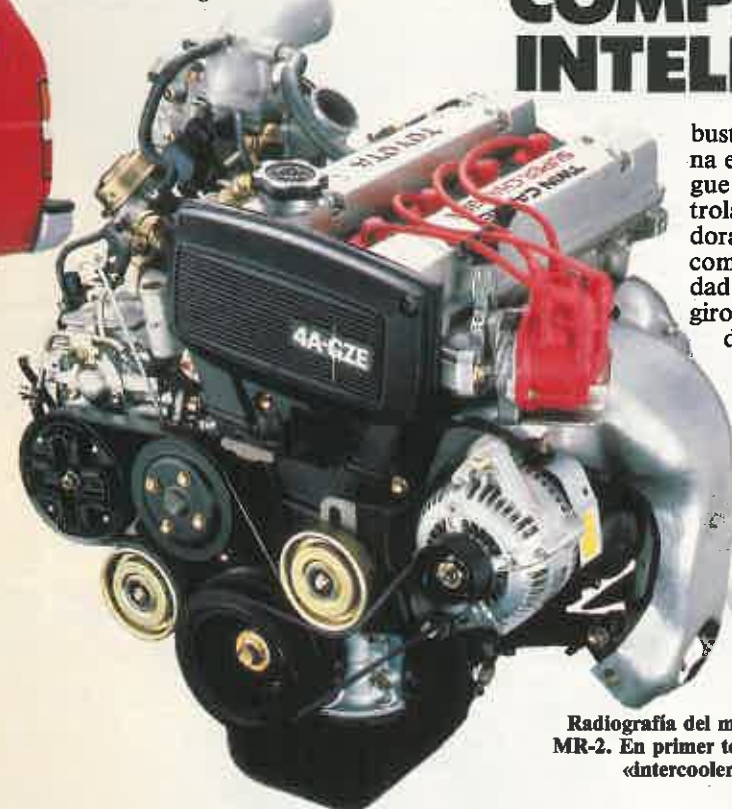
Para más información, pregunte en su Concesión Ford.



Las mejores garantías del mercado.

TOYOTA MR-2 COMPRESOR INTELIGENTE

Motor del Toyota MR-2, de cuatro cilindros en línea, cuatro válvulas por cilindro y compresor volumétrico «inteligente».



Radiografía del motor del MR-2. En primer término, el «intercooler».

bustible, no bien se presiona el acelerador. Un embrague electromagnético, controlado por microcomputadora, acopla y desacopla el compresor según la velocidad del coche, el régimen de giro y la presión del acelerador. El compresor está montado además con un intercambiador de calor para enfriar el aire comprimido y mejorar la eficiencia de la admisión. Esta

su carrocería. Paragolpes y faldón delantero más amplios, nuevo diseño de pilotos traseros y una rejilla delantera construida en un plástico especial, reforzado con fibra, para la ventilación del motor y del intercambiador de calor.

Siguiendo la línea ya vista en el Supra, Toyota ofrece dos versiones de techos, una normal y otra con dos paneles de cristal desmontables.

Durante la marcha normal, este techo de cristal puede clausurarse con pantallas interiores. Los paneles se desmontan fácilmente, por medio de dos palancas, y se guardan, junto con las pantallas, en un compartimento especial ubicado detrás de los asientos. Cuando se quitan los paneles, queda un travesaño longitudinal entre el marco del parabrisas y el marco de la luneta trasera. El nuevo Toyota MR-2 incorpora también un volante de menor diámetro.

TOYOTA acaba de introducir varias modificaciones a su modelo deportivo MR-2, el único biplaza con motor central fabricado en serie actualmente en el Japón. La primera modificación de importancia ha sido el utilizar un compresor en el motor original de 1.587 c.c., cuatro cilindros en línea, 16 válvulas y doble árbol de levas en cabeza. Con éste se consigue aumentar en un 12 por 100 la potencia y en un 25 por 100 el par. El nuevo motor desarrolla 145 CV a 6.400 rpm., contra los 130 CV del modelo sin compresor. El par máximo llega a los 19

kgm. a 4.400 rpm., contra 15,2 kgm. a 5.200 rpm. del motor.

El compresor es un dispositivo que utiliza la energía del motor para empujar mecánicamente el aire en los cilindros a través de dos rotores cónicos. El compresor Toyota SC12 gira movido directamente por el cigüeñal, a través de una correa. Este método de propulsión directa permite la entrada inmediata de un mayor volumen de mezcla aire-com-

es la segunda vez que Toyota adopta un compresor en un coche de serie.

Para equilibrar la mayor potencia del motor, se ha rediseñado y reforzado el chasis y los sistemas de suspensión y de frenos.

El nuevo MR-2 presenta también algunos cambios en



El MR-2 desarrolla 145 caballos.





Tres coches patrulla de la Policía Municipal de Madrid llevan ya a bordo terminales móviles de ordenador, con los que detectan de una manera muy ágil desde coches robados a personas reclamadas por la autoridad. Es una Policía informatizada para luchar contra los nuevos —y viejos— modos delictivos.

POLICIA MUNICIPAL DE MADRID A GOLPE DE "CHIP"

DOS modernos ordenadores conectados al centro de proceso de datos de la Policía Nacional son el inicio de un plan informático que ha permitido instalar terminales fijos en cada una de las cuarenta unidades que la Policía Municipal tiene distribuidas por Madrid, así como en tres vehículos patrulla. Este plan supone una inversión inicial de cien millones de pesetas, y no sólo sirve para mejorar la gestión interna del Cuerpo sino que permite colaborar con las Fuerzas de Seguridad del Estado en la detección de presumibles coches-bomba y la detención de personas so-

bre las que pesa órdenes de busca y captura.

Las pantallas y teclados de los terminales móviles han sido instalados, a modo de ensayo, en tres posiciones distintas dentro del vehículo: una encima del salpicadero, otra debajo del mismo y la tercera en un anclaje situado en lugar del asiento del copiloto. Su uso diario determinará el punto de instalación definitiva.

La operatividad demostrada por estos vehículos «informatizados» es evidente. Durante las dos semanas de prueba, los patrulleros han localizado 24 vehículos sustraídos y detuvieron a

una decena de personas buscadas por la Policía. De esta eficacia pueden dar constancia dos redactores de MOTOR16 que durante parte de una mañana recorrieron a bordo de uno de estos coches-patrulla las calles madrileñas.

Con un horario continuado de ocho horas, los dos agentes de la Policía Municipal pertenecientes a Protección Ciudadana, sacan a relucir un «tufillo» especial a la hora de detectar a ojo la presencia de un coche robado. Con el coche en primera velocidad, observan la suciedad que se acumula bajo un automóvil, los botones del seguro de las



La informatización ha llegado a la Policía Municipal de Madrid. Todos los coches patrulla llevarán en el futuro terminal de ordenador.



Con el uso del ordenador se ha detectado el robo de este Talbot 150. Durante dos semanas de prueba los tres patrulleros localizaron 24 vehículos sustraídos.



puertas, las ventanillas. Un coche matrícula de Navarra, aparcado en una esquina, asoma demasiado su maletero. La matrícula es tecleada en el terminal del ordenador y casi instantáneamente aparece un historial limpio y libre de toda sospecha.

La patrulla sigue recorriendo calle tras calle, ojo avizor. Está peinando el distrito de Arganzuela, uno de los más conflictivos de la ciudad. Un seat 124 bastante decrepito, abierto y en doble fila, despierta el interés de los agentes en el paseo de las Acacias. Mientras uno de ellos examina detenidamente el vehículo, el otro teclea rápidamente. Aparece su dueño, más bien encopetado, que realizaba una gestión cerca. Palabras de contricción y enmienda y sigue su camino.

Vienen otras calles, alguna de ellas nada recomendables en una noche oscura. «Ahí —señala una agente— desguazan coches robados a plena luz. No es raro el día en que tenemos que in-



El agente consulta al ordenador. La respuesta es breve y concisa.

tervenir.» Un coche matrícula de Soria está abierto. Nuevo uso del ordenador. Nada, también limpio. «El problema de los coches abandonados es a veces asfixiante», comentan los agentes. Son denunciados y deben pasar bastantes días antes de que la maquinaria burocrática los retire de la circulación. Mientras, sufren el acoso permanente de los depredadores de piezas.

Cuando parece que los periodistas se van a ir con las manos vacías —«Hoy es un mal día», comentan los policías— otro coche patrulla se comunica con éste por radio. Del listado en su poder con matrículas de coches denunciados por sus propietarios, uno de ellos aparece en Orcasur, una especie de «ghetto», donde han sido reinstalados usuales de las chabolas. Un corro de pillos callejeros rodea el coche-patrulla recién llegado. No en vano lleva hasta ordenador y todo. El vehículo sustraído, un Talbot 150, con matrícula de Palencia, conserva aún el burdo «puente» con que su motor ha sido puesto en marcha. El agente teclea la matrícula y aparece por fin el historial del vehículo y el autor de la denuncia, que es inmediatamente avisado por el otro coche patrulla. El 150 no tiene ni gota de gasolina y allí debe quedarse un agente hasta que vaya una grúa. «Cuando hay algo de combustible, uno de nosotros lo lleva hasta la Comisaría» comenta un agente. Si no es así, de plantón has-

ta que sea retirado. Esta vez, sin embargo, el plantón es más reconfortable porque a algún chaval del corrillo «se le ha escapado» el nombre de la persona que el día anterior conducía ese coche. Pero esa persecución ya es otra historia.

En una segunda fase, que se completará en los seis próximos meses, la Policía Municipal madrileña va a poner en la calle un mínimo de treinta terminales más. Y de ahí, se pasará a instalar terminales en todos los vehículos. Con ello se liberan además 125 policías que hasta el momento realizaban tareas administrativas y que pasarán a engrosar las filas de los que ya trabajan en la vía pública. Este sistema es nuevo en España. Hasta el momento sólo contaban con él algunas unidades de la Guardia Civil de Tráfico. Respecto a otras ciudades europeas, sólo París y Londres cuentan con un plan similar.

Raúl R. Sáez
Fotos: Alfonso J. Nieto



y con las nuevas condiciones, se introduce en el mercado la gasolina sin plomo, con un índice máximo permitido de trece miligramos de plomo por litro. Para este caso, el Gobierno autoriza a partir del primero de enero de 1988 la utilización de aditivos que permitan elevar el octanaje y que no contengan plomo. Respecto a los otros tipos, las gasolinas de 92 y 97 octanos tendrán un índice máximo de plomo de 0,40 gramos por litro, para pasar paulatinamente a 0,15 gramos/litro.

También se reduce el contenido de azufre en gasolinas y gasóleos. Las gasolinas normal y super pasaran a tener una composición de 0,13 gramos de azufre por litro, y la gasolina sin plomo, de 0,10 gramos. Esta medida tiene por objeto reducir las emisiones de anhídrido sulfuroso, de acuerdo

con las normas comunitarias. Queda, por último, otro renglón de interés del real decreto en el que se es-

Dentro de dos años y medio, las gasolinas de nuestro país no tendrán por qué envidiar en nada a las europeas en cuanto a calidad, rendimiento y bajo nivel de contaminación. El proceso de adaptación de estos combustibles ya está en marcha.

GASOLINAS OCTANAJE EUROPEO

En una de sus últimas reuniones, el Consejo de Ministros ha aprobado, a propuesta del Departamento de Industria y Energía, un real decreto en el que se fijan las nuevas condiciones de las gasolinas, gasóleos y fuelóleos con el fin de adaptarlas a las especificaciones que rigen en la Comunidad Económica Europea. Entre las modificaciones que se introducen en los carburantes figuran como más destacadas la elevación del índice del octanaje motor, la introducción de la gasolina sin plomo y la reducción de los contenidos de azufre en gasóleos y fuelóleos. El Gobierno fija asimismo un periodo transitorio hasta el establecimiento definitivo de las nuevas condiciones, con el fin de que se puedan planificar con tiempo suficiente las actividades del sector petrolero.

En cuanto a las especificaciones de gasolinas, que entrarán en vigor el primero de junio de 1989, todas ellas ve-

rán incrementarse su índice de octano motor. Este índice es el que refleja el comportamiento del motor de un vehículo de alto régimen en lo que a su potencia se refiere. Este aumento, según fuentes de Industria consultadas por esta revista, mejorará considerablemente la sensibilidad de las gasolinas, que serán de mayor calidad y permitirán un mayor rendimiento y un menor consumo. Asimismo se especifican los colores de las gasolinas, que serán rojo para la normal de 92 octanos, amarillo para la super de 97 octanos y verde para la gasolina sin plomo.

Esta nueva normativa aprobada modifica el real decreto de 23 de agosto pasado, en el que se establecía una primera adecuación sobre los anticontaminantes de las gasolinas, reduciendo los contenidos en plomo hasta el nivel máximo permitido en las Comunidades Europeas. A partir de ahora,



La gasolina sin plomo, de uso corriente. La CEE quiere combustibles limpios

tablece que las empresas distribuidoras serán las responsables de que estos combustibles cumplan las especificaciones dictadas. Según el Gobierno, la progresiva liberalización del mercado de productos petrolíferos exige extender las obligaciones que hasta ahora tenía Campsa respecto a la calidad de sus combustibles distribuidos a las demás empresas que operen en el mercado nacional.

Una vez asumidas las exigencias técnicas de las gasolinas españolas a las comunitarias, queda por abordar el último eslabón del desmantelamiento del monopolio de petróleos, que pasa por la reglamentación del suministro al por menor y por conocer el alcance de su liberación.

R. R.



La marca del whisky

SUBASTAS DE COCHES

LA OTRA FORMA DE COMPRAR

La primera subasta de automóviles que ha realizado Subastauto, S. A., representante en nuestro país del grupo British Car Auctions, en su centro de San Fernando de Henares (Madrid), puede ser considerada como un éxito. La afluencia de público ha sido notable, la mayoría de estas personas eran profesionales de la compra-venta, aunque también había

El primer lote, como se denomina a cada automóvil en el argot de las subastas era un Peugeot 205 GL del año 85 que salió en un precio inicial de seiscientos mil pesetas y que se adjudicó al final en setecientos cincuenta mil. Después de este automóvil fueron pasando por la sala de subastas la práctica mayoría de los modelos de fabricación nacional, Citroën, Renault, Ford, Peu-

se adjudicó en 3.325.000 pesetas. La procedencia de estos automóviles es variada y va desde los que aportan los compra-ventas de marca, hasta los que llevan los particulares a la subasta, pasando por los vehículos procedentes de alquiler.

El hecho que más resaltó durante toda la subasta fue la gran cantidad de compras que no se hicieron en firme, sino de forma provisional, al no llegar los compradores al precio mínimo que el vendedor solicitaba para su automóvil, aunque luego en la mayoría de los casos se llegaba a un acuerdo posterior.

Los automóviles son presentados al público con una serie de datos adicionales encaminados a orientar a los futuros compradores sobre el modelo a subastar, se dan tres tipos de condiciones de venta: 1) Sin graves problemas mecánicos. 2) Defectos específicos: cuando el vendedor menciona algún problema en el motor, y 3) Vendido como se presenta: el vendedor no detalla el estado del automóvil.

Todos los automóviles que se subastan van acompañados por un informe técnico que realiza un perito de Subastauto y que va pegado en el parabrisas en el momento de la venta.

Los compradores de automóviles que reúnan las dos primeras condiciones de venta disponen de una hora para pre-



Se subastaron todo tipo de modelos. El público pudo curiosear a su antojo los coches expuestos.

un gran número de curiosos, todos ellos a la caza de un automóvil en buen precio. Antes de iniciarse la jornada, se procedió a subastar unos objetos destinados a dar confianza al público y que éste se fuese haciendo con el sistema de puja. Los fondos que se obtuvieron fueron destinados a la Cruz Roja.

geot, Seat, etcétera. Entre los modelos de importación, destacan un Ford Escort Cabriolet y un XR-3i, así como dos deportivos de lujo, dos Porsche, el primero de los cuales no se vendió y el segundo quedó vendido de forma provisional. La cifra más alta de la subasta la alcanzó un Ford Scorpio que



Las pujas son rápidas y eficaces. La subasta atrajo a muchos interesados.

sentar cualquier reclamación sobre cualquier avería no advertida por el vendedor. En los vehículos con más de ocho años o más de 200.000 kilómetros que se ofertan dentro de la tercera modalidad de venta no se acepta ningún tipo de reclamaciones del comprador.

Gonzalo Serrano
Fotos: Alex Puyol

REQUISITOS PARA SUBASTAR UN VEHICULO

1. Permiso de circulación firmado al dorso.
2. Certificado de características técnicas.
3. Carta de pago del Impuesto de Lujo.
4. Último recibo Licencia Fiscal del vehículo y tarjeta de transporte.
5. Recibo Impuesto de Circulación del último año.
6. Fotocopia del DNI.

COMISIONES QUE PERCIBE SUBASTAUTO

1. Inscripción del automóvil: 2.000 pesetas.
2. Comisión de Subastauto por automóvil, del 7,5 por 100 del precio de venta, con una comisión mínima de 5.000 pesetas.



Opel Corsa GL. Ponte en la moda.

Marca la moda con tu nueva forma de moverte: Opel Corsa GL.

UN EQUIPAMIENTO A LA ULTIMA.

Con todo detalle: bandas laterales, spoiler trasero, cuentarrevoluciones, llantas de aleación...

UN ESTILO DEPORTIVO.

Unas grandes prestaciones para ir rápido, ágil, siempre por delante.

Un estilo de hoy, deportivo y avanzado. A UN PRECIO EXCLUSIVO.

Para poner la ingeniería alemana aún más a tu alcance.

Opel Corsa GL. Una edición limitada a un precio muy especial.

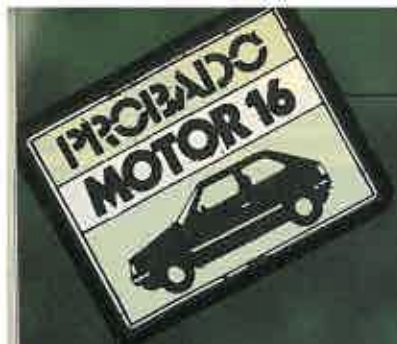
No te lo pierdas.

Precio total 1.000.000 ptas.*

* Con IVA y sin transporte



OPEL



A FONDO



ROVER 825i STERLING EL IMPERIO CONTRAATAACA

20/ Motor 16

DE la mano de Honda, Austin Rover ha renovado su modelo de mayor prestigio. Tras dieciséis años de vida comercial del modelo anterior, aparece ahora uno nuevo, denominado genéricamente Rover 800. Como recordarán nuestros lectores, fue presentado a finales del mes de junio, y la comercialización en nuestro país está a punto de producirse en cuanto la homologación quede concluida.

El nuevo modelo se ofrece con dos motores: un cuatro cilindros de dos litros y un V-6 de dos litros y medio. Si el primero es de diseño británico, el segundo es Honda, que envía los motores completamente montados y comprobados desde sus factorías de Japón.

Pero no es este motor únicamente la aportación nipona al nuevo Rover. Realmente, el coche es un proyecto conjunto entre las dos marcas. Los ingenieros de ambas han realizado el estudio de estructura común para sendos modelos de Rover y Honda, mientras que los responsables del estilo se esforzaban por diferenciarlos, cosa que han conseguido plenamente. Al final, el nuevo Rover 800 y el Honda Legend —que es como se llama la versión japonesa— tienen una personalidad completamente distinta.

Volviendo al Rover, la versión que hemos probado es la más alta de toda la gama, la denominada 825 i Sterling, que no debería tener ninguna variación de equipamiento con respecto a las que se pongan a la venta en España.

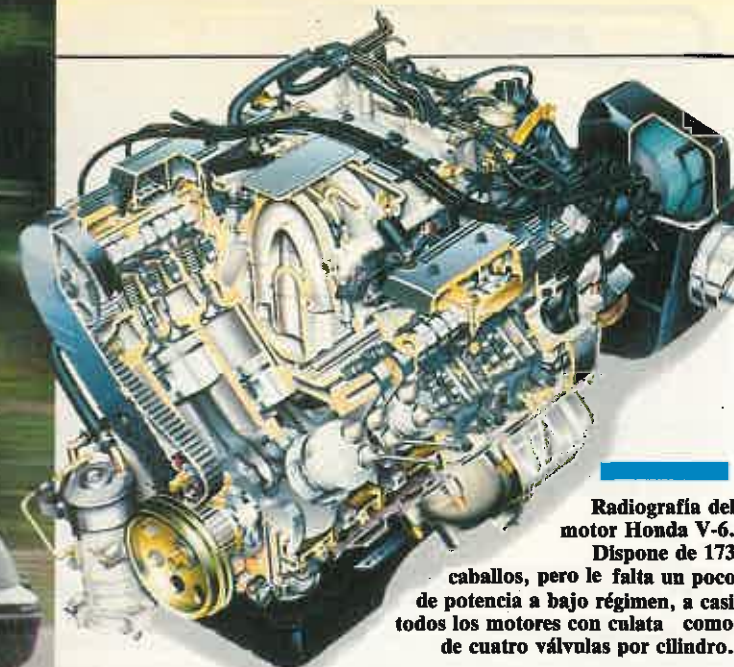
El nuevo Rover es un coche de alto nivel, elegante, equipado de un buen motor, amplio y confortable, bien terminado y con un excelente precio en relación a todo lo que ofrece.

VIRTUDES DEFECTOS

Comportamiento y confort
Prestaciones y consumos
Presentación y equipamiento

Maletero relativamente pequeño
Falta de potencia a bajo régimen
Asiento posterior no abatible

Motor 16/21



COMPORTAMIENTO



Excelente el comportamiento del nuevo Rover, equipado con una suspensión independiente a las cuatro ruedas en la que se ha conseguido un excelente compromiso entre estabilidad y confort. En condiciones normales el coche va como sobre raíles, apareciendo al límite una suave tendencia a deslizar del eje trasero que incluso ayuda a negociar los virajes. La dirección, de asistencia variable, resulta particularmente suave a coche parado, pero se endurece en cuanto el coche aumenta la velocidad, permitiendo un buen control del mismo. Los frenos, de disco en las cuatro ruedas, disponen de un sistema ABS de serie en esta variante.

El confort de suspensión es francamente muy bueno. Absorbe perfectamente las irregularidades de nuestras carreteras secundarias, difíciles de encontrar en Inglaterra.

CARROCERÍA



La carrocería está a la altura de las buenas y el estudio aerodinámico debe serlo, puesto que no hay más ruidos aerodinámicos que los que producen los retrovisores, y que no son exagerados,

El Rover 825i Sterling supera los 215 kilómetros por hora de velocidad máxima, lo que no está nada mal. Además, los consumos no son exagerados.

para la potencia de que dispone el motor. A lo sumo se podría pedir una quinta marcha un poco más corta, en la que se obtendría una mejor respuesta.

Hablando de consumos, están bastante contenidos, habida cuenta la cilindrada. En cuanto a las prestaciones, están a la altura de lo que se pueda esperar de un coche de este tipo. Es más, en la unidad probada obtuvimos una velocidad superior en dos kilómetros por hora a la que anuncia el fabricante.

MECANICA



El motor Honda V-6 es un dos litros y medio con cuatro válvulas por cilindro que funciona sin apenas vibraciones y que tiene un precioso sonido que la buena insonorización deja escuchar lo justo, sin exageraciones molestas. Desarrolla 173 caballos, que es una buena potencia en relación a la cilindrada, y se muestra bastante sobrio. La única crítica que se le puede hacer es una cierta falta de potencia a bajo régimen. Por debajo de las 3.500 revoluciones por minuto le cuesta recuperarse —aunque lo acabe haciendo sin el

FICHA TÉCNICA



ROVER 825i STERLING

MOTOR Disposición: Delantera. Número de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.494 c.c. (84 x 75 mm.) Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,6 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad del depósito: 68 litros. Potencia máxima: 173 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 22,1 mkg. a 5.000 rpm.

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

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,45. Diámetro de giro: 11,1 metros.

FRENOS Sistema: Disco/disco con ABS.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente/independiente.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 65 x 15 pulgadas. Neumáticos: 195/65 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.400.

menor tirón— y, sin embargo, por encima de las 3.800/4.000 vueltas empuja como una fiera hasta las 6.500 revoluciones por minuto.

En este caso, esta relativa falta de potencia a bajo régimen, por otra parte típica de los motores con cuatro válvulas por cilindro, queda en buena parte paliada por la excelente caja de cambio a que va acoplado. Como casi todos los cambios de origen japonés, tiene una gran precisión y suavidad. No resulta en absoluto molesto tener que utilizar el cambio para mantener el motor en un régimen adecuado, en el que responda con prontitud a las solicitudes del acelerador. En lo que se refiere a los desarrollos, son adecuados

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.) 216,2

ACELERACION (seg.)
400 m. salida parada 16,4
1.000 m. salida parada 29,9
De 0 a 100 km/h. 8,3

RECUPERACION (seg.)
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª 18,7
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª 21,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª 33,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª 38,9
De 80 a 120 km/h. en 4.ª 9,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª 13,0

CONSUMO



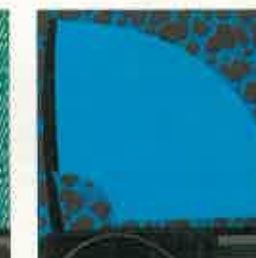
	l./100 km.
CIUDAD	
A 25,0 km/h. de promedio	13,5
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	7,8
En conducción rápida	14,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	9,0
A 140 km/h. de cruceo	10,8
A 180 km/h. de cruceo	15,7
CONSUMO MEDIO	
Litros/100 km.	11
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	560

SWF "A la larga."

SWF es un producto diseñado para demostrar por sí mismo todas sus ventajas. Pero si busca referencias sólidas y rápidas, búsquelas en SWF como proveedor de los principales constructores de vehículos en Europa. En casi todos los modelos más prestigiosos del mercado. Para el usuario, SWF no se mide por su precio que es un punto de vista muy "estrecho", SWF se mide por la "altura" de su calidad. La rentabilidad de SWF se mide "a la larga".



Calidad a la Vista.



Las escobillas limpiaparabrisas SWF están estudiadas para abastecer con una gama reducida la casi totalidad de las marcas de vehículos, tanto de turismo como vehículos industriales. SWF es una marca líder representada por AZ ESPAÑA, una empresa dispuesta a invertir medios y esfuerzo para conseguir con calidad consolidar el mercado del recambio. Su mercado y su negocio. Cuente con nosotros.



A FONDO

circunstancias de este coche, escasamente criticable por mecánica y manejo. El hombre de estilo de Austin Rover, Roy Axle, ha conseguido una

carrocería más personal que la del Honda, que tiene líneas más redondeadas, en la que se mantiene un cierto aire de familia con otros modelos, como

el Austin/MG Montego y Rover 216. Interiormente es muy amplio, tanto delante como detrás, donde caben tres pasajeros, con amplio espacio para sus

SONORIDAD



Al ralentí	49,8
A 60 km/h.	63,6
A 90 km/h.	67,3
A 120 km/h.	70,3
A 140 km/h.	73,1
A tope	81,9

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

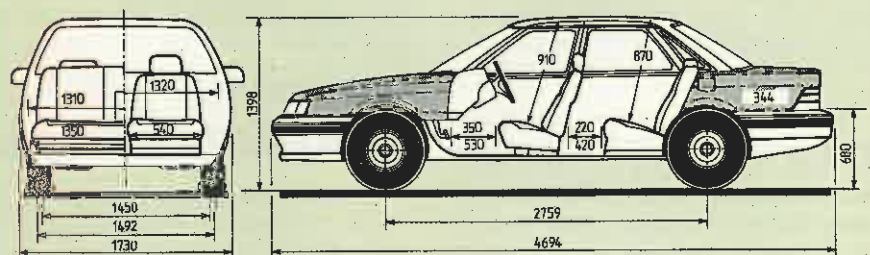
A 60 km/h.	7,8
A 100 km/h.	25,8
A 120 km/h.	36,3

EQUIPAMIENTO



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

ROVER 825I STERLING



VESPA XL 75

Auténtica

SOLIDA - POTENTE - BRILLANTE

Fiel a sí misma. A su línea. A su fuerza. A su constante avance.

La moderna tecnología de VESPA ha creado, para la VESPA 75 XL, el motor de CINCO TRASVASES que logra un reprise excepcional, una gran brillantez y menor consumo.

Los 4.300 puntos de asistencia VESPA ofrecen un servicio único. Para todos. Con autenticidad.



4.300 puntos de venta y asistencia técnica



Bien presentados el salpicadero y cuadro de instrumentos, que además es muy completo. Los asientos son confortables, pero sorprende que el respaldo del posterior no sea abatible.

piernas, aunque el coche haya sido pensado para sólo dos. Los asientos son confortables. Los delanteros tienen diversas posibilidades de regulación, en particular el del conductor, que puede serlo también en altura; el volante es también regulable. Los asientos de la unidad probada eran de piel auténtica, pero también se puede obtener en un paño de alta calidad, suave y no excesivamente caluroso.

La climatización es eficaz por las diferentes posibilidades de repartir la entrada de aire. Además lleva de serie un aire acondicionado que se puede regular bastante bien.

Por supuesto, lleva elevallunas eléctricos en las cuatro puertas, cerraduras centralizadas, ordenador de viaje y un muy completo cuadro de instrumentos, que incluye voltímetro y manómetro de presión de aceite.

La accesibilidad es correcta. Las cuatro puertas son amplias y abren bien. En cambio, el maletero resulta un poco reducido en relación al tamaño total del coche. Además, resulta extraño que en Austin Rover no hayan contemplado la posibilidad de abatir, aunque fuera parcialmente, el respaldo del asiento posterior, cuando otros modelos suyos sí tienen tal posibilidad, a fin de poder facilitar el transporte de objetos largos, como esquís, palos de golf, etcétera. En cambio, hay que destacar el que tanto el maletero como el tapón del depósito de gasolina pueden abrirse por medio de una palanca junto al asiento del conductor. En lo que se refiere a la presentación y el acabado, es impecable. Como en el Montego, Austin Rover ofrece en este coche una muestra de sus posibilidades en esta nueva era de recuperación de la marca.

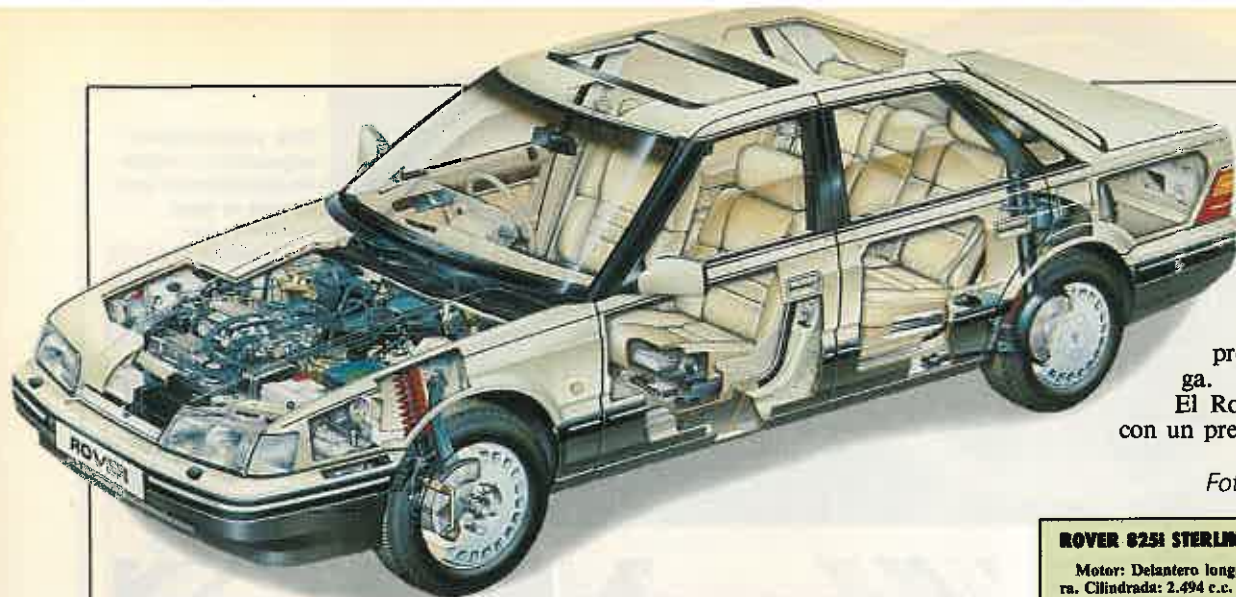
FRENTE A SUS RIVALES

Realmente, por posibilidades de mecánica y equipamiento, el nuevo Rover podría entrar en competencia con modelos mucho más altos. Pero si tenemos en cuenta que el precio que barajan los responsables de Austin Rover para España tiene que estar entre los 4.300.000 y los 4.400.000 pesetas, el número de competidores, de alternativas reales de



Ordenador de viaje y mandos de retrovisores y elevallunas. Buena accesibilidad y maletero relativamente pequeño para el Rover 825i.





En este grupo podríamos poner también al Opel Senator, pero el modelo actual está a punto de ser reemplazado por un nuevo modelo, que surge del mismo proyecto del Opel Omega.

El Rover 800 es un coche con un precio excelente.

Sergio Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto

Motor delantero, tracción trasera
La suspensión es independiente a las cuatro ruedas



Grupos ópticos delanteros y traseros
En el más puro estilo de Austin-Rover



Una personalidad distinta del Honda Legend
Pero el bastidor es común para ambos modelos

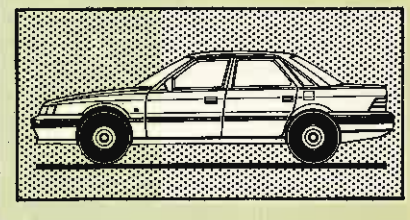
compra, se reduce sensiblemente. Coches como el Mercedes 260 E, que cuesta un millón y medio más, dejan de ser una alternativa real de compra. Aunque bien puede ocurrir que algún comprador de Mercedes no obnubilado por la estrella pudiera dirigirse hacia el Rover y ahorrarse ese dinero, pese a llevarse un vehículo de similar tamaño y prestaciones.

Tomando el precio, los coches a contemplar son los Lancia Thema V-6 —que no se importa regularmente en España, pero que se puede pedir— y el

Turbo ie, y el BMW 528 i. De estos tres coches, los más baratos son los dos Thema, de los cuales resulta más interesante el Turbo, que rinde más y consume menos. Son menos anchos que el Rover, pero tienen una semejante habitabilidad y un maletero más grande. El BMW es el que tiene el motor más potente —también es el que lleva el motor más grande—, pero, en cambio, tiene la menor habitabilidad interior para un precio semejante al del Rover, que está en el justo medio entre los coches italianos y el alemán.

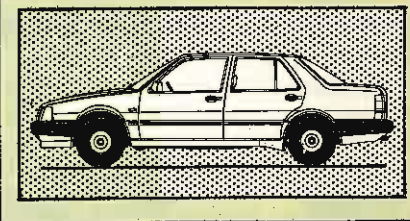
ROVER 625i STERLING 4.350.000 ptas.

Motor: Delantero longitudinal, V-6. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.494 c.c. Potencia: 173 CV a 6.000 rpm. Peso: 1.400 kg. Velocidad máxima: 216 km/h. Consumo medio ponderado: 11 l/100 km.



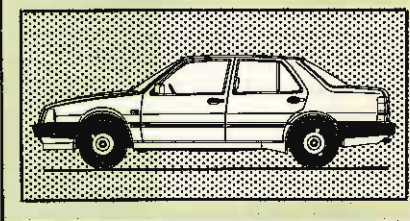
LANCIA THEMA V-6 3.660.020 ptas.

Motor: Delantero transversal, V-6. Tracción: Delantero. Cilindrada: 2.849 c.c. Potencia: 150 CV a 5.750 rpm. Peso: 1.160 kg. Velocidad máxima: 208 km/h. Consumo medio ponderado: 12,3 l/100 km.



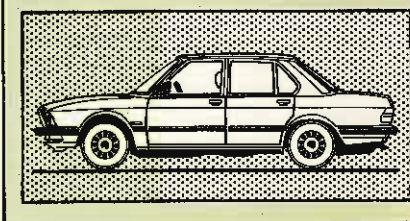
LANCIA THEMA TURBO ie 3.627.050 ptas.

Motor: Delantero transversal, de 4 cilindros. Tracción: Delantero. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 165 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.150 kg. Velocidad máxima: 217 km/h. Consumo medio ponderado: 11,2 l/100 km.



BMW 528i 4.357.010 ptas.

Motor: Delantero longitudinal, de 6 cilindros. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.788 c.c. Potencia: 184 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.300 kg. Velocidad máxima: 212 km/h. Consumo medio ponderado: 11,1 l/100 km.



ESTADÍSTICA

¡COMO CHURROS!

Nadie puede quejarse de las ventas de automóviles en los dos meses de verano, porque los incrementos acumulados en los ocho primeros meses del año rozan ya el 10 por 100, contando coches nacionales e importados. De los cuadros que ofrecemos en esta página destacamos los siguientes hechos:

- En su segundo mes de ventas, el Renault 21 se ha situado en la cuarta posición, con lo que esta marca sitúa a tres modelos entre los cinco más vendidos.
- El Fiat Uno se coloca en primera posición entre los importados, por delante del Alfa 33, Opel Kadett, Ford Sierra y R-25.
- Las ventas del Seat Ronda han descendido a niveles anecdóticos, aun antes de hacer su aparición el Ibiza 5 puertas. Cuando su hermano esté en los concesionarios, el Ronda va, prácticamente, a desaparecer.
- Mientras que en meses anteriores el Opel Corsa se situaba en los alrededores del 8 por 100 de penetración, en agosto se quedaba con algo menos del 5 por 100. La falta de existencias ha sido la causa funda-

Mercado

Modelo	Agos. 86	%	Enero-agos. 86	%
1. Renault 21	13.458	32,84	110.201	27,48
2. Ford	5.706	13,92	58.478	14,58
3. Seat	4.525	11,04	49.817	12,42
4. Peugeot	4.051	9,89	39.518	9,86
5. Opel	3.743	9,13	51.345	12,80
6. Volkswagen-Audi	2.887	7,05	29.988	7,48
7. Citroën	1.678	4,09	19.946	4,97
8. Fiat-Lancia	1.587	3,87	10.557	2,63
9. Alfa Romeo	1.052	2,57	7.912	1,97
10. Austin Rover	612	1,49	5.885	1,47
11. Talbot	472	1,15	8.068	2,01
12. BMW	311	0,76	2.947	0,73
13. Mercedes	299	0,73	2.164	0,54
14. Lada	155	0,38	840	0,21
15. Shoda	146	0,36	529	0,13
16. Volvo	133	0,32	1.545	0,39
17. Wartburg-Trabant	100	0,24	578	0,14
18. Saab	24	0,06	291	0,07
19. Porsche	20	0,05	174	0,04
20. Jaguar	13	0,03	147	0,04
21. Maserati	4	0,01	18	—
22. Nissan	1	0,00	19	—
23. Ferrari	—	—	15	—
24. Lotus	—	—	1	—
25. Morgan	—	—	3	—
Total	40.977	100	400.986	100
Grupo Seat + VW + Audi	7.412	20,0	81.333	22,5
Grupo Peugeot + Talbot	4.523	11,0	47.596	11,9

mental de este descenso.

Aunque la caída de ventas respecto al año pasado es importante, el Passat parece que se recupera, superando las ventas del Sierra.

Renault alcanza en agosto el 33 por 100 de penetración, valor que hace muchos meses que no obtenía. La caída del R-18 ha sido perfectamente compensada con las ventas del R-21.

Fiat-Lancia rozó ya el 4 por 100, objetivo no muy lejano y que deberá lograr la marca en los próximos meses. Alfa Romeo sigue su irresistible ascensión. Por el contrario, parece que la «tercera importadora», Austin Rover, se ha quedado ligeramente parada. Si no aprueba de aquí a final de año, la barrera de las 1.000 unidades mensuales va a ser difícil que la superen los británicos.

Fuentes: ANEAC, ANIACAM, GYESA y elaboración propia.

VENTAS POR MODELOS

Modelo	Agosto 86	%	Enero-agosto 86	%	Modelo	Agosto 86	%	Enero-agosto 86	%	Modelo	Agosto 86	%	Enero-agosto 86	%
1. Renault 11	4.648	11,36	48.297	12,22	32. Talbot Solara	188	0,46	3.784	0,96	63. Porsche 944	13	0,03	94	0,02
2. Peugeot 205	3.607	8,81	33.740	8,54	33. Ford Scorpio	173	0,42	2.060	0,52	64. Jaguar	13	0,03	147	0,04
3. Renault 5	3.212	7,85	28.710	7,26	34. Renault 18	171	0,42	4.299	1,09	65. Citroën LNA	11	0,03	394	0,10
4. Renault 21	3.172	7,75	6.912	1,75	35. Skoda	146	0,36	529	0,13	66. Opel Senator	11	0,03	103	0,03
5. Ford Escort	2.216	5,41	20.281	5,11	36. Mercedes 190	140	0,34	887	0,22	67. Opel Manta	10	0,02	172	0,04
6. Opel Corsa	1.975	4,83	29.770	7,53	37. Seat Ronda	136	0,33	4.557	1,15	68. Volvo Serie 200	9	0,02	209	0,05
7. Seat Ibiza	1.902	4,65	17.189	4,35	38. Autobianchi Y-10	132	0,32	1.833	0,46	69. Saab 900	9	0,02	113	0,03
8. Volkswagen Polo	1.627	3,98	14.851	3,76	39. Fiat Regata	131	0,32	1.318	0,33	70. Volkswagen Jetta	8	0,02	60	0,02
9. Ford Orion	1.581	3,86	15.718	3,98	40. Mercedes 200-300	123	0,30	966	0,24	71. Audi Coupe	7	0,02	87	0,02
10. Renault 9	1.290	3,15	11.805	2,99	41. Opel Rekord	121	0,30	1.854	0,47	72. Austin Maestro	7	0,02	158	0,04
11. Opel Kadett	1.274	3,11	15.747	3,98	42. Austin Metro	109	0,27	949	0,24	73. Mercedes Serie SL	7	0,02	31	0,01
12. Seat Málaga	1.263	3,09	15.924	4,03	43. Renault 6	106	0,26	1.894	0,48	74. Audi 200	6	0,01	60	0,02
13. Seat Panda	1.223	2,99	11.852	3	44. Wartburg	100	0,24	571	0,14	75. Volkswagen Sirocco	5	0,01	101	0,03
14. Ford Fiesta	1.197	2,92	15.875	3,81	45. Lancia Thema	99	0,24	702	0,18	76. Maserati	4	0,01	18	0
15. Fiat Uno	1.053	2,57	6.446	1,63	46. Volvo Serie 300	94	0,23	1.009	0,26	77. Porsche 924	4	0,01	32	0,01
16. Citroën BX	940	2,30	11.644	2,95	47. Lada Berlina	93	0,23	404	0,10	78. Fiat Argenta	4	0,01	61	0,02
17. Alfa Romeo 33	705	1,72	4.652	1,18	48. Alfa Romeo Sprint	71	0,17	590	0,15	79. Fiat Ritmo-Abarth	4	0,01	23	0,01
18. Volkswagen Passat	658	1,61	3.319	0,84	49. Lada 2107	62	0,15	436	0,11	80. Citroën GSA	3	0,01	70	0,02
19. Ford Sierra	528	1,29	5.592	1,41	50. Audi 90	56	0,14	687	0,15	81. Porsche 911	3	0,01	37	0,01
20. Citroën Visa	509	1,24	5.865	1,48	51. Lancia Prisma	56	0,14	408	0,10	82. BMW Serie 7	3	0,01	80	0,02
21. Renault 4	493	1,20	4.823	1,22	52. Alfa 90	55	0,13	617	0,16	83. Audi 80	3	0,01	67	0,02
22. Peugeot 505	480	1,10	5.890	1,49	53. Citroën 2 CV	53	0,13	136	0,03	84. Mercedes Coupe	3	0,01	34	0,01
23. Renault 25	366	0,89	3.451	0,87	54. Fiat Croma	49	0,12	92	0,02	85. Opel Monza	2	0	54	0,01
24. Opel Ascona	350	0,86	3.645	0,92	55. BMW Serie 5	47	0,11	491	0,12	86. Alfa Romeo Spider	2	0	45	0,01
25. Volkswagen Golf	297	0,73	2.834	0,72	56. Audi 100	40	0,10	468	0,12	87. Audi Cnattro	2	0	8	0
26. Volkswagen Santana	292	0,71	3.322	0,84	57. Autobianchi A-112	39	0,10	366	0,09	88. Mercedes Familiar	2	0	30	0,01
27. Talbot Horizon	284	0,69	4.261	1,08	58. Volvo Serie 700	30	0,07	327	0,08	89. Peugeot 604	1	0	12	0
28. BMW Serie 3	261	0,64	2.348	0,59	59. Mercedes Clase S	24	0,06	216	0,05	90. Seat 131	1	0	202	0,05
29. Austin Montego	251	0,61	1.711	0,43	60. Alfa Romeo GTV	20	0,05	214	0,05	91. Ford Granada	1	0	12	0
30. Rover 216	245	0,60	3.067	0,78	61. Lancia Delta	20	0,05	109	0,03	92. Nissan Cherry	1	0	19	0
31. Alfa Romeo 75	199	0,49	1.775	0,45	62. Saab 9000	15	0,04	178	0,05					

Mercado

MOTOS

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

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
BENELLI				
250	—	—	—	299.840
654 Sport	603	64	190	626.569
900 SE	908	80	215	781.675
BIMOTA				
584*	1.074	112	257	2.972.452
584-S	1.074	112	257	2.993.183
585-S	1.100	112	—	3.084.544
585-SP*	1.135	118	255	3.329.850
BMW				
R 85	650	50	175	906.584
R 80 GS	797	79	174	945.584
K 75 C	740	75	—	1.143.800
K 100*	987	90	215	1.317.374
K 100 RS*	987	90	220	1.581.738
K 100 RT*	987	90	210	1.617.901
CAGIVA				
Eletrek 125*	124,8	15	105	438.704
Ala Verde 250	242,6	25	—	400.890
Ala Verde 300*	342,1	32	—	617.015
Ala Verde 650	649	65	—	1.305.040
DERBI				
Variante Cat.	46,7	—	—	96.310
Variante Start	46,8	—	—	108.975
DS 50*	46,8	—	—	144.970
Scout 74	74,1	5,5	75	176.970
Scout 74 (ver. M.J.)	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 GR-2	46,8	—	—	123.200
75 GR-1*	74,6	—	75	156.384
RV 200*	183,4	25	137	481.866
KX 200	183,4	24	—	467.858
GUZZI				
V-85	843,4	52	—	702.786
V-85 SP	843,4	52	—	741.614
HONDA				
V-85 Custom*	843,4	52	164	789.706
V-85 Lario	843,4	58	—	856.421
V-85 TT	843,4	—	—	787.801
850 T-5*	844	67	188	788.671
850 Le Mans II	844	78	—	857.037
1000 SP	948,8	67	—	889.255
1000 California II	948,8	71	—	1.118.283
Le Mans 1000*	949	82	225	1.151.140
HUSQVARNA				
125 XC	124	—	—	435.700
250 XC	245	—	—	475.400
500 XC	488	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.600
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.800
500 CR (Cross)	488	—	—	494.500
JAWA				
350	343,5	33	—	770.000
KAWASAKI				
KZ 550*	553	52	178	649.800
KZ 550 S	553	55	—	729.982
KLR 800 E	794	45	—	893.750
GPZ 600 II	592	75	—	899.750
GPZ 900 II	909	115	—	1.149.750
KTM				
GS 125 End.	123,6	31,5	—	426.600
MX 125	123,6	35	—	438.500
LAMBRETTA				
125 Elect.	122	6	—	158.800
200 Line	199	16,7	—	181.553
200 Elect.	199	16,7	—	188.523
LAVERDA				
1000 RGS	961	94	—	1.027.000
MERLIN				
DS 7 125	124,8	—	—	297.300
DS 7 212	212	—	—	298.800
DS 3 R	—	—	—	380.000
CHESTA	345,1	—	—	340.000
DS 11 4 Therapie	345,1	—	—	389.000
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	165.000
MONTESA				
Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	289.800
Enduro 80 HT	74,5	—	72	175.300
Enduro 250 HT	249,3	—	118	245.300
Enduro 350 HT	349,3	—	130	267.300
Impala 125	124,8	20	100	229.800
Impala 175	174,7	15	100	271.880
MORINI				
125 Mono	123,5	12	—	208.000
250 2-C	229,5	25	138	338.000
350 2-C	341,1	39	180	595.000
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	165.000
PUCH				
X 10	48,8	—	—	79.400
Musi	48,8	—	—	86.400
Musi PA	48,8	—	—	100.900
Musi Pe Negro	48,8	—	—	102.400
Monus L	48,8	—	—	130.400
Lido Vario	73	16,5	—	208.000
74 M 42 PD	73,8	16,8	—	239.316
RIEJU				
Strada	74	8,5	—	183.000
Marathon MR 80	75	14	—	204.800
Marathon Enduro	80	20	—	207.000
Marathon Cross	80	20	—	207.000
SUZUKI				
GSX 400 E	398	—	—	635.000
GSX 550 ES*	548	56	182	695.000
GSX 750 ES*	747	64	210	1.045.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.360.000
VESPA				
Vale	48,7	—	—	86.120
Vesphio	48,7	—	—	98.456
Vesphio ALX	48,7	—	—	108.864
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.780
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	156.108
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 DN	197,9	10,8	110	243.390
150	107,9	10,2	110	242.298
YAMAHA				
DT 80*	72,9	8,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	378.000
RD 350 LC*	347	59	180	588.000
XS 400	399	45,5	175	586.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	838.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	218	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA

NUEVO WINSTON

La compañía de tabacos R. J. Reynolds fabricante de la marca de cigarrillos rubios Winston acaba de poner a la venta en nuestro país su último producto, el Winston 100'S. Este nuevo cigarrillo cuesta 175 pesetas.

RECORD DE CAMPSA

La Guía Campsa de 1986 acaba de alcanzar la cantidad de 50.000 ejemplares vendidos. Con esta



UN HONDA PARA EL JARDIN

La firma Greens, importadora exclusiva de todos los productos de la marca japonesa Honda, que están destinados a la horticultura y la jardinería, acaba de presentar una nueva gama de artículos, en la que destacan unos cortacéspedes sumamente silenciosos y funcionales. Estos modernos aparatos pueden ir dotados de unas cuchillas que sean ro-

tativas o helicoidales, según el gusto y las necesidades del futuro usuario. Completando esta gama, se encuentran la motobomba Honda, que es capaz de proporcionar un gran caudal de agua con un consumo bajísimo, y la motoazada, con una serie de versiones que van desde la más sencilla de 2,5 CV hasta la más sofisticada de 14 CV.

cifra, la guía se sitúa en el primer puesto de este tipo de publicaciones.

En la presente edición se introducen como principales novedades unos detallados comentarios sobre los cien hoteles más importantes de nuestro país, cuenta además con mapas urbanos de las ciudades con más población y con amplios informes históricos y culturales de cada ciudad. Todos estos datos hacen de la Guía Campsa uno de los elementos imprescindibles a la hora de realizar desplazamientos por nuestra geografía.



CON HIELO, SODA O NARANJA

CAMPARI CAE BIEN

CAMPARI

NUEVO RENAULT 21 DIESEL.



DEDICADO A LOS CAZADORES DE LIBERTAD.

Libertad en Diesel.

Un viento nuevo y fresco ha llegado al diesel: el nuevo Renault 21 GTD. El Diesel ligero. Para los que quieren una fuerza motriz flexible y duradera. Para los que viajan más allá del presente inmediato y buscan valores de futuro.

En el nuevo Renault 21 GTD, la línea y el nivel de equipamiento suponen una neta mejora sobre lo ya conocido. Desde la dirección asistida y la alimentación por inyección, al aire acondicionado opcional.

Nuevo Renault 21 GTD. Para los que sienten la pasión de viajar. Para los cazadores de libertad.

El espacio en libertad.

Dentro de una línea pura y aerodinámica, las puertas autoclave del Renault 21 prolongan la superficie acristalada y agilizan los accesos.

El puesto de pilotaje es ergonómico. Hecho a la medida del hombre. En el Renault 21 los gestos de mando son simples y precisos. El ordenador de a bordo emite sus informaciones instantáneas*. El Renault 21 viaja por el mundo del progreso con toda la seguridad que aporta un motor de gran cilindrada.

El confort en libertad

En el Renault 21 los asientos delanteros son un diseño monoguía regulable en tres direcciones. Cada piloto elige la altura desde la que domina. En el Renault 21 se amplía el horizonte habitable. Los apoyabrazos se alargan. La altura de los ventanales se hace excepcional. Al Renault 21 le gustan los movimientos amplios.

* Los conceptos descritos con asterisco corresponden a la versión Renault 21 TXE.

Más de 1.450 puntos de asistencia en toda España.
Su Renault con Renault Financiación. Hasta cuatro años.



A FONDO

VOLVO 480 ES

BUENA ESTAMPA

TRECE años después que interrumpiera la producción de su 1800 —fabricado entre 1961 y 1973— coupé Volvo ha vuelto a intentar el camino de éstos. El peso del proyecto ha recaído sobre la filial holandesa de la marca (la antigua Daf), que no sólo lo ha desarrollado, sino que ha sido la autora del diseño de la carrocería, que resultó elegida,

Es un coupé de línea muy aerodinámica (se anuncia un 0,34 de Cx) para cuatro plazas. Para la parte mecánica, Volvo ha echado mano de sus acuerdos con Renault, de la que toma el motor 1.700 de los 9, 11 TXE y el 21 GTS. Para esta primera versión del nuevo Volvo coupé ha sido dotado de inyección, lo que le permite obtener una potencia de casi 110 caballos, que es el mí-



VIRTUDES DEFECTOS

Presentación y equipamiento
Consumo muy bajo
Cuatro plazas

Velocidad máxima escasa
Reacciones del eje trasero
Suspensión algo blanda

FICHA TÉCNICA



VOLVO 480 ES

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.721 c.c. (81 x 83,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa. Compresión: 10,5 a 1. Tipo de carburante: 95 octanos. Capacidad del depósito: 46 litros. Potencia máxima: 109 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 14,3 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8,4 km/h.; 2.ª, 14,1 km/h.; 3.ª, 19,7 km/h.; 4.ª, 26,9 km/h.; 5.ª, 34,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

FRENOS Sistema: Disco/disco con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Delantera: independiente. Trasera: eje rígido con brazos oscilantes.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 67 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 HR 14.

PESO: 1.008 kg.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MÁXIMA

(km/h.) 186,2

ACELERACIÓN (seg.)

400 m. salida parada 17,4

1.000 m. salida parada 32,5

De 0 a 100 km/h. 10,2

RECUPERACIÓN (seg.)

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 19,5

400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 21,8

1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 36,2

1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 40,8

De 80 a 120 km/h. en 4.ª 11,9

De 80 a 120 km/h. en 5.ª 16,4

CONSUMO



CIUDAD

A 26,8 km/h. de promedio ... 10,6

CARRETERA

A 90 km/h. de cruceo 6,5

En conducción rápida 10,0

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruceo 8,3

A 140 km/h. de cruceo 9,8

A 180 km/h. de cruceo 13,1

CONSUMO MEDIO

Litros/100 km. 9,1

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos 450

nimo aceptable para un coche cuya carrocería parece tener mayores pretensiones. Realmente, todo el coche ha sido pensado para una potencia de unos 150 caballos, aunque la segunda evolución, que será una versión turbo de este mismo motor, que está poniendo a punto Porsche, sólo desarrollará entre 130 y 135 caballos.

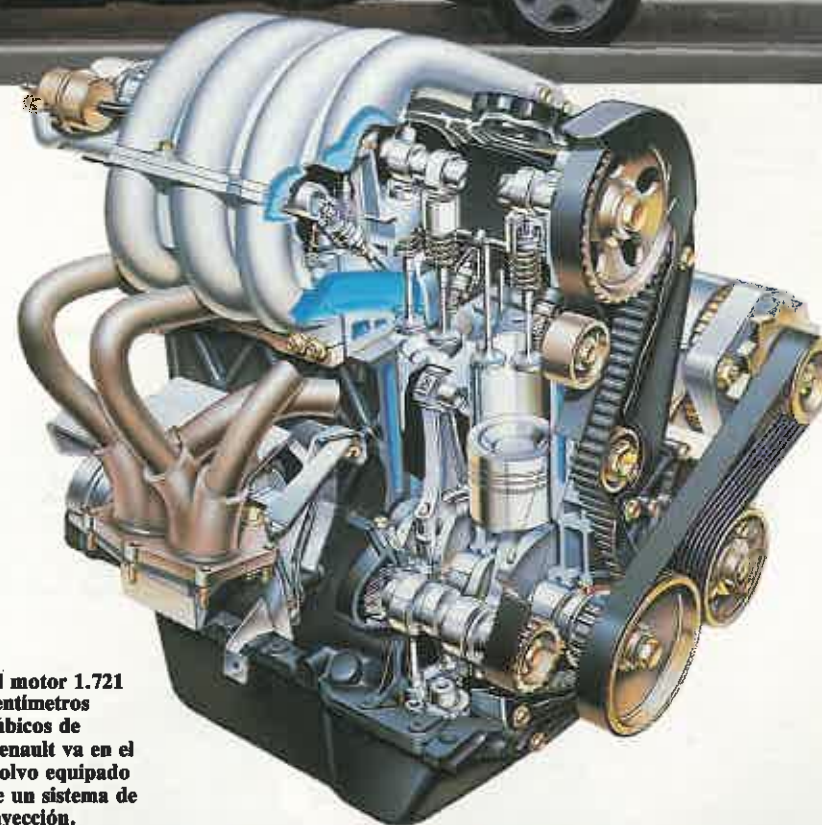
El coche es atractivo exteriormente y magníficamente equipado. Tiene todo lo necesario para impactar en el mercado americano, en el que se espera tenga una buena acogida y en el que las severas y absurdas limitaciones de velocidad hacen innecesarios motores grandes. En España, en donde el coche aparecerá con un precio superior a los tres millones de pesetas, haría falta algo más que todo el indudable encanto de su carrocería y su excelente equipo para convertirlo en algo diferente a un mero coche de capricho.

MECANICA



Como decíamos, bajo el capó de este espectacular coche se esconde el motor de cuatro cilindros y 1.700 centímetros cúbicos de Renault. Gracias a la aplicación de un sistema de inyección electrónica, la potencia sube de los 90 caballos que desarrolla en el 21 GTS (la más potente de las versiones de carburadores) hasta 109 caballos.

Espectacular la línea del nuevo coupé Volvo, con el Planetario de Madrid al fondo.



El motor 1.721 centímetros cúbicos de Renault va en el Volvo equipado de un sistema de inyección.

Este motor siempre se ha distinguido por su excelente capacidad de recuperación, que permanece intacta en la versión de inyección. En cambio, mejora en su rendimiento en alta. En los motores de carburadores había que insistir mucho para hacerlos pasar de 5.000 revoluciones por minuto. En éste, aunque el límite de giro previsto es de 6.000 revoluciones por minuto, el límite real es de unas 5.400.

La caja de cambio es también la de Renault, aunque Volvo aplique sus particulares sistemas de control de calidad. Es, como las de los R-9, R-11 y R-21 GTS, precisa y suave de manejo. Los desarrollos son más bien cortos, gracias a lo cual el coche tiene una buena capacidad de aceleración y recuperación, pese a su potencia, relativamente pequeña. En cambio, la velocidad punta no es espectacular, siendo de tan sólo 186,2 kilómetros por hora. Lo que se puede decir es que, a cambio, mantiene bien velocidades próximas a la máxima sin aparente cansancio. Incluso sin mucho consumo, puesto que este motor se muestra una vez más particularmente económico. Salvo que se pise el acelerador a fondo y se aproveche esa capacidad de rodar a velocidad máxima durante kilómetros y kilómetros, lo que si hace que el consumo pase de los 15 litros a los 100 kilómetros, rara vez se superan los 13 litros, cifra en la que nos hemos quedado en la prueba a 180 kilómetros de contador como velocidad cruceo (unos 160 kilómetros por hora reales).

COMPORTAMIENTO



El Volvo 480, en el que se ha conservado la posición transversal del motor



DAMOS CREDITO AL MOTOR DE SU VIDA, YA.



Pise a fondo el acelerador de sus sueños. En la Caja de Madrid le damos crédito, ya: nuestro Crédito Familiar. Concedido en tiempo record, 24 horas. De la forma más cómoda. Incluso con la posibilidad de formalizarlo hasta tres meses después de haberlo conseguido. Sin gasto alguno.

Así, podrá pensar con calma la compra del vehículo que más le conviene, del vídeo, del equipo Hi-Fi, los electrodomésticos, o de cualquier otra cosa que pueda desear.

Todo ello en unas condiciones muy ventajosas, con un mínimo interés.

Luz verde a sus ilusiones. En la Caja de Madrid le damos crédito, ya.

CREDITO FAMILIAR
24 horas



CAJA DE MADRID

y la tracción a las ruedas delanteras, tiene un excelente comportamiento, aunque un tanto peculiar. Esta personalidad sorprende un poco en los pri-

meros kilómetros, hasta que el conductor se habitúa. Pese a ser un tracción delantera, el coche se inscribe con facilidad en las curvas. Su particular com-

portamiento reside en que en los primeros momentos del viraje el eje trasero inicia un deslizamiento hacia en exterior que se interrumpe bruscamente

SONORIDAD



Al ralentí	53,2
A 60 km/h	63,2
A 90 km/h	68,4
A 120 km/h	73,2
A 140 km/h	75,8
A tope	80,7

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

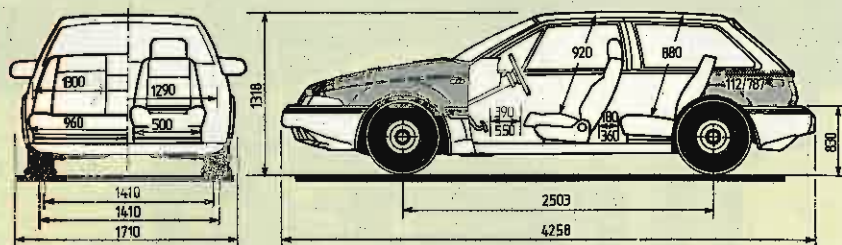
A 60 km/h.	12,4
A 100 km/h.	33,2
A 120 km/h.	46,8

EQUIPAMIENTO



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

VOLVO 480 ES



SAMYANG

NEUMATICOS COREANOS CON GARRA



Neumaticos radiales con
EXCELENTE ADHESION
MAYOR KILOMETRAJE
SEGURIDAD SOBRE MOJADO

SAMYANG

MAS KILOMETROS SEGURO

Distribuido por: CIA. GENERAL DE TABACOS DE FILIPINAS, S.A.

Rambias 109 08002 Barcelona Tel. (93) 317 19 00



Muy atractivo y completo el cuadro de instrumento del Volvo, que incluye ordenador de viaje. En el detalle de abajo se pueden apreciar el voltímetro y el manómetro de presión de aceite. Debajo, la palomilla graduada es el mando del ordenador de viaje. Los asientos posteriores son dos butacas independientes.

cuando la rueda exterior trasera, que tiene una ligera caída negativa —es decir, va abierta—, apoya completamente. A partir de ese momento el coche continúa el viraje como si fuera sobre railes. El resultado es que el conductor poco acostumbrado, en los primeros momentos, acaba negociando las curvas en una trayectoria de diente de sierra, al haber corregido, primero, el deslizamiento inicial del eje trasero y, posteriormente, volver a tirar de volante para poder terminar la curva. Una vez se ha tomado confianza con el coche se terminan tomando de un solo volantazo. Y particularmente en curvas de gran radio, a alta velocidad, acaba sorprendiendo por la estabilidad. De todas formas, también hay que decir que resulta un poco blando de suspensión y que sobre terreno irregular, en curva, se sienten algunas reacciones del eje trasero, más incómodas que otra cosa.

La dirección, a cremallera y asistida, es suave y precisa. Y los frenos, todavía no equipados de sistema antibloqueo (están esperando a que ATE acabe de poner a punto uno especial para este coche), son muy eficaces.



El confort de suspensión es aceptable, pero el ruido del motor resulta algo elevado.



El maletero va cubierto con una lona retráctil, es capaz para el equipaje normal de cuatro personas.



CARROCERIA



La carrocería está muy bien resuelta. Han conseguido un coche espectacular, relativamente reducido de tamaño y, sin embargo, bastante amplio interiormente. Por su aspecto recuerda un poco al Honda Accord Aero-Deck, pero lo cierto es que los interiores han sido mejor resueltos en el Volvo, que, además de ofrecer cuatro plazas confortables, tiene también un compar-

SE NOTA LA BUENA CORREA. ES DE FIRESTONE.

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



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



timiento de equipajes de un aceptable volumen.

La presentación interior es lo mejor del coche. Se ha cuidado al máximo y se ha conseguido el efecto buscado. Se ha planteado como un cuatro plazas, con dos butacas delanteras y otras dos traseras completamente diferenciadas. Estas últimas sólo tienen el defecto de resultar un poco bajas, pese a lo cual la posición de sus ocupantes no resulta incómoda en ningún momento. Las butacas anteriores son igual que las traseras por diseño, pero tienen mayor amplitud para las piernas. Además, se puede regular en ellas el apoyo lumbar. La del conductor es además regulable en inclinación y en altura.

El salpicadero, en forma de repisa, tiene una guantera no muy grande frente al pasajero. El cuadro de instrumentos, de muy atractivo diseño, tiene cuentarrevoluciones, velocímetro, aforador del depósito de gasolina, ordenador de viaje, que da consumo total e instantáneo, promedio de velocidad, kilómetros que se puede circular con la gasolina que queda en el depósito, temperatura del aceite, temperatura del agua y temperatura exterior. También hay en el vehículo sueco un voltímetro y un manómetro de presión de aceite. La ventilación es aceptablemente eficaz, aunque hay que forzarla con el ventilador.

Por supuesto, el equipo se completa con elevavinas eléctricos, cerraduras



Los faros proporcionan buena luz
Las llantas de aleación son de serie

centralizadas, retrovisores regulables desde el interior, radio, etcétera. Este equipo se pretende ofrecer de serie en todos los coches, sin que haya ninguna opción.

En el aspecto de la calidad, basta con hacer referencia a la reputación de Volvo.

FRENTE A SUS RIVALES

Aunque por potencia podría entrar en competición con coches como los Kadett GSi, Escort XR3i, Golf GTi, R-11 Turbo, etcétera, lo cierto es que



La aerodinámica es bastante buena, aunque no espectacular. La velocidad máxima es baja para la apariencia del coche.





El Volvo requiere un periodo de adaptación antes de sacarle todo su partido. En las curvas con gran radio sorprende por su estabilidad.

Exterior e interiormente, el 480 es un vehículo más moderno que sus rivales.



Por su aspecto recuerda al Honda Accord Aerodeck, si bien el producto sueco ofrece cuatro plazas más confortables.

el disponer de una carrocería exclusiva, que lo distingue de otros modelos de series mayores, lo coloca en un escalón completamente diferente, en el que sólo es comparable al Volkswagen Scirocco, como el poseedor de una carrocería especial. El Scirocco, que cuesta casi dos millones y tres cuartos, dispone de un motor 1.800 inyección de 112 caballos comparable en todo a este Volvo con motor 1.700 de inyección con 109 caballos que va a costar por encima de los tres millones de pesetas si alguien no lo remedia. Con respecto al Volkswagen, el Volvo tiene una carrocería más moderna, más amplia, en la que de verdad puedan viajar cuatro personas, cosa que en el Volkswagen resulta algo más complicado. También tiene un maletero más amplio y una más atractiva presentación. En prestaciones, el Scirocco es ligeramente más rápido, pero, en cambio, el Volvo, gracias a ese cambio relativamente corto, tiene mejores aceleraciones. En comportamiento, ambos coches son equivalentes, aunque el Volvo tenga ese carácter peculiar para los poco acostumbrados a llevarlos y el Volkswagen, en



Los intermitentes son de un diseño futurista. El paragolpes está integrado con la carrocería.

cambio, se comporte como un típico tracción delantera.

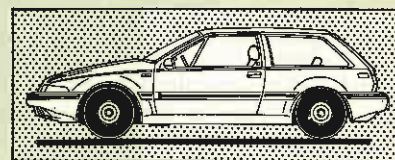
Dicho todo esto, y tratándose de coches de calidad equivalente, la elección debe basarse en algo tan personal como el atractivo exterior, en lo que, después de ver la admiración que despierta por las calles, parece tener ventaja el Volvo.

Sergio Piccione
Fotos: Alex Puyol

VOLVO 480 ES 3.100.000 ptes.*

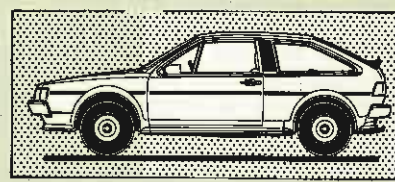
Motor: Delantero, transversal, 4 cilindros. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.721 c.c. Potencia: 109 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.008 kg. Velocidad máxima: 186 km/h. Consumo medio ponderado: 9,1 l/100 km.

* Precio estimado.



VW SCIROCO GTX 2.660.309 ptes.

Motor: Delantero, transversal, 4 cilindros. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.781 c.c. Potencia: 112 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.035 kg. Velocidad máxima: 190 km/h. Consumo medio ponderado: 9,5 l/100 km.



L'ATOUCHE HOMBRE

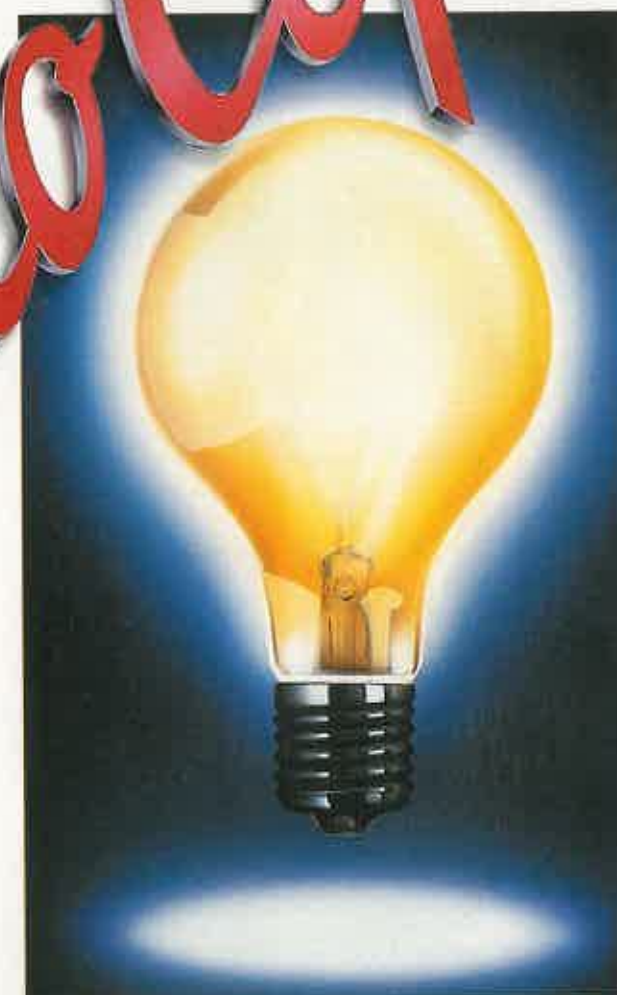


L'atouche

EAU DE TOILETTE • MASAJE • EMULSION • DESODORANTES • CREMAS DE AFEITAR • GEL DE BAÑO CREACION DE El Corte Inglés

Radio *estilo Cope*

Radio con ideas, renovadora,
moderna.
Radio joven, actual, que conecta
con la gente de hoy.
La nueva manera de hacer radio,
diferente, con otro aire... estilo
Cope.



Cadena Cope

RADIO MIRAMAR

... de persona a persona



SALON DE PARIS

TOUR DE FORCE

LOS constructores franceses quieren recuperar el tiempo perdido. Lo han demostrado en París con un auténtico *tour de force* sin precedentes, que vuelve a situarles en un lugar preponderante dentro del concierto europeo de las cuatro rue-

das. De hecho, las marcas francesas están dándole la vuelta a la tortilla. Los números rojos de unos van tornándose negros, mientras que otros vuelven a ganar dinero.

Hace dos años por estas mismas fechas, el panorama era más que sombrío para

Las marcas francesas contratan, y lo hacen tanto con nuevos modelos de producción como a base de prototipos futuristas, en los que ponen todo su saber, como es el caso del Citroën Xanthia. A la derecha, el Seat Ibiza cinco puertas, la novedad española de París.





CITROËN XANTHIA. Sinfonía en rojo para este descapotable de dos más dos plazas, símbolo de la creatividad del centro de estilo de la marca francesa.

Peugeot y Renault. Habían perdido cuota en su propio mercado frente a los importadores, y las finanzas iban francamente mal. Sin embargo, en 1985, Peugeot, S. A., logró unos beneficios de 543 millones de francos (casi 11.000 millones de pesetas), después de cinco años de pérdidas, y para el 86, los resultados serán aún mejores. También Peugeot ha escalado cotas en Europa, pasando del quinto al cuarto puesto en el



CITROËN AVENTURE. Funcional y superlujo. Ambos conceptos se unen en este modelo, que adopta soluciones originales, como la maleta acoplada al portón posterior.

ranking general, con una penetración del 11,3 por 100.

Por su parte, Renault tiene la firme intención de ganar dinero en 1987. George Besse, su presidente, afirma incluso que los resultados del último trimestre del 86 serán positivos. Lo cierto es que en la marca estatal francesa se está operando un cambio tan radical como los que hace años sufrieron Fiat o Chrysler, que se encontraban en situaciones análogas.



PROXIMA: EL SUEÑO DE PEUGEOT

ES un coche para soñar con el mañana automovilístico, casi un producto de ciencia-ficción, pero con soluciones reales, elaboradas por los diseñadores de Peugeot, que para este proyecto tuvieron carta blanca de la alta dirección. En este caso han elaborado un auténtico coche de ensueño, al que han bautizado con el nombre de una estrella, Próxima. La idea de este coche es mostrar hasta dónde puede llegar la capacidad innovadora de los técnicos de Peugeot. Así, los responsables de motores han realizado un V-6 de dos árboles de levas en cabeza y veinticuatro válvulas, sobrealimentado por dos turbocompresores, que envían el aire comprimido al motor a través de dos *intercoolers* en los que el agua rebaja la temperatura del aire. Alcanza una potencia máxima de 600 caballos a un régimen de 8.000 revoluciones por minuto e incorpora elementos cerámicos. Al mismo tiempo tiene detalles curiosos, como las



células solares del capot motor, que aseguran la ventilación del habitáculo; las luces de pare, de intensidad variable, proporcional a la fuerza de la frenada; dos cámaras de vídeo que aseguran la retrovisión; caja de cambios y embrague pilotados electrónicamente, lo que evita la tradicional timonería; frenos de disco en fibra de carbono o neumáticos de presión regulada por un electrocompresor que aumenta la presión si es necesario. La utilización de materiales avanzados también afecta a la carro-

cería, hecha de kevlar y fibra de carbono. Un computador controla el encendido y la alimentación, un sistema de inyección multipunto secuencial con dos inyectores por cada

cilindro. La tracción a las cuatro ruedas también la rige un computador

electrónico; de hecho, el Próxima es un tracción trasera que se convierte en cuatro por cuatro si las condiciones de adherencia así lo aconsejan.



SAISON DE PARIS

UN IBIZA MAYOR DE EDAD

CON la presentación del Ibiza cinco puertas, Seat ha introducido también una serie de mejoras en su modelo más vendido, que ya están afectando a todas las versiones. Los Ibiza han variado la suspensión delantera, cuyos anclajes superiores resultan similares a los del Volkswagen Golf, incorporan nuevos muelles, y ahora las ruedas tienen caída negativa. Esto se complementa con un doble circuito de frenos en X, solución que proporciona mayor seguridad en caso de sufrir algún problema por pérdida de líquido o avería en el circuito. Por lo demás, el Ibiza no presenta mayores cambios, salvo unas puertas delanteras más pequeñas y la tercera ventanilla lateral. El acceso a las plazas posteriores resulta



bastante desahogado, lo que será muy apreciado por los futuros y numerosos compradores, pues, según estudios de la marca, de los 175.000 coches anuales que pretenden fabricar del Ibiza un 60 por 100 corresponderá al modelo cinco puertas. La evolución del Seat Ibiza cinco puertas no se detendrá en esta fase. Para primeros de año saldrá la versión alimentada por inyección, con una

potencia de 100 caballos, en tanto que la versión turbo, de la que se habló en un principio, parece desestimada. Asimismo, es posible que la suspensión posterior adopte más a largo plazo un esquema similar al del VW Golf (eje torsional), todo ello dentro del programa de evolución del modelo señalado por Juan Antonio Díaz Álvarez. Por otra parte, la aparición del Ibiza cinco puertas pone prácticamente fin al modelo Ronda, del que en el mes de junio se fabricaron sólo 200 unidades frente a las 4.000 del Seat Málaga, y a lo largo del año los 8.000 coches producidos han sido exportados en su casi totalidad. Estos datos vienen a confirmar las declaraciones de Juan Antonio Díaz Álvarez, según las cuales la oferta de la marca se centrará en tres familias: Málaga, Ibiza y Panda.

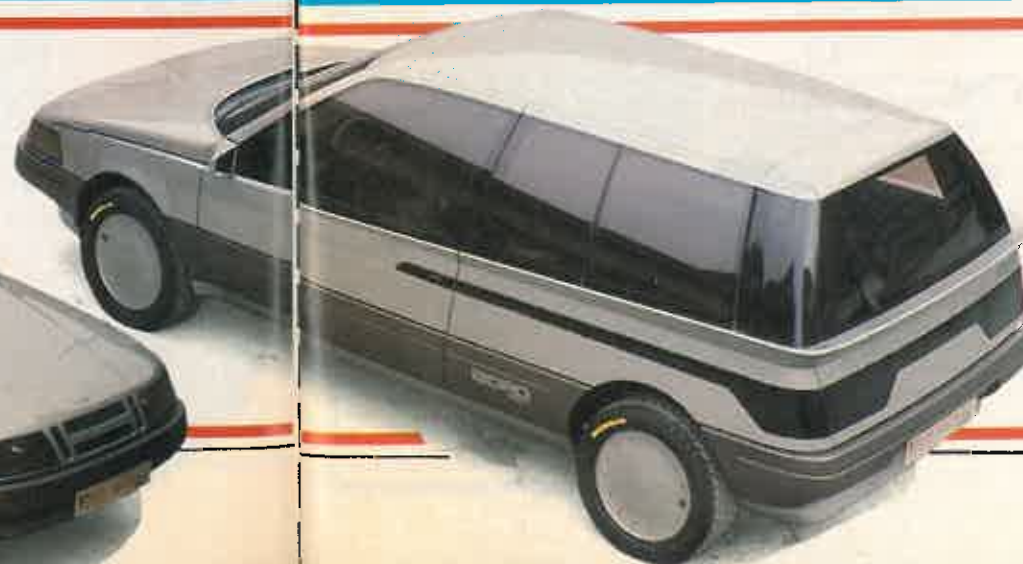
FJORD: SAAB A LA ITALIANA

LA nueva sociedad de consulting a nivel de diseño de carrocerías, Euro Design Engineering, presentaba en París una original versión del Saab 9000 convertido en break

de prestigio. Los responsables de esta firma son ya conocidos en el mundo de la carrocería, Joel Bretecher y Aldo Garnero, que dirigen, respectivamente, los centros que la sociedad tiene en Nantes y Turín.

El Fjord 9001, que así lo han bautizado, es realmente atractivo. Un deflector aerodinámico posterior le da un carácter

deportivo y permite llevar a 0,30, su coeficiente aerodinámico.



SALON DE PARIS

Para 1987 se han fijado como objetivo un tercio del mercado francés y un leit-motiv: es vergonzoso perder dinero y no se puede seguir afrontando déficit crónicos. Renault tiene, al margen de estos buenos propósitos, argumentos suficientes como para conseguirlo. Por ejemplo, su gama —si exceptuamos el venerable R-4— es la más joven de Europa, con una media de 2,8 años de edad.

La situación de los fabricantes franceses empieza.

De entre los fabricantes franceses, la gran novedad era el pequeño Citroën, ya conocido de nuestros lectores, pero con el aliciente de una nueva versión, la Sport de 95 caballos (véase página 57). En la gama BX, nuevas versiones, como los BX D, BX 16 S y BX 19 RD, con simples diferencias a nivel de presentación. Y dos ejercicios de estilo, el Aventure y el Xanthia. El primero es una especie de coche familiar multiuso con un maletero mixto para pasajeros y equi-



MATRA P.29. Es una especie de medio dragster-medio buggy a tope de alta tecnología y capaz de alcanzar 264 kilómetros por hora.



R-21 NEVADA. Su plataforma alargada podría dar pie a un posible Renault 21 Limusina, sustituto del R-25 del mismo tipo.

pues, a ser de franco optimismo. En su propio país, las matriculaciones han registrado un incremento de un 5,2 por 100 en los ocho primeros meses y esperan acabar 1986 con 1,9 millones de matriculaciones. Por nuevos modelos que no falte: los R-11 y Nevada, los Peugeot 205 1900 y 505 V-6, así como los Citroën AX, deben de dar un considerable tirón de las ventas en los próximos meses.

paje. Dos asientos plegables y una maleta acoplada al portón lo ocupan en su casi totalidad. El Xanthia es un descapotable de dos plazas, más dos plazas posteriores escamoteables, cuyo acceso puede quedar neutralizado a voluntad del conductor. El interior va tapizado en cuero rojo y los asientos van dotados de memoria con reglaje eléctrico. Tiene además refinamientos tales como un indicador de la presión y de la

IV Baja Montesblancos



Nadie cazó a la Bestia.



Miguel Prieto: el hombre que más éxitos ha obtenido con el Team Nissan; y en esta Baja '86, vencedor en 4 x 4 Diesel y 3.º en Scratch.

Tampoco nadie pudo con la Bestia en esta edición. Los Patrol volvieron a arrasar como lo hicieron en todas las anteriores ediciones de la Baja.

En la salida, 298 vehículos venidos de 7 países europeos. En la llegada, tras 1000 interminables kilómetros, tan sólo 74 lograron cruzar la línea. El primero en Diesel, un Patrol, y no sólo eso, el segundo también.

Por cuarta vez consecutiva, en la prueba sobre tierra más dura de toda Europa, los Patrol volvieron a demostrar quienes son los que mandan: las Bestias de Nissan.

Nissan Patrol
El Bello y la Bestia.



Los Japoneses.

temperatura de los neumáticos. Estos van a juego con la carrocería: las acanaladuras de su banda de rodadura también están pintadas en rojo.

En Peugeot, agrupados en torno al prototipo Próxima, los 505 y 205 con nuevas motorizaciones, ya presentados hace dos semanas, eran lo último de la marca, mientras que, en Renault, dicho papel lo cumplían el Nevada y los remodelados 9 y 11.

Muchas novedades entre los carroceros y fabricantes de segunda división. El Matra P.29 es un compendio de soluciones avanzadas. El coche en sí no resulta especialmente atractivo. Sin embargo es un ejemplo de alta tecnología. Es un coupé de dos plazas, 4,1 metros de longitud y 840 kilos de peso. El chasis está realizado en aluminio y nido de abeja, siendo su estructura superior de materiales compuestos. También se utilizan los materiales compuestos en las suspensiones. El motor es un dos litros de cuatro cilindros y dos árboles de levas en cabeza, alimentado por inyección electrónica y un compresor volumétrico de relación variable realizado por Matra. La potencia ob-

SEGURIDAD SAAB

RETOQUES en la gama 87, cuyo modelo 900 se reconoce ahora por los nuevos parachoques adoptados, insensibles a las pequeñas colisiones. Los materiales empleados tienen una mayor capacidad de absorción y reducen en un 15 por 100 las fuerzas transmitidas a la carrocería durante un choque. Calandra, lavafaros y grupos ópticos son también de nueva concepción, y el conjunto permite reducir la resistencia al aire en un 5 por 100. Según el fabricante, el consumo a 90 pasa de 6,9 a 6,7 litros y a 120, de 9,8 a 9,6 litros. Hay también algunos

retoques en el interior, mientras que el 900 Turbo 16 incorpora unos nuevos tarados de suspensión.

Destaca también la presencia del 900 Cabriolet, reservado hasta ahora al



PUERTA DE VERSAILLES

pues al ser zona militar no se podía llevar en helicóptero. En total se han necesitado ciento cincuenta y cuatro horas de preparación y rodaje, seis mil metros de película y diez días de montaje. Por último, el Gobierno chino exigió que los AX del rodaje se quedaran en su país. El slogan elegido por Citroën para el AX es «Revolucionario».

● Ambiente favorable entre los fabricantes europeos por el incremento general de ventas en este año, que según algunos ha puesto fin al periodo de la poscrisis del petróleo. Las ventas han subido en un 7 por 100 y se espera que al final del año alcancen un total de 11,3 millones de unidades.

● Optimismo general en Seat. Junto con Ford ha sido la única marca que durante este año ha incrementado el



número de sus concesionarios y agentes en territorio francés.

● Presencia de Niki Lauda en el Salón de París. El ex campeón del mundo estuvo una vez más en el stand BMW, marca de la que es asesor deportivo. Sus comentarios con Wolfgang Reitzle, máximo responsable de investigación en BMW, giraron en torno al M3 y los nuevos Serie 7.

● Se da por seguro que Renault montará una culata de cuatro válvulas por cilindro en su R-25 V-6. El rendimiento sería equivalente al del R-25 Turbo, pero la erogación de la potencia resultaría mucho más progresiva y el coche más agradable de conducir.

● Los responsables de diseño de Audi tienen ya definidas las líneas maestras del que será el futuro Audi Coupé. Este coche adoptará un frontal similar a los empleados por los modelos 100 y 80, en una clara intención por definir el aire de familia de sus productos.

● En Citroën no quieren oír ni hablar del fallido proyecto BX 4 TC, que tuvo una efímera carrera en el Mundial de Rallyes. Los últimos rumores apuntan incluso a la destrucción de las 150 unidades que todavía permanecen sin vender en la factoría del carroceros Heuliez.



Sobre la rueda dentada, el captor detecta el bloqueo y envía la señal a las unidades electrónicas, que hacen disminuir la presión de la frenada en esa rueda.

SALON DE PARIS

mercado norteamericano y construido en la fábrica finlandesa de Uusikaupunki.

En cuanto al 900 Turbo 16, adopta ahora un turbocompresor refrigerado por agua, lo que mejora su longevidad, y un sistema antibloqueo de frenos, ABS + 3, de origen Ate, caracterizado por el empleo de dos unidades electrónicas de mando.

¡Perfecto!



Así es cualquiera de los Recambios Originales Bosch. Porque son piezas idénticas, iguales a las

instaladas en origen, para sustituirlas con la mayor perfección. Bosch, Recambios Originales perfectos.

Recambios Originales.



BOSCH
Así de seguro.

LA CARA OCULTA DEL AX

CITROËN quiere pegar fuerte con el nuevo AX y quiere hacerlo a todos los niveles. Por ello no se ha olvidado de la clientela joven y deportiva que no puede llegar a pagar el millón ochocientas mil pesetas del 205 GTi 1900, pero que tampoco se conforma con renunciar a los placeres de un coche rápido. Bajo esta óptica van a lanzar el AX Sport, un modelo capaz de correr a 186 kilómetros por hora y que será comercializado a principios del 87.

La base del AX Sport es el motor TU1 en versión 1.294 centímetros cúbicos elaborado por el preparador Danielson, responsable, entre otros, del motor del BX Sport. Mediante la adopción de dos carburadores dobles y otras mejoras se alcanza una potencia máxima de 95 caballos a un régimen de 6.800 revoluciones por

minuto. Un peso de sólo 715 kilogramos y un cambio de cinco velocidades hacen el resto. Frenos,

suspensiones y equipo neumático se han adaptado a las exigencias impuestas por esos 95 caballos.



SALON DE PARIS



tenida es de 255 caballos a 7.400 revoluciones por minuto, que permiten unas prestaciones de altísimo nivel: 5,6 segundos para acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora y 23,8 para cubrir el kilómetro con salida parada. Tiene además otros refinamientos, como radar para ayudar a la conducción con niebla, tracción a las cuatro ruedas, retrovisor posterior con cámara de vídeo, control y ajuste automático de la presión de los neumáticos, radioteléfono o alerón trasero de incidencia variable ajustable automáticamente.

El carrocerero Heuliez aportaba unos retoques a su BX Dyana dos puertas y mostraba por vez primera el Coupé Atlantico. Asimismo oferta la posibilidad de dotar al BX Familiar de una tercera fila de asientos, dis-



CITROËN DYANA. El coupé-break de Heuliez tiene un interior a todo lujo. Algunos detalles exteriores han cambiado.

KARENJY. Son unos todo-terreno fabricados en Madagascar, que utilizan motores de origen Renault.



puesta en el maletero, en el sentido contrario a la marcha y para dos niños; clara competencia para el R-21 Nevada.

Con la ayuda de Heuliez, los alumnos de la escuela nacional francesa de creación industrial (Les Ateliers) han realizado un vehículo de concepción simple y descatopable para uso diario. Permite rodar con o sin parabrisas, con o sin capota. Lleva el motor Fire en posición central transversal y, a pesar de una aerodinámica poco favorable, alcanza 155 kilómetros por hora, gracias a un peso de sólo 450 kilos. El chasis está realizado en tres subconjuntos independientes y la carrocería, no portante, es de poliuretano. El nombre de este vehículo es tan tortuoso como sus formas: Arbracam.

El MVS Venturi ha sido



analizador del sistema de carga del automóvil: batería·alternador·regulador

Incorpore al tablero de instrumentos de su vehículo el AUTOTEST F-46 y comprobará al instante la eficacia de este preciso instrumento.

La iluminación de sus LED's le indicarán en todo momento el nivel de carga de la batería, el correcto funcionamiento del alternador o dinamo y la tensión del regulador. Se suministra equipado con un porta-

fusibles con fusible de protección y un soporte. Para su colocación debemos elegir un lugar bien visible desde el puesto de conducción. Podemos aprovechar uno de los orificios que hay en el tablero de instrumentos de la mayoría de coches y que se encuentran disimulados por tapas similares a los interruptores de uso normal.

Cuando no se disponga de ningún orificio, podemos efectuarlo nosotros mismos en el lugar que consideremos más indicado del tablero, utilizando para ello, como plantilla, el soporte que se adjunta en el Kit.

Si ninguna de las dos posibilidades anteriores es válida, podemos utilizar el soporte como tal y adaptar en el mismo el AUTOTEST F-46.

* COMPROBACION DE LA BATERIA (Motor parado)

LED ROJO. ●○○○

La iluminación de este LED indica que la batería está descargada en un 25 %.

LED's ROJO Y AMBAR ●●○○

Nos advierte que la batería está en estado de carga aceptable, en un 50 %.

LED AMBAR ○●○○

Batería con nivel óptimo, cargada en un 100 %.

* COMPROBACION DEL ALTERNADOR O DINAMO Y DEL REGULADOR (Motor en marcha 2000 r.p.m.)

LED's AMBAR Y VERDE ○●○○

Si se iluminan estos LED's indican que la corriente suministrada por el alternador o dinamo es insuficiente o bien que la tensión del regulador es baja.

LED VERDE ○○○○

Su iluminación nos confirma el buen funcionamiento del circuito de carga de la batería.

LED's ROJO Y VERDE ●○○○

Tensión del regulador demasiado alta, la batería sufre una sobrecarga.

ESPECIFICACIONES:

Dimensiones: 41×21×41 mm.
Peso: 26 gramos.

FERVE®

EQUIPOS AL SERVICIO DE LA BATERIA

HEULIEZ: EL COUPE FUTURO

ES sólo un estudio de estilo, pero lo suficientemente serio y profesional para poner de manifiesto la capacidad creativa y de desarrollo de France Desing, sociedad del grupo Henri Heuliez, fabrica de autobuses, autocares, ambulancias, coches y puede ser considerado como el primer fabricante francés después de los tres grandes,



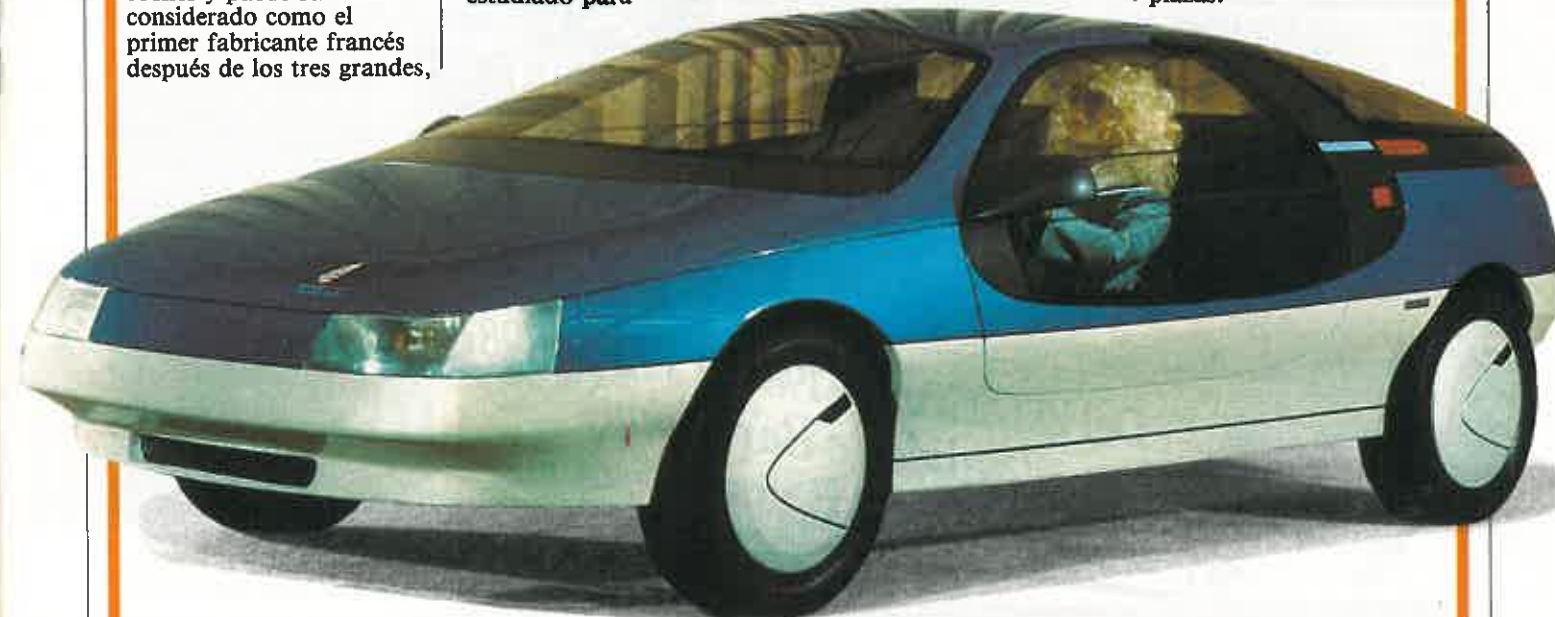
Citroën, Renault y Peugeot. El Coupé Atlantic presentado en París podrá tener en el futuro una versión descapotable. Estructuralmente ha sido estudiado para

que la ausencia del techo no llegue a afectarle negativamente.

Los responsables de France Desing han optado por unas dimensiones

SALON DE PARIS

contenidas: 3,9 metros de largo y 2,42 metros de distancia entre ejes. La escasa altura de 1,15 metros contribuye a resaltar la impresión de anchura y compacidad. Las puertas, de grandes dimensiones, dan acceso a un habitáculo para dos plazas.



presentado en París ya en su versión definitiva. Se ha sustituido el motor del 505 Turbo por el V-6 Turbo del Alpine versión 200 caballos: 250 kilómetros por hora de punta y 26,6 segundos en el kilómetro con salida parada. El nuevo motor ha traído consigo unas nuevas suspensiones con dobles triángulos, tanto delante como detrás.

El Instituto Malgache de Innovación de Madagascar daba a conocer la marca Karenjy, presente con dos modelos, Mazana y Kalaza. Se trata de un 4×4 adaptado a las pistas de los países tropicales, que utiliza motores Renault, 2 litros diesel y 1,4 litros gasolina.

La ofensiva francesa de este Salón tenía en las marcas alemanas justa respuesta. Los nuevos BMW Serie 7, Opel Omega, Audi 80



OPEL ASCONA. La gama 87 se venderá en España el mes que viene, igual que el Kadett GSi dos litros.

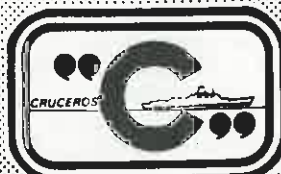
ABRACAN. El diseño francés aporta nuevas ideas como este coche multiuso con motor Fire.



y Porsche 928 S4 concentraban sobre sí la admiración de muchos visitantes. Todos son ya conocidos de nuestros lectores y de ellos hemos hablado ampliamente en anteriores números. Mercedes exponía las nuevas variantes de los 190, con motores 2.3 y 2.6. Este último ya fue presentado en Frankfurt hace un año. El 2.3 lleva el motor que Mercedes fabrica actualmente en mayor cantidad. Es el cuatro cilindros a inyección, que desarrolla 132 ó 136 caballos, según lleve o no catalizador. La velocidad máxima es de 197 kilómetros por hora, acelera de 0 a 100 en 10,6 segundos y el consumo medio homologado es de 8,7 litros.

Ford se contentaba con un ejercicio de estilo realizado en Estados Unidos con la colaboración de Ghia, el

Crucero Vuelta al Mundo



**CRUCEROS
YBARRA**
Agentes Generales de Línea C



**Del 21 Diciembre 1986 al 3 Abril 1987
(Salida de Barcelona)
M/N DANAÉ, una nave de lujo**



A los que no puedan disponer de mucho tiempo, les ofrecemos la posibilidad de participar en trayectos parciales. Nuestras propuestas "Aire-mar" son:

1er CRUCERO PARCIAL GENOVA/VALPARAISO

37 días
del 20/12/86 al 25/1/87.
Puertos de Escala:
GENOVA - CASABLANCA -
LAS PALMAS - DAKAR -
SALVADOR (Bahía) -
RIO DE JANEIRO -
MONTEVIDEO -
BUENOS AIRES -
PUERTO MADRYN -
USUHAIA -
PUERTO MONTT -
VALPARAISO.
Desembarco el 23/1/87
y regreso a España
vía Aérea el 25/1/87.

2º CRUCERO PARCIAL VALPARAISO/SINGAPUR

47 días
del 20/1/87 al 7/3/87.
Salida en avión desde
España el 20/1/87.
Llegada a Santiago el 21/1.
Embarque en el Buque
M/N DANAÉ
Puertos de Escala:
VALPARAISO -
ISLA DE PASCUA -
PAPEETE - RAROTONGA -
PAGO PAGO - APIA -
NUKUALOFA - SUVA -
VILA - PORT MORESBY -
PARE PARE - KUCHING -
SINGAPUR.
Desembarco el 6/3/87
y regreso a España
el 7/3/87.

3er CRUCERO PARCIAL SINGAPUR/GENOVA

33 días
del 2/3/87 al 3/4/87.
Salida en avión desde
España el 2/3/87.
Llegada a Singapur el
4/3/87.
Embarque en el Buque
M/N DANAÉ
Puertos de Escala:
SINGAPUR -
PORT KELANG -
BELAWAN - PHUKET -
GOA - KARACHI -
ODEHIA -
SHARM EL SHEIKH -
AQUABA - SUEZ -
PORT SAID - ASHDOD -
GENOVA.

Informes y Reservas: YBARRA y Cía.

...y en todas las Agencias de Viajes

carrocero de Ford que tiene su sede en Turin. Es un bello y lujoso descapotable de dos plazas, cuyo perfil tiene más aire de Pininfarina que de Vignale; se parece mucho al Cadillac Allanté y al futuro Ferrari 412 Cabrio. El estilo de los descapotables de lujo va por el mismo camino, sea cual sea el autor del diseño. El frontal es muy fino, gracias a la adopción de un equipo de faros de pequeño tamaño. La parrilla también tiene muy poca altura y la entrada de aire al motor se complementa por una generosa toma integrada en el parabrisas. El Gilda Vignale puede llevar un techo duro transparente, que proporciona una visibilidad excepcional. Por el momento no está prevista su fabricación en serie.

Novedades italianas eran el Alfa 33 gama 87 y el Au-



CENTENARIO. Soluciones Mercedes para todas las épocas.



THEMA 8.32. Alerón retráctil en el Lancia de prestigio.

tobianchi de tracción integral. Lancia también contaba en su stand con el Thema 8.32 de motor Ferrari, ya con alerón posterior. Como habíamos adelantado hace unas semanas, el apéndice aerodinámico escamoteable. Se esconde bajo el capó a través de un mando eléctrico que acciona el conductor desde el puesto de pilotaje. En principio se había previsto un mando automático para que el alerón aflorase por encima de 130 kilómetros



SUNNY: UN NISSAN MILLO- NARIO

EL Nissan Sunny, que en 1983 fue el coche más vendido del mundo, ha sido completamente renovado. Con vistas a proseguir su millonaria carrera (desde 1967 se han fabricado más de ocho millones de unidades), los responsables de la marca japonesa han lanzado una nueva generación, puesta al día en el orden estético y con soluciones mecánicas más avanzadas.

Siempre en la línea de ofrecer la oferta más amplia, Nissan lanza el nuevo modelo con cuatro carrocerías diferentes: tres volúmenes de cuatro puertas, dos volúmenes de tres o cinco puertas y coupé de tres. Los dos volúmenes tienen un cierto aire de VW Golf, pero la estética de todos los modelos es acertada. Llama la atención por su belleza el coupé, que también recuerda a otro coche ya conocido, el Toyota MR 2.

Nissan ofrece, en principio, dos motores de gasolina de 1.270 y 1.597 centímetros cúbicos, con potencias respectivas de 60 y 84 caballos. También ofrece un diesel de 1.681

centímetros cúbicos y 55 caballos. Las velocidades máximas van de 155 a 175 kilómetros por hora en las variantes de gasolina. Hay también la posibilidad de una tracción integral a las cuatro ruedas, del tipo no permanente, es decir, para salir de apuros y superar situaciones difíciles, desaconsejando la marca su utilización en condiciones normales.

Las suspensiones del Sunny se han mejorado. Mantiene las cuatro ruedas independientes, pero detrás están guiadas por brazos

paralelos transversales, en sustitución de los brazos tirados.

Volviendo a las carrocerías, hay que señalar el buen hacer de los diseñadores de la marca en materia de aerodinámica, con Cx de 0,33 en las versiones de 3-5 puertas, de 0,34 en el tres volúmenes y de 0,29 en el coupé. La longitud de los nuevos Sunny varía en función del tipo de carrocería. Va de los 4,03 metros del dos volúmenes a los 4,27 del coupé y los 4,23 del tres volúmenes.

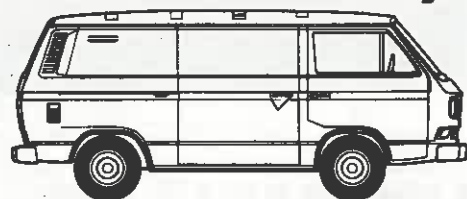


Casos en los que aconsejamos un Volkswagen Transporter.

Viajeros con exceso de equipaje •

Familias numerosas y muy

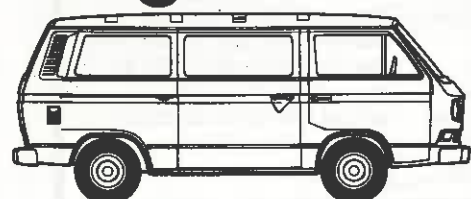
unidas •



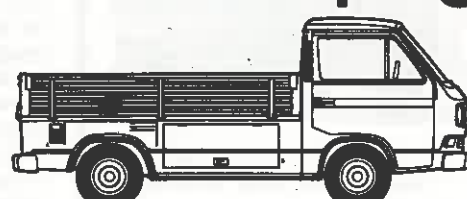
• Empresas grandes

Empresas pequeñas • Personas con muchos

amigos • Hoteles • Entusiastas del camping



Agencias de



viajes • Equipos de baloncesto, entrenador

incluido



Cuadrillas de toreros

Bandas de música • Colegios y conventos...

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

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

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

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

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

Deseo recibir más información sobre

los Volkswagen Transporter.

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

Volkswagen Transporter 
Importados por Seat.

EL CADILLAC DE REAGAN

ES una réplica prácticamente perfecta del coche del presidente de Estados Unidos, pero se la puede comprar cualquiera que esté dispuesto a pagar los diez millones de pesetas que viene a costar fuera de España.

La limusina presidencial está derivada del Cadillac Brougham, el coche más largo fabricado en serie en Estados Unidos y al que supera en longitud por 1,17 metros. Es, en pocas palabras, un mastodonte de casi tres toneladas de peso y siete metros de largo. Concretamente se queda en 2.676 kilos y 6,78 metros. Buena parte de esos kilos corresponden al lujoso equipo interior: cristal de división entre las plazas delanteras y traseras, techo practicable eléctrico, aparato de televisión y video, compact disc, consola de madera, tres teléfonos, etcétera. Todo ello lo aguantan cuatro enormes neumáticos montados sobre llantas de dieciséis pulgadas de diámetro y una suspensión dotada de control eléctrico de altura constante.



Ante el despliegue de lujo que los responsables de General Motors han conseguido para esta limusina presidencial, las

características técnicas pasan a un segundo plano y pueden parecer incluso algo ridículas. Tal es el caso de los 140 caballos de

potencia que desarrolla el motor de ocho cilindros y cinco litros, claramente escaso para mover un coche de este peso. Eso sí, lleva dos baterías capaces de proporcionar la energía necesaria para todos los accesorios.



por hora, pero esto tenía el inconveniente de que, circulando en autopista a velocidades de 120/130, salía o se escondía intermitentemente. Así, en la versión definitiva es el conductor quien lo pone o lo quita a voluntad. Dicho alerón mejora la estabilidad direccional de esta formidable berlina, capaz de alcanzar 240 kilómetros por hora y que puede ser recogida directamente por el cliente en la fábrica italiana.

La gran novedad inglesa era el Rover 800, dado que los responsables de Jaguar decidieron en un principio reservar el XJ6 para Birmingham. Sin embargo, los visitantes del Salón tendrán la oportunidad de admirar

el nuevo modelo a partir del día 8, en una deferencia de Jaguar hacia los clientes franceses y su filial.

El que sí ha cambiado, aunque sólo levemente, es el Morgan. El deportivo británico aparecido en 1936 tiene ahora una carrocería ensanchada, ya que sus vías se han incrementado y monta una dirección de cremallera.

También han mejorado los clásicos Rolls y Bentley. Todos los modelos de cuatro puertas han sustituido los viejos carburadores SU por un sistema de inyección Bosch K-Jetronic (o KE-Jetronic en el Turbo R), que aportan un incremento de potencia de un 22 por 100 y una economía de combusti-



FORD GILDA. Es una creación que lleva la firma Vignale y confirma el estilo de los futuros descompostables de lujo.

SALON DE PARIS



HONDA ACCORD 2.0i-16. Es la berlina de dos litros más rápida del mercado: 208 kilómetros por hora gracias al motor 16 válvulas.



VOLVO HERMES. Tapizado y equipo de lujo para la ranchera sueca.

ble del 16 por 100 (a la velocidad mantenida de 90 kilómetros por hora). También llevan ABS y otras mejoras, como radiador de aceite, nuevo sistema de climatización, asientos delanteros con mejor sujeción lateral y alguna modificación en el salpicadero.

Los japoneses no podían faltar a la cita y quien más quien menos todos tenían algo nuevo que mostrar. Honda se centraba en el

SL1: RIVAL DE ALPINE

DESPUES del MVS Venturi aparece un nuevo deportivo francés de alto nivel, el SL1 de la sociedad GMFSA, una cadena de talleres muy extendida en Francia, que ha puesto en marcha con gran seriedad este proyecto. Aunque se parece al Alpine, no tiene nada

que ver con él, salvo en lo referente al motor. También utiliza algunos elementos de suspensión del R-25, pero lo más curioso es que el parabrisas y las ventanillas proceden del Matra Murena, del que también toma la idea de los tres asientos. Dos versiones están previstas, una con el futuro motor del R-21 Turbo de 1995 centímetros cúbicos y 165 caballos (220 kilómetros por hora) y otra con el V-6 Turbo de 2.458 centímetros cúbicos de 200 caballos.



EL MEJOR AMIGO DEL COCHE

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

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



MaxMeyer

Pinturas Especiales para Carrocerías

Consejo de Ciento, 474, entlo - 08013 Barcelona - Tels. 93-231 74 50/231 75 50 - Telex 97946 DMMD E

VOLVO PIENSA EN LOS CHAFALES

SI hay una marca que se ha preocupado siempre por la seguridad infantil, ésta es Volvo. Ahora acaba de presentar una nueva línea de asientos infantiles, con los que se resuelven muchos de los problemas habituales. Concretamente, han sacado un asiento igualmente válido para recién nacidos que para niños de hasta cuatro años de edad y que se puede instalar tanto en el sentido de la marcha como en el contrario. Este nuevo asiento permite cualquier inclinación, de ahí su posibilidad de utilización por bebés. Un revestimiento de espuma de poliuretano recubre el armazón de acero y protege al niño de cualquier impacto lateral. Tampoco constituye riesgo alguno para los demás ocupantes, pues no tiene partes salientes.

Al mismo tiempo, Volvo ha presentado un asiento



Asiento Volvo para niños de 0 a 4 años.

A la derecha, cojín y respaldo para mayores de cuatro años.

infantil, que va suspendido detrás del asiento del pasajero delantero y plegable sobre sí mismo, de manera que no roba espacio interior cuando no viaja el niño. Como cinturón de seguridad se

utiliza el del propio coche. Esta silla ha sido diseñada expresamente para acoplarse sobre los asientos de los Volvo 740 y 760.

Para los niños de más de cuatro años, Volvo ha recomendado siempre un



SALON DE PARIS

cojín, de manera que el niño va sentado más alto y el cinturón de seguridad no puede causarles lesiones. Ahora, dicho cojín se complementa con un respaldo suplementario y un reposacabezas, que protegen de manera más completa la espalda y la cabeza de los niños más altos para que el borde superior del asiento no llegue a causarles lesiones en la cabeza.



VOLVO 760 LIMUSINA. Ochenta centímetros suplementarios de longitud total para mayor amplitud de los pasajeros principales.



más larga tiene una tercera ventanilla lateral y las puertas posteriores son 15 centímetros más largas. En el interior hay unos asientos suplementarios en el sentido contrario a la marcha, que pueden recogerse sobre el respaldo de los asientos delanteros, dejando un gran espacio libre para los pasajeros de las plazas principales.

Teléfono, televisión, bar, etcétera, pueden instalarse en su interior los gustos del cliente.

En definitiva, París ha sido este año un salón al que no ha faltado ninguna de las principales marcas, incluida Seat, que aprovechó su muestra del Palacio de Exposiciones para presentar su Ibiza cinco puertas a nivel internacional.

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

**UNA NUEVA GENERACION DE POLIZAS,
LISTAS PARA ASEGURARLE
MAS Y MEJOR**



**RESPONSABILIDAD CIVIL
INTEGRAL**



GRAN TODO RIESGO



**INDEMNIZACION POR
ROBO 100%**



**MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL
Con mutua confianza**

Sede Social: Doctor Ferran, 3-5. BARCELONA-34. Tel. (93) 204 00 12
67 oficinas propias y 53 delegadas en toda España

AVIONES DE DOS RUEDAS



SALON DE PARIS

El Salón de París también abre tradicionalmente sus puertas a las motocicletas. Este año no es que hubiera muchas, pero estaban las que había que ver, las últimas creaciones de Yamaha, Suzuki, Kawasaki y Honda, que una vez más han demostrado su enorme capacidad para crear estos auténticos aviones de dos ruedas.



YAMAHA GENESIS FZR 1000

Hasta ahora sólo las Yamaha de carreras llevaban el nombre Génesis, lo que da una idea de la vocación de esta máquina, capaz de alcanzar los 270 kilómetros por hora. El motor, de cinco válvulas por cilindro, desarrolla 100 caballos a 9.500 revoluciones por minuto y va inclinando 45 grados hacia delante. El chasis Deltabox está fabricado en aluminio y sólo pesa 12,2 kilos.



HONDA TRANSALP 600 V

Es una moto «para hacer turismo en comunicación con la naturaleza». Se distingue por su carenado integral solidario del cuadro, solución empleada en las Honda del Paris-Dakar. Lleva el motor bicilíndrico en V de 55 caballos, un sólo árbol de levas y tres válvulas por cilindro. La parte ciclistica se distingue por un nuevo cuadro al que se fija el motor, que hace oficio de elemento rigidificador del conjunto.



HONDA CBR F

El velocímetro de la 1000 llega a los 300 kilómetros por hora. Representa el nuevo estilo de las motos deportivas con carenado integral, que cubre todos los elementos mecánicos y favorece notablemente a la aerodinámica. El motor cuatro cilindros de dos árboles de levas en cabeza accionados por cadena central de la 1000 rinde 132 caballos a 9.500 revoluciones por minuto.

KAWASAKI KLR 650

Su motor, el mayor monocilíndrico del mercado, responde a la vocación de las genuinas trail con recuperaciones y aceleraciones garantizadas. Detrás empujan 48 caballos. Sus otras ventajas son la ligereza, la sencillez y la economía.



SALON DE PARIS



BMW K 75 S. Manillar más corto y carenado deportivo solidario del cuadro distinguen a la versión S. La gran novedad de BMW fue su sistema antibloqueo de frenos.

Guía para ir al fin del mundo.



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

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

GAMA PEUGEOT 205

Gasolina 3 y 5 puertas.

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

Diesel 3 y 5 puertas.

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



PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

CEPSA Lubricantes recomendados ESSO

SUZUKI VS 1400 GLH.

Su cilindrada alcanza los 1.360 centímetros cúbicos, suficientes para provocar la envidia en los propietarios de Harley. Son 100 caballos los que desarrolla este motor bicilíndrico en V y 239 los kilos de peso de todo el conjunto.

AXIS 749.

A partir de un chasis Yamaha FZ 750, el diseñador francés Alain Carré ha realizado esta carrocería monocasco, que integra depósito de combustible, relojes de control, etcétera. La parte superior va articulada y permite el acceso al depósito de gasolina.

SALON DE PARIS



YAMAHA FZX 750.

Es la moto ideal para pasearse, pero disponiendo de la misma potencia que una supersport, pues lleva el mismo motor de la FZ 750 Génesis. Detalle original el del tubo frontal izquierdo del chasis, que sirve de canalización del agua de refrigeración entre el motor y el radiador.



KAWASAKI GPZ 500.

Sesenta caballos de potencia para una medio litro con todo el estilo y la personalidad de la marca japonesa para atacar en el segmento más en boga de la cilindrada intermedia.

VEA LA INYECCION DESDE UN NUEVO PRISMA.

El Prisma del estilo y la velocidad. Descubrirá el Lancia PRISMA 1600 I.E.

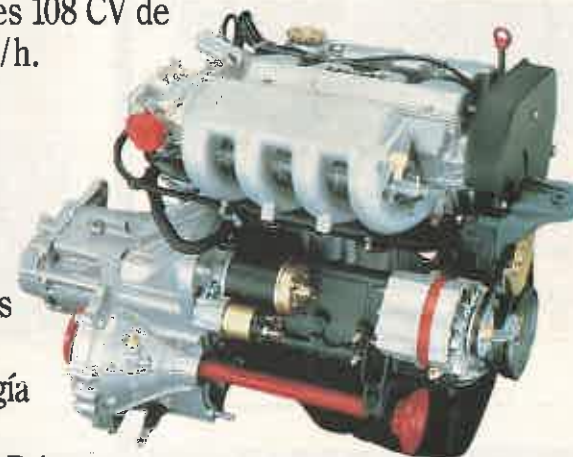
Descubrirá de lo que son capaces 108 CV de potencia. Y lo que significan 185 Km/h. de velocidad real.

Vea el estilo desde un nuevo Prisma. El Prisma de la distinción.

Descubrirá la nueva línea del Lancia Prisma. Su nuevo frontal, sus nuevos interiores. Para ofrecerle más amplitud y comodidad.

Es la reafirmación de la tecnología Lancia.

Vea la inyección desde un nuevo Prisma, descubrirá el estilo y la velocidad. Le encantará. Más aún, al ver su precio: 1.822.100 Ptas.



LANCIA PRISMA 1600 I.E.

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. Glta. López de Hoyos, 5.

CONCESIONARIOS EN BARCELONA:

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

Cuadernos empieza el curso con el N° 1

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

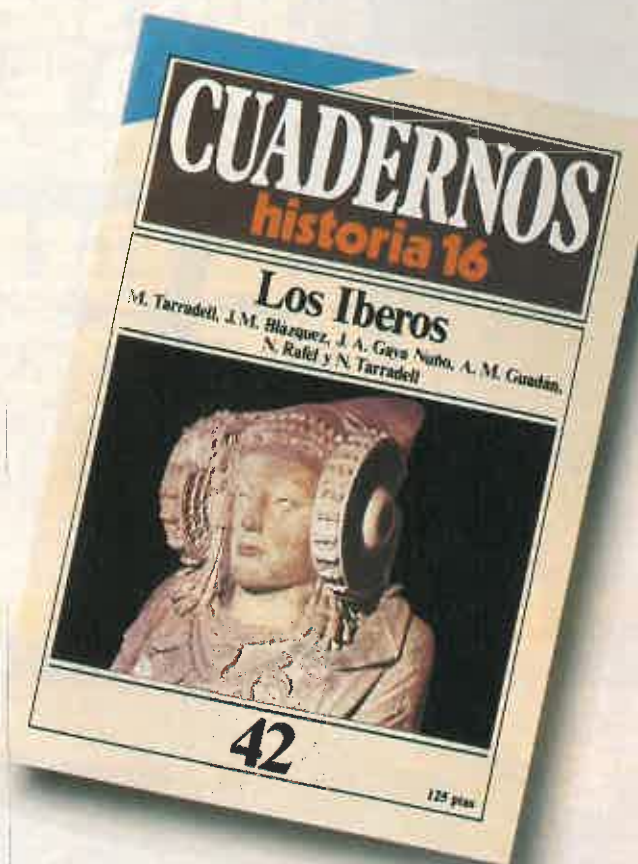
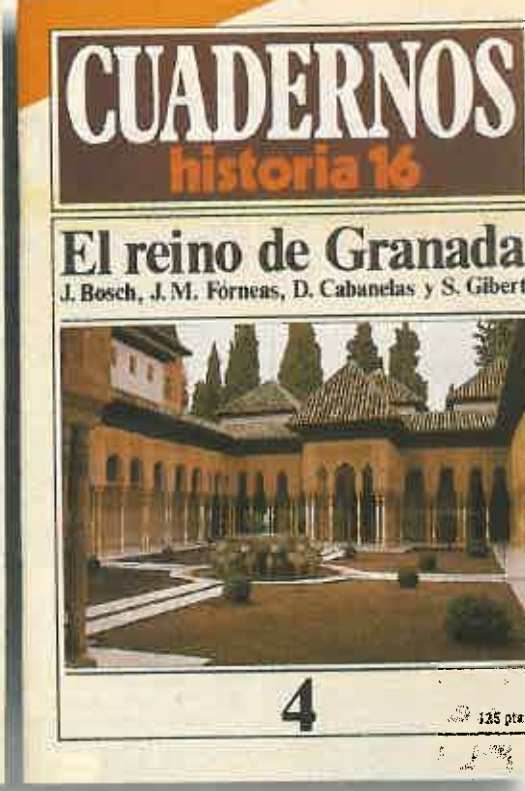
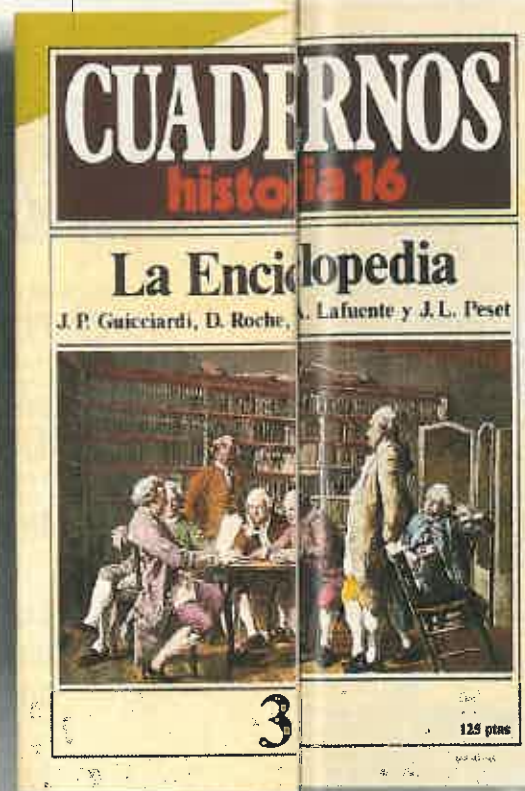
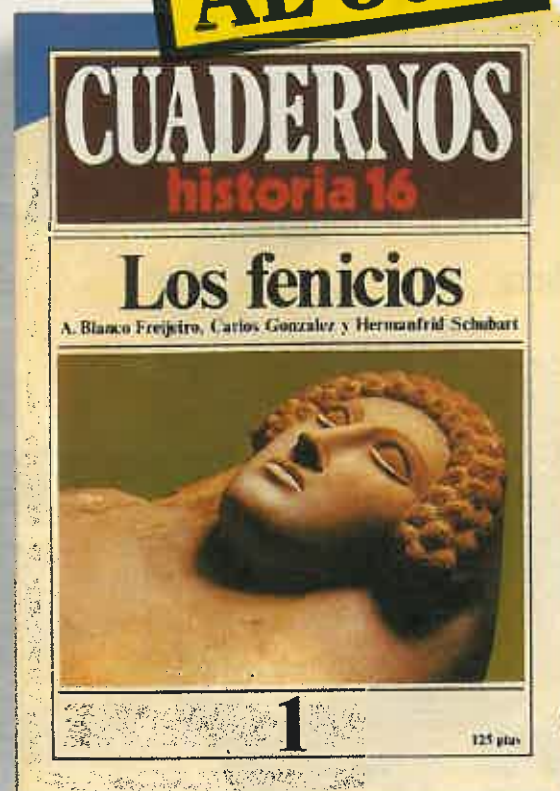
Cuadernos de Historia 16, ante el éxito obtenido entre educadores y alumnos, inicia a partir del 30 de Septiembre la reedición de todos sus números publicados.

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



**Y también esta semana
el N.º 42
"Los Iberos"**

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 Sumerios | 48. Las Germanias | 73. La Segunda Guerra Mundial, y III | 98. El Tercer Mundo y el problema del petróleo |
| 24. Los Comenidos | 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.

Suscribase 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. _____



FRENTE A FRENTE

**FORD SCORPIO 2.0 GL,
FIAT CROMA IE, RENAULT 25 GTX
FORD SIERRA 2.0i**

LA GUERRA DE LOS DOS LITROS



FORD SCORPIO
Precio en la calle:
2.899.071 ptas.

VIRTUDES

- Frenos con ABS.
- Habitabilidad.
- Confort de marcha.

DEFECTOS

- Motor ruidoso.
- Desarrollos largos.
- Balanceo de la carrocería.

R-25 GTX
Precio en la calle:
2.955.795 ptas.

VIRTUDES

- Amplitud interior.
- Comportamiento.
- Prestaciones.

DEFECTOS

- Tacto del freno.
- Mala ventilación.
- Ruidos aerodinámicos.

FORD SIERRA
Precio en la calle:
2.412.316 ptas.

VIRTUDES

- Acabado.
- Posición de conducción.
- Dirección.

DEFECTOS

- Desarrollos largos.
- Suspensión blanda.
- Recorridos de la palanca de cambio largos.

FIAT CROMA
Precio en la calle:
2.622.900 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Consumo.
- Habitabilidad.

DEFECTOS

- Motor ruidoso.
- Mando de apertura de puertas incómodo.
- Vibraciones en el salpicadero.

La llegada del Fiat Croma al mercado nacional abre una nueva posibilidad de elección al comprador que busca una berlina de categoría media-alta y con un motor de inyección que permita unas prestaciones por encima de la media. Si además de esto buscamos que tenga una carrocería de cinco puertas, nos resulta que la oferta está compuesta por cuatro coches: el Ford Scorpio 2.0i GL, el Ford Sierra 2.0 i Ghia y el Renault 25 GTX, a los que se une el ya mencionado Fiat Croma. El hecho que aparezcan dos coches de la misma marca se justifica por estar el Croma a caballo entre las dos categorías, la del Scorpio y la del Sierra. Por ello hemos

escogido el más equipado de los Sierra y la versión GL del Scorpio, que es semejante en equipamiento respecto al Croma.

Tanto los dos Ford como el Renault son coches de sobra conocidos para el usuario español. En cambio, el Croma es un recién llegado, y es el tercer modelo perteneciente al proyecto Quattro que llega al mercado español, puesto que ya, anteriormente, lo hicieron el Saab 9000 y el Lancia Thema. Es precisamente con este último con el que el Croma tiene más similitudes, pues, además de la carrocería, dispone de una mecánica muy similar. El punto donde se marcan las diferencias entre el Lancia y el Fiat es el de la presentación.

Los cuatro modelos de esta prueba responden, pues, a una misma exigencia, y tan sólo en el aspecto de la tracción hay una diferencia; los dos Ford son tracción trasera, mientras que el Renault y el Fiat son tracción delantera. Este aspecto condiciona un poco la decisión de la compra, puesto que hay usuarios que prefieren más un tipo de tracción que otro.

En cuanto a los precios, los cuatro se encuentran comprendidos en un margen de algo más de quinientas mil pesetas, cantidad que, aunque es importante, no es decisiva a la hora de la elección. El más barato es el Sierra, mientras que el R-25 despunta por arriba como el más caro.



FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

	Scorpio	Croma	Sierra	R-25
A 60 km/h.	8,8	10,2	12,4	14,0
A 100 km/h.	28,9	32,6	36,2	41,3
A 120 km/h.	36,7	49,3	54,7	61,7

PRESTACIONES



	SCORPIO	CROMA	SIERRA	R-25
VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.)	183,6	183,4	180,0	196,4
ACELERACION (seg.)				
400 m. salida parada	18,6	17,8	18,4	17,7
1.000 m. salida parada	33,8	33,7	33,5	31,8
De 0 a 100 km/h.	10,8	10,5	10,3	10,2
RECUPERACION (seg.)				
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	20,4	20,0	19,4	19,2
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	23,0	22,2	21,3	21,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	37,8	38,8	35,5	34,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	41,2	43,1	39,3	37,9
De 80 a 129 km/h. en 4. ^a	11,4	14,1	11,2	9,2
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	15,7	18,2	15,8	12,3

FICHA TECNICA



	SCORPIO 2.0i	CROMA 2.0 IE	SIERRA 2.0i	R-25 GTX
MOTOR				
Disposición	Del. longitudinal	Del. transversal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.993 c.c.	1.995 c.c.	1.993 c.c.	2.165 c.c.
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de lev. en cab.	Arbol de lev. en cab.	Arbol de lev. en cab.	Arbol de lev. en cab.
Alimentación	Inyección electrónica	Iny. electrónica Weber	Iny. electrónica Bosch	Inyección electrónica
Compresión	9,2 a 1	9,75 a 1	9,2 a 1	9,9 a 1
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos	97 octanos	97 octanos
Capacidad del depósito	70 litros	70 litros	60 litros	72 litros
Potencia máxima	115 CV a 5.500 rpm.	120 CV a 5.250 rpm.	115 CV a 5.200 rpm.	123 CV a 5.250 rpm.
Par máximo	16,3 mkg. a 4.000 rpm.	17 mkg. a 3.300 rpm.	16,5 mkg. a 4.000 rpm.	18,5 mkg. a 2.750 rpm.
TRANSMISION				
Tracción	Trasera	Delantera	Trasera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1. ^a	8,6	8,6	7,6	8,7
Velocidad a 1.000 rpm. en 2. ^a	16,0	14,5	14,1	14,2
Velocidad a 1.000 rpm. en 3. ^a	23,0	23,5	20,3	21,2
Velocidad a 1.000 rpm. en 4. ^a	31,5	33,2	27,8	28,2
Velocidad a 1.000 rpm. en 5. ^a	38,5	39,8	33,9	35,6
DIRECCION				
Tipo	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante entre topas	4,1	4,6	4,2	3
Diámetro de giro	11,0	10,6	10,6	10,8
FRENOS				
Sistema	Discos vent. delante, discos detrás, ABS, servo	Disco en las cuatro ruedas, servo	Discos delante y tambores detrás, servo	Discos vent. delante, discos detrás, servo
SUSPENSIONES				
Tipo	Independiente en las cuatro ruedas	Independiente en las cuatro ruedas	Independiente en las cuatro ruedas	Independiente en las cuatro ruedas
RUEDAS				
Llantas	Chapa, 6 x 14	Chapa, 5,5 x 14	Chapa, 5,5 x 13	Chapa, 5,5 x 14
Neumáticos	185/70 VR 14	175/70 HR 14	185/70 x 13	185/70 VR 14
Peso en orden de marcha	1.265 kg.	1.120 kg.	1.100 kg.	1.200 kg.

SONORIDAD



	Scorpio	Croma	Sierra	R-25
Al ralenti	48,1	52,9	53,2	51,3
A 60 km/h.	64,6	65,5	65,8	68,2
A 90 km/h.	67,9	68,9	68,1	70,1
A 120 km/h.	71,4	72,1	72,1	72,5
A 140 km/h.	75,1	75,3	75,2	76,1
A tope	79,7	80,2	79,9	80,3

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

CONSUMO



	Scorpio	Croma	Sierra	R-25
CIUDAD A 26,9 km/h. de promedio	12,5	9,9	12,8	13,0
CARRETERA				
A 90 km/h. de cruce	5,8	6,4	6,0	6,4
En conducción rápida	10,8	12,3	13,5	11,9
AUTOPISTA				
A 120 km/h. de cruce	7,2	7,5	8,0	7,8
A 140 km/h. de cruce	9,0	9,6	9,0	10,4
A 180 km/h. de cruce	12,6	—	—	14,9
CONSUMO MEDIO PONDERADO				
Litros/100 km.	9,9	8,6	10,2	10,5
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	650	710	530	630

El Croma es el último en llegar al mercado nacional. Mantiene las líneas del Lancia Thema y el Saab 9000.



El R-25 destaca por el buen rendimiento de su motor, que le hace el más rápido del grupo.



Aunque es ligeramente más pequeño que sus rivales, el Sierra tiene buenas armas para estar entre ellos.



El Scorpio es una buena opción. Sus argumentos fundamentales son el confort y la seguridad.



AL VOLANTE

Ante todo hay que decir que los cuatro modelos aquí probados destacan por su buen comportamiento. No obstante, hay unas claras diferencias, debidas a que se trate de un tracción delantera o tracción trasera. El Scorpio es un vehículo dócil, que se deja manejar con suavidad. La suspensión trasera es algo blanda, pero responde bien en condiciones normales. El Sierra, por su parte, también es tracción trasera, pero su suspensión es ligeramente más rígida que la del Scorpio, sin por ello llegar a afectar a la comodidad de los ocupantes. Tanto el Sierra como el Scorpio son coches seguros y estables, pero, para el usuario normal, la sensación de seguridad de la tracción delantera del R-25 o del Croma marcará la diferencia. Estos dos últimos se comportan como es clásico en un tracción delantera, tiran de morro a la entrada de las curvas, para luego apoyarse bien y negociar la curva con seguridad. Esta tendencia es mucho más acusada en el R-25 que en el Croma, cuyo comportamiento es más neutro. Sin duda, el hecho de que el peso del motor del R-25 vaya por delante del eje delantero influye directamente en este aspecto.

En los cuatro modelos la dirección es asistida. En el Scorpio es opcional, pero muy recomendable pagar este dinero extra, porque de lo contrario resulta muy pesada. El sistema de desmultiplicación variable del Scorpio permite mantener un buen tacto a cualquier velocidad, sin que se haga demasiado sensible. El R-25 peca de una dirección tal vez excesivamente rápida y muy sensible a alta velocidad, en cambio para hacer maniobras resulta muy práctica. El Sierra y el Croma tienen mecanismos de dirección asistida convencional, que facilitan las maniobras a coche parado, pero que no son excesivamente potentes y permiten una buena sensibilidad en cualquier circunstancia.

En lo tocante a los frenos hay un líder indiscutible, el Ford Scorpio. El ABS permite realizar frenadas en toda circunstancia con absoluta seguridad. Las distancias

Las llantas de aleación del Croma son opcionales.

son más cortas y la resistencia a la fatiga excelente. Los otros tres disponen de buenos frenos, aunque la balanza se inclina hacia el Croma, que es el que tiene una frenada más potente y equilibrada de los tres, opcionalmente también puede disponer de ABS. El R-25, por su parte, pierde en la frenada por un pedal con poco tacto, que no permite dosificar bien la presión.

El Renault 25 es el más rápido y el que mejor acelera y se recupera de los cuatros. Esto se debe a que es el más potente y el que tiene unos desarrollos más adecuados. Los dos Ford pecan de unos desarrollos largos, y en particular el Scorpio queda descolgado en recuperaciones y aceleraciones, mientras que en velocidad punta mantiene el tipo gracias a la buena aerodinámica. Por su parte, el Croma queda prácticamente empatado con el Sierra, que, aunque acelera peor, se recupera algo mejor que el italiano. El manejo del cambio es bueno en los cuatro y tan sólo en el Sierra los movimientos son un poco largos.

El Fiat Croma toma su revancha cuando se evalúan los consumos, ya que es con diferencia el que menos gasta de los cuatro. La buena elasticidad del motor del Fiat permite circular con el motor bastante descansado. El más gastón es el R-25, que es también el que dispone de un sistema de alimentación y encendido menos sofisticado.

Por confort de marcha destacan el Scorpio y el R-25. En este último hay que criticar una climatización insuficiente. En el Scorpio sólo es criticable el ruido del motor cuando se apuran las marchas. El Sierra y el Croma quedan ligeramente por detrás, pero también a un buen nivel. En el Croma es criticable que la insonorización no haya conseguido contrarrestar el ruido del motor, algo superior a lo que cabría esperar.

En definitiva, en lo que a comportamiento se refiere, las diferencias son, sobre todo, de matiz, y cada uno destaca en un campo. Los más equilibrados son el Croma y el Scorpio.

En el R-25 las llantas de aleación también son opcionales.

En el Sierra se ha optado por un tapacubos de plástico en la llanta.

El tapacubos del Scorpio es muy aparente.



El cuadro del Croma es claro y de diseño clásico.



La línea del cuadro del R-25 es futurista.



En el Sierra todo queda bien al alcance de la mano.



El aspecto del cuadro del Scorpio habla por sí mismo.

INTERIORES

Todos estos modelos van dirigidos a un tipo de cliente que busca un buen nivel

de equipamiento y un acabado impecable. El equipamiento es similar en los cuatro modelos y, como es habitual, los Ford disponen de un gran número de opciones para completarlo. En el aca-

VIAJE A LA LUZ DE LA SEGURIDAD



FAROS HALOGENOS

Valeo

La doble potencia de los Faros Halógenos

Valeo CIBIE y **Valeo KINBY**

es **doble** seguridad para usted y los suyos. Cambie, sin modificación alguna, sus faros convencionales por Faros Halógenos Valeo: hay un modelo para cada coche.

Pero Valeo ofrece más que luz: 37 componentes de alta calidad para su automóvil. Equipos limpiaparabrisas, pastillas de frenos, embragues, radiadores, alternadores..., recambios originales, los que monta su coche de origen.



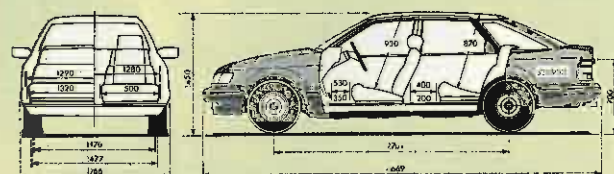
bado destacan los de Ford, que presentan un aspecto intachable y que, además, es duradero. El R-25 no está al mismo nivel, pero cumple. En Fiat se ha hecho un gran esfuerzo en mejorar la calidad de acabado, pero, no obstante, todavía surgen pequeños detalles de una terminación un poco descuida-

da, que se materializan en ruidos y vibraciones. El Sierra es el más pequeño, tanto exteriormente como interiormente. El Croma y el R-25 tienen una amplitud interior semejante, aunque las dimensiones externas del Fiat son más compactas. El Scorpio está casi al mismo nivel, pero ligera-

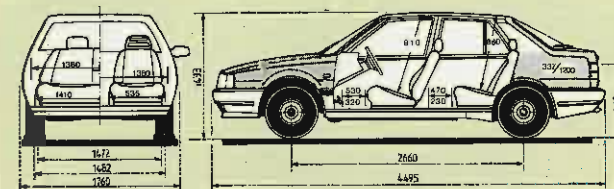
mente por detrás. Los cuatro están perfectamente dimensionados para acomodar a cinco adultos. Tan sólo el Sierra, en virtud de su tamaño algo menor que los demás, tiene un asiento trasero algo más estrecho. Los asientos más cómodos son, sin duda, los del Scorpio. Tienen el punto

justo de rigidez y sujetan bien. El Sierra también tiene unos buenos asientos, pero el respaldo sujeta un poco peor. El Renault tiene unos asientos muy grandes y sujetan bien, pero son demasiado blandos. Los asientos del Croma son muy planos y no sujetan bien en las curvas, aunque dispone de

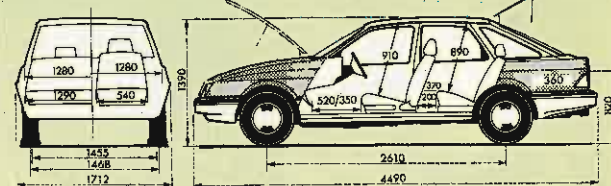
FORD SCORPIO



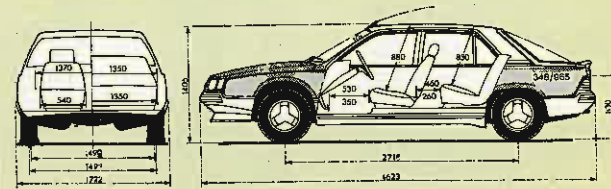
FIAT CROMA



FORD SIERRA



RENAULT 25 GTX



En el Croma los asientos delanteros no sujetan bien.



Los del R-25 resultan demasiado blandos.



Los del Sierra son los más sencillos de aspecto.



El Scorpio tiene los mejores asientos.



LA RADIO BIEN HECHA

LA RADIO RESUMEN

Otro día más.
Con una guerra por aquí. Un escandeleto político por allá.
Con un político que dijo un disparate. O un viejo yupi que dijo algo nostálgico.
Otro día más: Resumido, interpretado y comentado por Miguel Angel García Juez y su equipo.
Un día distinto como cada día. Un día para demostrar que con noticias también se hace la radio bien hecha.



M. A. García Juez

antena 3



EQUIPAMIENTO



	Scorpio	Croma	Sierra	R-25
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	OP.	NO	OP.	SI
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	OP.	OP.	SI	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	SI	OP.	OP.	OP.
Volante regulable	SI	SI	NO	NO
Asiento regulable en altura	SI	SI	SI	NO
Retrovisor regulable	SI	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI	SI
Elevallunas eléct. (del./tras.)	SI/OP.	SI/OP.	SI	SI/SI
Cerraduras centralizadas	SI	SI	SI	SI
Luz lectura mapas	SI	SI	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI	SI
Llantas aleación	OP.	OP.	NO	OP.
Preequipo de radio	SI	SI	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	OP.	SI	OP.	SI
Asiento posterior divisible	SI	OP.	SI	SI

OPCIONES FORD SCORPIO GL: Transmisión automática, 159.800; lavallimpia-luna trasera, 32.100; deshielo eléctrico de parabrisas, 32.100; techo solar apertura manual, 86.600; cinturones de seguridad traseros, 26.400; faros antiniebla, 31.100; alarmas antirrobo, 21.900; elevallunas eléctricas traseros, 53.500; retrovisores eléctricos antivaho, 27.000; dirección asistida, 98.000; amortiguadores traseros autosajustables, 97.800; diferencial autobloqueante, 86.000; lavafaros, 38.500; ordenador de consumo, 53.200; pintura metalizada, 55.400; control velocidad de crucero, 78.300.

OPCIONES FIAT CROMA IE: Acondicionador de aire, 239.400; techo abrible, 133.000; pintura metalizada, 33.250; asiento posterior partido, 46.350; ruedas de aleación y neumáticos de perfil bajo, 86.450; cambio automático, 252.700; lavafaros, 23.940; frenos con ABS, 252.700; suspensión auto-nivelante, 199.500; elevallunas eléctricas traseros, 26.600.

OPCIONES FORD SIERRA GHIA: Lavallimpia-luna trasera, 25.802; transmisión automática, 86.184; techo solar apertura manual, 71.421; cinturones de seguridad traseros de inercia, 25.137; suspensión reforzada, 8.911; lavafaros, 26.068; ordenador de consumo, 39.235; pintura metalizada, 37.373.

OPCIONES RENAULT 25 GTX: Pintura metalizada, 30.000; aire acondicionado, 150.000; llantas de aleación, 80.000. Todos los precios con IVA incluido.

un reposabrazos central que se agradece al conducir por autopista. La posición al volante también es mejor en el Scorpio que en el resto de sus rivales. La infinidad de reglajes del asiento y el volante permiten adaptarse a cualquier persona.

El Croma también tiene el volante regulable, pero es más difícil encontrar la posición adecuada. En el Sierra la posición es buena y, por último, en el R-25 es criticable la poca visibilidad en maniobras para ver los extremos del coche.

Todos los mandos e instrumentos quedan bien al alcance en estos modelos, y particularmente en los modelos Ford el estudio ergonómico ha sido muy acertado. El R-25 tiene un cuadro

de aspecto futurista, pero con disposición convencional. El Croma es el que tiene un aspecto más clásico, con las típicas palancas en la columna de la dirección. Lo que no tiene un diseño muy acertado es el mando de apertura de puertas. Para accionarlo hay que adoptar una postura un poco forzada.

En los maleteros es el R-25 el que manda, con una gran capacidad, seguido muy de cerca por el Croma y el Scorpio. El Sierra tiene un maletero algo menor, pero también tiene una gran capacidad de carga. El Scorpio tiene una buena capacidad, pero el aprovechamiento de este volumen está condicionado por ser un maletero muy plano.



El diseño de la parte trasera está condicionado por la existencia de la quinta puerta. Además de cómodos son funcionales.

CONCLUSION

Decidirse por uno o por otro es difícil, puesto que todos están a un buen nivel. El Sierra tiene a su favor que ofrece casi lo mismo que los demás por menos dinero. Al tratarse de la versión Ghia, dispone de un equipamiento superior en algunos aspectos a sus rivales. El otro extremo, en lo que a precios se refiere, lo ocupa el R-25. Sus argumentos son unas buenas prestaciones y una buena amplitud. El Scorpio es el término medio del grupo. Destaca por un buen comportamiento y unos frenos a toda prueba. El nivel de aca-

bado está por encima de sus rivales, y en precio mantiene ese término medio. El último en llegar, el Croma, tiene como mejor argumento que se trata de un coche fácil de conducir para el usuario medio. También es el más económico de consumo y se mantiene al mismo nivel que sus rivales en amplitud. El veredicto final es favorable al Scorpio, en virtud de su homogeneidad en todos los aspectos. El R-25 y el Croma quedan empatados muy poco por detrás. Mientras que el Sierra se queda para el comprador, al que la diferencia de precio sí que le supone un problema.

Víctor Piccione

Fotos: Alfonso J. Nieto

BALANCE FINAL



	Scorpio	Croma	Sierra	R-25
Velocidad máxima	2 ***	3 ***	4 ***	1 ****
Aceleraciones	3 ***	2 ****	3 ***	1 ****
Recuperaciones	3 ***	3 ***	2 ***	1 ****
Consumo	2 ***	1 ****	3 ***	3 ***
Transmisión	4 ***	2 ****	3 ***	1 ****
Caja de cambio	1 ****	1 ****	1 ****	1 ****
Frenos	1 ****	2 ***	2 ***	3 ***
Dirección	1 ***	2 ***	2 ***	3 ***
Comportamiento	2 ****	1 ****	2 ****	2 ****
Aptitudes urbanas	3 ***	1 ***	2 ***	4 **
Autonomía	2 ***	1 ****	3 ***	2 ***
Habitabilidad	1 ***	1 ***	2 ***	1 ***
Maletero	2 ***	2 ***	3 ***	1 ****
Confort	1 ****	4 ***	3 ***	2 ****
Posición conductor	1 ****	3 ***	2 ***	4 ***
Sonoridad	1 ***	4 ***	2 ***	3 ***
Equipamiento	3 ***	3 ***	2 ****	1 ****
Valor-precio	1 ****	3 ***	2 ***	4 ***

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

Avanzamos en firme.

Continental ha desarrollado una nueva generación de neumáticos para turismo.

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

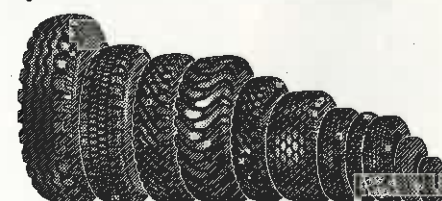
Nuestros neumáticos se adaptan al terreno que pisan para mantenerse en su sitio, tanto en seco como en mojado.

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

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

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

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



Continental, avanzamos en todos los terrenos.

Continental



LANCIA STRATOS REY DE RALLYES



Al hablar del Lancia Stratos es casi imposible evitar la acumulación de adjetivos superlativos. Un coche que ha ganado 62 rallyes de los Campeonatos de Europa y del Mundo, que ha acumulado otras 180 victorias más en diferentes pruebas de velocidad nacionales e internacionales, es un objeto de otra galaxia. Es el Stratos, un deportivo revolucionario que dominó el panorama de los rallyes durante una década, desde finales de 1972 hasta bien entrado 1982, un coche que los responsables de Lancia retiraron de la competición



La imaginación de Bertone se desbordó al crear el Stratos. La carrocería es una obra maestra, el diseño es espectacular y todos los detalles, desde el propio nombre del coche hasta la marca del carrocerero, se cuidaron con esmero. El grafismo empleado era, es y será revolucionario.



cuando todavía estaba en la cumbre, cuando todavía jugaba de igual a igual con los recién llegados.

Los alemanes Bacherer y Stoschek, cerebros organizadores de la primera reunión mundial de Stratos junto con el austriaco Ebyl, no fueron capaces de dejar su pasión por esta máquina en el tintero cuando se lanzaron a describir el Lancia más impresionante de todos los tiempos.

Las frías mentes germánicas dijeron del Stratos: «Es la versión más sensual de la velocidad y el dinamismo, una escultura técnica del mejor arte moder-

no, un campeón siempre resplandeciente.»

Los 68 participantes en el primer World Stratos Meeting se reunieron en San Cassiano, una pequeña localidad italiana situada entre las montañas, y allí hablaron de su objeto de veneración, discutieron de reglajes, y admiraron los modelos venidos de todos los confines de la tierra. Australianos, austriacos, alemanes, belgas, franceses, ingleses e italianos dieron rienda suelta a su especialísima pasión: Stratos entre neumáticos «slick» y de lluvia, entre llantas de aleación Campagnolo de di-

ferentes medidas, entre los bramidos estremecedores del motor Ferrari, corazón de este Lancia irrepetible, y todos ellos palidecieron de golpe cuando un afortunado hombre de negocios de Hong-Kong, Thomas Popper, presentó sus seis magníficos Stratos, todo un lujo sin precio.

El Stratos tuvo un nacimiento casual, llegó casi de puntillas y fue madurando hasta convertirse en un verdadero fenómeno. En su carrera se entrecruzaron las personas y los golpes de suerte, siempre necesarios, que dieron lugar a un mito, un vehículo casi im-

Marlboro



FUERA DE SERIE



batible en las competiciones de carretera, un coche que ha llevado a su volante a los mejores pilotos de rallye mundiales, un coche que ha dejado una huella muy profunda en ellos y en los espectadores.

El Lancia Stratos nació de una idea del mago Bertone, el diseñador italiano Nuccio Bertone, que a comienzos de la década de los setenta estaba en uno de sus mejores momentos creativos. Una maqueta presente en el Salón de Turín de 1970 con el nombre Stratos, aunque la denominación oficial «Estudio de coche para el futuro» sonara con un tono más rimbombante, fue el detonante.

La primera maqueta con motor central longitudinal, y con el piloto casi tumbado en el suelo, volvió locos a todos los asistentes al salón, pero dejó fríos a los dirigentes de Lancia, que no prestaron el menor caso, aunque aquel Stratos llevaba en sus entrañas el motor de un Fulvia 1,6 litros, un motor histórico, que dos años después, en 1972, iba a ganar el Rallye de Montecarlo en las manos de Sandro Munari, el hombre que dio sus mejores glorias a Lancia y tuvo la habilidad necesaria para imponerse a una flota desencadenada de Porsche 911, Datsun 240, Ford Escort y Alpine Renault A-110, conducidos por los reyes del hielo.

La enorme repercusión pública del Stratos sensibilizó al ingeniero Pier Ugo Gobbato, en aquella época director general de Lancia, que en una dis-



Sesenta y ocho Lancia Stratos lucieron su palmito con toda arrogancia. Cesare Fiorio, a los mandos del Stratos azul, demostró su habilidad al volante.

ceta llamada a Bertone se disculpó por la poca atención prestada a un modelo tan revolucionario, al tiempo que mostraba su interés por conocer el coche de cerca. Bertone aceptó la propuesta, y como cualquier padre orgulloso de su criatura no dudó en presentarse a la primera reunión al volante del Stratos.

El flechazo fue inmediato. Pronto se pudo comprobar que el motor cuatro cilindros del Fulvia era poco potente para lo que se iba a exigir al futuro «matador» de los rallyes. Lancia quería confiar en un seis cilindros en V que Fiat estaba desarrollando, pero ese pro-

yecto no llegó a ver nunca la luz, y Bertone, por su cuenta y riesgo, utilizó un grupo Ferrari, el seis cilindros en V de 2,4 litros de cubicaje, que en esos momentos era la base de un biplaza Ferrari que estaba terminando de dibujar.

El ingeniero Dallara, un joven que por aquella época se dedicaba a la puesta a punto de suspensiones y de motores, el padre de los actuales monoplazas Dallara de Fórmula 3, puso las bases que dieron al Stratos su agilidad en todo tipo de terrenos. Mike Parkes, un ingeniero inglés muy ligado a Italia, que llegó a ser piloto oficial de Ferrari



Walter Röhrl fue uno de los actores principales. Ganó el slalom con una facilidad sorprendente. Es siempre un maestro.



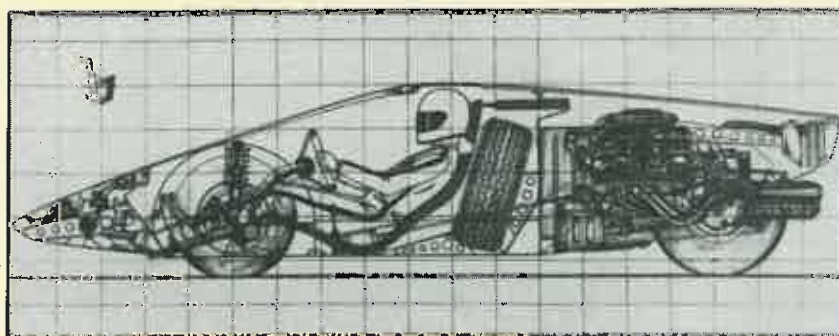
El Stratos ya es un coche de colección. Este Lancia se merece los mejores cuidados maternos.



El alemán Felerabend lució su Stratos de calle. Es uno de los pocos modelos que mantienen su configuración original.



En la reunión de Stratos no podía faltar un Fulvia. El vencedor de Montecarlo fue el predecesor de los Lancia Stratos.



UN OVNI CON CUATRO RUEDAS

EL boceto del primer Stratos creado por Bertone tenía poco en común con un automóvil de la época. El año 1970 estaba todavía en pañales. En el primer prototipo, el motor era un cuatro cilindros en línea situado en posición longitudinal, mientras que la rueda de repuesto iba a la espalda del piloto. En la versión definitiva se recurrió a un motor Ferrari V-6 en posición transversal y la rueda de repuesto se situó en el vano delantero, casi sobre los pies del piloto. También se modificó el sentido de apertura, tanto de los capós como de las puertas para ganar en accesibilidad, un defecto que nunca se pudo solucionar del todo. Jorge de Bagration, dos

veces campeón de España de Rallyes a los mandos de un Stratos, dijo una vez: «Lo difícil no es entrar, lo verdaderamente difícil es salir de este coche cuando la cosa se pone complicada.» Si «el príncipe», hombre de poca estatura, tenía problemas para salir del Stratos, más difícil se le ponía a Röhrl o Waldegaard, hombres que rondan el metro noventa, que junto con «El dragón» (Munari) hicieron las delicias de los aficionados a los rallyes a bordo del Lancia.

Sin duda alguna, el Lancia Stratos, junto con el Ford Escort, han sido los coches más admirados de todos los tiempos dentro del mundo de rallyes.

en Prototipos y Fórmula 1, se encargó de definir los reglajes idóneos para convertir el Lancia en un auténtico coche de carreras, capaz de ir deprisa en asfalto, en tierra o en hielo.

Un democristiano convencido, Sandro Munari, se puso al lado de un maoísta acérrimo, Mario Mannucci, para iniciar una etapa histórica, la época de dominación Lancia en las pruebas de carretera.

Las primeras escaramuzas del Stratos tuvieron Almería como escenario. El Rallye Costa del Sol de 1972 fue el marco ideal para su primera aparición en carrera. A partir de ese instante, el Stratos se dedicó a acumular victorias con una constancia terrible. Sólo una prueba, el Rallye Safari de Kenia, quedó fuera del palmarés de esta máquina nacida para ganar.

La reunión de San Cassiano reavivó todos los recuerdos, y tanto Cesare Fiorio como el campeónísimo alemán Walter Röhrl no pudieron evitar los estremecimientos de emoción al tocar el volante de un Stratos, «una joya de alta tecnología, una belleza imbatible», según las palabras de su primer escultor, Nuccio Bertone.

Angel Marco
Fotos: Alex Puyol
Enviado especial

FUE BARATO MIENTRAS DURÓ.

EXIJA.

No corra riesgos. Utilizar en su coche recambios que no sean originales puede costarle muy caro. Sólo Seat sabe lo que es bueno para su coche. Por eso, si quiere garantía de calidad y funcionamiento, exija tecnología original. Exija Recambios Originales Seat.

Recambios Originales.





Un rebelde que tuvo a España en jaque.

Antiespañol e independentista, Abd El-Krim fue el cabecilla rifeño que plantó cara a España y Francia allá por los "felices años 20", y cuya peripecia relata Historia 16 en un artículo del profesor C. R. Pennel. También contiene un completo informe sobre la guerra de los 30 años y un estudio de Rafael Bosch sobre los indios norteamericanos, cuyo genocidio durante el siglo XVII hizo descender su población de 10 millones a 700.000 individuos.



historia 16

La Historia es noticia.

Comprar y vender



**BAVIERA
MOTORS, S.A.**

Concesionario oficial BMW

EXPOSICION Y TALLERES
Avda. Manoteras, 2. Ctra. de Burgos, Km. 5,300
Tel. 766 40 00 28050 MADRID

EXPOSICIONES
Pº de la Castellana, 242. Tel. 733 93 90. 28046 MADRID
Príncipe de Vergara, 276. Tels. 458 66 17 / 18. 28016 MADRID

TALLER, CHAPA Y PINTURA
Ctra. de Barcelona, Km. 16,400. Tel. 672 22 11
San Fernando de Henares (MADRID)



"FREE TAX"
Y también
con placa turística

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.



SEAT Castellana Motor, S. A.

Audi



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



Red Seat. La garantía más fuerte

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESES Y

LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES

DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59

Tel. 274 68 52

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



**IV BAJA MONTESBLANCOS
EN VIDEO**

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) 490111 50002 ZARAGOZA

Cuéntenos su caso

AMERICANO AGRESIVO

SOY un chico de dieciséis años al que le gustan todo tipo de automóviles, pero sobre todo los deportivos americanos, y sobre uno de estos automóviles es del que quiero que me proporcionéis algunos datos técnicos. Me refiero al Pontiac Firebird Transam.

Respuesta.—El Pontiac Firebird Transam va equipado con un motor V8 de 5.000 centímetros cúbicos,

es de 210 kilómetros a la hora, con un consumo de 11 a 20 litros a los 100 kilómetros; es decir, un deportivo a la americana.

José Vicente Martínez
Benifayó (Valencia)

BIEN POR EL RACE

ME dirijo a usted para la posible publicación en su revista de mi carta, en la cual les expongo un buen servicio prestado. Los hechos son los siguientes:

Hace unos días sufrí una avería en la autopista hacia Alicante, siendo atendido por el Automóvil Club de Valencia, que por medio de sus Grúas Jordán me prestaron una ayuda perfecta y rápida.

Más tarde, el Real Automóvil Club de España, del cual soy antiguo socio, me trasladó el coche hasta Madrid y fueron en todo momento muy amables y eficientes.

Una vez que el coche estaba en Madrid, en Fiat Auto España me arreglaron la avería y tengo que decir que

fueron atentísimos, desde el jefe de servicio hasta el departamento técnico, ya que, estando el coche fuera de garantía, corrieron con todos los gastos.

Francamente, yo nunca he disfrutado de tantas atenciones, desde mi avería en Valencia hasta Madrid.

Es por esto por lo que me gustaría que publicaran esta carta, dado que siempre son críticas, y francamente pienso que también hay personas como es debido en este mundo.

Oscar Caprotti
Madrid

CRITICA DE TIENDAS

MOTOR SUECO, S. A.: LA SEGURIDAD DE VOLVO

AQUELLAS personas que piensen en la posibilidad de adquirir un Volvo pueden dirigirse a Motor Sueco, S. A., que tiene su exposición en la calle Castelló, número 23, del madrileño barrio de Salamanca. Su teléfono es (91) 431 28 46.

La exposición tiene una superficie total de 500 metros cuadrados, y en ella se encuentran expuestos al público la práctica totalidad de los modelos que componen la gama Volvo. La decoración de la exposición, sin estar excesivamente recargada, resulta agradable para el cliente.

Puntuaciones: Exposición: 8; vendedores: 9; talleres: 9,5; recambios: 8; stock: 9.

Se encuentra atendida por dos vendedores y una señorita.

Los talleres los tiene situados en la calle Alcalá, en el número 170, donde dispone de 450 metros cuadrados, que están atendidos por siete empleados. Dispone de otro taller en el polígono industrial de Alcobendas, dotado de una superficie de 2.400 metros.

Para los clientes que deseen financiar su automóvil existen varias posibilidades, desde la utilización de las financieras Finamer-

sa y Barcelonesa hasta la del Banco Hispano Americano; también se da la posibilidad de adquirir el coche por el sistema «leasing».

El tiempo de entrega de los vehículos nuevos está condicionado por el número de extras que se quieran montar en el automóvil, siendo en estos casos un plazo de entrega que no sobrepasa la semana, aunque si se desea el automóvil limpio de extras la entrega se realiza de forma inmediata.

A NUESTROS LECTORES Y SUSCRIPTORES

Información y Revistas, S. A., editora de la revista MOTOR16, no mantiene relaciones comerciales con ninguna empresa de suscripciones que no sea librería abierta al público.

Agenda

Del 7 al 13 de octubre

TELEVISION

- El miércoles día 8, el programa **Letra Pequeña** tendrá como título **El coche, tercer hábitat**. Este programa se proyecta a través de la Primera Cadena y su hora de inicio es las 15,30.
- El domingo día 12, por la Primera Cadena, se transmitirá desde el Jarama el **Campeonato de Europa de Turismos**. La retransmisión se iniciará a las 13 horas.
- El **Gran Premio de México de Fórmula 1** se retransmitirá en directo por la Primera Cadena al término del programa **Estudio Estadio**, el domingo día 12. Esta prueba es la penúltima del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 y la emoción estará asegurada.

AUTOMOVILISMO

- Los días 9, 10 y 11 se celebrará, en Zaragoza, en las instalaciones del Kartódromo Aragón (Carrtera de Madrid, kilómetro 311), el primer **Campeonato Internacional de Kart**. Copa de Campeones en la Fórmula K-135.
- El domingo día 12, en la Fórmula K-135, se celebrará la **Primera Copa de Zaragoza Intercontinental**. Fórmula A-100 centímetros cúbicos.
- En Lugo, durante el fin de semana, del 11 y 12, se celebrará el **Rallye San Froilán**, que organiza la Escuela de Rallye.
- Durante la semana del 12 al 18 tendrá lugar en tierras italianas el **Rallye San Remo**, puntuable para el Campeonato del Mundo de Rallyes.

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

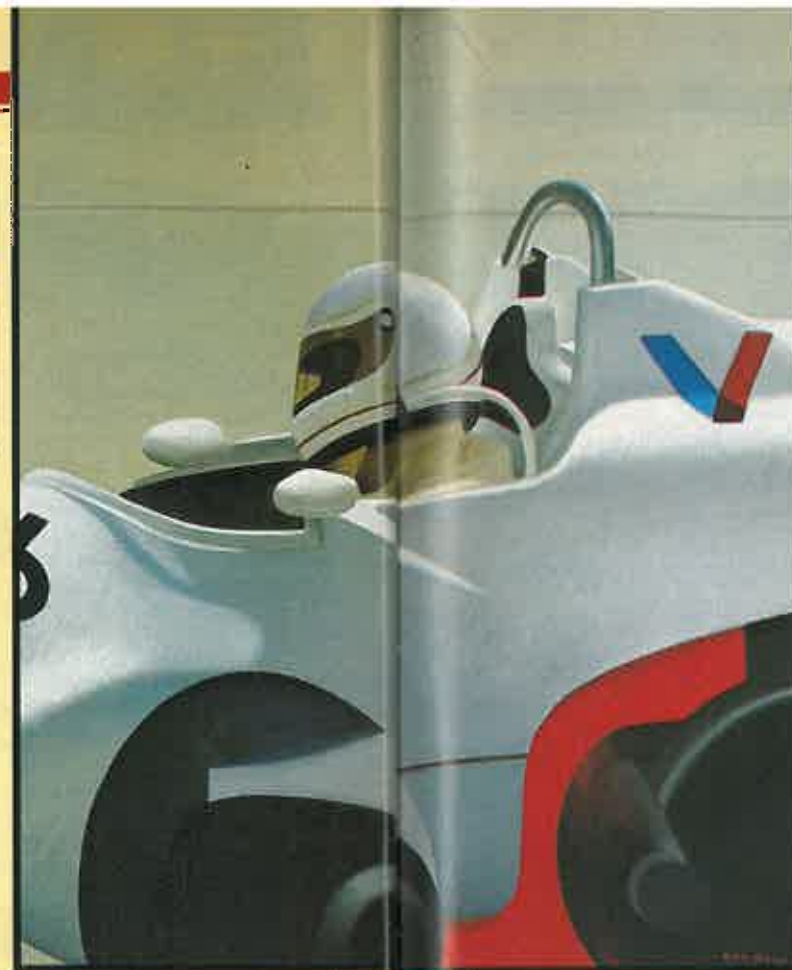
Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

CONCESIONARIOS EN MADRID
AGOSA, Dr. Esquerdo, 178. Tel. 251 14 32 • **COMERCIAL AUTOMOVILISTAS**, Ctra. de Barcelona, Km. 11,300. Tel. 747 24 00 • **EXIMBO**, S. A., Paseo de Castilla, 1 (Alcalá). Tel. 619 10 73 • **LORENZO SALCEDO**, S. A., Ctra. de Toledo, Km. 14,500 (Gatafe). 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.



Sin ser un apasionado de la velocidad, ni haber visto nunca un Gran Premio de Fórmula 1, el pintor portugués Pinto-Coelho ha logrado plasmar en sus cuadros todo el cromatismo de los modernos monoplaques de la máxima especialidad automovilística.



Aunque por el momento es la Fórmula 1 su mayor fuente de inspiración, el artista portugués es un afamado retratista y un hombre de evolución constante. Desde el apasionante mundo de los toros al diseño gráfico, Pinto ha bebido en todas las fuentes.



PINTAR EL RIESGO

AL ver sus cuadros se diría que su vida ha transcurrido al lado de los coches de carreras, pero Pinto-Coelho, a lo largo de sus cuarenta y cuatro años, sólo ha estado una vez en un circuito. No son los coches en sí, ni las carreras, lo que atrae a este pintor portugués afincado desde hace tiempo

en España. No es un aficionado de la velocidad ni un apasionado por los modelos potentes. Es, simplemente, un artista que ha encontrado en este mundillo un colorido especial para sus obras.

Saca de las revistas las ideas para sus cuadros de coches y se inspira en las espectaculares fotografías de

los grandes premios. El desmonta la realidad que ve reflejada para volverla a montar en un orden personal sobre el lienzo, intentando plasmar ese entorno de los coches, que considera surrealista, en el que el ruido y el movimiento es otra de las características importantes que le llama la atención e intenta reflejar en sus cuadros. Su técnica es realista, pero siempre está presente un concepto hiperrealista de lo que sus ojos ven.

Enamorado de los toros desde niño, ambiente que ha sido tema de sus cuadros muchas veces, Pinto-Coelho

ha encontrado que toros y coches se asemejan. Desde su perspectiva de artista, dos actividades tan distintas como la fiesta de los toros y el mundo de los coches son casi hermanas. El colorido, el movimiento, los lugares donde se celebran, la pasión que suscitan, el dramatismo que emana de ambos y sus protagonistas, que asumen un alto riesgo voluntariamente, son algunas de las cosas en común que ambas actividades tienen. Pero, mientras sus series de toros se venden enseguida, el público no está acostumbrado a los cuadros de coches y, en principios, es reacio a com-

prarlos, aunque los doce primeros que el artista pintó para una exposición en Estoril se vendieron con facilidad.

Pintor renombrado y retratista cotizado, es también un artista de la fotografía. Sus composiciones, vistas a través del objetivo, parecen reproducciones de verdaderos cuadros, en los que se aprecia su personal estilo. Sus obras están repartidas por todo el mundo, en casi quinientas colecciones particulares y numerosos museos, entre los que se encuentran los de Arte Contemporáneo de Madrid y Lisboa. Como retratista,



elige para cada personaje un entorno adecuado y lo pinta según su visión personal, que, sin duda, es la clave de su éxito. Para él han posado el presidente de la República de Malawi, Alfonso de Hohenlohe, Sofia de Absburgo e Isabel Preysler. Pero no acaban en la pintura, el retrato y a fotografía las actividades de este artista polifacético que no cesa en la búsqueda de nuevos caminos de expresión. Cerámica, decoración, artes gráficas, pintura mural, escenografía e incluso tapices son campos que también ha tocado.

De momento, piensa se-

guir trabajando en el tema de los coches, que considera muy actual, pero sus próximas obras serán menos realistas, más abstractas; la realidad estará más deformada y, en ellas, piloto y puesto de conducción serán el motivo principal. Además, quizá utilice como inspiración los accidentes, donde todo el atractivo de color, vistosidad y pasión que se da en el mundo de la competición se concentra y aumenta, aunque está muy lejos de la intención del autor elegir este tema por el morbo que mucha gente encuentra en la sangre y la tragedia.



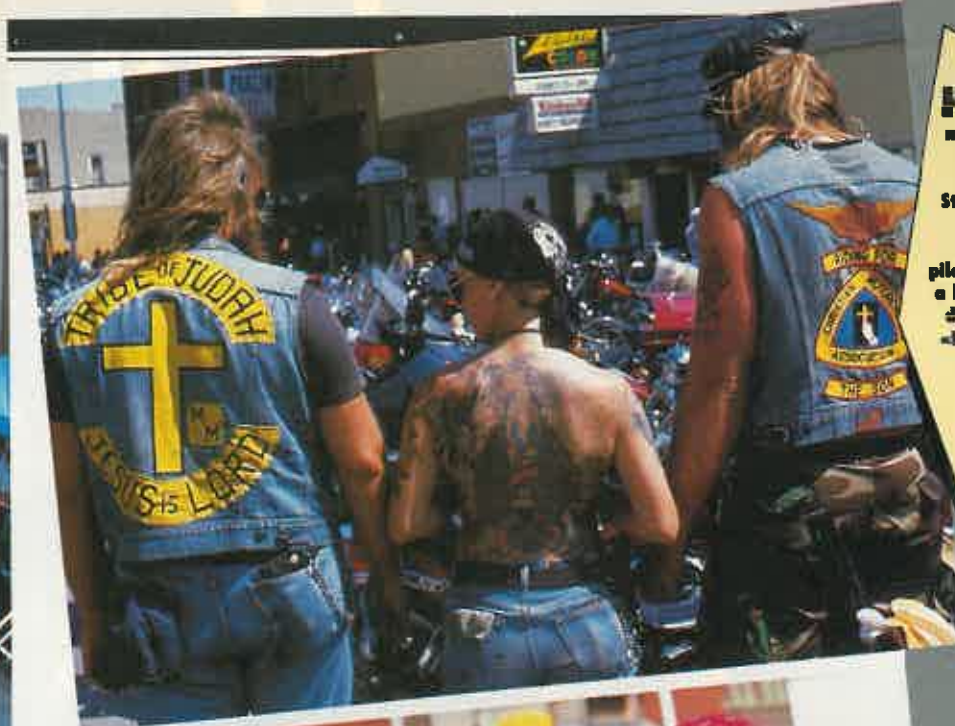
50.000 MOTOS EN STURGIS

I ♥ HARLEY

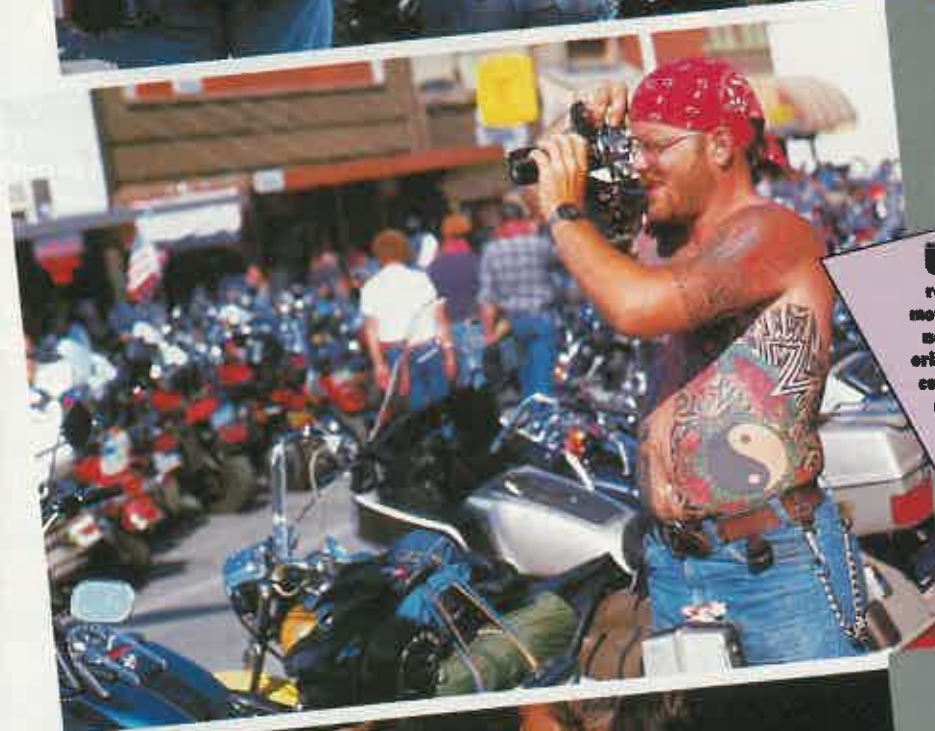
ALLA por los años cincuenta, los «teddy boys» americanos tuvieron la infeliz idea de elegir la moto como un complemento más de su forma de vida, convirtiéndola así en un símbolo de violencia. Posteriormente, Los Angeles del Infierno siguieron los mismos pasos, incrementando la dosis de agresividad y viendo además reflejadas sus hazañas en la película «Easy Riders», donde Peter Fonda era el protagonista,

como ídolo de aquella juventud.

El paso del tiempo no consiguió borrar esta triste faceta que envuelve a la moto, sino todo lo contrario. En Estados Unidos, cada año tienen lugar una infinidad de concentraciones, donde esta clase de motoristas aprovechan para desahogar su agresividad consumiendo cantidades ingentes de droga y alcohol. Todo esto está habitualmente aderezado con espeluznantes peleas, cuyo fin es destruir el



En esta cincuenta mil motos llegan cada año a la ciudad de Sturgis, al sur del Estado de Dakota, sus pilotos recuerdan a los personajes de la película «Easy Riders».



Un otro racista se respira entre tanta moto. La concentración no admite a negros, orientales, ni personas con defectos físicos o no demuestran su fortaleza.



En general, el aspecto y la vestimenta de los motoristas de Sturgis denota un rasgo agresivo, aunque algunos adornos no están exentos de calidad artística.

roadstar
AUTO-HiFi

SONANDO FUERTE

Sonamos fuerte porque nuestra tecnología es fuerte, lo que hace a nuestros equipos fuertes. Fuertes para luchar por un mercado que es nuestro, para demostrar que la calidad sonora no debe tener un precio alto y para tener una gama tan completa que nos permite darle el aparato que mejor se adapta a su coche y a sus gustos personales. Con garantía absoluta, porque Roadstar está distribuida en España por BOSE. Por todo ello sonamos fuerte en calidad, en garantía y en precio. Escuche un Roadstar, le sonará a lo que usted quiere.



SELECTED BY
BOSE

Roadstar es importado y distribuido en exclusiva para España por BOSE, S. A., Aristóteles, 3. 28027 MADRID

MOTOS



Los toreros y brujos profusamente tatuados de los hombros contrastan con los cuerpos immaculados de las chicas.

patético enemigo y todo lo que le rodea.

El santuario de estas concentraciones es la ciudad de Sturgis, situada al sur del Estado de Dakota. Durante una semana, esta tranquila ciudad llena de reminiscencias del «west end» se convierte en la capital del más puro American Style.

A esta cita acuden más de cincuenta mil motoristas, llegados en peregrinación desde todos los Estados de la Unión, y también de Europa, dispuestos a vivir una semana diferente. Como nota curiosa, no están admiti-

das en esta concentración motociclista las personas con defectos físicos apreciables, negros, orientales, ni aquellas que la naturaleza les ha privado de una fuerza física considerable.

La reina de la fiesta es la moto, más concretamente la Harley Davison, por ser el símbolo de la moto americana.

Tanta es la importancia de esta concentración en Sturgis, que Harley Davison ha bautizado uno de sus últimos modelos con el nom-

bre de esta ciudad americana.

Para que una moto sea digna de interés ha de estar personalizada al máximo; o sea, ser diferente a todas las demás. Para esto se recurre al empleo de piezas especiales, artesanalmente contruidas, y en muchos casos chapadas en oro. Generalmente, el depósito de la gasolina es la parte más cuidada.

Su decoración suele ser una imagen de mujer —que responde a un ídolo de cien-

cia-ficción—, pintada a mano por verdaderos virtuosos del aerógrafo y del pincel.

En un país donde el límite de velocidad es de 90 kilómetros por hora, la imaginación de los motoristas busca nuevos horizontes lejos de las elevadas prestaciones velocísticas a que estamos acostumbrados en Europa. Las motos llevan todo tipo de accesorios, con toda clase de escapes, carteras laterales de lo más sofisticado (incluso neveras), asientos hechos con piel de búfalo, Sisi-bar, y las insignias de la marca suelen ser de bronce chapado en oro, para que se respete el

EL MORDISCO DE EVA

JUNTO a la concentración de Sturgis, la más importante en los Estados Unidos es la de Daytona. Allí, el centro de reunión es el bar Rathoole, situado frente a la playa. Respecto

a Sturgis, Daytona se diferencia por tener un carácter menos agresivo, más enfocado hacia la exhibición de modelos Chopper.

Entre las distintas diversiones que se practican en estas concentraciones, está la más conocida, llamada «El mordisco de Eva». Dicho juego consiste en colocar de rodillas a una chica en el asiento trasero. Luego hay que pasar a 30 kilómetros por hora por debajo de una cuerda, de la cual cuelga una salchicha de considerables dimensiones. La chica deberá conseguir darle un mordisco sin ayudarse con las manos. Como premio, aparecerá en la portada de la revista «Easy Riders».

Estos motoristas adoran sus motos; sin embargo, en su argot, las llaman Pig; o sea, cerdo, y existe el siguiente dicho: «Llévate a mi chica, pero no me toques el cerdo.»

nombre de Harley Davison.

En la mayoría de los casos, las motos llegan a parecerse a viejas actrices variopintas y enojadas ya entradas en años. Además, esto se refleja incluso en los con-

ductores, que, al margen de ir vestidos con el clásico conjunto de blue-jeans, se decoran con un sinfín de insignias, como cruces gamadas, águilas, calaveras, pistolas antiguas...

En algunos casos, los brazos y el tórax del conductor están cubiertos de tatuajes siempre al grado máximo de mal gusto y sofisticación. En el caso de las chicas, esto cambia. Su piel se man-

tiene inmaculada y el disfraz se limita al empleo de ropa interior con la marca de la moto o el nombre de su acompañante.

En la concentración de Sturgis son varios los sitios donde se agrupan los motoristas. El centro de la ciudad sólo se emplea para pasear con las motos, con el fin de exhibirlas, mientras que en las afueras es donde acampan.

El lugar más pintoresco es una esplanada a los pies del monte Rushmore, en el cual están esculpidas las caras de los cuatro primeros presidentes de Estados Unidos.

Una vez terminada la concentración, el suelo queda totalmente salpicado por un sinfín de latas de bebidas, vasos de papel, botellas y otros residuos; resultado de haber consumido un millón de latas de bebidas, veinticinco toneladas de hamburguesas y otras tantas de salchichas. La droga es difícil de calcular. Todo esto, en nombre de ese vehículo llamado moto.

Gigi Corbetta



En el monte Rushmore se concentran los motoristas bajo la mirada de los cuatro primeros presidentes de Estados Unidos.



FORMULA RENAULT
EUROPA CUP RENAULT ELF TURBO
COPAS NACIONALES RENAULT

GRAN FINAL RENAULT

CIRCUITO DEL JARAMA

OCTUBRE **VIERNES** 17 **SABADO** 18 **DOMINGO** 19

ENTRENAMIENTOS ENTRENAMIENTOS FINAL COPA DE ESPAÑA RENAULT 5 INICIACION PRUEBAS FINALES





Para sacar fotografías en esta posición hay que hacer auténticas acrobacias.



La foto de arriba muestra un vuelo invertido en formación. Abajo, el cuadro de mandos.



Los componentes de la Patrulla Martini. De izquierda a derecha: Jean Louis Jordano, Michel Clément y, el líder, Jacques Bothelin.

PATRULLA MARTINI EL MUNDO AL REVES

UNA fuerza invisible pero implacable me aplasta sin remisión. Literalmente me hundo en el mullido asiento como si pesase varias veces mi propio peso. La cámara, que la correa mantenía colgando a la altura del pecho, ahora me oprime y me cuesta un terrible esfuerzo levantarla para hacer una foto. Desisto. Será la próxima vez, cuando no me pille desprevenido. Resulta que me encuentro dentro del Marchetti SF 260, cuya matrícula I-APAA identifica al de Jacques Bothelin, líder de la Patrulla Martini, un grupo de tres aviones de acrobacia aérea.

En otoño tuve, gracias a Martini, la impagable oportunidad de ser copiloto del malogrado Henry Toivonen en el Lancia Delta S-4. Algo, como la experiencia de hoy, que no olvidaré mientras viva. En ambos casos he vivido la expresión del saber hacer y del dominio que sobre situaciones que a los demás nos parecen insostenibles tienen unas personas que del riesgo han hecho

su vida. Y que saben que su vida depende de ello y lo aceptan. A Bothelin le pregunté antes de subir con él cómo afrontaban las situaciones de peligro imprevistas sabiendo, como en su caso, que un accidente es indefectiblemente fatal, mientras que normalmente los accidentes de pilotos de moto o automóvil pueden saldarse muchas veces sin daños o máxime con heridas. «Mira —me dijo—, lo sabemos: el primer accidente es el último. Para ello hemos trabajado muchísimo para evitar cualquier error, cualquier imponderable. Cuando ocurre alguna de esas situaciones es en nuestra experiencia en la que nos apoyamos, y la gran diferencia con los deportes que me citas está en que nosotros no vamos los unos contra los otros, sino que vamos "juntos", formamos un equipo.»

Les hablaba antes de que aprecié una paradoja entre esta experiencia y la de ser pilotado, por Toivonen. Y es que cuando me subí al coche de rallye me subía en algo relativamente conocido

para mí en cuanto que he practicado la competición. Sin embargo, la competitividad del vehículo y la habilidad del piloto finés eran superiores a mi experiencia, con lo que en los primeros momentos mis sentidos y mi experiencia se vieron desbordados. No pasé miedo, pero sí un cierto sobresalto al principio, sobresalto que se disipó en cuanto me acostumbré al trato que Toivonen me «propinaba». Sin embargo, en el caso de la Patrulla Martini me sucedió al contrario. Tampoco tenía miedo en un principio, y con ello no quiero ser jactancioso, sino tal vez confesar cierta inconsciencia.

Despegamos tras la reglamentaria comprobación de mandos y motor en la cabecera de la pista. El Marchetti emprende el vuelo muy suavemente. Sin sobresaltos. Sin embargo, a los pocos segundos, cuando ganábamos altura, sobrevino eso tan frecuente en los despegues, y es que el avión pierde algo de altura por atravesar una zona en que el aire es de menor densidad. El es-

tómago se me subió al paladar durante unos interminables segundos en los que pensaba: «Eso sin hacer nada, ya verás cuando haga la mínima "virguería", se me sale por la boca.» Vamos a hacer un «looping» me anuncia casi con in-

diferencia Bothelin. «Vale —pienso yo—, que me cojan confesado», al tiempo que intento sujetarme con todo lo que puedo, pues pienso en las sensaciones que se experimentan en una montaña rusa. Pero me equivoco com-

UN FERRARI DEL AIRE

ES este un avión deportivo al ciento por ciento. Su diseño es obra del ingeniero italiano Stelio Frati y data ya de cerca de veinte años. Es movido por un motor Lycoming de seis cilindros opuestos refrigerados por aire, que arroja una potencia de 260 caballos que son capaces de propulsarlo a una velocidad máxima de 450 km/h.

El despegue se realiza a poco más de cien kilómetros por hora, y puede alcanzarse una altura de 5.800 metros, con un índice de ascensión de 9,1 m/sg. El peso de este avión de-

portivo es de tres cuartos de tonelada en vacío y puede llevar cerca de 250 litros de combustible. Sus líneas son armoniosas y esbeltas, y si en el suelo no parece más que una avioneta deportiva, en el aire, con los trenes retraídos, y en gran parte por la toma de aire delantera del filtro, recuerda al legendario Mustang P-51, el caza americano más famoso de la segunda guerra mundial. En vuelo, su comportamiento nervioso y preciso lo hacen ideal para llevar a cabo ejercicios como los que con él lleva a cabo la Patrulla Martini.

pletamente. A medida que el avión va alzando su morro apuntando hacia el cielo siento aquella fuerza inusitada que me aplasta. Nada de zarandeos, nada de bailes incontrolados. Sólo esa fuerza casi incontenible que en el momento en que realizo, que estamos completamente boca abajo, porque la vista me lo indica, no porque lo sienta así, intento llevarme la cámara de hacer fotos a la cara y me resulta casi imposible; tal es su peso. Para la segunda pirueta ya estoy preparado de antemano, y me coloco la cámara en posición cuando todavía estoy a tiempo. A partir de ahí se terminó la inquietud, en cuanto que esa fuerza de aceleración que me comprime me ayuda a tener una reconfortante sensación de seguridad. El vuelo termina pronto. Demasiado pronto. Con Bothelin comentamos la jugada, y le digo eso, que yo temía esa sensación de vacío, de descontrol, y al contrario, he tenido una sensación de seguridad total. Su respuesta es laconica: «¡Oh, es que he sido suave. Nosotros encajamos aceleraciones de seis "G", y en tu caso no hemos pasado de tres y media!» «Muchas gracias», le respondo, al tiempo que me explica que esa sensación de vacío a la que me refiero se tiene cuando se hace vuelo negativo, es decir, cuando la aceleración va del suelo del avión hacia arriba, y entonces sólo los cinturones le retienen a uno. «Pero eso tampoco lo hacemos con neófitos». Menos mal.

J. L. Aznar

Fotos: D. Peyra-J. L. Aznar

AL VOLANTE DEL BMW 324 td 4x4

LOS HUMOS DE ARNELLA

NO encaja en los esquemas habituales el competir con un diesel. Este es sinónimo de economía, prestaciones tranquilas y longevidad de uso. Las participaciones deportivas de vehículos con estos motores han sido puntuales y siempre en pruebas largas y duras, en las que podían compensar con su fiabilidad y robustez su handicap en prestaciones frente a los motores de gasolina, más veloces, pero más frágiles.

Es la fábula de la liebre y la tortuga. El año pasado, en el marco del Campeonato de España de Rallyes de Tierra, comenzó la inédita participación de Juan Arnella con un BMW diesel serie 5, que atacaba con éxito a los vehículos de gasolina. Los resultados animaron a los responsables españoles de la casa bávara a proseguir la experiencia esta temporada con mayores ambiciones. Luis Canomanuel, de BMW Ibérica, supo transmitir ese en-



El comportamiento del excelente BMW 324 td, que utiliza Joan Arnella en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra, asombra a quienes lo conducen y lo contemplan, como lo insólito de repostar frente a un surtidor de gasóleo. En la fotografía inferior, José Luis Aznar, al volante del BMW.



tusiasmo suyo y de los hombres de Juan Arnella a los responsables germanos, al punto que éstos enviaron un flamante 325 ix bajo cuyo capó se encontraba un sorprendente motor: «Este es un prototipo fabricado por Steyr en Austria, que son quienes desarrollan los motores diesel de BMW», nos explica Juan Arnella, quien nos sigue diciendo: «Es un motor de 524 td, al que para poder acoplarlo en la caja del 325 ix se le ha tenido que fundir un cárter especial para que pueda pasar la transmisión delantera.» Es un propulsor que rinde 173 caballos a 5.000 vueltas, una respetable potencia. El equipo técnico que respalda el proyecto y que, además de hacerlo correr y mantenerlo, se ha cuidado de hacer todas las modificaciones, aligeramientos y refuerzos, está dirigido por Jordi Ramos. Ramos está satisfechísimo del coche: «Hombre, te diré, es que en cuanto a la mecánica, no hace falta hacerle ningún mantenimiento. No nos da ningún problema y sólo hacemos cambios rutinarios, porque en competición hay que prever los fallos antes de que se produzcan.» El y Arnella llevan adelante la evolución del coche, aunque cuentan con el inestimable apoyo de BMW Motorsport. «Cuando tenemos alguna duda, llamamos a Alemania y ellos, tras consultar con los ingenieros especialistas, nos dan la respuesta al día siguiente», nos cuenta con satisfacción Arnella. Y no es para menos, ya que en Alemania han acogido con entusiasmo el proyecto.

Siempre al bajarnos de un coche de competición hemos «sentido» que seríamos capaces de sacarle un partido honorable a sus posibilidades, sin querer con ello pretender hacerles la competencia a los pilotos. Sin embargo, al bajarnos del coche de Arnella y, todavía más, al meditar la «jugada» estábamos perplejos. La respuesta del diesel «de carreras» es desconcertante para quien no está muy habituado a él.

La mayoría de ustedes ya saben cuán diferentes son las respuestas de un motor diesel y uno de gasolina. Trotón el uno, fogoso el otro. Con el de gasolina se puede apurar el cuentavueltas, mientras que el diesel agradece pasar una marcha más larga cuando uno se acerca al régimen máximo; pues así sigue tirando gracias a su par motor. Pues bien, en el BMW diesel «de carreras», esa diferencia se multiplica por diez y realmente cuesta mucho acostumbrarse. Al bajarme pensé que para poder ser rápido con este coche tenía que variar todos los mecanismos de conducción deportiva que uno ha adquirido y aplica casi automáticamente. El BMW diesel «de carreras» es otro mundo y ello hace que valore ahora muchísimo más lo que es capaz de hacer Arnella con él. Parece la antítesis de las carreras. Para aprovechar el motor hay que ser suave en extremo. En cuanto se pre-



Salpicadero exiguo, pero no exento de cierto atractivo. Llantas Braid y neumáticos Michelin M/4 para el BMW 324 td.

tende ir «racing», se pierde tiempo. Una situación que en uno de gasolina solucionaríamos reduciendo una marcha y acelerando con franqueza, hacer lo mismo con el diesel significaría perder aceleración. En varias ocasiones al salir de virajes con un ligero derrapaje y acelerando, apretábamos con más ahínco el acelerador en pos de más respuesta, esperando sentir la presencia de los 170 caballos. De no ser por Juan que nos copilataba y nos avisaba: «¡Qué estás a tope de vueltas!», hubiésemos seguido esperando la «patada» del motor antes de cambiar de velocidad.

Hasta aquí no hemos hablado para nada de la estabilidad. Las cuatro ruedas motrices son casi la panacea, pero son precisas manos expertas para po-



SUPERDIESEL DE CARRERAS

SE ha partido de la caja de un 325 ix, es decir, la del cuatro ruedas motrices, a la cual se le ha acoplado un motor diesel especialmente llegado de Austria. La carrocería, que en el modelo de serie pesa unos mil trescientos cincuenta kilos, ha pasado tras los trabajos de aligeramiento y refuerzo, y contando los 100 kilos suplementarios que supone el motor diesel, a rendir en la balanza 1.025 kilos. Las suspensiones delanteras lle-

van el McPherson de origen, con amortiguadores de gas especialmente acoplados en él. Los muelles son en forma de pila, lo que permite un mayor recorrido, y los trapecios y estabilizadoras son de las disponibles en los kits de mejoras deportivas de BMW. Detrás se ha seguido el mismo proceso, al montar piezas deportivas de BMW con amortiguadores especiales de gas de la serie 5. Los frenos, con pastillas Necto, son de disco en los dos trenes, ventilados delante. La dirección asistida tiene 475 vueltas de tope a tope, pero muy pronto la van a sustituir por otra más directa: De 2,75 o de dos vueltas. El cambio es el de serie del 325 ix, y el embrague se ha cambiado por uno cerámico, algo más brusco pero más resistente, que le permite a Arnella tocarlo suavemente a veces para que patine y así evitar reducir una marcha. El desarrollo final es de 185 km/h, que posiblemente también se va a cambiar en breve por uno más corto. El autobloqueante trasero, que en el modelo de serie es viscoso, se ha sustituido por un ZF al 75 por 100, si bien se ha mantenido el central, que permite que tan sólo cambiando el grupo trasero la relación se acorte también en el delantero.

der sacarles todo lo que pueden ofrecer. La mayor dificultad con la que Arnella se encuentra con este coche radica en la suspensión delantera, ya que el coche es difícil de inscribir en virajes lentos. La razón hay que buscarla en los cien kilos de más que pesa el motor diesel con respecto a uno de gasolina, cien kilos que a la hora de «meter» el coche en los virajes tiran con insistencia hacia fuera. La solución está en poder evolucionar todavía más esa suspensión para ganar más dirección. A todo ello hay que añadir que, por causa del diferencial viscoso central, no se puede recurrir al viejo truco del freno de mano, ya que se bloquean las cuatro ruedas... «En los virajes lentos se precisa mucha técnica —nos cuenta Arnella—, y en los rápidos, muchas manos porque impresiona. Es ahí donde tiene toda su eficacia, en las enlazadas rápidas y deslizantes.» En cuanto a la manera de llevar el motor, Juan nos dice: «Hay que conducir procurando cambiar lo mínimo y siempre con marchas largas para mantenerlo entre las dos mil quinientas y las cuatro mil vueltas, que es donde es eficaz el motor. Levantar el pie o cambiar significa que tiene que volver a coger vueltas. Como siempre empuja, es cuestión de cambiar lo menos posible para evitar perder aceleración.» Muy fácil de decir, pero muy difícil de hacer si se quiere ser veloz. Damos fe.

Texto y fotos: J. L. Aznar

En cuanto al motor, que viene preparado de Austria, poco se sabe de él, en cuanto que dadas las condiciones en que lo tienen prestado por BMW Motor sport, se sobreentiende que no pueden abrirlo. Lleva un turbo que sopla a 0,9 bares, con un silbido claramente perceptible, y en próximas pruebas se va a aumentar la presión a 1,2 bares, teniendo la estricta consigna de Austria de no poder llegar a los 1,4 más que en momentos excepcionales. La operación de variar la presión no es posible todavía desde el puesto de conducción, pero un enorme manómetro deja constancia de ella. El radiador es mayor que el de serie, también hay un intercooler y un radiador de aceite. La bomba de combustible es de serie, aunque todavía no se sabe si cuando aumente la presión del turbo el caudal será suficiente. Para esto están las pruebas. Dejemos por fin constancia de lo cuidado de todo el trabajo, tanto mecánico como en los refuerzos. Por ejemplo, el nuevo salpicadero que sustituye al de serie y en el que se mantiene el cuadro de mandos de origen es un ejemplo de cómo las cosas, pese a ser hechas con sencillez, pueden estar bien terminadas. Un BMW no merecía menos.

Las baterías Caterpillar sin mantenimiento tienen puntos POSITIVOS...

Son sin mantenimiento, con lo cual no necesitan ninguna atención especial o añadir agua durante toda su vida útil.

Se conservan limpias, sin oxidación en los terminales. Por estar sellados los vasos, el riesgo de contaminación de electrolitos — desaparece.

Por su sistema de rejilla interior única se reduce la posibilidad de sobrecarga o descarga.

Le proporcionan gran potencia de arranque, incluso en las condiciones más extremas.

Tienen una gran capacidad para mantenerse cargadas durante muchos meses fuera de servicio.

Están totalmente garantizadas durante 3 años (una de las mejores garantías en el mercado).

y puntos NEGATIVOS

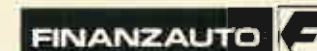
Estos están en el polo opuesto.

Una vez instalada la batería y conectados los terminales al sistema eléctrico de su vehículo, será la última vez que Vd. necesite pensar en su batería Cat sin mantenimiento.

Cambie a lo mejor



Distribuidor en España



Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 00 13 - Madrid-33

PSQ 182/1

Caterpillar, Cat y  son marcas de Caterpillar Tractor Co.



	Teléf.		Teléf.		Teléf.		Teléf.		Teléf.
Almería	(951) 22 50 82	Granada	(958) 25 64 55	Lerida	(973) 20 05 94	Pamplona	(948) 24 29 44	Terife/Sur	(922) 78 57 71
Arganda	(91) 871 26 12	Jerez De La		Malaga	(952) 33 04 50	Ponferrada	(987) 41 36 88	(Arona)	(96) 252 02 75
Barcelona	(93) 560 02 98	Frontera	(956) 34 73 09	Murcia	(968) 61 29 11	Rio Tinto	(955) 59 16 53	Valencia	(983) 35 89 11
Bilbao	(94) 673 05 00	La Coruña	(981) 78 01 26	Oviedo	(985) 26 20 08	Sevilla	(954) 72 13 50	Valladolid	(986) 22 55 04
Cordoba	(957) 47 96 93	La Palma	(922) 41 11 44	Palma De		Tenerife	(922) 61 31 00	Vigo	(986) 22 55 04
		Las Palmas	(928) 69 28 50	Mallorca	(971) 25 60 56			Zaragoza	(976) 29 53 20



EN COMPETICIÓN... LA SEGURIDAD DEL LÍDER

En competición... para lograr las más brillantes victorias, hay un factor decisivo: LA SEGURIDAD.

La seguridad de la victoria, en las condiciones más extremas de dureza y dificultad, sólo se obtiene con los neumáticos más resistentes, seguros y rápidos. Por eso, los actuales campeones del mundo de rallyes eligieron Michelin para ganar. Pero Michelin no deja de pensar en Vd., el cliente. Si Michelin es líder mundial en competición, Vd. es quien realmente sale ganando.

MICHELIN

Tecnología comprobada ✓



A3 86009 25

JARAMA-FORMULAS DE PROMOCION SE REPARTE LEÑA

HENRIQUE Marques en la R-5 Iniciación, Antonio Castro en la R-5 Turbo y el portugués Pedro Matos en la Fórmula Ford, fueron los tres ganadores de las pruebas que completaron el programa de la Fórmula 3000.

La Fórmula Ford debutaba en nuestro país con una lista de inscritos bastante reducida, lista que se amplió con pilotos portugueses, invitados. Entre los españoles más destacados estaban Antonio Albacete, Luis de la Hoz, Enrique Gluckmann y Hugo García, un joven de dieciséis años que se subía por vez primera en un coche con caja de cambios, ya que hasta ahora sólo ha conducido karts.

La experiencia de los portugueses se puso de manifiesto ya desde los entrenamientos; sólo Albacete y De la Hoz estuvieron a la altura de las circunstancias. La carrera fue un duelo a muerte entre Pedro Matos y Antonio Albacete, seguidos a distancia por Pedro Bastos y, algo más atrás, por el también portugués Francisco Sande, que se peleó con Gluckmann por la cuarta plaza. Lo más destacado de la carrera fue el espectacular vuelo de Luis de la Hoz. El coche quedó destrozado, pero el piloto salió ileso.

La Copa R-5 Turbo tuvo momentos cálidos; el primero, nada más comenzar la carrera, cuando Iñigo Maguregui, González Julián y Ramón Rodríguez tuvieron sus más y sus menos en la frenada de final de recta, que acabó en una salida de pista múltiple. Antonio Castro aprovechó la ocasión para escaparse en cabeza, seguido a poca distancia por García Civera. La espectacular remontada de Maguregui dio interés a la carrera; tres vueltas antes del final superó a Rodríguez y atacó a Civera: la lucha fue breve, los dos chocaron y Civera sacó de la pista a su rival. Castro ganó con tranquilidad y Rodríguez se hizo con la segunda plaza. En la R-5 Iniciación hubo menos lucha. Marques salió en primer lugar y fue presa inalcanzable para Domecq, piloto de MOTOR16, y Puras.

CLASIFICACIONES

Copa R-5 Iniciación

1.º, Henrique Marques; 2.º, Cosme Domecq; 3.º, José Luis Puras.

Copa R-5 Turbo

1.º, Antonio Castro; 2.º, Ramón Rodríguez; 3.º, Carlos Palsu.

Fórmula Ford

1.º, Pedro Matos; 2.º, Antonio Albacete; 3.º, Pedro Bastos.

Henrique Marques no tuvo enemigos en la R-5 Iniciación. Cosme Domecq sólo pudo hacer segundo pese a su esfuerzo.



La Fórmula Ford tuvo la emoción de la lucha por la cabeza, Matos y Albacete tuvieron un duelo espectacular.



Así se «repartió la leña» en la R-5 Turbo. Civera y Maguregui salen rectos contra las vallas de protección.

EN BREVE

● Luis de la Hoz es el primer «resucitado» de la Fórmula Ford tras su pavoroso accidente. El chasis protegió bien al piloto, que después de dar tres o cuatro vueltas de campana estaba tan pimpante, aunque se hizo daño en una rodilla al salir del coche con la máxima celeridad.

● Enrique Gluckmann va a dedicarse en cuerpo y alma a la recién nacida Fórmula Ford y olvidará los R-5 Turbo. Gluckmann, el cirujano más rápido de España, ha convencido a otro médico amigo suyo, Miguel Fuertes, para que le siga en esta aventura.

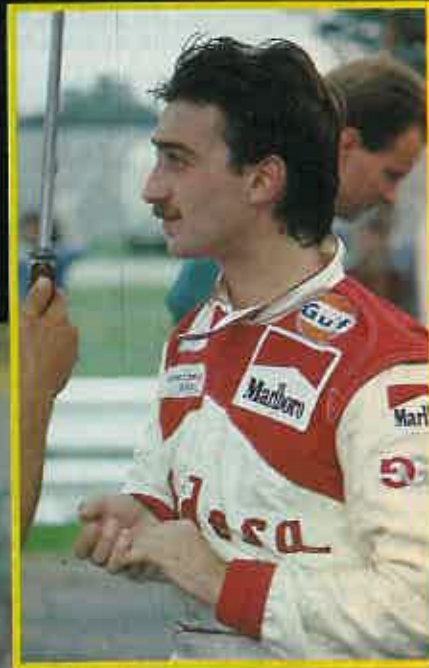
● Hugo García, el participante más joven de la Fórmula Ford, ya que sólo tiene dieciséis años, es hijo de un

nombre ilustre en el mundo del kart, Alfonso García Galán. El piloto del equipo Sanyo Autorradio hizo una carrera de aprendizaje y fue un alumno muy aplicado durante todo el fin de semana.

● Pese a lo que se ha rumoreado ni Rambo ni Rocky tienen intención de correr en la Copa R-5 Turbo. De todas formas lo que se ha visto en esta última carrera ha sido digno de película. Ramón Rodríguez apareció con guardia de seguridad, que oficialmente se encargaba de proteger el camión. Por otro lado, García Civera se abalanzó sobre el coche de Maguregui, para «decirle cuatro frescas», en medio de un bronca monumental por parte del respetable.

JARAMA F-3000

PIRRO EN DOS TIEMPOS



Adrián Campos sólo en el Jarama la incorporó. Los aficionados esperaban más de Pérez-Sala. Vitaris se adaptó sin complejos a la F-3000.



El desastroso fin de semana que vivió Madrid fue el verdadero juez de una carrera que a la postre ganaría el italiano Pirro, vencedor ya una semana antes en Le Mans, y en la que los pilotos españoles tuvieron una actuación que cabe calificar de aceptable. El Jarama, sin embar-

go, ha vivido días de mayor gloria deportiva, y es que la aureola de nuestros pilotos de monoplaça todavía no es capaz de arrastrar a las masas como lo consiguen los de dos ruedas. Habrá que esperar a que se sienten en un Fórmula 1...

La carrera del Jarama es la que presumiblemente cierre el Campeonato, lo cual le daba un interés especial en cuanto que si Ivan Capelli se presentaba como favorito, había mucha expectación en el resto de las plazas de honor, entre ellas el tercer puesto de Pérez-Sala. Cuando decimos presumiblemente es porque todavía no hay un comunicado oficial de la FOCA, la célebre asociación de Bernie Ecclestone, en la que se den por definitivamente anuladas las carreras a celebrar en Curacao y Brasil y en el que se confirme la celebración o no de alguna carrera más en Europa. Todo parece indicar, como hemos dicho, que el Campeonato está terminado definitivamente, aunque realmente es poco serio que a estas alturas no se tenga una seguridad plena.

Pese a que la última carrera se había disputado el anterior fin de semana, en el paddock del Jarama había varias novedades. Destaquemos unas pocas: Por un lado, hay que citar que en el equipo oficial Ralt reapareció el piloto neozelandés Mike Thackwell, y entre los españoles, Adrián Campos había añadido el logotipo de Marlboro como patrocinador personal al ya de por sí publicitariamente cargado Lola oficial que volvía a conducir.

El día anterior a la carrera había dos coches vacíos, y ello iba a propiciar una agradable sorpresa. El equipo Peter Gethin había venido a España con el camión de Adrián Campos sin tener quien pilotase el March que éste había conducido anteriormente. Días antes

Pirro se impuso en la primera salida, luego las vicisitudes de la prueba le dieron la victoria final.



habían intentado contactar con Carlos Abella, al que localizaron muy tardíamente, de modo que el valenciano, con dos años de paro forzoso por falta de presupuesto, no pudo encontrar el millón de pesetas que le pedían por correr, suma que los ingleses querían para de ese modo amortizar el viaje. Ello hizo que la oferta la hicieran luego a Alfonso García de Vinuesa. Este, con la ayuda de Purolator, que ya le ha salvado el final de temporada en Alemania, llegaba a un arreglo con ese equipo. Un primer pago le daba derecho a disputar la hora de entrenos libres. Según como resultaran éstos haría los oficiales y luego decidiría si tomaba parte en la competición. Aunque sea adelantar

acontecimientos, digamos que Alfonso salió airoso de la prueba y corrió la carrera. El otro coche vacío era el March del equipo San Remo, en el que se sentó Gilbert-Scott, llegado apresuradamente en avión desde Londres tras recibir una llamada telefónica.

La primera hora de entrenamientos libres, disputados en dos series, una de pares y otra de impares, sirvió para tener una primera composición de lugar. Entre los primeros los más veloces eran Thackwell, Capelli, Gugelmin, Spence, Ferté, Pirro y Pérez-Sala. Entre los impares, el orden era el siguiente: Nielse, Raphanel y Campos, mientras que Vinuesa era decimotercero en ese su primer contacto con un Fórmula 3000.

JARAMA EN BREVE

● Naturalmente, uno de los temas de mayor interés en los boxes madrileños era la posible participación de Pérez-Sala en los grandes premios de México y Australia. El piloto barcelonés convocó una rueda de prensa en la que anunció su no participación, pues Rothengatter, que tenía preferencia, finalmente había decidido acudir. Esto no ha sido causa de una gran decepción por parte del español, que tenía el apoyo de Campsa para el proyecto, pero que por el contrario no tenía plena garantía de gozar de un muleto ni de poder probar antes el coche, cosa que la tardanza en dar la respuesta del holandés había hecho casi imposible por falta material de tiempo. Los planes de 1987 están en el aire y comprenden tanto la Fórmula 3000 como la Fórmula 1.

● Sí, la organización del RACE funcionó bien en términos generales. Quien no estuvo muy acertado fue el locutor, cuyos conocimientos automovilísticos eran más bien restringidos. El sábado daba los resultados de las tandas de entrenos muy incompletos y con retraso, anunciaba constantemente a Nakajima en lugar de Nielsen, y durante la carrera se empeñó en convertir a Campos en piloto de Ralt. Con la de buenos profesionales del micrófono que hay en Madrid. ¡Ah! y pese a sus fantasiosas pronunciacines de los apellidos ingleses o franceses, fue incapaz de dar ninguna noticia en otro idioma, cosa habitual en el extranjero.

● Esta carrera podía llevar el mismo membrete que algunos productos exhiben con un extraño orgullo: «Anunciado en TV.» Y es que tras el GP de Fórmula 1 de Jerez, es la segunda vez que una carrera se anuncia por ese medio, salvo que la memoria nos esté jugando una mala pasada... Lástima que para ello se utilicen imágenes de accidentes...

● De no torcésele las cosas, Villamil pilotará este fin de semana un BMW 325 oficial en la prueba del Euroturismo a disputar en el Jarama. Para esta prueba el público que haya estado en Fórmula 3000 y haya guardado su tique no deberá desembolsar ninguna entrada.

● El éxito de público de esta prueba fue escaso. Como decimos en la crónica, todavía nuestros pilotos no mueven masas. Lejos está la jornada del Alfasprint, en la que Pérez-Sala y Villamil pusieron a rebosar el Jarama. Esta vez, Pérez-Sala no llenó un solo autocar de los que el Real Automóvil Club de Cataluña había previsto y que había anunciado en la prensa de Barcelona. El precio del viaje con alojamiento no llegaba a las cinco mil pesetas.

● Hablando de fallos de información, TVE también los tuvo. La información de los comentaristas fue errónea e incluso los letreros impresos estaban equivocados. Por ejemplo se inventaron a un cierto Russell Ferté.

● Alfonso García de Vinuesa correrá la final del Campeonato Europeo de Fórmula 3, a disputar en Imola, el próximo día 19 de octubre. El importante apoyo de Purolator permitirá esta actuación del piloto madrileño que saldrá a pista con su Reynard habitual en lugar de un Dallara del equipo italiano Forti.

● Marlboro hizo un esfuerzo impresionante para promocionar la carrera del Jarama. El viernes se organizó una cabalgata publicitaria que recorrió las calles de Madrid a las horas punta, mientras que en el circuito desplegaron un impresionante plantel de bellezas, que alegraron con sus sonrisas los tiempos muertos entre prueba y prueba. Marlboro firmó un acuerdo con Adrián Campos y el piloto valenciano lució los colores blanco y rojo en su coche, en el mono y en el casco.



Fin de temporada para Pirro
Campos fue el mejor español en el Jarama



Pérez-Sala finalizó en séptima posición
Tuvo dificultades para poner su coche a punto



Excelente sprint final de Ferté
Salazar sacaría a Vinuesa de la pista en la apurada de final recta

«Tengo los brazos molidos, es muy duro de llevar y todavía me falta mucha adaptación a la potencia y a los frenos», nos comentaba. En las mangas oficiales de entrenamientos se impuso como mejor tiempo absoluto Pirro, cuyo registro de 1'18"17/100 no podemos resistirnos a comparar con los realizados en este mismo circuito por los Fórmula 1. Ello nos lleva al año 1972, en el que Jacky Ickx, con su Ferrari, hizo un tiempo de 1'18"43/100 y que Lauda, dos años más tarde, no logró rebajar, quedándose a una centésima del belga. Volviendo a los entrenamientos de 1986, tenemos que la jarama fue la siguiente. Entre los pares se imponía Pirro, al que seguían Thackwell, Capelli, Gugelmin, Ferté, Spence y Luis Pérez-Sala. Este se vio muy perjudicado al no poder rodar en la primera de las dos tandas por habersele roto un piñón del cambio, que era nuevo. Por demás el coche era muy nervioso de conducción, lo que hacía que Pérez-Sala tuviese que pilotarlo como si anduviese en la cuerda floja. Ello le hizo hacer dos trompos y marcar ese séptimo tiempo entre los de su tanda que sabía casi a decepción. Entre los impares, los españoles estaban de mejor suerte, y así tras Nielsen y Martini, Adrián Campos lograba ser tercero, con un coche que apenas le dio problemas. Por su parte, Vinuesa era noveno, lo cual ya era de por sí una pequeña victoria, sobre todo cuando había nueve pilotos, y no sin experiencia, que no lograban clasificarse para la carrera.

Tanto él como Campos se vieron perjudicados por un fuerte aguacero que descargó sobre el Jarama a falta de casi diez minutos del fin de la sesión, justo cuando ambos iban a montar neumáticos nuevos, lo que tal vez les podía haber supuesto una ligera mejora en sus registros.

El día de la carrera amanecía con lo que en términos meteorológicos se conoce por «nubes y claros», o lo que es lo mismo: «Vaya usted a saber qué tiempo hará dentro de cinco minutos.»

Si la matinal se había mantenido soleada desde primera hora, poco antes de que se diese la salida, unos negros y amenazadores nubarrones hicieron ac-

to de aparición, pero no así la lluvia, con lo que tras que el semáforo se puso verde los pilotos tenían la pista seca. Era Pirro el primer líder, pero pegados a sus talones venían Nielsen, Martini y Thackwell. Estos tres, a las dos vueltas, pasaron al italiano, que tuvo un ligero error a final de recta. Tras este cuarteto venía Capelli, a quien un quinto puesto le daba matemáticamente el título, y tras él Campos, Ferté, Spence, Raphanel, Gugelmin y Pérez-Sala. El terceto de cabeza mantenía sus posiciones, pero las distancias entre ellos variaban constantemente, mientras que Pirro rodaba con holgura en su cuarta plaza. Por la quinta, Campos

amenazaba a Capelli. En un momento dado el valenciano se la jugó para intentar adelantarlo, pero hizo un trompo que le costó dos posiciones. Más atrás, Vinuesa estaba realizando una meritoria carrera luchando con Jones hasta que logró pasarle tras tener que hacer uso de todos sus recursos. En la vuelta 34 tendría lugar un primer golpe de teatro, y es que el líder, Nielsen, entraba en boxes para que le cambiaran las cuatro ruedas. La razón del prematuro desgaste de las gomas del danés se conocería más tarde... En cabeza quedaban, pues, Martini, con un espectacular Thackwell intentando adelantarlo por todos los medios. Eso duró hasta que el piloto neozelandés se salió de la pista a final de recta en uno de los intentos por pasar al italiano. A los dos tercios de la carrera hizo acto de presencia la lluvia. El director de carrera decidió entonces parar a los pilotos para que cambiaran los neumáticos. Al no haberse disputado el 75 por 100 de la carrera —faltaban dos vueltas para que se alcanzara—, debió darse otra salida para disputar las vueltas que restaban. En los momentos del cambio de ruedas, los mecánicos de Martini aprovecharon para soltarle la barra estabilizadora trasera, operación que permitiría al coche ser más fácil de pilotar en mojado. Sin embargo, esto no les pasó inadvertido ni a los comisarios ni a los hombres de Lola. Estos tenían una poderosa razón. Y es que antes de la primera salida, habían jugado una doble baza dadas las inciertas condiciones meteorológicas:

AVENTURADAS DECISIONES

Después de la polémica inicial sobre el cambio de la prueba de Jerez a Jarama, después, el desarrollo de la carrera de Fórmula 3000 tampoco ha sido completamente limpia. En primer lugar es bastante sorprendente la detención de la carrera cuando faltaban sólo dos vueltas para que se cumplieran las cuarenta y siete con las que quedaban cubierto más del 75 por 100 de la distancia y, por tanto, se podría dar por definitivamente terminada. Aunque el aguacero era fuerte, la pista no se había inundado y seguía siendo practicable. Con la decisión de pararla en aquel momento, el director de carrera se buscó mayores problemas como la reclamación del equipo Lola contra el de Pavesi, cuyos mecánicos habían desabrochado la barra estabilizadora posterior al coche de Martini, en aquel momento líder de la carrera.

Los comisarios decidieron admitir la reclamación y excluir de carrera a Martini. Sin em-

bargo, le dejaron tomar la salida de la segunda parte, cuando el reglamento dice claramente que todo piloto excluido deberá ser retirado de pista.

A todo esto, la dirección de carrera responde que interrumpió la prueba por miedo a que pudiera pasar algo en las dos vueltas que faltaban para que se cumplieran las cuarenta y siete; y que a Martini le dejó salir porque firmó un papel en el que asumía todas las responsabilidades. Pero, ¿qué hubiera pasado si Martini se hubiera enganchado con Pirro, con el que se jugaba el subcampeonato? ¿O hubiera sufrido un accidente grave? Entonces de nada hubieran servido papeles exculpatorios. En todo esto lo que parece es que en el Jarama nadie estaba demasiado seguro de lo que estaban haciendo y no se han atrevido a eliminar completamente a Martini —que hubiera ganado la carrera—, para que pueda apelar a la FISA si lo desea.



Martini tuvo la victoria al alcance de la mano, hasta que la lluvia precipitó los acontecimientos.

Thackwell salía con reglajes de seco, y Nielsen con la estabilizadora trasera floja para caso de lluvia: ésa era la razón por la que «quemó» sus neumáticos. Ello provocó un pequeño revuelo y la posterior descalificación de Martini, que veía, pues, esfumadas sus posibilidades de batir a Capelli en el Campeonato y de ganar la prueba. La segunda salida, ironías de la vida, volvió a darse con neumáticos de seco, puesto que tras la media hora de cambio de ruedas, la lluvia cesó y el sol volvió a lucir. El orden era el del momento de la parada, es decir: Martini, Pirro, Capelli, Ferté, Raphanel, Campos, Gugelmin, Pérez-Sala, etcétera... con Vinuesa decimoséptimo. De nuevo era Pirro el más veloz, siguiéndole Ferté, Martini, Capelli, Nielsen, Raphanel, Campos, Gugelmin, Pérez-Sala, etcétera... En esa primera vuelta se quedaría Vinuesa al ser empujado por Salazar. Toda una lástima. Del grupo de cabeza,

pronto desaparecería Raphanel, mientras que Campos, con dificultades en las partes húmedas, se veía superado primero por Gugelmin, y luego por Pérez-Sala. El adelantamiento por parte de éste, que los testigos presenciales juzgaron como «precipitado», estuvo a punto de terminar con la carrera de ambos. Al terminar, Campos declaraba: «Creo que Luis se ha pasado, porque si no me aparto nos salimos los dos.» Por su parte, Pérez-Sala reconocía: «Tal vez le he pasado un poco "fuerte", pero, al fin y al cabo, eso son cosas que suceden a menudo en las carreras de F-3000.»

Finalmente fue Pirro el vencedor de la segunda parte de la carrera y con ello también el absoluto. Ferté, que en las últimas vueltas intentó cazarle, fue también segundo en esta manga y en la general, mientras que finalmente el tercero en el pódium era Capelli, feliz por llevarse también el Campeonato por

delante de Pirro y Martini. Entre los españoles Campos obtuvo su primera satisfacción del año y su primer punto al ser sexto, justo por delante de Pérez-Sala.

J. L. Aznar
Fotos: A. J. Nieto-J. L. Aznar

CLASIFICACION

1, Emmanuelle Pirro (March), 57-41-11 + 20-24-38 = 1 h. 18-5-49; 2, Michel Ferté (March), 57-51-16 + 20-24-76 = 1 h. 18-15-92; 3, Ivan Capelli (March), 57-49-63 + 20-46-79 = 1 h. 18-36-42; 4, John Nielsen (Ralt), 58-3-28 + 20-41-14 = 1 h. 18-44-42; 5, Mauricio Gugelmin (March), 58-0-85 + 20-47-22 = 1 h. 18-48-07; 6, Adrián Campos (Lola), 57-58-79 + 20-51-06 = 1 h. 18-49-85; 7, Luis Pérez-Sala (Ralt), 58-1-37 + 20-49-63 = 1 h. 18-51-00; etcétera... hasta catorce clasificados.

ASI QUEDA LA F-3000

Campeón: I. Capelli, 39 puntos. Subcampeón: E. Pirro, 32; 3.º P. L. Martini, 27; 4.º, M. Ferté, 26; 5.º, L. Pérez-Sala, 24,5; 6, John Nielsen, 18 puntos... 21, Adrián Campos, 1.



SPORT-PROTOTIPOS

BELL Y STUCK, CAMPEONES

MEJOR tiempo en los entrenamientos, Jesús Pareja y Oscar Larrauri no han podido conseguir en los 1.000 kilómetros de Monte Fuji su segundo triunfo de la temporada a causa de la rotura de un latiguillo de freno a tres cuartos de hora del final, cuando se mantenían en el primer puesto con una vuelta de ventaja sobre el segundo clasificado. La reparación duró cerca de siete minutos, lo que les hizo perder cinco vueltas. La victoria final fue para el Porsche 956 del equipo Jost, conducido por Ghinzani-Barilla, que pasaron la meta por delante del Jaguar de Warwick-Cheever. Una posterior reclamación de Walter Brun, el patrón de Pareja, otro de cuyos coches entró tercero, por una supuesta irregularidad en el último repostaje del Jaguar, hizo que éste fuera penalizado y perdiera un puesto en favor de Jelinski-Dickens. Con esta penalización Derek Warwick pierde el título de pilotos, que mantienen un año más Hans Stuck y Derek Bell, que debieron abandonar.

La clasificación fue: Ghinzani-Barilla (Porsche 956), a 182,8 km/h.; 2.º Jelinski-Dickens (Porsche 956), a una vuelta; 3.º Warwick-Cheever (Jaguar XJR.6), a una vuelta; 4.º Weidler-Giacomelli (Porsche 956), a dos vueltas; 5.º Winter-Nissen (Porsche 956), a tres vueltas; 6.º Schuppan-Suzuki-Fouché (Porsche 956), a tres vueltas; 7.º Pareja-Larrauri (Porsche 962), a cuatro vueltas, etcétera.

La clasificación de pilotos

queda: 1.º Stuck y Bell, 82 puntos; 3.º Warwick, 81; 4.º Jelinski, 74; 5.º Eddie Cheever, 61; 6.º Pareja y Larrauri, 50, etcétera.

FISA

DOS AÑOS DE MOTORES TURBO

EL presidente de la Federación Internacional del Deporte del Automóvil dio la rueda de Prensa en la que hizo públicas las líneas maestras de los reglamentos para 1987. El máximo interés centraba en lo referente a la Fórmula 1. Los acuerdos tomados dan un plazo de dos años a los equipos para cambiar los actuales motores turbo por motores atmosféricos. En 1987 se admitirán coches con motor turbo de 1.500 centímetros cúbicos y atmosféricos con una cilindrada máxima de 3.500 centímetros cúbicos. En 1988 se seguirá admitiendo a los motores turbo, pero para ellos se limitará la capacidad de los depósitos de gasolina de 195 a 150 litros. En 1989 los motores turbo quedarán abolidos, admitiéndose únicamente los atmosféricos de 3.500 centímetros cúbicos —12 cilindros serán el máximo posible—, cuya potencia debería ser como máximo de unos 650 caballos.

En lo que se refiere a los rallies, Balestre confirmó el que sólo los grupo A correrán el Campeonato del Mundo, quedando prohibidos, por tanto, los grupo B.

Siguiendo con el capítulo de los rallies, se aprobaron los calendarios para 1987. Hay algunas modificaciones en el coeficiente de las pruebas inicialmente previstas en España. El Cataluña man-



Boxes

LA victoria de Patrick Snijers (Lancia 037) en el Rallye de Chipre le ha permitido empatar a Tabaton en el Campeonato de Europa, que queda en sus primeros puestos: 1.º, Snijers y Tabaton (345); 3.º, Beny (229); 4.º, Cerrato (228); 5.º, Chatriot y Ferjanz (180).

YA hay dos pilotos seleccionados para la Challenge Marlboro. Se trata de los valencianos José Vicente Navarro y José Carlos Escudero, representantes de su comunidad, seleccionados por nada menos que Carlos Abella.



EL Raid Quatre Barres ha quedado definitivamente anulado ante las dificultades presentadas por el Departamento de Medio Am-

biente de la Generalitat tras los últimos incendios.

EL tramo cronometrado del circuito de Montjuich, que se disputará durante el Rallye Catalunya, servirá de aperitivo para las 24 Horas Motociclistas, que comenzarán pocos minutos después, el 28 de octubre.

DEMÁS de la participación de los Peugeot 205 Turbo 16 oficiales en el París-Dakkar, ahora se rumorea que es Renault quien también se anima. Los coches elegidos son los Cherokees, y Pierre Fougereuse (ex Toyota), el encargado de hacerlos correr.

AL volante de uno de los Peugeot podría estar Ari Vatanen, que ha estado probando ya un coche en Toscana y será coche 0 en el Rallye de San Remo. Es posible que reaparezca en el RAC.

JUHA Kankkunen ha recibido oferta de Lancia y Ford para el año que viene. Es casi segura su marcha de Peugeot.

tiene el coeficiente 4, el Costa Brava sigue con 3, el Corte Inglés sube a 3 también, el RACE baja a coeficiente

2 y el Asturias se mantiene con coeficiente 1. Es posible que a éstos se una también el Rallye Valeo.

SUPERPRESTIGIO

DOLOROSA DESPEDIDA

EL Superprestigio Solo-Moto, que debía ser una apoteosis en honor de los tres hombres de Derbi y de Sito Pons, se convirtió en una dura cruz para los pilotos de las balas rojas. Nieto cayó en la segunda de las tres mangas disputadas, cuando iba segundo tras Jorge Martínez «Aspar». Tras ser trasladado a Barcelona, las radiografías revelaron una fractura de tibia. Nieto, que está, pues, escayolado, no podrá presumiblemente participar en las dos carreras de Campeonato de España que tenía pre-

vistas. Torrontegui y Herreros también terminaron con sendas roturas de clavícula. La victoria en 80 c.c. fue para Aspar, seguido de Reyes y Waibel. En el cuarto de litro Sito Pons se impuso a Juan Garriga, tras una bonita lucha entre ambos, obteniendo dos victorias el piloto de Honda por una de la JJ-Cobas, que sufrió una caída sin importancia. Tercero fue el galo Mattioli, que batió el récord del circuito. Éxito muy importante de público y constatación de que la pista de la Ametlla de Mar necesita una nueva capa asfáltica.



COCHES



COLECCION DE CROMOS
EDICIONES UNIDAS, S.A.

6 CROMOS
P.V.P.
10 Ptas.
IVA INC.

CON LA COLABORACION DE
Motor 16

¡Nuevo Album!

Maravillosa colección de coches en cromos

Album compuesto de 162 cromos ilustrados a todo color. Con los últimos modelos de coches del mercado nacional e internacional. Detalle características técnicas y precios venta público, y también preguntas sobre educación vial, consejos de circulación, coches que han marcado una época, tabla de respuestas a las preguntas del dorso de los cromos y matrículas españolas e internacionales.

Ediciones Unidas, S.A.

Almirante Oquendo, 19
08930 - SANT ADRIÀ DE BESÒS (Barcelona)



BALLESTA



Tarjetas Postales

Si los accesos viarios a la ciudad que aspira a ser sede de unos Juegos Olímpicos fueran la única consideración que tuviera en cuenta el Comité Olímpico Internacional, París se llevaría de calle los de 1992, que también solicita Barcelona, así como Amsterdam, Brisbane, Belgrado y Birmingham.

Y no sólo, claro está, a causa de la inmejorable posición geográfica de la capital francesa; sino también por la enorme diferencia de cantidad y calidad en carreteras, autopistas y vías férreas.

Esto fue muy importante cuando los dirigentes de Disneylandia prefirieron París a cualquiera de las opciones españolas. Para los JO tiene también su peso, pero, afortunadamente para Barcelona, muchas otras cosas entran en línea de cuenta.

Pero es uno de los puntos flacos de la candidatura catalana y española. Un punto que, una vez más, pone de relieve la dramática urgencia de poner el sistema viario español, carreteras y raíles, en lo que se viene llamando «un nivel europeo».

Ciertamente, hay una autopista que une a Barcelona con muchas capitales europeas, pero sólo es una. Hay que pensar en que muchísimos espectadores



Batalla olímpica

para los Juegos llegarían por Barajas y que el puente aéreo no reemplaza totalmente a la carretera. Y la que une Madrid con Barcelona hasta llegar a Zaragoza es un auténtico desastre. Luego está el propio sistema viario interno de Cataluña, que hay que mejorar totalmente si se piensa en que hay algunas pruebas, como las de remo y canoe-kayak, cuya realización se efectuará lejos de la capital y en puntos pirenaicos. Por otra parte, muchos asistentes extranjeros serán alojados fuera de la ciudad.

Están previstas, eso sí, una serie de

Xavier Domingo

importantes reformas viarias, lo cual destaca el interés cívico de los JO, que sirven también para poner al día muchas cosas avejentadas y casi inservibles.

Lo de los trenes es aún más dramático. Se tarda casi tanto en llegar de la frontera a Barcelona como de Lyon a la frontera.

La excelsa estupidez de inspiración militar que hace que España tenga dimensiones de vía férrea distintas a las de Europa dificulta enormemente toda puesta al día de la Renfe, pero algo hay que hacer para que eso no parezca un servicio de tartanas y diligencias.

El informe que presentará al COI el día 17 de octubre el alcalde de París, Jacques Chirac, se apoya enormemente en lo de los transportes, tanto internacionales y nacionales como urbanos. Ya está en marcha allí la construcción de una tercera autopista de circunvalación que envuelve toda la inmensa «banlieue» y, por el norte, toca el aeropuerto Charles de Gaulle y, por el sur, el de Orly.

En muchos aspectos, la batalla olímpica Barcelona-París se parece a la de David contra Goliath. David ganó. No por la fuerza, sino por la astucia. A Barcelona le hará falta mucha.

SERIE FUTURO

84



ITAL DESIGN MACHIMOTO

En el Salón de Turín de 1986 la firma Ital Design presentó un prototipo singular que está a caballo entre el coche y la moto. A pesar de tener cuatro ruedas, en su interior se alojan dos filas de asientos colocadas longitudinalmente, en las que pueden viajar seis personas al estilo de una moto. Entre ambas filas hay otra butaca, con lo que la capacidad total se eleva a siete

ocupantes. El vehículo es una plataforma abierta con cinturones de seguridad que agarran la zona del vientre. La base mecánica corresponde al Volkswagen Golf 16 válvulas de casi ciento cuarenta caballos y va anclada en un chasis tubular.

El volante, redondo de tipo convencional, puede ser transformado en un manillar de moto de una manera muy sencilla.



Motor 16



Si puede comprarlo todo cómprelo

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

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

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

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



* Compañía de Seguros Mare Nostrum

LA MOTO FAMILIAR

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Construcción: 4 cilindros en línea, 1.781 c.c., dos árboles de levas en cabeza, accionados por correa dentada, y cuatro válvulas por cilindro. Alimentación: Inyección Bosch KA-Jetronic. Potencia: 139 CV a 6.100 rpm. Par: 17,1 mkg. a 4.600 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambios: Manual de cinco marchas.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con 2,8 vueltas de volante entre extremos.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y discos detrás, con servo.

CHASIS Construcción: Tubular, donde van anclados los elementos mecánicos. El suelo está hecho en aluminio y panel de abeja. Suspensiones: Independiente a las cuatro ruedas, con barras estabilizadoras transversales delante y detrás. Llantas: De aleación, de 6 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 VR 14.

DIMENSIONES: Batalla: 2.475 mm Vías del/tras: 1.425/1.422 mm. Longitud: 3.985 mm. Anchura: 1.680 mm. Altura: 1.630 mm (1.100 mm sin barra).

PESO: 970 kg.

PRESTACIONES: Velocidad máxima: 180 km/h.



Motor 16

Tarjetas Postales

Si los accesos viarios a la ciudad que aspira a ser sede de unos Juegos Olímpicos fueran la única consideración que tuviera en cuenta el Comité Olímpico Internacional, París se llevaría de calle los de 1992, que también solicita Barcelona, así como Amsterdam, Brisbane, Belgrado y Birmingham.

Y no sólo, claro está, a causa de la inmejorable posición geográfica de la capital francesa; sino también por la enorme diferencia de cantidad y calidad en carreteras, autopistas y vías férreas.

Esto fue muy importante cuando los dirigentes de Disneylandia prefirieron París a cualquiera de las opciones españolas. Para los JO tiene también su peso, pero, afortunadamente para Barcelona, muchas otras cosas entran en línea de cuenta.

Pero es uno de los puntos flacos de la candidatura catalana y española. Un punto que, una vez más, pone de relieve la dramática urgencia de poner el sistema viario español, carreteras y raíles, en lo que se viene llamando «un nivel europeo».

Ciertamente, hay una autopista que une a Barcelona con muchas capitales europeas, pero sólo es una. Hay que pensar en que muchísimos espectadores



Batalla olímpica

para los Juegos llegarían por Barajas y que el puente aéreo no reemplaza totalmente a la carretera. Y la que une Madrid con Barcelona hasta llegar a Zaragoza es un auténtico desastre. Luego está el propio sistema viario interno de Cataluña, que hay que mejorar totalmente si se piensa en que hay algunas pruebas, como las de remo y canoe-kayak, cuya realización se efectuará lejos de la capital y en puntos pirenaicos. Por otra parte, muchos asistentes extranjeros serán alojados fuera de la ciudad.

Están previstas, eso sí, una serie de

Xavier Domingo

importantes reformas viarias, lo cual destaca el interés cívico de los JO, que sirven también para poner al día muchas cosas avejentadas y casi inservibles.

Lo de los trenes es aún más dramático. Se tarda casi tanto en llegar de la frontera a Barcelona como de Lyon a la frontera.

La excelsa estupidez de inspiración militar que hace que España tenga dimensiones de vía férrea distintas a las de Europa dificulta enormemente toda puesta al día de la Renfe, pero algo hay que hacer para que eso no parezca un servicio de tartanas y diligencias.

El informe que presentará al COI el día 17 de octubre el alcalde de París, Jacques Chirac, se apoya enormemente en lo de los transportes, tanto internacionales y nacionales como urbanos. Ya está en marcha allí la construcción de una tercera autopista de circunvalación que envuelve toda la inmensa «banlieue» y, por el norte, toca el aeropuerto Charles de Gaulle y, por el sur, el de Orly.

En muchos aspectos, la batalla olímpica Barcelona-París se parece a la de David contra Goliath. David ganó. No por la fuerza, sino por la astucia. A Barcelona le hará falta mucha.

Si puede comprarlo todo
cómprelo

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

Podrá experimentar cómo la tarjeta VISA-POPULAR sólo le proporciona ventajas. Con ella podrá comprar en miles de establecimientos, tanto de España como del extranjero y también podrá obtener dinero efectivo a través de las oficinas bancarias en las que figure el distintivo VISA; en España prácticamente en todas las Entidades

bancarias, y en el extranjero, en las de los Bancos importantes. La VISA-POPULAR, como tarjeta de crédito, también le permite acogerse al sistema de pago aplazado en varias mensualidades, sin más requisito

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

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



* Compañía de Seguros Mare Nostrum



Negro y turbo



Al fin es tuyo. Y no estás soñando.
Ya tienes esa máquina maravillosa, perfecta, veloz. Tu gran ilusión.
Y para celebrarlo, una comida estupenda y
un brindis con CORDON NEGRO BRUT FREIXENET.
Este coche no es juego de niños.
Hay placeres que son universales.

CORDON NEGRO BRUT
El Cava Universal

Motor 16

11 de octubre 1986

Núm. 155 • 250 ptas.



Renault 21 Nevada



Citroën Xanthia



Nissan Sunny



Ibiza 5 puertas



Lancia Thema 8.32



Saab 900



Peugeot Prisma



Citroën AX Sport



Ford Gilda

SALON DE PARIS

EXTRA