



Motor 16

SEMANAL

GRUPO

18 de octubre 1986

Núm. 156 • 220 ptas.

FELIZ OMEGA

PRUEBA DEL NUEVO OPEL



Nissan Bluebird



Toyota MR 2



Toyota Supra



Toyota Corolla

VIENEN MAS COCHES JAPONESES

ZABRUS BERTONE

AL VOLANTE
DEL
COUPE-BREAK
DE LOS 90

GAMA 190
LOS
NUEVOS
MERCEDES



EL COCHE DE LA ESPERANZA



MOTOR Disposición: Delantero transversal, en posición vertical. **Cilindradas y potencias:** 954 c.c., con 45 caballos; 1.124 c.c., con 55 caballos; 1.360 c.c., con 65 caballos. **Distribución:** Arbol de levas en cabeza.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. **Caja de cambio:** Manual, de cuatro o cinco marchas, situada en el extremo del motor.

DIRECCION Tipo: De cremallera.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas, con muelles helicoidales delante y barras de torsión detrás.

PESO En orden de marcha: Entre 640 y 695 kilos, según versiones.

CARROCERIA De tres puertas y 3,5 metros de longitud. Cinco plazas. Coeficiente de penetración aerodinámica (Cx) = 0,31.



Motor 16

NUEVO ALFA 75 TURBO. UN TURBO QUE ACTÚA DESDE 2.600 R.P.M. CON AGILIDAD. CON POTENCIA. VERTIGINOSAMENTE. CUANDO SE PISA EL ACELERADOR LA RESPUESTA ES INMEDIATA: 28,5 SEGUNDOS EN EL KM. CON SALIDA PARADA. UN TURBO DISEÑADO CON LAS SOLUCIONES MÁS EFICACES. CUENTA CON SU PROPIO SISTEMA DE REFRIGERACIÓN, INTERCOOLER Y UNA SOFISTICADA INYECCIÓN ELECTRÓNICA, PREPARADA PARA CONSEGUIR LOS MÁS ALTOS RENDIMIENTOS. UN VERDADERO PRODIGIO DE LA MECÁNICA QUE JUNTO A UNA PRECISA DIRECCIÓN, DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE, UNA ESTABILIDAD IRREPROCHABLE, TRANSMISIÓN TRANSAXLE Y LOS FRENO DE DISCO VENTILADOS Y SOBREDIMENSIONADOS PERMITEN UNA CONDUCCIÓN DEL MÁS PURO ESTILO DEPORTIVO. EL NUEVO ALFA 75 TURBO ESTA DESTINADO A SER EL REY DE LAS BERLINAS DEPORTIVAS. POR SU FUERZA EXCEPCIONAL, PODER Y FIABILIDAD. UN AUTOMÓVIL PARA DESCUBRIR DE NUEVO LA PASIÓN DE CONDUCIR.

MODELO	Alfa 75 2.0	Alfa 75 2.5 V6	Alfa 75 Turbo-Diesel	Alfa 75 1.8 Turbo
POTENCIA	128 CV	156 CV	95 CV	155 CV
ACELERACIÓN (0 a 100 Km/h.)	8,9 seg.	8,2 seg.	12,4 seg.	7,9 seg.
VELOCIDAD MÁXIMA	195 Km/h.	210 Km/h.	175 Km/h.	más de 210 Km/h.
PRECIO FINAL (IVA incluido)	1.975.000	2.655.000	2.250.000	2.745.000



Alfa: la pasión de conducir

Motor 16

INFORMACIÓN Y REVISTAS, S. A.

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

Director: Félix Lázaro.
Subdirector: Alberto Mallo.
Redactor Jefe: Sergio Piccione.
Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

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

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

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11.

Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael 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. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

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

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



8 AL VOLANTE	Zabrus de Bertone
17	Nuevos Mercedes 190
18	Nissan Bluebird
20 LO ÚLTIMO	Toyota en España
22	Seat Ibiza SXi
27 MERCADO	Ecos de la semana
28	Precios de coches nuevos
32	Precios de coches usados
34	Precios motos



36 A FONDO	Opel Omega
44	Toyota Land Cruiser II
52 COMPRAR Y VENDER	
62 OCIO	Carreras de caravanas
64 FUERA DE SERIE	Reunión en Pebble Beach



67 DEPORTE	Euroturismos
70	Mundial de Resistencia
73	A todo gas
74	México: Fórmula 1
79	Rallye San Froilán
82 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS	

En martes, sí te embarques

A partir de ahora será necesario hacer una pequeña revisión al refranero español, porque resulta que el viejo dicho de «en martes, ni te cases ni te embarques», se ha quedado viejo, al menos en su primer concepto. El anuario de la Dirección General de Tráfico, al analizar los datos de los tres últimos años, nos demuestra que los martes son los días menos peligrosos en la carretera, con un índice de siniestralidad muy inferior al que nos ofrecen los domingos, que son, indiscutiblemente, los días más aciagos. Es decir, el verbo «embarcar», al menos si lo utilizamos en el sentido automovilístico, ha dejado de ofrecer peligro los martes, que se han convertido en un estupendo día para hacer kilómetros, dado que el tráfico en nuestras carreteras es notablemente inferior.

Hace veinte años teníamos en España un vehículo por cada 40 habitantes. Diez años más tarde la cifra se había reducido a siete, y, durante el pasado año, ya teníamos rodando un coche por cada cuatro españoles. El resultado es bien sencillo: tenemos un parque que supera los nueve millones de automóviles. Lo malo del caso es que un 40 por 100 de esta cifra lo componen los carros, con más de diez años de antigüedad. Esta es la razón por la que, semana tras semana, insistimos en la necesidad de rejuvenecer el parque y en la conveniencia de que fabricantes, Banca y DGT lleguen a un acuerdo para que se ponga en marcha la «operación achatarramiento». Las últimas noticias indican que próximamente se alcanzará el consenso necesario para dar luz verde a tan discutido proyecto.

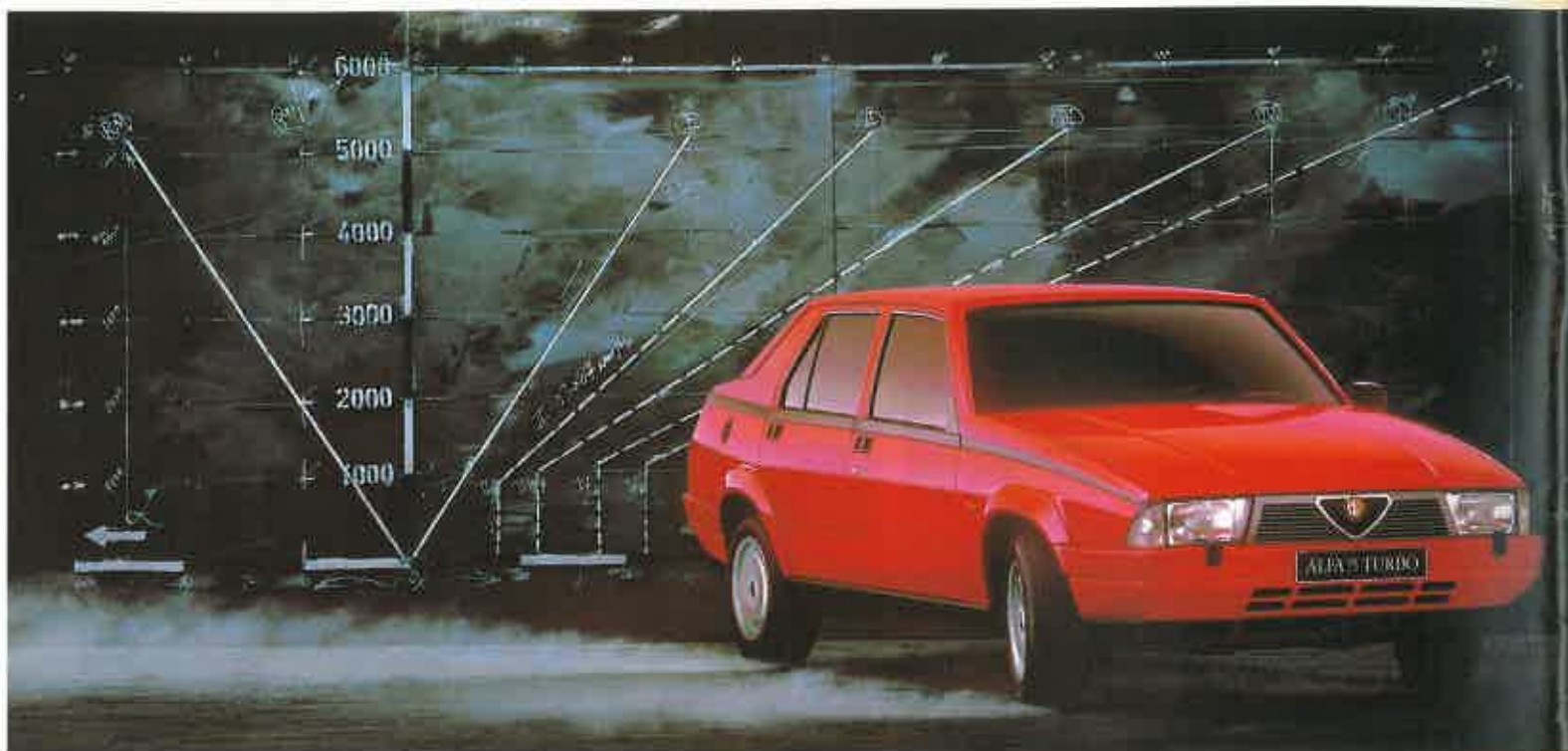
Esta semana tampoco queremos dejar por alto el capítulo deportivo. Gigi Corbetta ha viajado a México para ofrecernos en directo todo el color de la Fórmula 1, que este año no se decidirá hasta el GP de Australia, dentro de un par de semanas. En Madrid, los Euroturismos han hecho las delicias de los aficionados, que, por cierto, siguen mostrándose reacios a acercarse al Jarama. Por último, hemos viajado a Lugo para presenciar la antepenúltima prueba del Campeonato de España de Rallyes. Tampoco hay nada decidido. En el San Froilán lucense hemos podido volver a contemplar la grandeza del deporte automovilístico en su justa dimensión. Hay una organización que se desvela por su Campeonato y una afición que se vuelca. Es una lástima que las autoridades de esta hermosa capital gallega se empeñen en estas fechas en rodear de anuncios la maravillosa muralla romana. Un toque hortera e innecesario que se debería evitar a toda costa.

Félix Lázaro



2600 r.p.m.

JAMAS UN TURBO HABIA ACTUADO TAN RAPIDAMENTE.



NUEVO ALFA 75 TURBO. UN TURBO QUE ACTÚA DESDE 2.600 R.P.M. CON AGILIDAD. CON POTENCIA. VERTIGINOSAMENTE. CUANDO SE PISA EL ACCELERADOR LA RESPUESTA ES INMEDIATA: 28,5 SEGUNDOS EN EL KM. CON SALIDA PARADA. UN TURBO DISEÑADO CON LAS SOLUCIONES MÁS EFICACES. CUENTA CON SU PROPIO SISTEMA DE REFRIGERACIÓN, INTERCOOLER Y UNA SOPHISTICADA INYECCIÓN ELECTRÓNICA, PREPARADA PARA CONSEGUIR LOS MÁS ALTOS RENDIMIENTOS. UN VERDADERO PRODIGIO DE LA MECÁNICA QUE JUNTO A UNA PRECISA DIRECCIÓN, DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE, UNA ESTABILIDAD IRREPROCHABLE, TRANSMISIÓN TRANSAXLE Y LOS FRENO DE DISCO VENTILADOS Y SOBREDIMENSIONADOS PERMITEN UNA CONDUCCIÓN DEL MÁS PURO ESTILO DEPORTIVO. EL NUEVO ALFA 75 TURBO ESTA DESTINADO A SER EL REY DE LAS BERLINAS DEPORTIVAS. POR SU FUERZA EXCEPCIONAL, PODER Y FIABILIDAD. UN AUTOMÓVIL PARA DESCUBRIR DE NUEVO LA PASIÓN DE CONDUCIR.

MODELO	Alfa 75 2.0	Alfa 75 2.5 V6	Alfa 75 Turbo-Diesel	Alfa 75 1.8 Turbo
POTENCIA	128 CV	156 CV	95 CV	155 CV
ACELERACIÓN (0 a 100 Km/h.)	8,9 seg.	8,2 seg.	12,4 seg.	7,9 seg.
VELOCIDAD MÁXIMA	195 Km/h.	210 Km/h.	175 Km/h.	más de 210 Km/h.
PRECIO FINAL (IVA incluido)	1.975.000	2.655.000	2.250.000	2.745.000



Alfa: la pasión de conducir

SERIE PRODUCCION

22

PAGINA 23: ACTUALIDAD: EVO SEGURO DEL AUTOMOVIL



CITROËN AX

EN octubre de 1986, con motivo del Salón de París, fue presentado de forma oficial el nuevo Citroën AX, que se situará en un escalón intermedio entre el Visa y el BX. Su comercialización en España está prevista para el año 87.

Uno de los aspectos más revolucionarios del AX es la carrocería, con un coeficiente de penetración aerodinámica muy inferior

al de todos sus competidores, entre los que se encontrarán el Fiat Uno o el Peugeot 205, entre otros. Por el momento, sólo habrá tres tipos de motores, todos ellos de gasolina, aunque no queda descartada una versión diesel para más adelante. También próximamente se ofrecerá una carrocería de cinco puertas y una variante deportiva que reemplazará al Visa GTI.



Motor 16

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. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGEL Polígono Industrial. Avda. Valdelaparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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



36 A FONDO Opel Omega

44 Toyota Land Cruiser II

52 COMPRAR Y VENDER

62 OCIO Carreras de caravanas

64 FUERA DE SERIE Reunión en Pebble Beach



67 DEPORTE Euroturismos

70 Mundial de Resistencia

73 A todo gas

74 México: Fórmula 1

79 Rallye San Froilán

82 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS

Esta semana tampoco queremos dejar por alto el capítulo deportivo. Gigi Corbetta ha viajado a México para ofrecernos en directo todo el color de la Fórmula 1, que este año no se decidirá hasta el GP de Australia, dentro de un par de semanas. En Madrid, los Euroturismos han hecho las delicias de los aficionados, que, por cierto, siguen mostrándose reacios a acercarse al Jarama. Por último, hemos viajado a Lugo para presenciar la antepenúltima prueba del Campeonato de España de Rallyes. Tampoco hay nada decidido. En el San Froilán lucense hemos podido volver a contemplar la grandeza del deporte automovilístico en su justa dimensión. Hay una organización que se desvela por su Campeonato y una afición que se vuelca. Es una lástima que las autoridades de esta hermosa capital gallega se empeñen en estas fechas en rodear de anuncios la maravillosa muralla romana. Un toque hortera e innecesario que se debería evitar a toda costa.

Félix Lázaro



Motor 16 / 3



En voz baja

● Importante movida entre quienes aspiran a una concesión de marca japonesa. Nada menos que Ben Heiderich es quien está detrás de Daihatsu España y de Nipmotor, importadoras de Daihatsu y Subaru. Otra marca, Mazda, va a estar representada por Montalbán, importadores de los Skoda checos. Y otra marca, esta vez coreana, Hyundai, quiere venir a nuestro país.

● Tras no pocas presiones, parece que el IVA que actualmente grava el alquiler de

automóviles sin conductor (33 por 100), y que ha sido la causa de una gravísima crisis en el sector, va a ser reducido al 12 por 100. Al menos este tipo figura en el anteproyecto de Presupuestos del Estado.

● Siguiendo con el tema de los japoneses, lo que parece confirmarse es que Honda no importará por el momento. En el reparto del Ministerio de Industria sólo le han correspondido 15 unidades, por lo que esperarían al 87 para sumar ambos cupos. Se importarían 150 unidades de los modelos Accord y Prelude.

● Informábamos hace dos semanas sobre la fabricación del Daihatsu Cuore en España por parte de Emelba. Según hemos podido conocer, utilizará un motor de 850 centímetros cúbicos y el precio final oscilará entre 750.000 y 800.000 pesetas.

ENASA

¿DE VUELTA A VENEZUELA?

LA reciente visita a nuestro país del presidente de Venezuela ha vuelto a abrir la puerta de la esperanza en Enasa. En los próximos días, aquel país ibero-

americano adjudicará un contrato de unos dos mil millones de pesetas a las empresas españolas Enasa y Unicar para el suministro de 100 unidades para el metropolitano de Caracas. La firma de este acuerdo industrial rompe «las dificultades administrativas y financieras entre ambos países» que provocaron la salida de Enasa de Venezuela cuando todo parecía indicar que iba a ser aquella República su punta de lanza de cara a Iberoamérica.

GMC

NO RUEDA BIEN

EL primer fabricante mundial de automóviles, Ge-



neral Motors Corporation, podría anunciar en breve importantes pérdidas de explotación durante el tercer trimestre de este año y tomar nuevas medidas de reducción en la producción. El escaso rendimiento de

General Motors se debe, según los analistas, a las campañas de financiación que la firma ha emprendido, con tipos de interés muy reducidos. Por fortuna, en España las cosas andan mejor para GM.

A 220

MOTOR16 no es ajena a la «movida» económica del país. La subida en los costos de elaboración del producto nos obliga a incrementar también nuestro precio de portada, que a partir de este número será de 220 pesetas. Este incremento, sin embargo, llevará consigo sensibles mejoras en la revista que, semana tras semana, ponemos en sus manos desde hace ya tres años. Aumentar las páginas de información, elaborar cada día más cuidadosamente el producto, para conseguir que sea siempre del agrado de nuestros lectores, son los objetivos que nos hemos marcado. Nuestra juventud en el mercado no ha impedido, sin embargo, que hayamos alcanzado una madurez que es el fruto del esfuerzo de hacer cada semana el producto más periodístico y más moderno que ha conocido el mundo del motor en España. Mantenemos ahí es nuestra meta y, sinceramente, esperamos no defraudarles.



OPEL, GAMA 87

NUEVOS PRECIOS GM

GENERAL Motors España comunicó ya los precios de las versiones 87, en los que se contempla una subida media del 3 por 100.

Además de las modificaciones en los precios, la gama de Opel se ha modificado en algunos detalles de importancia. El Kadett GSi, líder de importación en nuestro país, recibe ya el motor de dos litros y 130 caballos de potencia, sin que su precio haya subido en apenas 60.000 pesetas. Este mismo motor, pero con 115 caballos, se instala también en el Ascona.

El motor 1600 de 90 caballos ha recibido una ligera reducción en la potencia máxima (ahora 82 caballos).

SEGURIDAD

REVOLUCION EN LAS CABEZAS

LA firma italiana Nava ha presentado su última novedad en cascos, y siguiendo su tónica de presentar modelos vanguardistas, lanza al mercado el Nava 8. Destaca en este caso su sistema de cierre y su ventilación interna. En cuanto al cierre, se realiza por la parte delantera inferior del casco, que se abre en dos mitades mediante un sistema de cierre rápido. El aire penetra por tres aberturas regulables de la parte delantera. La entrada central dirige el aire a la parte interna de la visera y a la parte superior interna del casco.



LA INVITACION DEL REY

LA anécdota tuvo lugar hace algunos días en la puerta del restaurante La Nicolasa, prácticamente en la confluencia de las calles de Velázquez con Francisco Silvela.

Dos ejecutivos contemplaban con admiración un Audi deportivo que llegaba en ese preciso momento a la puerta del establecimiento. Se acercaron a él sin darse cuenta, por la opacidad de los cristales, de quién era su conductor.

La sorpresa se la llevaron cuando, delante de sus propias narices, comprobaron que S. M. el Rey de España descendía del automóvil. Ante su sorpresa, Don Juan Carlos les preguntó si les gustaba el vehículo. La respuesta, lógicamente, fue afirmativa. Fue entonces cuando el Rey Don Juan Carlos invitó a los dos «curiosos» a darse una vuelta en el coche. La oportunidad no fue desperdiciada por los ejecutivos, que, posteriormente, se deshicieron en alabanzas hacia la persona de Don Juan Carlos.



ORA

YA ES LEGAL

EN su última reunión el Consejo de Ministros aprobó un proyecto de ley

que afectará a las ordenanzas municipales sobre aparcamiento de superficie, del tipo de la ORA (Ordenación y Regulación de Aparcamientos), así como sobre otras denominaciones similares vi-

gentes en doce ciudades españolas. El proyecto dará cobertura legal a las tasas establecidas por los ayuntamientos, que han sido objeto de polémica e impugnación ante los tribunales.



Verde y Rojo

● Alfonso García de Vinuesa, joven piloto madrileño, que ha realizado una sensacional carrera en el circuito del Jarama, en su debut en la Fórmula 3000.

● José Rueda, director de la carrera de Fórmula 3000 en el Jarama, que tomó la decisión de interrumpirla en el momento en que paraba de llover, y cuando sólo faltaban dos vueltas para cumplimentar el 75 por 100 de la carrera que hubiera evitado una nueva salida.

● José Luis Martín Palacín, director general de Tráfico, que se ha reconciliado con los profesores de autoescuela y ha tenido el detalle de regalarles un coche que le había correspondido en el sorteo de su fiesta anual.

● Claudio Aranzadi, presidente del Instituto Nacional de Industria, no ha sido aún capaz de resolver el grave problema de Enasa, ni siquiera el nombramiento de un nuevo presidente para la empresa estatal, que de nuevo batirá, según las previsiones, un nuevo récord de pérdidas en este año.

ESTADISTICA

BUEN OTOÑO

CON un incremento sobre el año anterior del 42,4 por 100 se cerraron las ventas de turismos nacionales en el mes de septiembre, lo que supone un incremento en el periodo enero-septiembre de ya el 10,1 por 100 antes de sumar los vehículos de importación.

Como se refleja en el cuadro, hay marcas que rozan ya el 50 por 100 de incrementos en las ventas, como General Motors, y todas, excepto Citroën, reflejan un importante crecimiento en las ventas. Esta última, que en turismos arroja un saldo negativo, tienen, sin embargo, un aspecto muy positivo en las ventas de vehículos derivados de turismos, que con la Citroën C-15 conoce un notable éxito de ventas en nuestro país.

VENTAS NACIONALES						
MARCAS	SEPTIEMBRE			ENERO-SEPTIEMBRE		
	1986	1985	%	1986	1985	%
CITROEN	2.319	1.421	63,2	20.116	22.717	-11,5
FASA-RENAULT	11.534	8.417	37,0	118.273	116.791	1,3
FORD	4.936	3.492	41,4	55.305	48.536	14,0
GENERAL MOTORS	5.704	2.771	105,8	46.771	32.369	44,5
PEUGEOT-TALBOT	5.351	4.557	17,0	52.463	49.898	5,1
SEAT	7.987	5.897	35,4	83.481	71.470	16,8
TOTAL	37.811	26.555	42,4	376.412	341.775	10,1



CROMA. ES OTRO MUNDO.



FIAT

CROMA CHT: 1.995 c.c. - 90 C.V. - Más de 180 Km/h. CROMA i.e.: 1.995 c.c. - 120 C.V. 192 Km/h.
CROMA Turbo i.e.: 1.995 c.c. - 155 C.V. - Más de 210 Km/h. CROMA Turbo D: 2.445 c.c. - 100 C.V. - 185 Km/h.

FIAT CROMA.

Cuando aparece un nuevo automóvil que es la expresión más avanzada de la tecnología del mundo automovilístico, siempre es una gran novedad. El nacimiento del Croma, la nueva gran berlina Fiat, es una de estas importantes novedades. El Croma es una gran berlina no sólo por la cilindrada de sus motores, de gasolina o diesel, atmosféricos o turbocomprimidos; es grande, sobre todo, por la importancia del proyecto. Es un tracción delantera caracterizado por un excepcional agarre a la carretera en cualquier condición. Con gran espacio interior gracias a la posición del motor: delantero transversal. A mayor espacio, mayor confort: asientos anatómicos y confortables, instrumentación moderna y funcional, sistema de calefacción/ventilación super eficaz. La suspensión es de cuatro ruedas independientes. Quien conduce el Croma ve pasar la carretera rápidamente, pero no la siente. El Croma se puede vivir en cuatro versiones diferentes. Para sentir la velocidad más alta de Fiat basta sentarse a los mandos del **Croma turbo i.e.:** turbo compresor Garret, intercooler, 4 frenos de disco autoventilados los delanteros, de 0 a 100 Km/h. en 7,8 segundos. Velocidad máxima: más de 210 Km/h. Tdo por **3.101.560 ptas.** Para conducir la mayor innovación en coches de la clase 2000, el **Croma i.e.:** gestión electrónica integrada del avance y el encendido. Más de 190 Km/h. por **2.600.150 ptas.** Para saber los progresos de la tecnología en el campo del consumo, el **Croma CHT:** el primer automóvil con doble conducto de admisión. Un 2000 c.c. con un consumo medio de 7,2 litros cada 100 Km. Reducido consumo y precio: **2.199.820 ptas.** Para destacarse no sólo en el consumo conduciendo un diesel, el **Croma Turbo Diesel:** velocidad turbo, 185 Km/h. Consumo diesel, 6,9 litros cada 100 Km. a 120 Km/h. Un diesel de lujo por **2.850.190 ptas.** A esta infinidad de equipamiento en confort y seguridad, el Croma añade opcionales de altísimo nivel, como el sistema de frenos ABS o la suspensión posterior autonivelante. Con esto usted ya puede decir que conoce el automóvil del mañana. Porque el Croma no es un nuevo modelo, el Croma es otro mundo.

FIAT

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

CONCESIONARIOS EN MADRID

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

CONCESIONARIOS EN BARCELONA

AUTO ITALIA, S. A. Balma, 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.

AL VOLANTE

VUELO DE ZABRUS

En el Salón del Automóvil de Turín de este año, Bertone presentó en su stand un prototipo bautizado con el nombre de Zabrus, nombre de un pequeño coleóptero cuya principal característica son sus fuertes alas élitros, que le permiten volar largas distancias.

Se trata de un coupé para cuatro plazas —una especie de coupé-break, como se ha dado en definirlo— realizado sobre la base del Citroën BX 4TC de cuatro ruedas motrices. El coche, como todos los prototipos de Bertone, era perfectamente utilizable.

La prueba tuvo lugar en los alrededores de Caprie, una localidad al norte de Turín, donde Bertone tiene su centro de diseño, al pie de la vieja abadía del Cister. El coche estaba a punto de

ser enviado a París, por lo que las recomendaciones de prudencia fueron constantes. De todas formas, en estos coches, más que las cualidades de comportamientos y manejabilidad, lo que hay que probar es la viabilidad de un proyecto.

Bertone no ha querido transformar nada. Ha mantenido la distribución de peso y la arquitectura mecánica del BX de cuatro ruedas motrices, coche que tiene un importante voladizo anterior, puesto que el motor va longitudinal por delante del eje.

Este motor es el cuatro cilindros de 2,2 litros y turbo de origen Talbot, que en su versión de calle —la que se ha montado en el Zabrus— desarrolla 200 caballos. Va acoplado a un sistema de transmisión a las cuatro ruedas, no per-

manente, de forma que en caso de rodar en asfalto seco se pueden desconectar las ruedas traseras, dejando únicamente las delanteras. La velocidad máxima del BX estaba establecida en 200 kilómetros por hora, una velocidad que el Zabrus podría superar, dado que tiene una mejor aerodinámica que el coche del que deriva.

Las aceleraciones son fulgurantes. De 0 a 100 kilómetros por hora, el coche se puede poner en 7,5 segundos a base de aprovechar las posibilidades del motor tirando de las cinco marchas del cambio manual. La suspensión es independiente a las cuatro ruedas con el sistema hidroneumático de Citroën, que permite tres alturas diferentes de la carrocería al suelo, seleccionables por medio de una palanca en el centro del



Basado sobre el Citroën BX de cuatro ruedas motrices, el Zabrus mantiene su arquitectura mecánica, con motor delantero muy avanzado. El interior ha sido objeto de un cuidadoso estudio para que cuatro pasajeros viajen con comodidad. Los asientos delanteros giran hacia el exterior para facilitar la entrada y salida.



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.



AL VOLANTE

Toda la instrumentación es muy avanzada. Junto al cuentarrevoluciones hay un velocímetro digital, el ordenador de viaje, un amplio check-control y un mini-ordenador.



coche. Los frenos son de disco ventilados en las cuatro ruedas y la dirección a cremallera, asistida.

Como decíamos al principio, el Zabrus es un coupé cuatro plazas de dos puertas laterales, que se abren hacia arriba, como en el Lamborghini Countach, que también es un diseño de Bertone, quien había adoptado esta solución por primera vez en el Alfa Romeo Carabo de 1968. A causa de la decisión de mantener la arquitectura original, el morro es largo, pero queda perfectamente integrado dentro de las líneas bajas, limpias y aerodinámicas de la carrocería, en las que se han aplicado todos los trucos posibles para bajar la resistencia al aire —parabrisas pegados, ausencia de vierteaguas, etcétera—, pero sin descuidar la seguridad, asegurada por una fuerte estructura.

Los cristales tintados evita tanto el calor como el deslumbramiento sin entorpecer una buena visión nocturna. La tonalidad oscura de los cristales hace juego con dos franjas que recorren el techo, que terminan en los grupos ópticos traseros, completamente camuflados por el plástico negro.

El interior ha sido objeto de un cuidadoso estudio, puesto que Bertone quería, sobre todo, conseguir una gran habitabilidad. Y lo ha conseguido, puesto que nada más entran en el coche se siente una sensación de amplitud que en buena parte consiguen unos asientos escasamente voluminosos, pero, sin embargo, muy confortables. Bertone, dando un ejemplo que han seguido algunas marcas que lo tienen como colaborador —véase Volvo—, ha planteado el coche como un cuatro plazas. Así, el asiento posterior en vez de

ser corrido, como es normal en la mayoría de los coches, son dos butacas idénticas a las delanteras. Estas, que van tapizadas en una piel especialmente tratada y teñida para Bertone por el especialista Gianfranco Togno, resultan muy confortables. Las delanteras pueden regularse eléctricamente en todas las coordenadas, salvo en altura. Este reglaje es automático, y le corresponde a un sistema de rayos infrarrojos ajustar automáticamente el asiento a la altura ideal que cada conductor.

Otra novedad de los asientos delanteros es que al abrir la puerta se giran hacia el exterior para facilitar la entrada.

Bertone junto a su obra. Ha querido plasmar en el Zabrus toda una serie de ideas que piensa que puedan ser recogidas en el futuro por coches de producción en gran serie. El Zabrus no tiene otra aspiración que ser un «concept-car».



Hasta la última gota...

Hasta la última gota, los grandes sólo confían en quien les ofrece de verdad mejores resultados.

Y, hasta la última gota, nadie mejor que el líder puede ofrecerlos, por duras que sean las condiciones en que trabajen.

Hasta la última gota, el líder en aceites de automoción para motores diésel turboalimentados, como maquinaria de obras públicas y camiones TIR de largo recorrido, es CEPSA Súper Serie 3.

Porque, hasta la última gota, sólo CEPSA Súper Serie 3 ofrece a los grandes garantía y prestigio CEPSA.

Exija el líder. Le asegura el mejor rendimiento de su motor... hasta la última gota.

CEPSA SUPER SERIE-3



Un líder en su motor



AL VOLANTE

El coche termina en un portón trasero que da acceso a un compartimento de equipajes. Los grupos ópticos traseros están camuflados bajo las líneas negras que bajan del techo. Debajo, el autor de este reportaje durante la prueba.

da y salida de los ocupantes tanto traseros como delanteros. Esto no es una idea nueva, puesto que Bertone ya la había introducido en el Mazda MX.81 que presentó en el Salón de Turín de hace cinco años.

El Zabrus tiene una tercera puerta trasera que da acceso a un pequeño compartimento portaequipajes.

Mención aparte merece el salpicadero y el cuadro de instrumentos, en los que Bertone ha intentado sentar cátedra sobre cuál debe ser la disposición de la instrumentación en un coche. Todos los instrumentos, cuya información hay que leer, están colocados en la parte más alta del salpicadero y a cierta

distancia del conductor a fin de que éste tenga que separar la vista lo menos posible de la carretera. Frente a él hay un cuentarrevoluciones, un velocímetro digital y un medidor de consumo que da cosumo instantáneo, consumo medio, litros que se han consumido y kilómetros que se pueden recorrer antes del próximo reportaje en función del ritmo de marcha que se está llevando. En el centro hay un check-control que avisa de cualquier anomalía mecánica. Ante el pasajero hay un reloj, termómetro interior y exterior, calculadora, compás, etcétera. Además, el coche va dotado de un sistema de radiocassette y compact-disc desarrollado por Pio-



BERTONE: «ME INSPIRA LA NATURALEZA»

ANDANDO poco a poco a causa de una fractura de pie de la que estaba en el último periodo de su recuperación nos recibió Nuccio Bertone en su «sancta-sanctorum» de Caprie, a unos veinticinco kilómetros al norte de Turín, al pie de las montañas que dieron paso a las huestes de Aníbal a la península itálica después de haber atravesado los Alpes. Ningún letrero indica que se trata de uno de los centros de diseño de automóviles más importantes del mundo, a fin de asegurar la tranquilidad del trabajo de los 80 colaboradores que trabajan con él en esta pequeña y funcional edificación, de amplios ventanales encarados a la naturaleza. Un contraste con el lugar de trabajo de otros diseñadores de alta talla que hemos podido visitar y que trabajaban inmersos en un entorno industrial.

Y es que, como Bertone, diría al final de la conversación, él, a diferencia de otros colegas, no tiene un canon estilístico fijo. «Mi inspiración es la naturaleza en general. No puedo decir, como otros colegas, que sea el cuerpo de la mujer. En cualquier caso, para el

Zabrus tendría que haberme fijado en una mujer pechugona, por esa delantera prominente. En mi diseño lo que busco siempre son las formas lisas y limpias. Es lo que he buscado en todos mis coches y lo que aprecio del diseño de los demás. Por ejemplo, es cierto que en estos momentos todos los coches tienden a parecerse un poco. Por ejemplo, entre los coches pequeños, todos tienen que responder a unas mismas medidas exteriores que vienen da-

das por las necesidades del mercado, de las mecánicas a utilizar, de la habitabilidad.»

Sin embargo, entre todos estos coches, muy semejantes entre sí, destaca el Uno, por esas líneas limpias. Entre estos fabricantes de coches de gran serie el problema es buscar una forma de identificación. Algunos han ido a logotipos especiales, a base de barras, calandras, etcétera, de un cierto tamaño, un poco imitando las marcas de alto ni-

Con Bertone la conversación fue fácil, y el tiempo rebasó el inicialmente acordado. «Me he sentido a gusto porque no ha habido dificultades para expresarme.»





Al tratarse de un prototipo es inútil pretender probar comportamiento, prestaciones y demás. Se trata de un coche hecho de artesanía, pero que conserva todas las prestaciones, un poco brutales, del modelo que se tomó como base. El 4 cilindros de 2,2 litros desarrolla 200 caballos.



neer, en el que el compact-disc sirve como soporte de la memoria para otro tipo de informaciones, como los recorridos en mapa de un viaje organizado, con itinerario para llegar a restaurantes, hoteles, lugares turísticos o de cita, etcétera. Esta información se puede visualizar en una pequeña pantalla retráctil que sale de debajo del compact-disc.

El techo del Zabus está cubierto de un mosaico de piel realizado también por Togno.

De momento, el Zabus no quiere ser más que un «concept-car», es decir, un coche-idea que en un futuro podría tener una versión probablemente más sencilla. De todas formas, Bertone da pruebas de su viabilidad con este prototipo que existe y rueda.

Sergio Piccione
Fotos: Alex Puyol

vel. Pero se han encontrado con que ahora resulta difícil de identificar cuando se mira el morro del coche si se trata de un modelo alto o bajo de gama. Y eso contribuye negativamente en la personalidad del coche.

Bertone es una vieja empresa. El señor Bertone padre la fundó en 1912 para carrozar chasis desnudos de diferentes marcas. Muy poco después, Nuccio Bertone comenzó a trabajar con él y recibió rápidamente la total confianza de su padre. «No le importaba que me pudiera equivocar —nos cuenta—, pues siempre decía que si fallaba una vez aprendería lo que había que hacer para no fallar una segunda.» Desde 1921, bajo su dirección se carrozaron chasis Fiat y Star.

Después llegó la guerra y en sus talleres se produjeron todo tipo de vehículos militares y ambulancias, para volver a carrozar chasis de diferentes marcas en cuanto llegó la paz. «Pero era un negocio lleno de sobresaltos, pues tenía que comprar los chasis desnudos y encargarme de su venta a través de agentes. Y las ventas sólo iban bien tres meses al año.» El cam-

bio de enfoque del negocio se produjo en el Salón del Automóvil de Turín de 1952, en que presentó un MG TD en versión coupé y spider convertible. «Llegó un americano, con botas y sombrero teano, que dijo que me los compraba y que quería más. Resultó ser un vendedor de automóviles americano que llevaba a EE. UU. coches de la marca. El logró que me enviaran chasis desnudos para que yo los carrozara y los vendieran

Bertone, en su despacho de Caprie
Junto con Pininfarina, el diseñador más famoso



ellos, sin riesgo comercial por mi parte, pese a que en principio los dirigentes de MG no estaban demasiado felices de hacerlo.» Así comenzó la gan carrera de Bertone como carroznero al servicio de grandes marcas, trabajando posteriormente con Alfa Romeo, para quien fabricó el Giulietta Sprint, que es uno de los coches más queridos de Bertone.

«El cómo comencé a producir este coche tiene una anécdota. Nos habían contactado para ver si podíamos hacer 200 Disco Volante, pero, al mismo tiempo, Alfa había prometido sortear quinientos coches de un mismo modelo entre los que compraran acciones de la compañía. El caso es que llegó el momento y no tenían coche que entregar, y como hubo gente que no quería el dinero que le ofrecían, sino el coche, me pidieron que diseñara rápidamente un coche, que fue el Giulietta. Al principio me pidieron que construyera sólo quinientos, pero cuando el coche comenzó a verse, el contrato se extendió con las bendiciones del ingeniero Ruscha.»

S. P.

INGENIERIA ALEMANA A TU ALCANCE.



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



FIRESTONE EN MARCHA



Integrada plenamente en «The World Tire Operations», Firestone desarrolla su nueva etapa con una mayor dimensión, más capacidad de producción y nuevos avances técnicos.

Firestone marca distancias. Exportando a todo el mundo neumáticos que llegan donde otros no llegan.

Los neumáticos Firestone siguen en marcha durante más tiempo, con mayor seguridad, confort y agarre, sobre terreno seco o mojado.

Compruébelo: entre en un Servicio Firestone y saldrá ganando.



EN MARCHA CON **Firestone**

AL VOLANTE



Con 166 caballos, el 2,6 se acerca a la potencia del 16 válvulas.



El motor 2,3 litros permite al 190 superar los doscientos kilómetros por hora.

MERCEDES MAS FUERTES

HACE un año, en el Salón de Francfort, Mercedes Benz presentaba en su stand tres nuevas versiones del modelo 190 que había preparado a toda prisa a fin de poder mostrar al público un producto equivalente a las novedades que en su Serie 3 había introducido BMW.

De los nuevos 190, sólo el diesel con motor de 2,5 litros fue comercializado en un plazo prudencial de tiempo. Las otras dos, con motores de gasolina de 2,3 (cuatro cilindros) y 2,6 (seis cilindros) litros han esperado hasta ahora para entrar en producción.

Como en el caso del 190 D 2,5, esta gama se beneficia de los nuevos motores desarrollados para la inmediatamente superior, la 200/300. Con el motor 2,3 litros, el 190 llega a los 136 caballos, casi quince caballos más los que da el motor 2 litros de 190 E. Esta mayor potencia ya debería suponer por sí misma un aumento de las prestaciones, pero es que, además, tanto en esta versión de 2,3 litros como en la 2,6 litros se ha montado un grupo reductor más corto, que hace que los desarrollos del cambio de marcha sean más cortos y, por tanto, las respuestas a las solicitudes del acelerador, mejores.

El motor de 2,6 litros tiene 166 caballos de potencia, que se nota sobre todo en las aceleraciones y en las recuperaciones a baja velocidad. También tiene un funcionamiento más silencio-

so y fino. En velocidad máxima también es más rápido, pero en ese terreno su ventaja es menos evidente, dado que el 2,3 logra superar también los doscientos kilómetros por hora de velocidad punta. En cambio, en terreno virado resulta un poco más fatigoso de conducir, a causa de que el mayor peso del motor hace que el coche muestre una mayor tendencia a irse de morro que en las versiones con motor de cuatro cilindros.

Ambas versiones pueden obtenerse bien con el cambio manual de cinco marchas, bien con el automático de cuatro, que dispone de dos programas que se podrían interpretar, el E, como conducción económica, y el S, como conducción deportiva.

Además, en ambos coches se puede obtener opcionalmente un diferencial

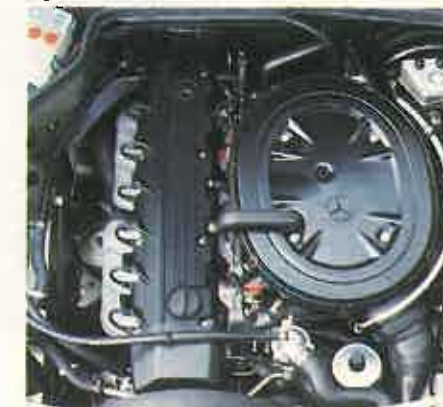
autoblocante de mando hidráulico muy eficaz.

Junto con los nuevos 2,3 y 2,6 se presentaba la versión básica del 190 en gasolina, que lleva el motor de cuatro cilindros y 2.000 centímetros cúbicos, con carburador que ha sido revisado, gracias a lo cual la potencia pasa de 90 caballos a 102 caballos. De todas formas, sigue resultando demasiado rústico, ruidoso, sobre todo si tenemos en cuenta el precio.

Con respecto al precio, los nuevos 2,3 y 2,6 costarán en España unos cuatro millones cien mil pesetas el primero de ellos, que comenzará a venderse a finales de año, y 4.900.000 pesetas el segundo, que se hará esperar hasta primeros de 1987, a causa del retraso que está teniendo su homologación.

Sergio Piccione

El motor seis cilindros cabe justo bajo el capot del Mercedes



El motor cuatro cilindros es más vivo en su funcionamiento.



NISSAN BLUEBIRD



JAPONES DEL AÑO

CONTRARIAMENTE a las primeras informaciones, los cuatrocientos noventa coches que Motor Ibérica va a poder vender este año en España no proceden del Reino Unido, sino directamente de Japón; están por tanto sujetos al pago del elevado arancel aduanero (44 por 100) de los coches procedentes del mencionado país asiático.

Y es una lástima, porque el Bluebird, una berlina de muy reciente diseño y producción, nos ha parecido un producto con indudables atractivos, pero ligeramente más caro que su directa competencia (2,2 y 2,5 millones de pesetas en números redondos las versiones de 105 y 130 caballos). Nos enfrentamos, pues, a un coche para clientes que quieren algo diferente a lo que suele verse por la calle, con una buena calidad, un excelente equipamiento y una serie de pequeños detalles, ingeniosos y con los que es divertido asombrar a los amigos:

amortiguación variable desde el puesto de conducción, asientos con seis diferentes posibilidades de reglaje, limpiaparabrisas de seis velocidades, luz en la cerradura, o antena doble de recepción de radio... por citar sólo algunos de estos detalles.

Pero vayamos a lo principal: el Bluebird es el modelo tipo medio de Nissan, del que se han fabricado nada menos que siete millones de ejemplares desde su nacimiento hace ya treinta años. Nissan, como Opel, no ha querido variar el nombre de su coche más popular, aunque los cambios son, como puede imaginarse, absolutos. Esta versión del Bluebird, que llega ahora a España, es recentísima, hasta el punto de que es uno de los candidatos a Coche del Año 1986 y se fabricará en el Reino Unido a partir de octubre 1988 cuando se alcance el 60 por 100 de componentes europeos y pueda, por tanto, ser importado a España en



FICHA TÉCNICA

	2000 SLX	1800 Turbo SGX
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.973 c.c.	1.809 c.c.
Alimentación	Dos carburad.	Inyección
Potencia máxima/régimen	105 CV/5.200	135 CV/6.000
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	5 velocidades	5 velocidades
DIRECCION		
Tipo	Cremallera asistida	Cremallera asistida
FRENOS		
Sistema	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES		
Tipo	Independientes	Independientes
PESO	1.175	1.215
PVP	2.209.650	2.545.650



EXPERIMENTO KING CAB

DENTRO del cupo de importaciones concedido por el Ministerio de Industria, le han correspondido 60 unidades de vehículos industriales a Motor Ibérica. Tras no pocas discusiones, el modelo que se ha elegido para venderse en España es el muy reciente King Cab: un atractivo *pick-up*, que en otros países de peor climatología tienen un notable éxito.

Se trata de un híbrido entre furgoneta y camión

ligero, 1.200 kilos de carga útil, provisto de una transmisión de cuatro ruedas motrices y el motor diesel 2.500 de 72 caballos de potencia. Con ruedas independientes delanteras, ha servido de base para el modelo Terrano.

Se desconoce aún el precio al que será vendido, pero hay que mencionar algunos detalles técnicos, como la servodirección, la caja de cinco velocidades. Su velocidad máxima es de 130 kilómetros por hora.



El SGX Turbo es el más potente de los Bluebird importados por Motor Ibérica. Su precio supera levemente los dos millones y medio de pesetas. El nivel de equipamiento es muy completo.

igualdad de condiciones fiscales que cualquier otro coche procedente de Gran Bretaña (con aranceles notablemente más bajos). Habrá que esperar, pues, año y medio para que el precio de los nuevos Bluebird sea más competitivo y haya una mayor oferta de versiones.

Porque por ahora sólo se importarán la versión de dos litros atmosférico de 105 caballos y el 1800 turbo de 135 caballos.

Hemos tenido la oportunidad de tomar un primer contacto, muy breve con estos coches, en los que lo primero que llama la atención es el cuidado con que han sido fabricados: los materiales son de excelente calidad y buen gusto al combinar los interiores. Resultan enormemente fáciles de conducir, con diferencias a favor del coche atmosférico, más progresivo, mientras que el turbo tiene una respuesta bas-

tante floja, por debajo de 3.500 revoluciones por minuto; luego, empuja con tensión.

Muy bien de frenos, progresivos, de tacto apropiado y manteniendo la trayectoria en todas circunstancias. Pero lo que más nos ha gustado, al margen de la comodidad, es el manejo de la caja de cambio. Resulta de una suavidad poco frecuente. En la versión atmosférica, el escalonamiento nos parece razonable, mientras que el turbo tiene una quinta demasiado larga, que va muy bien para velocidades altas y económicas en autopista, pero es poco apropiada para los adelantamientos tradicionales de las carreteras de tipo Redia. Y otro aspecto muy favorable es la dirección, asistida en ambos modelos, con endurecimiento progresivo en función de la velocidad.

J. M. C.
Fotos: Ramón Rodríguez

TOYOTA EN ESPAÑA

SE conocen ya los planes de Nipauto para la comercialización de los automóviles Toyota en nuestro país. El cupo de automóviles que le ha adjudicado el Ministerio de Industria es de ochenta, de los cuales entre treinta y cuarenta corresponden a turismos, y el res-

to, a los Land Cruiser, que es considerado por la Administración como vehículo industrial.

Cuatro coches ha decidido importar y ofrecer con matrícula definitiva el importador, cuyo mayor esfuerzo en estos tiempos se centra en las ventas con placa turística. En la actualidad, Nipauto cuenta

con 12 concesionarios en Madrid, Barcelona, Valencia, Alicante, Palma de Mallorca, Castellón, Lérida, Córdoba, Sevilla, La Coruña, Vigo y Málaga.

De estos cuatro coches destaca el deportivo Celica Supra 3000, un coupé con motor de tres litros y 204 caballos de potencia (para Eu-

ropa se importa sin turbo), capaz de alcanzar los 220 kilómetros por hora. El también deportivo MR/2 es otro coupé, de dos plazas, con motor de 130 caballos y cuatro válvulas por cilindro. Precisamente todos los coches que importará Nipauto utilizan motores gasolina de cuatro válvulas.



TOYOTA MR/2

Motor central transversal de cuatro cilindros en línea, con una cilindrada de 1.587 centímetros cúbicos. Culata de cuatro válvulas por cilindro e inyección electrónica de gasolina. Potencia máxima de 124 caballos a 6.600 rpm y par máximo de 14,5 mkg a 4.800 rpm. Caja de cambio de cinco velocidades y frenos de disco en las cuatro ruedas, con los delanteros ventilados. Neumáticos 185/60 en llanta 14. Peso en vacío de 940 kg. Velocidad máxima de 200 km/h.

3.200.000 ptas.

CELICA SUPRA 3000

Motor delantero, de seis cilindros en línea y 2.954 centímetros cúbicos, con cuatro válvulas por cilindro e inyección de gasolina. Potencia máxima de 204 CV a 6.000 rpm y par máximo de 25,9 mkg a 4.800 rpm. Caja de cambio de cinco velocidades. Frenos de disco ventilados en las cuatro ruedas y neumáticos de 205/60 en llanta 16. Peso en vacío de 1.480 kg. Velocidad máxima de 220 kilómetros/hora.



3.800.000 ptas.

5.350.000 ptas.

COROLLA GTi

Motor y tracción delanteros. Cuatro cilindros en línea con culata de cuatro válvulas y cilindrada de 1.587 centímetros cúbicos. Inyección electrónica de combustible. Potencia máxima de 130 caballos a 6.000 rpm y par máximo de 15,2 mkg a 5.200 rpm. Caja de cambio de cinco velocidades. Frenos de disco, con los delanteros ventilados. Neumáticos 175/70 en llanta 13. Peso en vacío de 940 kg. y velocidad máxima de 195 km/h.

2.850.000 ptas.

EMELBA PARA SIETE

HACE ya bastantes años que en Emelba se pensó en un *family car*, cuyos primeros bocetos, sobre la base mecánica de un Seat Ronda, se presentaron en el Expomóvil barcelonés de 1982.

Diferentes problemas retrasaron el proyecto que ahora, sobre la estructura del Ibiza, inicia su fase de producción.

La experiencia en los distintos carrozados de la firma catalana (Poker, Chato, etcétera) no es desdeñable y Emelba puede orgullecerse de ser líder en este tipo de productos derivados. Pese a ello, los planes para el Siete son más ambiciosos, pensándose incluso en la creación de una propia red de concesionarios y en la exportación. En una primera

fase, la producción será de una unidad diaria, para alcanzar paulatinamente 200/mes.

El actual siete plazas se ofrecerá en el futuro como *pick-up*, *station-wagon* e incluso como pequeño isotermod. Los motores gasolina 1500 System Porsche de Seat y diesel de la misma marca y el precio, alrededor de 1.700.000 pesetas.

Puerta lateral deslizante, que permite un amplísimo acceso.



El Emelba Siete nos parece un coche adecuado para su utilización como taxi, por su habitabilidad y economía.



SEAT IBIZA SXi YA VIENE

El Seat Ibiza SXi es una realidad; los doce primeros coches han salido ya de las cadenas de montaje y están preparados para entrar en el mercado en cualquier momento. Los Ibiza SXi van a ser los modelos

más deportivos de la gama Seat y gracias a los cien caballos de potencia de su motor podrán rondar los 185 kilómetros por hora.

Los nuevos Ibiza SXi van a diferenciarse bastante de sus hermanos actuales no

El Ibiza SXi tendrá una apariencia muy deportiva y negra. El coche llevará un alerón trasero que le dará mucho carácter.



sólo por su mecánica, en la que habría que destacar la inyección electrónica acoplada al motor, que se encarga de dar ese suplemento de fuerza al cuatro cilindros diseñado por Porsche, y así como los nuevos neumáticos, de dimensiones 185/60 SR 14, sino también en su aspecto exterior y en el interior.

El Seat destinado a luchar con los Visa GTI, los 205 GTI y los R-5 GT Turbo tendrá una decoración muy deportiva. Por de pronto se ha modificado la calandra frontal, al tiempo que han añadido faros antiniebla en el faldón delantero. El futuro coche llevará un hilo rojo a lo largo de toda la carrocería, una moldura que también se prolongará por los paragolpes. Los pasos de rueda tendrán una especie de aletines en tono negro, mientras que en la parte posterior saltará a la vista un alerón, dispuesto al pie de la luneta.

Los retoques exteriores se

reforzarán con la nueva decoración del interior. El Ibiza SXi montará asientos de laneros tipo competición, mucho más envolventes que los actuales, mientras que el respaldo del asiento posterior estará dividido en dos partes, lo que permitirá ampliar la capacidad del maletero. El nuevo Ibiza de inyección tendrá también un cuadro de mandos más espectacular, en el que destacarán los números rojos del velocímetro, graduado hasta 220 kilómetros por hora, y el reloj indicador de la presión de aceite. Una nueva incorporación a tono con el carácter del coche. La guantera, por su parte, no tendrá ya la tapa abatible que ha caracterizado a los Ibiza desde su nacimiento y que ha dado tantos quebraderos de cabeza.

En el nuevo coches se montará también una consola completa, dispuesta desde el tablero al túnel, que rodeará la palanca de cambios.

Sito confía en Honda



Me gusta la HONDA XL 125 PARIS DAKAR. Es fácil de llevar tanto en carretera como en montaña.

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

Sito Pons

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



Cambios radicales, nuevos servicios, agilidad..., conceptos que son la nueva filosofía que ha comenzado a dejarse sentir en el seguro del automóvil. Si 1986 ha sido el año de hacer llegar a los automovilistas españoles los nuevos modos que la CEE impone, en 1987 los cambios en el seguro serán ya realidad. El nuevo tipo de seguro cubrirá obligatoriamente la responsabilidad civil, incluyendo los daños materiales y corporales, y fijando unos límites de garantía.

NUEVO SEGURO DEL AUTOMOVIL MAS Y MEJOR SERVICIO

VIAJAR en automóvil por Europa no ha planteado nunca serias dificultades, salvo los relativos a problemas técnicos, entre los que figuraba cubrir la responsabilidad de los daños que el conductor y su vehículo pudieran provo-

car. Sin embargo, desde que la Comunidad Económica Europea se lanzara a tumba abierta a armonizar legislaciones para el desarrollo del mercado interior, las cosas han cambiado, al menos para los países que en última instancia han suscrito el Tratado de Ro-

ma. Y el sector del seguro ha tenido especial atención.

Según un amplio informe elaborado para MOTOR16 por Jesús Sainz de los Terrenos, secretario general de Unespa (la patronal del sector), si libre ha de ser la circulación de personas y mercancías en el ámbito del Mercado Común, la propia CEE considera necesario no imponer trabas que dificultaran su consecución, por lo que aparecía como fundamental la supresión del control de la «carta verde» en frontera y una mayor atención a la armonización de las legislaciones en materia de seguro del automóvil.

Antes de que se publicara la Primera Directiva de armonización en la CEE (24 de abril de 1972), se controlaba en las fronteras de estos países la obligación de asegurar la responsabilidad civil de la circulación de vehículos, precisamente como salvaguarda de los intereses de las personas que resultasen ser víctimas de un siniestro por un vehículo con estacionamiento habitual en otro territorio distinto. Esa Primera Directiva establecía la eliminación del control de la «carta verde», aunque admitía la posibilidad de un muestreo. Además, esa supresión se realizaba en base a un acuerdo entre las Oficinas Nacionales de Seguros, que garantizarían la liquidación de los siniestros ocurridos en su territorio, presumiendo, en todo caso, la existencia de un seguro de responsabilidad civil.

A partir de ahora habrá un solo seguro de responsabilidad civil con límites obligatorios y límites voluntarios a pactar entre asegurado y asegurador. De ahí que se vayan a incluir los daños materiales —no sólo los corporales— y los miembros de la familia del asegurado, del conductor o de cualquier persona comprometida en el siniestro.



«Pero la Segunda Directiva —según Jesús Sainz de los Terrenos— del veinticuatro de abril de mil novecientos ochenta y tres va más lejos al exigir que cada Estado miembro tomara las medidas necesarias para que la responsabilidad civil relativa a la circulación de vehículos que tengan su lugar habitual de garaje en territorio de la Comunidad se encuentre cubierta por un seguro, que deberá alcanzar los daños causados por el vehículo en territorio de otros países, según las legislaciones en vigor en esos Estados, así como los que puedan sufrir durante el trayecto que una directamente los territorios en los que se aplica el Tratado que constituye la CEE.»

Las grandes diferencias en cuanto a límites y extensión del seguro del automóvil en los distintos países son ahora armonizadas con la Segunda Directiva, estableciendo que el seguro ha de cubrir obligatoriamente la responsabilidad civil, incluyendo los daños materiales (esto es novedad para nosotros) y corporales, y fijando unos límites de garantía. Estos límites mínimos son: para daños corporales, 350.000 ecus (unos cuarenta y ocho millones de pesetas) por víctima, y para daños materiales, 100.000 ecus (unos diez millones de pesetas) por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas. Los Estados podrán prever en lugar de los an-

teriores límites un importe mínimo de 600.000 ecus (80 millones de pesetas) por los daños materiales y corporales por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas o la naturaleza de los daños. Para aumentar los importes mínimos hasta los previstos en la Segunda Directiva —lo que además repercutirá en el valor de las primas— dos países, España y Grecia, disponen de un periodo transitorio que culmina el 31 de diciembre de 1995.

¿Cómo afectan estas dos normas básicas al automovilista español? De acuerdo con el mismo informe, la idea principal es que desaparece el seguro obligatorio y se sustituye por la obligatoriedad de asegurarse. Para Sainz de los Terrenos, «los aseguradores de automóviles han entendido siempre la necesidad de terminar con el régimen actual del seguro estructurado en dos ramos propios e independientes». De ahí que a partir del 1 de enero se regule un solo seguro de responsabilidad civil con límites obligatorios, para lo que se ha definido la «obligatoriedad de aseguramiento» en contra del seguro obligatorio, y límites voluntarios a pactar entre asegurado y asegurador. Por ello, y así se legisla, «todo propietario de un vehículo de motor vendrá obligado a suscribir una póliza de seguro que cubra la responsabilidad exigible a su conductor, garantizando como mínimo las in-

demnizaciones legalmente previstas mediante una cobertura obligatoria para cubrir los daños materiales y corporales, y una cobertura voluntaria integrada por las modalidades tradicionales o las nuevas que puedan surgir».

Por tanto, y con esta premisa, el nuevo seguro español del automóvil va a ser así:

● **Ámbito territorial:** El seguro de suscripción obligatorio garantiza la cobertura de la responsabilidad civil derivada de la circulación no sólo en España, sino en cualquier territorio de los países de la Comunidad y de aquellos adheridos al sistema de Certificado Internacional de Seguro. Es decir, nuestra póliza cubrirá la responsabilidad civil por daños causados a terceros en Austria, Suiza, Bélgica, Alemania Federal, Dinamarca, Francia, Gran Bretaña, Italia, Irlanda, Luxemburgo, Holanda, Portugal, Noruega, Suecia, Finlandia, Checoslovaquia, República Democrática de Alemania, Hungría e Irak.

● **«Carta verde»:** La supresión de la «carta verde» es un hecho desde el 1 de junio pasado. Sin embargo, no desaparece para los países no citados más arriba y, además, será necesario que los asegurados vayan provistos de un certificado internacional de seguros para acreditar la extensión de las garantías a los países antes referidos.

● **Daños materiales:** El seguro de suscripción obligatoria deberá cubrir no sólo los daños corporales, sino los materiales. En cuanto a los primeros, solamente no será responsable si se prueba que el hecho fue debido a causa exclusiva de la víctima o a fuerza mayor, no considerándose como tal las averías mecánicas o los defectos del vehículo.

● **Circulación sin seguro:** El hecho de que cada vez es mayor el número de vehículos que circulan sin seguro ha llevado a las autoridades de control a endurecer las sanciones con multas de hasta 250.000 pesetas, llegando incluso a llevar aparejado el depósito del vehículo.

● **Inclusión de otros miembros:** De acuerdo con la normativa comunitaria, se incluyen dentro de la cobertura obligatoria a los miembros de la familia del tomador, del conductor o de cualquier persona cuya responsabilidad civil esté comprometida en el siniestro.

● **Nuevas tarifas:** Las nuevas cober-



Para muchos países ya no hay «carta verde» Pero hace falta un certificado internacional

turas, los aumentos de los límites de indemnización, la inclusión de los daños materiales, la ampliación del ámbito territorial, etcétera, tienen que llevar un reajuste de las primas, que —según el informe— no deberá ser traumático para ningún asegurado español al tener el 90 por 100 de los mismos concertado un seguro de responsabilidad civil ilimitada.

● **Declaración amistosa:** Como se recordará (véase MOTOR16 número 132), a partir del 1 de enero de 1987 se introducirá en España la «Declaración amistosa de accidente», declaración unificada en Europa, que, en caso de siniestro, recoge una declaración común de todas las partes implicadas, y que agiliza la tramitación de siniestro.

Para Sainz de los Terrenos, muchos son los cambios. «Pero hay uno fundamental: el cambio de mentalidad que debe producirse en aseguradores y asegurados, que deberá traducirse en una mejor relación entre ambos, en la imagen, en la rapidez de tramitación y en la liquidación de los siniestros.»

Raúl R. Sáez

PHILIPS



ES TU MAQUINA.



Es suave, es eficaz, es deportiva, es bonita, es joven, es tuya. Pónte en marcha cada día con la nueva PHILISHAVE TRACER.

PHILISHAVE TRACER. Tu máquina, tu afeitado.



PHILISHAVE TRACER



Krafft®

ACEITES DE MOTOR



CUIDAN AUN MAS EL MOTOR DE SU VEHICULO

Mercado

ECOS DE LA SEMANA

● Opel ha lanzado con motivo de la fabricación del Corsa un millón una nueva versión sobre la base del Corsa 3 puertas GL de 1.200 centímetros cúbicos, con un nivel de equipamiento más completo, que incluye llantas de aleación ligera, cuentarrevoluciones, cuentakilómetros parcial, encendedor, reloj de cuarzo y spoiler trasero, todo ello por un precio que coincide con el millón de Corsa fabricado: un millón de pesetas.

● El Porsche 944 y el 928 S4, las dos últimas novedades de la casa de Stuttgart, ya se encuentran a la venta en los concesionarios de la firma. Aprovechando la ocasión, han comunicado una subida de precios de alrededor de un



7 por 100, menos en el modelo 944 Turbo. En las opciones también se refleja esta subida, recogiendo ya todos estos cambios nuestra Sección de Mercado.

● Debido a la bajada de la corona sueca, la marca Saab se ha beneficiado de una reducción en el precio de las opciones en uno de sus modelos, el 9000 Turbo 16 SP, y de una minisubida de alrededor de 10.000 pesetas.



SEGUNDA MANO QUE MIRAR

A la hora de adquirir un automóvil de segunda mano, hay una serie de puntos a comprobar si se quieren evitar disgustos posteriores.

En primer lugar, cuando ya se ha elegido el automóvil que se desea comprar, conviene revisar el estado en que se encuentra la carrocería. Esto se puede hacer de una forma sencilla y rápida: basta con colocarse en la parte posterior del automóvil y mirar el lateral del vehículo. De esta manera se apreciará la existencia de desniveles o aguas que se han formado tras haberse realizado reparaciones de chapa. Así podremos hacernos una idea de los golpes que ha sufrido el automóvil. También se puede pasar la

mano a lo largo de la carrocería para apreciar así la posible existencia de aguas.

Dentro de la comprobación exterior, hay que revisar también la pintura. Si el vehículo ha sido pintado de nuevo, esto se puede detectar en determinadas zonas, como son los rebordes de las puertas y en general las zonas del vehículo que terminan en arista. También lo delata la existencia de rugosidades en la superficie de la pintura. Las pinturas que no son

de origen suelen dar menos garantías de duración, y además pueden ser un claro indicio de que se ha pintado de nuevo el coche porque ya han hecho su aparición los primeros síntomas de corrosión.

En la revisión exterior debe de incluirse también la comprobación del perfecto acople de puertas y portones traseros. Este es un dato interesante y nos ayudará a saber si el automóvil ha tenido un uso muy continuado o si ha sufrido algún golpe fuerte en los laterales.

También debe darse un repaso a los bajos del automóvil, para comprobar que el vehículo no tiene pérdidas de líquidos ni que ha perdido la capa de protección y han aparecido los primeros signos de corrosión en un lugar tan delicado.

La revisión de todos estos puntos a lo largo de las próximas semanas nos dará una idea más aproximada a la realidad que todo lo que los vendedores puedan decirnos para convencernos del buen estado del vehículo.



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	—	—	—	288.440
554 Sport	603	84	190	526.590
900 BE	900	100	215	797.670
BIMOTA				
SB4*	1.074	112	267	2.972.452
SB4-E	1.074	112	267	2.983.163
SB5-E	1.100	112	—	3.084.594
SB5-SP*	1.120	110	265	3.329.659
BMW				
R 65	850	50	170	1.028.594
R 80 GS	797	79	174	1.449.584
R 75 C	740	75	—	1.143.900
K 100*	907	90	215	1.317.374
K 100 RS*	907	90	220	1.581.738
K 100 RT*	907	90	210	1.817.601
CAGIVA				
Enduro 125*	125,6	15	120	438.704
Ala Verde 250	242,6	25	—	400.890
Ala Roja 350*	342,1	32	—	617.075
Atazzurra 650	640	65	—	1.006.040
DERBI				
Variant Cal	46,7	—	—	88.970
Variant Start	49,9	—	—	928.975
DB 50*	49,9	—	—	144.070
Scout 74	74,1	6,5	76	178.370
Scout 74 (m. n.l.)	74,1	6,5	76	193.950
RC-125 Cross	122,6	11	—	337.950
RC-250 Cross	240,7	42	—	389.050
GILERA				
50 GR-2	49,8	—	—	723.200
75 GR-1*	74,6	—	76	756.384
RV 200*	193,4	25	137	481.895
RX 200	193,4	24	—	467.858
GUZZI				
V-65	643,4	62	—	1.002.286
V-65 SP	643,4	62	—	741.514
V-65 Custom*	643,4	62	104	789.700
V-65 Lario	643,4	65	—	855.421
V-65 TT	643,4	—	—	797.801
HONDA				
850 T-5*	844	87	188	788.671
850 La Mota III	844	76	—	857.037
1000 SP	948,8	67	—	889.255
1000 California II	948,8	71	—	1.118.283
La Mota 1000*	949	92	225	1.151.140
LAMBRETTA				
125 Eletta	123,6	36	—	409.500
GS-250 End.	238,6	44	—	454.000
MX 250	238,6	45	—	454.000
GS 390	390	48	—	450.000
Baja 500	500	—	—	522.000
GS 600	558	45	—	515.000
LAVERDA				
1000 RGS	991	94	—	1.027.000
MERLIN				
DG 7 125	124,6	—	—	297.209
DG 7 212	212	—	—	296.800
DG 2 R	—	—	—	340.000
CRESTA	346,6	—	—	340.000
DG 11 4 Tiempos	346,6	—	—	388.000
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	261.000
MONTESA				
Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	269.600
Enduro 80 H7	74,9	—	72	775.300
Enduro 250 H7	246,3	—	119	345.500
Enduro 300 H7	349,6	—	130	367.590
Impala 125	124,6	10	100	229.300
Impala 175	174,7	13	100	271.800
MORINI				
125 Moto	123,6	12	—	298.000
250 2 C	238,6	25	138	338.000
350 4 C	344,1	39	160	595.500
MZ				
ETZ 250*	243	21	130	260.000
PUCH				
X 10	48,8	—	—	70.400
Mini	48,8	—	—	95.400
Mini PA	48,8	—	—	100.900
Mini Pa Negra	48,8	—	—	102.400
Moroso L	48,8	—	—	130.400
Liki Vario	77,1	8,5	—	208.000
74 M-82 RD	71,8	8,8	—	238.316
RIEJU				
Strada	74	8,5	—	130.000
Marathon MR-80	75	14	—	254.500
Marathon Enduro	80	22	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000
SUZUKI				
GSX 400 E	398	—	—	635.000
GSX 550 ES*	549	50	192	895.000
GSX 750 ES*	747	64	210	1.045.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.350.000
VESPA				
Vale	49,7	—	—	85.120
Vespa	49,7	—	—	99.456
Vespa ALX	49,7	—	—	108.864
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,8	100	158.108
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
Via 150	148,5	8,2	100	219.848
200 DN	197,8	10,8	110	243.390
Via 200	197,8	10,2	110	243.390
YAMAHA				
DT 80*	72,9	5,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
XD 350 LC*	347	59	180	598.000
XS 400	399	45,5	175	586.200
XT 600*	595	44	165	831.000
XJ 600*	598	72	202	838.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

EL RETO DE MADAGASCAR. LANZATE A LA AVENTURA.



A TODA POTENCIA

FUJITSU Ten acaba de lanzar al mercado dos nuevos amplificadores, el



UM-141, que tiene una potencia de 100 W x 2 o de 40 W x 4, y el UM-142, que da

34/ Motor 16

NOTICIAS DE EMPRESA

unas prestaciones de sonido realmente increíbles de 200 W x 2 o de 80 W x 4. Con estos dos nuevos modelos Fujitsu Ten entra en el sector de los amplificadores de gran potencia destinados a los propietarios de automóviles que desean escuchar en sus vehículos con la mejor calidad de sonido.

DE FRAYMON A VALEO

LA firma Valeo, continuando con la reforma de su estructura jurídica en nuestro país, ha realizado un cambio de nombre a su filial Fraymon, que a partir de ahora recibirá el nombre de Valeo Española. Valeo continúa realizando sus actividades dentro del campo de los embragues para automóviles. Esta nueva sociedad es la cabecera del grupo

en España, cuyas principales sociedades son: Faespa, Ferodo Española y Valeo Distribución, siendo su dedicación principal la de equipos y componentes para el automóvil.

JOVEN MERCEDES

SEGAUTO, en el año del centenario de Mercedes Benz, acaba de inaugurar en Avila unas nuevas instalaciones. La nueva concesión de Mercedes Benz dispone en el Polígono Industrial de más de 1.400 metros cuadrados, de los que 350 metros cuadrados estarán dedicados a exposición y 300 a talleres y servicios técnicos. El personal de toda la concesión ha seguido unos cursos específicos destinados a cubrir cualquier posible problema que se pudiese

dar en alguno de estos vehículos.

Tendrá también Segauto en esta concesión toda una amplia sección destinada a la gama de vehículos industriales de Mercedes Benz.



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

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

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

1.000 millas de aventura recorriendo el este de Madagascar.

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

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

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

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

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

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

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

No esperes más: vive la aventura de tu vida.

Camel corre con todos los gastos.



LLAMA AL TELEF.
(91) 273 08 08

O INFORMATE EN EL
"CAMEL TROPHY CENTER"
DE
El Corte Inglés

A FONDO

OPEL OMEGA 2.0i COMO UN RELOJ

El día 8 de noviembre comenzarán las entregas de los primeros Opel Omega en el mercado español. Este modelo viene a reemplazar a la gama Rekord, que desaparece después de haber sido una de las más tradicionales de la marca.

El nuevo coche es una berlina tres volúmenes, muy amplia y aerodinámica, que de entrada se ofrece en dos variantes: motor gasolina y motor turbodiesel. Si, éste es el mismo que ya llevaba el Rekord —aunque con 4 caballos más de potencia— el de gasolina, que tiene una capacidad de dos litros, es completamente nuevo. Con él, toda la estructura es nueva, mucho más moderna en sus soluciones que la del viejo Rekord. En su presentación, los hombres de Opel se han esforzado, como ya habían comenzado a hacerlo con el Kadett, en una presentación más vistosa

de lo que era habitual en la casa. El coche es, como decíamos, amplio, pero además confortable de suspensión, estable y bastante bien presentado. Lo hemos probado en su versión de gasolina, la más novedosa, que nos ha parecido que marcha como un reloj.

MECANICA

★★★★★

El motor es un cuatro cilindros en línea, con árbol de levas en cabeza, alimentado por un sistema de inyección electrónica Bosch/Motronic, gracias al cual la potencia sube a los 122 caballos

de potencia, que prácticamente es el máximo que suelen dar los motores atmosféricos con inyección. Como referencia, el viejo Rekord 2.2i, con más cilindrada, daba 115 caballos. El motor tiene unas reacciones vivas, como casi todos los de esta misma familia, que comenzó con 1.300 centímetros cúbicos, creció a 1.600, se redujo a 1.200, posteriormente volvió a subir a 1.800, y ahora ha llegado a estos 2.000 centímetros cúbicos. Es un motor que sube de vueltas con facilidad y además se recupera bastante bien de regímenes bajos. Lo más negativo es que resulta bastante ruidoso. En cualquier caso, más



VIRTUDES DEFECTOS

Comportamiento	Motor ruidoso
Coche amplio y confortable	Dirección demasiado asistida
Velocidad máxima y consumos	Quinta marcha demasiado larga

FICHA TÉCNICA



OPEL OMEGA 2.0i

MOTOR Disposición: Delantero, longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.998 c.c. (8x86 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección Bosch/Motronic. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad del depósito: 75 litros. Potencia máxima: 122 CV a 5.400 rpm. Par máximo: 17,8 mkg. a 2.600 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.^a, 8,3 km/h; 2.^a, 14,8 km/h; 3.^a, 23,5 km/h; 4.^a, 33,7 km/h; 5.^a, 40,0 km/h. Embrague: Mando mecánico, por cable.

DIRECCIÓN Tipo: De circuito de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,8 metros.

FRENOS Sistema: De disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros.

SUSPENSIONES Delantera: Independiente, tipo McPherson, con barra estabilizadora. Trasera: Independiente, con triángulos oblicuos oscilantes y barra estabilizadora.

RUEDAS Llantas: De chapa estampada, de 5 1/2 Jx14 pulgadas. Neumáticos: 185/70 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.144 kg.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MÁXIMA

(km/h.) 202,8

ACELERACIÓN (seg.)

400 m. salida parada 17,9
1.000 m. salida parada 33,9
De 0 a 100 km/h. 10,7

RECUPERACIÓN (seg.)

400 m. desde 40 km/h. en 4.^a 20,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.^a 22,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.^a 38,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.^a 41,8
De 80 a 120 km/h. en 4.^a 14,3
De 80 a 120 km/h. en 5.^a 18,6

CONSUMO



CIUDAD

A 27,2 km/h. de promedio 11,0

CARRETERA

A 90 km/h. de cruceo 6,1

En conducción rápida 11,7

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruceo 7,6

A 140 km/h. de cruceo 8,7

A 180 km/h. de cruceo 11,9

CONSUMO MEDIO PONDERADO

Litros/100 km. 9,2

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos 760

de lo que uno espera en un coche de una cierta categoría, en la que sin duda está el Omega, y siempre más ruidoso de lo que era el viejo Rekord 2,2i. En cambio, este último no puede compararse en prestaciones —particularmente la velocidad máxima es excelente, pues hay muy pocos dos litros que



Nuevo motor 2 litros.
La potencia es de 122 CV

pasen de los 200 kilómetros por hora— y los consumos, que son realmente bajos. Esto, unido a la buena capacidad del depósito de gasolina, hace que el

coche tenga una excepcional autonomía.

La caja de cambio es impecable en lo que a utilización se refiere, por precisión y suavidad. En los desarrollos nos parece demasiado alemanes, es decir, demasiado pensada para circular en autopistas. Concretamente, la quinta resulta demasiado larga, pese a la buena voluntad del motor por atender los mandatos del acelerador. Ese importante salto entre la cuarta y la quinta queda claramente de manifiesto en el cuadro de prestaciones que les ofrecemos.

COMPORTAMIENTO



En el Omega, Opel ha intentado buscar ese difícil compromiso entre confort y estabilidad. Y lo ha logrado bastante bien, aunque al final se pueda apreciar una cierta inclinación hacia el lado del confort, lo que hace que la carrocería balancee en las curvas y que a gran velocidad en autopista, en algunos momentos exista una sensación de flotación. De todas formas, el coche es muy estable. Y extraordinariamente confortable. La suspensión absorbe perfectamente incluso las constantes irregularidades de las carreteras españolas de segundo orden.

Los frenos son correctos, en la versión CD irán equipados de un sistema

antibloqueo ABS, mientras que en la versión GL será opcional. Personalmente nos parece interesante pagar el extra de 200.000 pesetas que supone esta opción, aunque tengamos que reconocer que de por sí el coche frena bien.

SONORIDAD



Al ralentí 52,6
A 60 km/h. 65,6
A 90 km/h. 68,9
A 120 km/h. 73,0
A 140 km/h. 75,8
A tope 80,4

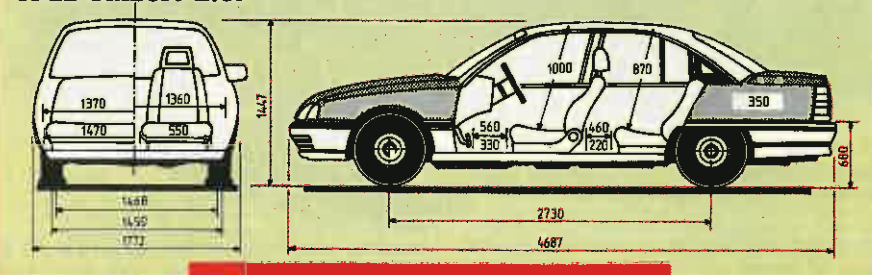
(Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.)

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h. 7,9
A 100 km/h. 25,6
A 120 km/h. 36,8

OPEL OMEGA 2.0i



Abierta la petición de reservas del Bluebird de Nissan.

Los primeros del Japón.

Lo último de la tecnología Japonesa ha llegado a España:
Los primeros Bluebirds de Nissan.

- Motor de 105 y 135 caballos (1.973 y 1.809 c.c.)
- 180 Kms/h y versión turbo de 195 Kms/h.
- 3 niveles de suspensión.
- Asientos regulables y ajustables a la anatomía del conductor.
- Lunetas automáticas con 2 velocidades.
- Y algunos otros detalles realmente insólitos jamás vistos en cualquier otro turismo.

Para hacer su reserva de Bluebird,
diríjase a cualquiera de estos
Concesionarios en exclusiva de Nissan:

Bluebird
SGX y SLX



Los Japoneses.



De venta exclusiva en:

ALICANTE: TORRECILLAS SORIO, S.A. Cta. Madrid, 1 • BARCELONA: AUTOMOVILES INFANTA CARLOTA, S.A. C/ París, 58-60 — MOTOR LLANSA, S.L. C/ Llansá, 1-3 • BILBAO: LEJARZA, S.A. C/ Gran Vía, 76 • LERIDA: LLEIDATANA DEL MOTOR, S.A. Avda. de las Garrigas, 38 • MADRID: REICOMSA. Raimundo Fernández Villaverde, 43 — IBERAUTO, S.A. C/ Galileo, 80 • MALAGA: PLA, S.A. Avda. Guindos, 4 — LUQUE Y VERA, S.A. C/ Cuarteles, 8 • MURCIA: VIUDES. Cta. Monteagudo-Alicante, 66 • OVIEDO: A. SALON ASTURIAS, S.A. C/ Fray Ceferino, 35 • PALMA DE MALLORCA: MAQ. Y AUTOMOVILES NOGUERA, S.A. C/ Gremio Carpinteros, 28. Pol.

«La Vitoria» • PAMPLONA: A. PAMPLONA, S.L. C/ Olite, 14 • SALAMANCA: AUTOMECANICA SALAMANCA, S.A. Avda. de Mirat, 23-27 • SAN SEBASTIAN: D. BARCOS, S.A. C/ Birmingham, 1 • VALENCIA: D. RAFAEL ALMENAR VALLS. Avda. Pío XII, 1 • VALLADOLID: VIVAPA, S.A. Pza. Poniente, 3 • VITORIA: G. SEGAD, S.A. Cta. Gamarra, 48 • ZARAGOZA: AUTOLOTO, S.A. Pº María Agustín, 74-76



Vistoso y visible el nuevo salpicadero y cuadro de instrumentos del Omega, que no ha perdido nada de la funcionalidad de modelos anteriores de la marca. Los asientos son muy confortables, pese a lo sencillo de su apariencia.



Se trata de un coche grande, muy habitable y con un gran maletero.

pisan las ruedas de un lado y las del otro, el coche mantenga la trayectoria. Si además lleva ABS, entonces la eficacia se hace total.

La dirección es asistida, de circuito de bolas. Es muy suave, pero peca de ofrecer exceso de asistencia, lo que la hace excesivamente sensible a alta velocidad y en terreno de curvas si también se rueda rápido.

CARROCERÍA

Impecable el trabajo realizado por Opel, que ha conseguido una carrocería muy aerodinámica sin tener que llegar a formas exageradas. Los técnicos de la marca aseguran un Cx entre un 0,28 y 0,30 según se trate de los coches con motores menos potentes —y ruedas más estrechas— o los más grandes. Y son gente que a diferencia de otros fabricantes no suelen exagerar. Además, ahí están las velocidades máximas que consiguen sus coches con motores equivalentes a los modelos de otros marcas que apenas consiguen superar los 190 kilómetros por hora. Otra prueba de este buen trabajo está en que prácticamente no hay ruidos aerodinámicos. Toda la rumorosidad que hemos criticado viene producida por los órganos mecánicos.

El Omega no es un coche pequeño precisamente. Mide más de cuatro metros y medio de largo. Pero por lo menos tiene una buena habitabilidad y un buen maletero, gracias también a que es más alto que lo eran el viejo Rekord y el todavía actual Senator. Por anchu-

ra, hay espacio para tres personas en el asiento trasero que, sin embargo, está preformado para acoger tan sólo a dos pasajeros, con un brazo escamotable

EQUIPAMIENTO

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

Opciones Opel Omega 2.0 i: Pintura brillante, 11.684; pintura metalizada, 50.896; aire acondicionado, 191.354; frenos antibloqueo ABS, 211.999; elevavinas eléctrico delantero, 52.205; faros antiniebla delanteros, 28.654; ajuste eléctrico nivel de faros, 10.640; cinturones traseros, 23.812; autobloqueante trasero, 57.789; techo solar eléctrico, 135.600; techo solar manual, 79.550; llantas de aleación, 79.800.

Opciones Opel Omega 2.0 i CD: Pintura brillante, 11.684; pintura metalizada, 50.896; aire acondicionado, 191.354; elevavinas eléctrico trasero, 49.065; cinturones traseros, 23.812; autobloqueante trasero, 57.789; techo solar eléctrico, 135.600; techo solar manual, 79.550; llantas de aleación, 79.800.

Precios con IVA incluido.



central a través del cual se pueden pasar objetos largos como esquís y demás que de otra forma habría que llevarlos en una baca.

Los asientos son relativamente duros pero cómodos. Tanto el trasero como delantero tienen buena forma.

Los interiores, debidos ahora al argentino Ferraira, son mucho más vistosos que jamás lo fueron los de un Opel, sin perder nada de su funcionalidad tradicional por colocación de mandos, interruptores y demás. Con él, Opel pierde un poco de personalidad germana para hacerse más internacional.

El equipamiento es completo, particularmente en el CD, que cuesta medio millón más, pero que de esta cantidad doscientas mil pesetas ya se van para pagar el ABS. De todas formas, quizá

resulte algo más caro de lo que se podía imaginar cuando los responsables de la marca hablaban de que iban a dar la sorpresa cuando comunicaran sus precios. En España, con más de un 20 por 100 de aumento de precio con respecto a los viejos Rekord 2,2i, no ha sido así.

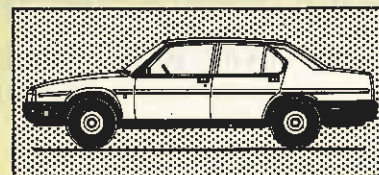
El acabado, bueno en general, aunque se puedan apreciar algunos detalles típicos de los coches de gran serie como, a pesar de todo, es el Omega.

FRENTE A SUS RIVALES

El Opel Omega no lo va a tener fácil. Como se puede apreciar, la competencia es dura y hay mucho donde elegir. Además, como decíamos un poco arriba, el precio no es siempre un argumento a su favor. Digamos, por tanto, que es con el Lancia Thema el más grande. Que sólo le supera en potencia el Audi y el Peugeot, que tienen motores por encima de los dos litros, y los dos Alfa Romeo, que tienen un carácter más deportivo. Y que es el que menos consume al alimón con el Volkswagen Santana.

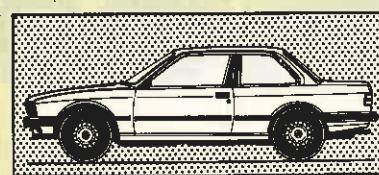
ALFA ROMEO 90 2.0i 2.295.150 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.962 c.c. Potencia: 128 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.090 kg. Velocidad máxima: 188 km/h. Consumo medio ponderado: 9,7 l/100 km. Volumen del maletero: 345 dm³.



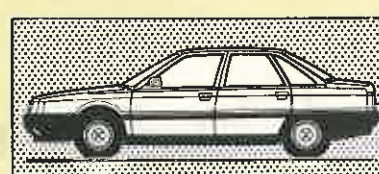
BMW 320i 3.105.740 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.990 c.c. Potencia: 125 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.070 kg. Velocidad máxima: 191 km/h. Consumo medio ponderado: 11,0 l/100 km. Volumen del maletero: 352 dm³.



RENAULT 21 TXE 1.898.533 ptas.

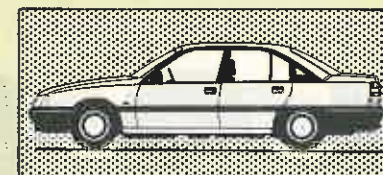
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 120 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.095 kg. Velocidad máxima: 194 km/h. Consumo medio ponderado: 10,2 l/100 km. Volumen del maletero: 400 dm³.



Los intermitentes son funcionales. Se asemejan muchísimo a los del Kadett.

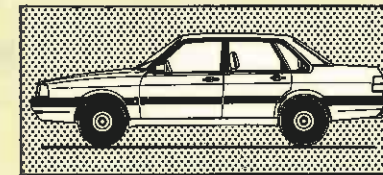
OPEL OMEGA 2.0i 2.414.295 ptas.

OPEL OMEGA 2.0i CD 2.970.361 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.998 c.c. Potencia: 122 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.144 kg. Velocidad máxima: 202 km/h. Consumo medio ponderado: 9,1 l/100 km. Volumen del maletero: 350 dm³.



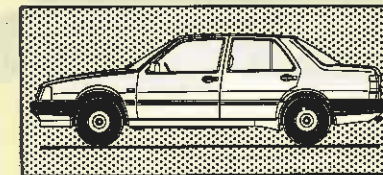
AUDI 90 2.992.619 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.226 c.c. Potencia: 136 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.060 kg. Velocidad máxima: 195 km/h. Consumo medio ponderado: 10,8 l/100 km. Volumen del maletero: 275 dm³.



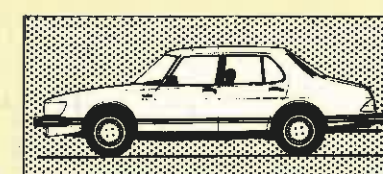
LANCIA THEMA 2000iE 3.023.230 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 120 CV a 5.250 rpm. Peso: 1.120 kg. Velocidad máxima: 195 km/h. Consumo medio ponderado: 8,5 l/100 km. Volumen del maletero: 410 dm³.



SAAB 900i 2.600.716 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.985 c.c. Potencia: 118 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.160 kg. Velocidad máxima: 175 km/h. Consumo medio ponderado: 10,8 l/100 km. Volumen del maletero: 340 dm³.

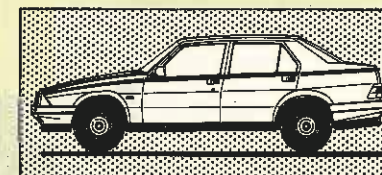


Además de los diez modelos a que lo enfrentamos en este capítulo final de la prueba, también se podría pensar como alternativa en un Ford Scorpio o en un Sierra, con motores de dos litros inyección, menos potentes pero también más económicos, pero un nivel de calidad semejante; o en un Fiat Croma, tan potente como el Opel, pero igualmente más barato. De todas formas, la quinta puerta de estos últimos los hace entrar muy poco en la consideración de quien piensa en un Omega.

Sergio Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto

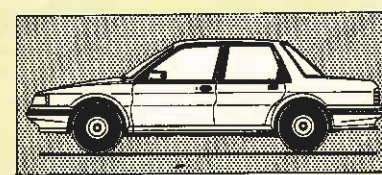
ALFA ROMEO 75 2.0i 2.020.149 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.962 c.c. Potencia: 128 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.130 kg. Velocidad máxima: 194 km/h. Consumo medio ponderado: 10,7 l/100 km. Volumen del maletero: 350 dm³.



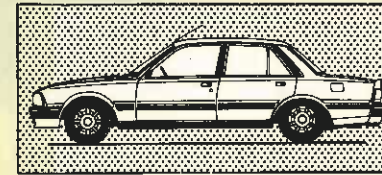
MG MONTEGO EFI 2.074.975 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.994 c.c. Potencia: 112 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.050 kg. Velocidad máxima: 184 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km. Volumen del maletero: 365 dm³.



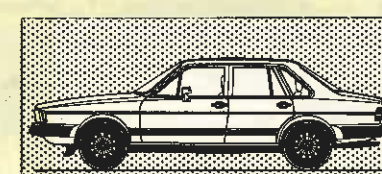
PEUGEOT 505 GTi 2.599.786 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.165 c.c. Potencia: 130 CV a 5.750 rpm. Peso: 1.235 kg. Velocidad máxima: 176 km/h. Consumo medio ponderado: 11 l/100 km. Volumen del maletero: 360 dm³.



VW SANTANA 6X5 2.583.088 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.921 c.c. Potencia: 115 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.085 kg. Velocidad máxima: 179 km/h. Consumo medio ponderado: 9,0 l/100 km. Volumen del maletero: 335 dm³.



MAS CARTERA

Cartera 16 sigue. Y sigue más cartera que nunca.
Con más Premios y más Tarjetas.

MAS PREMIOS

Con más premios que nunca. Doblando su premio. Nada menos
que medio millón de pesetas cada día va a dar Cartera 16 en la semana
del 21 al 25 de Octubre.

MAS TARJETAS

Vuelva a jugar con su tarjeta de siempre. Si no la tiene aún,
consígala el domingo 19 en el ejemplar de Diario 16.



Es gratis. Es fácil. Es el juego de moda. Es... Cartera 16.



A FONDO

TOYOTA LAND CRUISER II MITO JAPONES



TOYOTA **LAND CRUISER**
LX turbo



VIRTUDES DEFECTOS

Comportamiento	Dirección muy desmultiplicada
Conducta ajustada	Aviso a las plegas traseras
Buen equipamiento	Neumáticos mal adaptados

EN vehículos todo terreno, decir Land Cruiser supone nombrar a uno de los modelos con más fama y tradición en este campo. Desgraciadamente, y dada su procedencia, a España son muy escasas las unidades que hasta ahora llegaban, salvo las que se venden en las islas Canarias. Con la entrada de un contingente reducido de unidades de coches procedentes del Japón el comprador español ya puede acceder a este modelo con más facilidad.

Las primeras versiones del Land Cruiser datan de 1951. Desde aquéllas, nacidas como réplica al Willys americano, hasta la que aparece en estas páginas hay un abismo. El Land Cruiser II apareció a principios del año 85, e incorpora muchas novedades respecto al modelo existente, dirigidas sobre todo a mejorar el confort y la utilización como un vehículo convencional.

Este Toyota se ha revelado como un polivalente con un buen nivel de confort y unas posibilidades en conducción todoterreno, más que suficientes para un usuario normal. En este aspecto, los neumáticos Bridgestone que monta traicionan al Toyota. Con otro tipo de neumático, el agarre y la capacidad para trepar mejoraría notablemente.

En estos momentos, Toyota tiene dos modelos básicos, de los cuales derivan infinidad de versiones. El genuino Land Cruiser mantiene una mecánica más clásica, con suspensiones de balistas, de la que derivan las versiones más industriales. La carrocería es parecida a la del Land Cruiser II, modelo dirigido a un uso menos duro, pero que ha de resultar más cómodo. Por ello se ha recurrido a la suspensión de muelles helicoidales.

Estas características técnicas, unidas a un diseño de la carrocería con líneas diáfanas y modernas, convierten al Land Cruiser II en un coche muy apetecible, y las unidades que lleguen a España van a estar muy solicitadas.

MECANICA



Este modelo monta un motor diesel de cuatro cilindros, sobrealimentado por un turbocompresor. De esta forma, la potencia pasa de los 72 caballos que desarrollaba en la versión atmosférica, a los 86 que rinde actualmente. Lo primero que llama la atención es la gran elasticidad y la alegría con que sube de vueltas. Por contra de lo que suele ser habitual en los motores diesel sobrealimentados, la potencia a pocas revoluciones es suficiente para mover el coche sin tener que reducir a una marcha inferior. Su funcionamiento es bastante suave para tratarse de un motor diesel y, salvo al ralentí, las vibraciones nunca llegan a ser excesivas. El turbocompresor comienza a cargar a plena presión antes de las 2.000 revoluciones por minuto y la inyección no corta has-



El motor del Land Cruiser destaca por su potencia desde pocas revoluciones y por su sobriedad en el consumo. La fiabilidad está respaldada por una experiencia de muchos años.



ta las 4.500 vueltas, pero dadas las características del motor nunca es necesario apurar tanto las marchas. Para verificar el funcionamiento del turbocompresor, en el cuentarrevoluciones hay dos testigos, uno verde y otro rojo; cuando el turbo sopla correctamente, se enciende la luz verde, mientras que si algo va mal se enciende la roja.

Lo más destacable de este modelo es su bastidor y sistema de suspensión. El

chasis está constituido por dos largueros unidos por seis travesaños de acero, que resulta muy rígido sin ser excesivamente pesado; de hecho, se trata de uno de los todo terreno diesel más ligeros de su tamaño. La suspensión es de muelles helicoidales, con un eje rígido tanto delante como detrás. Este sistema de suspensión reúne las condiciones de resistencia y confort necesarias en un polivalente.

Uno de los puntos más brillantes del Toyota son los frenos. En el eje delantero lleva frenos de disco, mientras que en el trasero son de tambor. La frenada es progresiva y potente, sin dar muestras de fatiga.

En la transmisión, nos encontramos con un sistema clásico de tracción a las cuatro ruedas desengranables. Normalmente, se circula con la tracción en las ruedas traseras. Accionando la palan-

ca de la caja transfer, se pasa a la tracción total, pero previamente hay que accionar los desbloqueadores de las ruedas delanteras. Con esta misma palanca se acciona la gama de velocidades cortas. Esta palanca se maneja con bastante facilidad, aunque que un poco alejada del conductor.

Sin duda, el aspecto peor resuelto del Land Cruiser es la dirección. En el afán de buscar una dirección suave, se ha caído en un mecanismo excesivamente desmultiplicado, en el que es necesario dar dos vueltas de volante para doblar una esquina. Eso sí, la asistencia a la dirección actúa perfectamente y el volante se mueve con un solo dedo.

CONSUMO



CIUDAD	l/100 km.
A 27,7 km/h. de promedio	10,1
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruce	8,3
En conducción todo terreno	16,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruce	13,0
CONSUMO MEDIO PONDERADO	
Litros/100 km.	9,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	870

FICHA TECNICA



TOYOTA LAND CRUISER II

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.446 c.c. (92x92 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Bomba inyectora y turbo. Compresión: 20 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 90 litros. Potencia máxima: 86 CV a 4.000 rpm. Par máximo: 19,2 mkg. a 2.400 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas, desengranable. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas, con reductora. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,9 km/h.; 2.ª, 11,7 km/h.; 3.ª, 18,9 km/h.; 4.ª, 27,4 km/h.; 5.ª, 32,2 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De recirculación de bolas. Vueltas de volante entre topes: 4,8. Diámetro de giro: 11,4 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante, tambor detrás. Servo.

SUSPENSIONES Tipo: Eje rígido delante y detrás.

RUEDAS: Llantas: De chapa, de 6x16 pulgadas. Neumáticos: 205 R 16.

PESO En orden de marcha: 1.690 kg.

Por último, hay que destacar el buen rendimiento del motor, que permite que el coche sea tan ágil como un turismo tanto en tráfico urbano como por carretera. Todo esto con un consumo realmente contenido, ya que normalmente se puede mantener por debajo de los diez litros cada cien kilómetros.

COMPORTAMIENTO



Gracias a su suspensión con muelles helicoidales, las reacciones del Toyota son muy progresivas y, en términos generales, el comportamiento es muy no-

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.)	136,6
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	23,2
1.000 m. salida parada	42,6
De 0 a 100 km/h.	22,6
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	21,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	24,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	43,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	48,9
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	14,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	16,9

AUTODEFEMSA

Baterías FEMSA con doble tecnología.

Protege tu coche para los momentos críticos. Desafía el frío, aguanta la nieve, combate la lluvia. Hazte con la mejor autodefensa. Instala una Batería Femsa, te sabrá potencia para dominar cualquier situación.

Por su doble tecnología, arranca siempre a la primera y te ofrece un funcionamiento seguro y constante durante todos sus años de uso. Batería Femsa, la mejor defensa para que tu coche pueda con todo.



LA COMBINACION PERFECTA DE COMODIDAD Y ALTO RENDIMIENTO.



Lancia hace honor a su tradición ofreciendo al conductor una experiencia totalmente novedosa: el brío de un deportivo, unido a la comodidad de un coche grande. Su interior es elegante, espacioso y soberbiamente equipado. Pero al mismo tiempo, bajo el capó oculta un motor 4 cilindros, sobrealimentado, de 165 CV de potencia.

Dotado de intercooler y sistema de seguridad contra el exceso de presión, como los motores de fórmula Uno. Capaz de pasar de 0 a 100 Km/h. en sólo 7,2 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 218 Km/h., sin que usted se dé cuenta. Además, hay un modelo de 6 cilindros en V. Un modelo turbodiesel que es, con mucho, el más rápido de su clase y de un 2.000 dotado de inyección electrónica de combustible que puede codearse con los mejores. Así son los Lancia Thema. Coches con un enorme potencial de tecnología e ideas. Para mantenerse en cabeza.

Thema i.e. Turbo - 2.000 c.c., 165 CV., 218 Km/h., 0-100 Km/h. en 7,2 seg.
Thema Turbodiesel - 2.500 c.c., 100 CV., 185 Km/h., 0-100 Km/h. en 11,9 seg.
Thema 6 V - 2.850 c.c., 150 CV., 208 Km/h. 0-100 Km/h. en 8,2 seg.
Thema i.e. - 2.000 c.c., 120 CV., 195 Km/h., 0-100 Km/h. en 9,7 seg.

LANCIA THEMA



la diferencia de viajar en LANCIA.

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.



CONCESIONARIOS EN MADRID:

COMERCIAL AUTOHISPANIA, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 11,300. • VAGMA, S. A. Gta. López de Hoyos, 5.

CONCESIONARIOS EN BARCELONA:

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

ble. En carretera, cuando se circula con la tracción en las ruedas traseras, el comportamiento es casi neutro, con una ligera tendencia a tirar de atrás una vez dentro de la curva. Si el terreno es ondulado, la cosa cambia un poco, ya que entonces aparecen unas reacciones en el tren delantero que obligan a bajar la marcha. A pesar de ser un vehículo bastante alto, da una buena sensación de estabilidad, puesto que la carrocería no se inclina, lo que da confianza al conductor y a los pasajeros. En ciudad, el único inconveniente es la dirección, que obliga a volantear excesivamente para la más mínima maniobra. Por otra parte, la visibilidad es excelente tanto hacia delante como hacia atrás, gracias a los dos generosos retrovisores exteriores.

Fuera del asfalto, el principal problema reside en los neumáticos Bridgestone que monta la unidad probada. Es-



El volante es regulable en altura. El puesto de conducción es cómodo, y el cuadro, muy completo.



En el centro hay un cuadro con tres esferas. Dos inclinómetros y un altímetro.



En el asiento trasero caben tres adultos. El maletero se puede ampliar abatiéndolo.



Los delanteros sujetan poco. Entre los dos hay una guantera.

tas gomas tienen un buen comportamiento en carretera y sobre todo no son muy ruidosas, pero en cambio no tienen la capacidad de tracción necesaria. Así pues, durante la prueba fue necesario bajar la presión de los neumáticos continuamente cada vez que había que atravesar zonas embarradas o algo blandas. Con unos neumáticos más apropiados, la diferencia tiene que ser total. En este medio, la excesiva multiplicación de la dirección también se pone en contra del conductor, que tendrá que reducir la velocidad, al ser imposible girar el volante todo lo deprisa que uno quiere.

El alumbrado es suficiente. Hay que destacar lo bien que funcionan los limpiaparabrisas, tanto por la amplitud del campo barrido como por la eficacia.

En una utilización como vehículo de cada día, el Land Cruiser se desenvuelve bien, puesto

que a pesar de la dureza característica de las suspensiones de los todo terreno, el coche es suficientemente confortable. La insonorización está a la altura, pero los ruidos y vibraciones que aparecen en el cuadro y en la palanca de

cambios tiran por la borda este trabajo, ya que aunque el ruido del motor no llega a ser molesto, los que se producen en el interior sí lo son.

El manejo del cambio es bueno, y aunque los recorridos de la palanca son

En general, las soluciones adoptadas en la carrocería del Land Cruiser van dirigidas a dar una mayor funcionalidad al modelo.



un poco largos, no plantean problemas. La palanca de la caja transfert, por el contrario, queda alejada y escondida detrás de la palanca principal.

CARROCERIA



Visto desde fuera, el Land Cruiser II mantiene la misma línea que el Land

de acceder por la parte derecha del vehículo, puesto que del asiento del conductor sólo se abate el respaldo, pero no se corre hacia delante. La solución adoptada en la puerta trasera es bastante práctica, puesto que se ha optado por dos puertas verticales asimétricas, de forma que la hoja que se abre primero es de menor dimensión que la otra, sobre la cual va montada la rueda de repuesto. Esto permite que para la carga y descarga de pequeños paquetes sólo sea necesario abrir la puerta pequeña.

En el interior destaca el buen equipamiento del coche, que tiene prácticamente de todo. La instrumentación es completa e incluso incluye un altímetro. Los asientos delanteros son cómodos, pero no sujetan el cuerpo porque son muy planos. Detrás hay espacio para tres adultos, pero el volumen de maletero que queda es pequeño.

El acabado es bueno y se agradecen detalles poco usuales en vehículos de todo terreno,

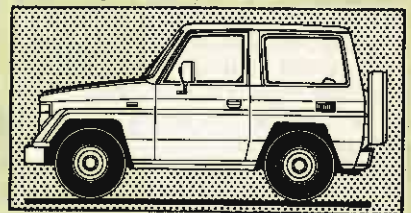
FRENTE A SUS RIVALES

Como rivales del Land Cruiser tenemos el Nissan Patrol seis cilindros y el Mitsubishi Montero, en su versión de tres puertas. El Patrol es el más amplio, el que tiene una mejor utilización familiar en virtud de su carrocería. También es el más barato y el que mejor servicio de asistencia tiene. Técnicamente, sus rivales le superan. Entre el Mitsubishi y el Toyota, la lucha se centra en la mecánica, puesto que el Toyota es sensiblemente más grande que el Montero.

Victor Piccione
Fotos: Alex Puyol

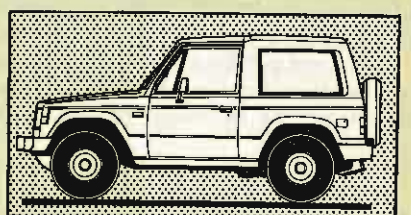
TOYOTA LAND CRUISER II 2.742.043 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.446 c.c. Potencia: 86 CV a 4.000 rpm. Peso: 1.690 kg. Velocidad máxima: 136 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km.



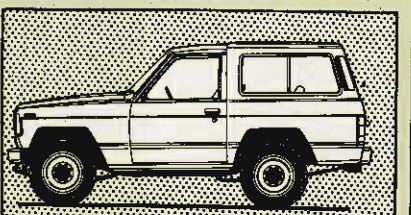
MITSUBISHI MONTERO TD 2.789.775 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.447 c.c. Potencia: 84 CV a 4.200 rpm. Peso: 1.520 kg. Velocidad máxima: 136 km/h. Consumo medio ponderado: 12,4 l/100 km.



NISSAN PATROL 6 cil. 2.383.415 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 3.246 c.c. Potencia: 95 CV a 3.600 rpm. Peso: 1.880 kg. Velocidad máxima: 138 km/h. Consumo medio ponderado: 12,7 l/100 km.



Desbloqueo de las ruedas delanteras manual
Se realiza con la clásica palomilla en el buje

Cruiser después de su restyling de 1985. Gracias a la gran superficie acristalada, la línea es liviana y moderna. La carrocería es de tres puertas y el acceso al interior se facilita mediante un amplio estribo lateral. En las plazas traseras el inconveniente está en que sólo se pue-

SONORIDAD



Al ralentí	56,0
A 60 km/h.	69,2
A 90 km/h.	70,2
A 120 km/h.	75,3
A tope	79,6

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

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

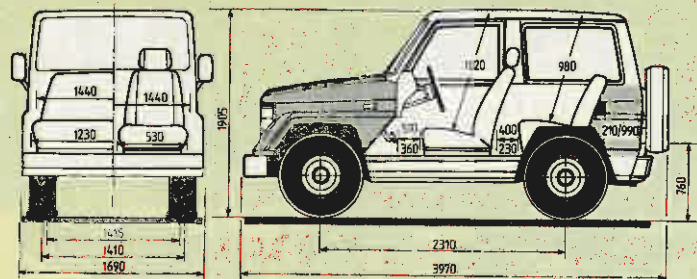
A 60 km/h.	14,5
A 100 km/h.	34,6
A 120 km/h.	55,0

EQUIPAMIENTO



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

TOYOTA LAND CRUISER II



FORMULA RENAULT EUROPA CUP RENAULT ELF TURBO COPAS NACIONALES RENAULT

GRAN FINAL RENAULT

CIRCUITO DEL JARAMA

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

ENTRENAMIENTOS
FINAL COPA DE ESPAÑA
RENAULT 5 INICIACION
PRUEBAS FINALES



Comprar y vender



GRAN POTENCIA DE FRENADO

PASTILLAS
GOLD

AMK

SIN AMIANTO
SUPREME

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

AMADEO MARTI CARBONELL S.A. NULES - CS

BBS
distingue



IMPORTADOR PARA ESPAÑA

Turisport

Pérez Galdós, 40. Tel. (93) 237 83 24. 08012 BARCELONA

SOLICITEMOS CATALOGO REEMBOLSO DE 400 PTAS. EN SELLOS

OPEL Kadett 1.8i, M-FZ, Tel. (91) 248 62 60.

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

MONTAMOS elevallunas eléctricos. Diseñados para gran variedad de vehículos, cerraduras centralizadas. Alarmas electrónicas, rejillas para faros integrados, limpia-parabrisas traseros.

Autotacómetro. C/ Andrés Mellado, 85. Tel. (91) 441 80 70.

TECHO panorámico. Instalado, 24.000 pesetas. Autotacómetro: Andrés Mellado, 85. Tel. (91) 441 80 70.

TASA Ingenieros vende motor Seat aplicable para Panda y 127 aligerado y equilibrado totalmente. Culata preparada. Carburación doble. Con

MAS BARATO EN EUROPA

Coches usados:
BMW, MERCEDES, PORSCHE, JAGUAR, etc.

TRANSIT CAR BELGIUM
Tel. 07/32/3/658 72 28

Se ruega contestar en inglés o francés.

cero kilómetros. Precio, 100.000 pesetas. C/ Coslada, 5. Tel. 255 69 80. Madrid.

**ANUNCIESE
EN
MOTOR 16**

MERCEDES BENZ
AUTOMOVILES NUEVOS
Y SEMINUEVOS
DE OCASION

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

Auto Beltrán S.A.
P. BONANOVA, 13. TEL. (93) 211 60 00

Vehículos totalmente revisados.
MERCEDES 500 SEC, full equip, B-FV.
MERCEDES 500 SEL, full equip, B-EX.
MERCEDES 240-DW, 123, M-DV, 2.000 kms.
MERCEDES 350 SLC, Impecable.
MERCEDES 300 D, B-EC, 88 CV, full equip.
MERCEDES 300 SEL, 3.5, M-V colección.
MAZDA 323, a estrenar, varios.

MAZDA 626, B-GG.
BMW 732i, full equip, B-FB.
BMW 732i, automático, B-EG.
BMW 728, B-DU.
BMW 633 CSI, B-DV Impecable.
BMW 320, A full equip, NA-I.
BMW 3.3 LI, B-BB.
BMW 3.0 CS, full equip, B-HI.
BMW 2.8, B-F.
FERRARI 308 qto cuatro valvulas, B-GW.
PORSCHE 911 SL 3.0, 204 CV, B-BF.

PORSCHE 911 SC Targa, B-EF.
MERCURY Cougar, B-634.
MERCURY Cougar, XH-7, B-DG.
PONTIAC Firebird 400.
BENTLEY 350.
MUSTANG descapotable, M-B.
ROVER 2.8, B-EP.
ALFA GTV-6 2.5, aire.
RENAULT 9 TSE, B-FJ.
OPEL Commodore GSE 2.6, aire.
CITROEN 2 CV-6, B-FU, Impecable.

SUSCRIBASE A MOTOR 16

Motor 16
Apartado N° 330 F.D.
MADRID

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

Comprar y vender

AUTO-RADIO

ALPINE
PIONEER

FUJITSU TEN

JBL J.B. Lansing

KENWOOD

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

OFERTA OCTUBRE

FUJITSU TEN
Modelo H-2

P.V.P. 51.607

PRECIO OFERTA
43.000 ptas.

IVA incluido



REPUESTOS IMPERIO

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

EN COLABORACION CON:

GARAJE EMBAJADORES

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

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

SABADOS Y DOMINGOS
de 9 a 14 horas

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

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESSES Y

LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES

DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59

Tel. 274 68 52

SEAT Vallehermoso Motor



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



ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS.
CONSULENOS

LA GAMA MAS AMPLIA DEL MERCADO

¡¡LE ESPERAMOS!!

SEAT

Audi

VW

Cuéntenos su caso

**PROTESTA
DE LOS TALLERES**

ANTE el reiterado trato despectivo y crítico de nuestro sector por los responsables del programa «Consumo», de TVE, esta Confederación ha considerado necesario presentar una queja formal ante el presidente de la Comisión Parlamentaria de Control de TVE, en el que, entre otras cosas se alega:

«En nombre de las 43 asociaciones provinciales de talleres de esta Confederación lamento tener que presentar la queja formal por el tratamiento que se viene efectuando de la actividad de reparación de automóviles.

Tal programa se ha ocupado en varias ocasiones de nuestro sector, y siempre presentando casos de aparentes fraudes y casi estafas, claro está sin dar nunca opción al sector para que ofreciera en un medio tan impactante como TV, su versión de los hechos.

Este tratamiento irresponsable y demagógico no puede considerarse justificado con la libertad de información a partir del hecho que la titularidad del medio es pública, y por tanto de todos los sectores sociales de España, incluyendo al pequeño empresario, que en virtud del principio de respeto a la pluralidad debería poder acceder en idénticas condiciones de gratuidad a los medios de difusión públicos, al menos en cuanto se expongan opiniones o comentarios sobre el sector.»

Carmelo V. Olmo
Presidente de CETRAA

**DIRECCION
DE BMW**

ME dirijo a ustedes ya que soy un lector asiduo de su revista y dado que me encuentro en trámites de adquirir un vehículo BMW y no tengo la dirección exacta y a quien tendría que dirigirme, con el fin de que me solucionasen un problema relacionado con la subida de precios de dichos vehículos durante el año en curso. Solicito de ustedes la dirección de la fábrica de BMW en Alemania.

Miguel Angel Romero
Ceuta

Respuesta: La dirección de BMW en Alemania es la siguiente:

POSTFACH 400240
d-8000 München 40
Deutschland

Télex 5215635 BMW D.

MALDITOS IONES

SOY un asiduo lector de su revista y me dirijo a ustedes para que me den su opinión acerca de los ionizadores.

Me gustaría saber si es cierto y en qué medida es perjudicial circular en coche con aire acondicionado o con las ventanillas cerradas y recibiendo el aire a través del radiador, ya que esto produce una ionización positiva en el habitáculo. Tengo entendido que largas exposiciones a estos ambientes producen dificultad de concentración mental, somnolencia, depresión, etcétera. Para contrarrestar estos efectos nocivos, en algunos países europeos, creo que se

NO SE LO PIERDA

El día 20, a las 21,45 y por la Segunda Cadena, el programa «Fueron primera página» tendrá como protagonista al pentacampeón Juan Manuel Fangio. En este espacio se pasará revista a todo su historial deportivo, así como a su trayectoria dentro del mundo del automóvil. Será un programa de gran interés para todos los aficionados al automovilismo.



Motor 16/57

Cuéntenos su caso

recurre a la ionización negativa mediante un pequeño aparato conectado al encendedor del salpicadero. ¿Son realmente útiles estos aparatos? ¿Saben si se comercializan en España?

Miguel A. Anguita
Sevilla

Respuesta: Su consulta es más para un médico que para conocedores del automóvil. Lo que sí podemos decirle es que, en efecto, en los automóviles (como en tantísimos otros ambientes cerrados), se produce una ionización que puede ser contrarrestada por ionizadores de signo opuesto. Estos pequeños aparatos los puede encontrar en cualquier buena tienda de accesorios.

Lo que ignoramos es el efecto de una atmósfera ionizada sobre la salud. Pero podemos añadir alguna cosa. Siempre se habla de largas exposiciones a la ionización en el automóvil. La verdad es que la simple es-

tancia durante periodos prolongados, en el interior de un automóvil, produce los efectos que menciona y otros, como aumento de la irritabilidad, alteración del ritmo respiratorio y cardíaco, etcétera. Y eso, dudamos que lo corrija un pequeño o grande ionizador. En definitiva, procure tomarse la vida con menos aprensión, conduzca relajado y diviértase, que son dos días.

TRACCION AL ROVER

En nuestro pasado número 155, y en la página 126, se deslizó un error que nuestros lectores ya habrán advertido. Se dice que el Rover 825 es un tracción trasera, cuando en realidad es un «todo delante», tracción y motor delanteros, tal y como se especifica en la ficha técnica publicada en la página 22.

CRITICA DE TIENDAS

CATALUNYA MOTOR

UNO de los mayores concesionarios con los que cuenta Barcelona está situado en la Gran Vía de Les Corts Catalanes, 140. Allí, Catalunya Motor, concesionario Seat-Volkswagen-Audi, tiene unas extensas instalaciones de 22.000 metros cuadrados, destinados a exposición, talleres, oficinas, recambios y stock de coches. La exposición tiene una extensión de 3.000 metros cuadrados, sumándose la de nuevos y la de usados. Su gran amplitud la convierte en un lugar despejado y que no produce la sensación de agobio que tan a menudo sentimos en tiendas abarrotadas de coches. Para la venta de vehículos nuevos se cuenta con 26 vendedores y cinco jefes de gestión, que realizan la venta. Para los usados son tres los vendedores destinados y un jefe de gestión. Las ventas pueden financiarse por Fiseat. Los coches, antes de la entrega,

son minuciosamente revisados y sus datos introducidos en el ordenador para poder hacer un seguimiento del mismo al disponer de una ficha detallada de los trabajos en él realizados y de las incidencias acaecidas.

Los talleres, muy amplios y completos, ocupan 9.300 metros cuadrados, en los que se dispone de todos los

servicios. Destaquemos el banco de pruebas, las dos cabinas de pintura, la de secado, etcétera. Ocho son los operarios destinados a la sección de chapa y cuatro a la de pintura, mientras que los de mecánica sacan adelante unos 270 coches a la semana. Además de la sección de electricidad cabe citar la existencia de un servi-

cio rápido, atendido por tres personas, mientras el cliente aguarda en una sala de espera. También hay un servicio de puesta a punto a cargo de seis especialistas.

En cuanto a los stocks, éstos tienen destinados tres plantas, en las cuales se almacenan coches para poder atender la demanda prevista para este año de 3.500 vehículos. Otra planta está íntegramente destinada a recambios. Como peculiaridad cabe citar también la existencia de una sala de conferencias, en la que a menudo se imparten cursos a todos los niveles, desde vendedores a técnicos, etcétera.

Además de esta sede central, Catalunya Motor cuenta con tres sucursales y once agentes vinculados en Barcelona. Es, pues, éste un «macro-concesionario» que cubre con gran eficacia el área barcelonesa.

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



Agenda

Del 14 al 20 de octubre

AUTOMOVILISMO

● Durante los próximos días 17, 18 y 19 se celebrarán en el madrileño circuito del Jarama las finales de las Copas Renault 5 GT Turbo de Francia, Inglaterra, Alemania, Suiza, Italia y España, así como las finales de Fórmula Renault Turbo de Francia y Europa Cup Renault Elf. Entre los pilotos que tomarán parte en estas carreras destaca la presencia de Jesús Pareja, seguidor asiduo de la Europa Cup.

● La subida a los Montes de Málaga, penúltima prueba puntuable para el Campeonato de España de Montaña, se celebrará el próximo día 19 y estará organizada por la escudería El Volante.

MOTOCICLISMO

● Organizado por el Motoclub Isla de Ibiza, los días 18 y 19, se celebrará los Dos Días de Trial Isla de Ibiza, prueba puntuable para el Campeonato de España de Trial. Esta prueba contará con una nutrida participación internacional.

El Cine del Domingo.



1976-1986
Los diez años de
Diario 16

HISTORIA DEL CINE
en fascículos coleccionables

16

Cada domingo, cine. La Historia del Cine de Diario 16 contada con toda su magia, por firmas especializadas, en fascículos semanales, gratis, con el dominical. Además, regalamos 1 vídeo al mes y 50 vídeo-películas cada semana.

Diario 16

Lanzamos la FM *estilo Cope*

Hacia falta algo nuevo, distinto, con garra. Esa radio mágica que tú estabas buscando. Con lo que a ti te gusta. Con nuestra música, que es la tuya. Con el sonido de tu tierra, de tu barrio, de tu gente. Capaz de engancharte, hacerte vibrar. Por eso hemos lanzado la FM de las FM: la FM... estilo Cope.



Cadena Cope

RADIO MIRAMAR

... de fans a fans



PERDIENDO EL CULO

El sufrido conductor de caravanas está condenado a la lentitud y soportar las iras del resto de automovilistas, atrapados tras su casa rodante imposible de adelantar. Pero los hay que no se resignan y acuden a la llamada de René Stokvis, directivo de la cadena Tros, una de las entidades de televisión más importantes en Holanda, que tuvo la feliz idea de promover las carreras de caravanas.

Stokvis no es novato en estos asuntos, ya que antes fue director del Team BMW en Holanda y, por tanto, un gran aficionado al automovilismo deportivo. Lo primero que hizo fue buscar un circuito. Zandvoort era demasiado peligroso y el escenario adecuado para montar un buen espectáculo lo encontró en Valkenswaard, un circuito corto, rico en curvas y con buena visibilidad para el público. Además es posible instalar muchas cámaras de televisión a lo largo del recorrido, que les permite entrevistar en directo a los conductores inmediatamente después de volcar.

Para participar en esta loca carrera, los pilotos invierten muy poco, pues saben que sus vehículos y caravanas tienen muchas posibilidades de quedar destrozados. La publicidad de los sponsor se sustituye por frases ocurrencias y divertidos dibujos, incluso algunos llevan de copiloto a un maniquí de escape. A partir de la primera curva se suceden los choques, y para evitar el vuelco sólo hay una receta: pisar a fondo el acelerador. Sólo los muy expertos y con una gran dosis de buena suerte llegan a la meta, aunque el reglamento no es muy estricto, hay que dar dos vueltas completas al circuito y llegar como mínimo con una pieza de la caravana, aunque sólo sea el eje. Durante la primera vuelta los obstáculos son cada uno de los participantes y los muros de defensa, pero en el segundo giro, los pilotos deben sortear una multitud de restos esparcidos por la pista. Para los espectadores, la diversión no termina con la carrera. La recogida de la chatarra con bulldozer es un aliciente más.

Cada año se inscriben cientos de aficionados, pero tras una dura selección, sólo 40 de ellos pueden estar en la parrilla de salida. El ganador recibe toda clase de honores, pero ningún premio en metálico, aunque tampoco tienen que pagar nada por participar. Todo lo hacen por divertirse y el riesgo tampoco es excesivo. Los coches corren con barras de seguridad y un enrejado protege al piloto y los vidrios se eliminan para evitar heridas innecesarias.

La sesión de carreras termina con un slalom de 200 metros entre 10 balizas y, a pesar de que la conducción es lenta, también abundan los vuelcos.

Hans-Jürgen Tücherer



Hartos de conducir como caracoles, los caravanistas holandeses tienen la oportunidad de desfogarse en una carrera tan loca como divertida.



En esta carrera casi todo vale, lo único imprescindible es llegar a la meta con al menos una pieza de la caravana. Si el remolque comienza a volcar sólo hay una solución para evitarlo: acelera a tope.



FUERA DE SERIE

LOS MAS CAROS, LOS MAS BELLOS

REUNION EN
PEBBLE BEACH

EN Pebble Beach, una pequeña ciudad de la costa californiana próxima a Los Angeles, tienen el secreto de la elegancia, saben apreciar la belleza de las cosas bien hechas. El trigésimo sexto concurso de elegancia automovilística celebrado en este paraíso de las mecánicas ha sido una excelente pasarela para los mejores veteranos de cuatro ruedas. El sol suave de aquellas tierras puso brillos mágicos en las carrocerías de coches tan valiosos y tan dispares como el primer

Benz de tres ruedas nacido en 1886, el coche que Mercedes Benz lució como estandarte durante la celebración del centenario de la marca, un impresionante cabriolet 770 K de 1930, o los espectaculares Mercedes 300 SL, los de las puertas en ala de gaviota, coches que formaron una batería que dejó sin sentido a los más de catorce mil espectadores de la manifestación.

Como todos los años, la fiesta de Pebble Beach se celebró en un pequeño cuadrado de hierba de tan sólo cien

Este Mercedes de 45 caballos de potencia nacido en 1908 ganó el trofeo Briggs Cunningham. El blanco immaculado de su carrocería aún se mantiene tan brillante como el primer día; es el color que dio la fama a los primeros Mercedes, un tono que impulsó el consuelo Emil Jellinek, responsable también del nombre Mercedes.



Sobre estas líneas, el Ferrari 375 Spyder, carrozado por Pininfarina, uno de los primeros coches de carreras con publicidad. Este modelo participó en la Panamericana de México, en 1954.



Juan Manuel Fangio y Stirling Moss fueron los dos invitados de honor en la manifestación de Pebble Beach. Su paseo a los mandos de un Benz de 1886 fue el acontecimiento principal de la exhibición californiana.





Un coche americano por los cuatro costados, un American Underlung de 1910, que levantó silbidos de admiración por la elegancia de sus líneas y por el estilo de sus ocupantes.



Este Mercedes 770 K, de 1930, recibió un título importante, el premio al convertible más elegante de Pebble Beach. Los jueces no se equivocaron.

metros de largo, un reducido espacio de terreno dispuesto en el campo de golf junto a los salones sociales del club, salones que a las siete de la mañana ya estaban repletos de los espectadores más encopetados que desayunaron a toda prisa para contemplar la llegada de los participantes.

Este año la reunión de Pebble Beach ha sido un homenaje a Mercedes y pilotos de la categoría de Juan Manuel Fangio o de Stirling Moss, dos hombres clave en la historia deportiva de la marca alemana, que estuvieron presentes al lado de los mejores coches con carrocería plateada.

Los Mercedes no estuvieron solos; junto a los coches de la estrella se lucieron los desafiantes Ferrari de competición, los Auburn, precursores en USA de los diseños americanos, coches que conmocionaron el mercado con esas líneas redondeadas que todavía conservan un sabor especial, así como los míticos Duesenberg, siempre majestuosos, siempre señoriales, rodeados de una veneración especial, la que merecen los coches de una marca que supo luchar de igual a igual con Rolls-Royce o Hispano-Suiza.

En esta edición 86 el jurado calificador de Pebble Beach ha tenido mucho trabajo. Henry Haga, el actual responsable de estilo en General Motors, y Herman Brunn, uno de los grandes carroceros de épocas pasadas, se encargaron de otorgar los diferentes premios de la elegancia con la ayuda de Jackie Stewart, siempre feliz en medio de las manifestaciones de la *jet-set*, y de Phil Hill, el primer campeón americano de Fórmula 1.

Los candidatos a la victoria fueron muchos, pero los vencedores pocos; en Pebble Beach sólo pueden imponerse los coches mejor restaurados, aquellos modelos en los que se han invertido más dólares, ya que basta una pequeña marca de óxido, una pieza no original, para arruinar todas las posibilidades de premio. Aún así hay muchos locos que gastan verdaderas fortunas, como es el caso del diseñador de moda masculina Ralph Lauren, el creador de las camisas polo, que han marcado la pauta en nuestro país durante este verano. Ralph Lauren se acaba de gastar casi ciento cuarenta millones de pesetas, un millón de dólares, en comprar modelos Ferrari de colección, y, sin embargo, no ha conseguido dar la nota en esta concentración californiana.

Un mexicano, Arturo Keller, propietario de un fabuloso Mercedes 540 K de 1938 consiguió el primer trofeo, el premio al mejor coche de la exhibición, mientras que la copa Briggs Cunningham, la copa que lleva el nombre del primer americano que puso un Cadillac en la pista de Le Mans, fue para un Mercedes 45 HP del año 1908.

Angel Marco

EUROTURISMOS AL FINAL BMW

CON la victoria en el Jarama del BMW 635 pilotado por Roberto Ravaglia y Emmanuel Pirro, Ravaglia se coloca en cabeza del Campeonato de Europa de Turismos, que tendrá su colofón final el próximo domingo en el circuito portugués de Estoril, donde se decidirá el título de pilotos, ya que el campeonato de marcas lo tiene ganado Toyota, habitual vencedor en la división pequeña. Por su parte, los pilotos españoles que participaban en esta prueba no tuvieron suerte, y todos ellos, salvo el Golf GTi de Ruiz-Thiery, Albacete y González Julián, fueron abandonando antes de que se cumplieran las cien primeras vueltas de las 150 que duró la carrera.



Al final los BMW ganaron en sus divisiones. Ravaglia-Pirro, primeros en la general y división I. En la división II fueron Rensing-Strycek-Yagi con un 325i.

Tras una salida desconcertante que pudo costar un accidente, ya que el Pace-Car se retiró de la pista dejando el paso libre a los pilotos mientras el semáforo continuaba rojo, el Ford XR4 Ti pilotado por Villamil, que formaba equipo con Pareja, y el BMW 635 CSI de Cipriani-Lovato quedaron atravesados en medio de la pista en la primera vuelta, al cruzarse el piloto español como consecuencia de un toque de uno de los BMW de Rennsport y ser embestido posteriormente por el BMW que pilotaba Lovato. Tras este incidente, se volvió a dar la salida, y casi desde el comienzo Cecotto-Lindstrom, con el Volvo 240 Turbo; Walkishaw-Percy y Hahne-Schlesser, con Rover Vitesse, y Ravaglia-Pirro, con BMW, ocuparon los puestos de cabeza, posiciones que mantuvieron hasta la vuelta 129, en que el segundo Rover tuvo un aparatoso choque con un BMW, contra el que se empotró. Unas vueltas más tarde, el Volvo, con problemas de transmisión, cedió dos puestos, dejando al Rover de Walkishaw-Percy en cabeza, seguido del BMW de Ravaglia-Pirro.

Pero faltando diez giros para el banderazo final, el Rover, que rodaba con problemas de neumáticos y fallos de inyección, fue superado por el BMW, que se adjudicó así una merecida victoria.



Walkishaw y Percy, con el mejor Rover clasificado
A causa de los neumáticos y la inyección se tuvieron que conformar con el segundo puesto

JARAMA EN BREVE

● Pérez Sala debía haber corrido en el Jarama al igual que Luis Villamil con un BMW, pero al final el piloto catalán se quedó apeado y Villamil tuvo que buscar un equipo a última hora. Al parecer entre BMW Ibérica y Flohr, el responsable en Alemania de quien se sube en los coches oficiales, no hubo entendimiento.

● El viernes a mediodía concretaba Villamil su participación con Rennsport para subirse en un Sierra XR4 junto con Winkelhock, pero planes de última hora, el sábado por la noche, hicieron que fuera Pareja el compañero del piloto asturiano que no pu-

do dar ni una sola vuelta, ya que el equipo intentó vender el coche al ver lo destrozado que estaba.

● Jesús Díez, que nunca se rinde, tuvo coche para el Jarama y quizá correrá en Estoril. Para la carrera madrileña Díez llevaba el casco de Pérez Sala y los guantes de Carlos Sainz, «la cabeza de uno y las manos del otro», para poder hacer un buen papel. Lástima que no pudo ni subirse en el coche.

● Alvaro de Arenzana fue descalificado de la carrera de Fórmula Ford después de participar en los entrenamientos cronometrados, ya que había alquilado el coche de Bastos del pa-

sado año y según Ford no se permiten estos chasis aunque sea fuera de campeonato.

● Otro que también está en la cuerda floja es Pedro Bastos, su patrocinador Fortuna es competencia directa de Marlboro, que patrocina el Campeonato. Asimismo Eduardo de Aysa, que contaba con el apoyo de Ducados, ha desistido de comprar un Fórmula Ford.

● La dureza en el Euroturismos queda reflejado en el toque entre el BMW de Quester-Capelli y el Rover de Hahne-Schlesser a la salida de las eses de Le Mans, lo que ocasionó el abandono del Rover.



La división segunda era de nuevo ganada por el BMW 325i de Linder Rennsport, con Rensing-Strycek-Vogt al volante del segundo coche del equipo, mientras que el Mercedes 190 de Vojtech-Micangeli ocupaba, a tres vueltas del BMW, la segunda plaza. En la división más pequeña, hasta 1.600, tan sólo tres coches lograban terminar, imponiéndose el Audi 80 de Suster-Seiker, pues los Toyota, habituales ganadores de esta división, sufrieron incontables problemas mecánicos.

La dureza de esta carrera, en la que tan solamente diecinueve equipos de los treinta y seis que formaron la parrilla lograron llegar a la meta, la sintieron

co con el veterano Isidoro Bajo, abandonaba treinta vueltas después. Algo más tarde les llegó el turno a Miguel y David Arias.

Por su parte, el equipo formado por Ruiz-Thiery, Albacete y González Julián fueron los únicos en llegar a la meta, tras una regular carrera que les valió el segundo puesto de la división I, por delante del Toyota Corolla de Hodsets-Hoyer y Nielsen.

Excelente final de semana para los BMW, que conseguían imponerse en la División 3 y 2.

María Jesús Beneit
Fotos: A. J. Nieto



Cecotto y Lindstrom dominaron gran parte de la prueba
Un pinchazo les hizo perder la cabeza de la carrera y un triunfo casi seguro



Alberto Ruiz-Thiery y Antonio Albacete fueron los únicos españoles en un día arduo para nuestros pilotos.

también los pilotos españoles participantes.

Tras un excelente tiempo en entrenamientos, el mejor en la división I, Ripollés y Miranda, con Golf GTi, apenas tuvieron oportunidades, ya que, obligados a tomar la salida con diez vueltas perdidas por problemas de motor, muy pronto tuvieron que retirarse.

Por su parte, Villamil y Pareja quedaron eliminados en la primera vuelta, y poco más tarde el BMW que pilotaba Sasiambarrena también quedaba fuera, al ser embestido por el Volvo de Baldi en la salida de Bugatti, mientras que Jesús Díez, que en esta ocasión compartía el volante de un Toyota Corolla alquilado a un equipo checoslova-

F. FORD Y COPA POLO



Antonio Albacete no dio opción a la competencia. Su clase quedó patente.

COPA Polo y Fórmula Ford fueron las carreras de apoyo que se celebraron como complemento del Europeo de Turismos. En la Copa Polo, que se corrió el sábado por la tarde, una hora después de celebrarse los entrenamientos, se impuso Jaime Reh, quien estuvo constantemente acosado por García Galiano, a quien había arrebatado la cabeza en la tercera vuelta. Por detrás, López de la Cámara y Escavias mantenían su lucha por el tercer puesto, que fue para De la Cámara, seguido de Escavias. Jodar, algo descolgado, ocupó la quinta plaza.

El domingo por la mañana y bajo una lluvia persistente que cesó en la tercera vuelta, se dio la salida a los doce participantes de la segunda carrera del campeonato de Fórmula Ford 1600. La carrera, que se corrió con suelo mojado, la ganó sin dificultad Antonio Albacete, que había marcado el mejor tiempo en entrenamientos. Por detrás de él entró Enrique Gluckman, que rodó las últimas vueltas acosado por Pedro Bastos.

CLASIFICACIONES

Copa Polo: 1.º Reh. 2.º Galiano. 3.º De la Cámara. 4.º Escavias. 5.º Jodar. 6.º De la Hermosa.

Fórmula Ford: 1.º Albacete. 2.º Gluckman. 3.º Bastos. 4.º Machado. 5.º Pugh. 6.º Villarreal.



Jaime Reh y Ricardo G. Galiano pelearon constantemente por la cabeza.

ENTRENAMIENTOS

1, Walkishaw-Percy (Rover Vitesse), 1-33-09; 2, Niedzwiedz-Soper (Ford XR4 Ti), 1-33-37; 3, Cecotto-Olofsson (Volvo 240 Turbo), 1-33-37; 4, Schlesser-Brancatelli (Rover Vitesse), 1-33-66; 5, Ludwig-Dieudonne (Ford Sierra XR4 Ti), 1-33-72; 8, Ravaglia-Pirro (BMW 635 CSI), 1-33-88; 12, VILLAMIL-PAREJA (Ford Sierra XR4 Ti), 1-34-77; 16, Vogt-Oestrich (BMW 325i), 1-36-17; 17, SASIAMBARRERA-Brosard (BMW 635 CSI), 1-36-25.

CLASIFICACION

1, Ravaglia-Pirro (BMW 635 CSI), 4-05-09-99, 1.º en la División 3, a una media de 121,584 km/h.; 2, Walkishaw-Percy (Rover Vitesse), 4-05-33-86; 3, Cecotto-Lindstrom (Volvo 240 Turbo), 4-06-38-13; 8, Rensing-Strycek-Vogt (BMW 325i), 1.º en la División 2, a cuatro vueltas; 17, Suster-Seiker (Audi 80), 1.º en la División 1, a 18 vueltas; 18, Ruiz-Thiery-Albacete (VW Golf GTi), a 25 vueltas. Vuelta rápida: Ravaglia-Pirro, en 1-33-60, a 127,386 km/h.

1000 KM. DE FUJI

LA GRAN FINAL

El campeonato de resistencia 1986 ha terminado de manera insospechada y apasionante. Bell y Stuck, la pareja de los Porsche oficiales, lograron ganar el campeonato de pilotos a pesar de no recoger puntos en esta carrera y después de un buen susto. Otro tanto sucedió con el campeonato de equipos, que estaba sin decidir, con siete equipos matemáticamente a la caza, y que finalmente quedó en manos del equipo suizo Brun. Antes de la carrera había teóricamente sólo un piloto que podía arrebatárselos el campeonato del mundo a Bell y Stuck: el británico Derek Warwick, al mando de los Jaguar oficiales. Pero esto implicaba prácticamente que los primeros no se clasificaran y que Warwick terminara en primer o segundo lugar. La cabeza en la parrilla de salida la ocupó el coche patrocinado por Tabacalera. Oscar Larrauri y Jesús Pareja sonreían apoyados contra su coche en la cabeza del pelotón frente a los 85.000 japoneses que se habían reunido en el magnífico trazado del monte Fuji. Durante los entrenamientos del viernes, realizados en tiempo seco, Jelinski, Larrauri, Stuck y Lees marcaron los mejores tiempos, seguidos de dos pilotos japoneses: Nakajima y Hoshino. Comienzan las sorpresas. En las dos tandas del sábado, con tiempo nublado y bastante más fresco que el día anterior, Satoru Nakajima, el piloto fichado por Honda para correr junto a Ayrton Senna en Lotus durante la próxima temporada de Fórmula 1, lograba clasificarse en primer lugar al volante de un Tom's Toyota 86C con un segundo 644 milésimas de diferencia sobre el segundo; por el contrario, las diferencias entre los pilotos que le seguían eran de sólo décimas de segundo. Con un primer lugar y otros cuatro coches locales en las primeras diez posiciones, los ojos de los japoneses se veían mucho más pequeños y alargados. Sin embargo, finalmente, y tras voces de protesta, el Tom's Toyota 86C fue descalificado, porque era un coche de reserva que no había sido debidamente inscrito. A diferencia del día anterior, el domingo amaneció completamente despejado y la temperatura ya era elevada en las primeras horas de la mañana. El ambiente era de fiesta. El sol iluminaba unas tribunas llenas. El perfil de las montañas se veía claramente alrededor de todo el circuito. El monte Fuji, nevado levemente en su cima, vigilaba la marcha, y el idioma no constituía mayor problema. Los japoneses desplegaron una alfombra roja sobre la pista delante del coche 18 de Pareja-Larrauri.

La carrera comenzó con los dos coches del equipo Brun luchando por ganar la cabeza. Era tal la rivalidad entre el Porsche con los colores de Tabacalera y el otro Porsche Brun, con Jelinski al volante, que el comienzo parecía

más el final. Tal es así, que en la cuarta vuelta Jelinski pasa a Larrauri, marcando la vuelta más rápida de la jornada. Bell mantiene la tercera posición, mientras el otro Porsche oficial y el Jaguar de Warwick ascienden posiciones continuamente. El Porsche número 7 del equipo Joest permanece agazapado detrás de los punteros, y a partir de la vuelta 48 comienza a compartir la cabeza con Pareja-Larrauri, posición que no abandonará hasta el fin. En la vuelta 85 comienzan los problemas para el Porsche oficial, cuando hay un principio de incendio en el coche número 2. El incendio es controlado, pero el coche que ocupaba hasta ese momento el

cuarto lugar entra nuevamente en pista en la posición 24.

A mitad de carrera, la televisión japonesa continúa mostrando continuamente el Porsche oficial y Bell-Stuck pierden seis vueltas en boxes. Viendo que el espíritu del volcán Fuji está de su lado, Warwick comienza una caza desenfadada para alcanzar al menos el segundo puesto y coronarse campeón.

Mientras tanto, Nakajima rueda en sexta posición, esta vez con un Toyota inscrito según manda el reglamento. Cuando se habían corrido ya tres cuartos de la carrera y con cuatro coches corriendo en la misma vuelta, Jesús Pareja entra en boxes sin frenos. La re-

paración del cable de frenos duró nueve minutos y treinta y ocho segundos. Cuando Pareja le cede el volante a Larrauri y éste entra finalmente en pista, lo hace relegado a la posición número 11, siete vueltas detrás de los punteros. Al mismo tiempo, el Porsche oficial se veía forzado a cambiar un semieje y, pasando a la posición 25.ª, a 20 vueltas del Porsche del equipo Joest, quedaba fuera de la contienda. El Jaguar se agazapaba para saltar al menos por delante de Jelinski, que rodaba en segundo lugar, detrás de Barilla. Y en la vuelta 194, a 30 del final, lo consigue. Con el espíritu del volcán Fuji de su lado, Warwick se colocaba a cin-

Los títulos de pilotos y marcas se decidieron en Fuji en una apasionante carrera en la que Larrauri-Pareja lograron el mejor tiempo de los entrenamientos, delante de Jelinski-Dickens (19), que al final fueron segundos. Los March Nissan brillaron en entrenamientos.





El Porsche de Tabacalera, en una exaltación por la hieba de la chicane.



Los hombres de Jaguar perdieron el campeonato tras una reclamación de Brun.

cuenta y tres segundos de Barilla y seguía acelerando. Se podía sentir la presión de ganar el campeonato ahora que Bell y Stuck no conseguirían recoger ningún punto; Warwick le sacaba tres segundos por vuelta al Porsche de cabeza. Mientras tanto, Larrauri apuraba la marcha, pasando del undécimo al séptimo puesto. Faltando doce vueltas, el Jaguar oficial de Warwick entra en boxes y cuando sale hay una confusión en cuanto a su posición.

La primera bandera de cuadros la recibe el Porsche de Ghinzani-Barilla, seguidos de Warwick en el Jaguar Silk Cut y Jelinski en el Brun Porsche. Con este segundo puesto, Warwick conseguía 15 puntos, ganando el campeonato de pilotos por dos puntos de diferencia sobre los campeones del mundo Bell y Stuck. Y la victoria era doble para el equipo Jaguar, ya que también se adjudicaban el campeonato de equipos por un punto sobre los Brun Porsche. Sin embargo, los oficiales de la carrera, tras una reclamación de Brun, anunciaron dos horas más tarde que se



Ghinzani, eufórico, con la copa del triunfo. A su izquierda, Warwick.

había cometido un error en las mediciones del tiempo y revisaban la clasificación final, dándoles el segundo puesto a Jelinski-Dickens. Este resultado también modificaba el ganador del campeonato de equipos, que pasaba así a manos de Brun.

Texto y fotos: Daniel Monterverde

FUJI, EN BREVE

● Terminada la carrera, Oscar Larrauri y Jesús Pareja no encontraban consuelo. Ni siquiera cuando los del otro Porsche Brun vinieron a felicitarlos, reconociendo que la carrera la habían «ganado» ellos. Si no hubieran perdido siete vueltas en los boxes cambiando el cable de frenos, él y Pareja hubieran terminado primeros y a tres vueltas de ventaja.

● La temperatura fue tan elevada que era lo mismo que si la carrera se estuviera corriendo en pleno verano. El casco de Larrauri estaba mojado a tal punto que, al presionar su interior, caían gotas de sudor al piso.

● La temperatura también arruinó el negocio de muchos quioscos de comida. Los japoneses acostumbran a

comer soba y ramen, unos fideos sumergidos en una sopa bien caliente. Pero, a causa del calor reinante, los quioscos que vendían esta comida estaban desiertos, y en los que vendían bebidas y comidas se formaban largas colas.

● Veintisiete mil japoneses se acercaron a los entrenamientos del sábado. Muchos acamparon ese mismo día por la noche frente a la entrada principal y en los alrededores, en lugar de perder horas en autopistas y carreteras abarrotadas de vehículos para regresar a Tokio. El domingo habían llegado 21.000 coches para presenciar la carrera. El circuito del monte Fuji se encuentra ubicado a unos 90 kilómetros de Tokio, y los que decidieron regresar después de la carrera demoraron cuatro horas en recorrerlos.

PARRILLA DE SALIDA

19 Jelinski-Dickens Porsche 956 1-16-599	18 Larrauri-Pareja Porsche 962 C 1-16-519
23 Hosino-Nakako March-Nissan 1-16-918	1 Bell-Stuck Porsche 962 C 1-16-75
7 Ghinzani-Barilla Porsche 956 1-17-019	32 Haseki-Wada March-Nissan 1-16-924
14 Baldi-Niedzwiedz Porsche 956 1-17-429	38 Elgh-Gabbiani Dome-Toyota 1-17-110
60 Schuppan-Fouche Porsche 956 1-17-957	15 Matsumoto-Suzuki March-Nissan 1-17-746
2 Holbert-Pescarolo Porsche 962 C 1-18-168	10 Weidler-Giacomelli Porsche 962 C 1-17-987
27 Yoneyama-Okada Porsche 956 1-18-570	51 Cheever-Warwick Jaguar XJR 6 1-18-314
36 Nakajima-Lees Tom's-Toyota 1-18-807	25 Takahashi-Scott Porsche 962 C 1-18-660
37 Acheson-Roe Tom's-Toyota 1-19-789	52 Warwick-Lammers Jaguar XJR6 1-18-940
45 Nagasaka-Andsker Tom's-Toyota 1-20-477	35 Suzuki-Ogawa Tom's-Toyota 1-19-883
	8 Winter-Nissen Porsche 956 1-20-660

Hasta 47 clasificados

CLASIFICACIONES

1, Ghinzani-Barilla (Porsche 956) 5-29-25-33, a 182,805 km/h. de media; 2, Jelinski-Dickens (Porsche 956), a 1 vuelta; 3, Cheever-Warwick (Jaguar XJR6), a 1 v.; 4, Weidler-Giacomelli (Porsche 962 C), a 2 v.; 5, Winter-Nissen (Porsche 956), a 3 v.; 6, Schuppan-Suzuki (Porsche 956), a 3 v.; 7, Larrauri-Pareja (Porsche 962 C), a 4 v.; 8, Takahashi-Scott (Porsche 962 C), a 5 v.; 9, Nakajima-Lees (Tom's-Toyota), a 9 v.; 10, Hosino-Nakako (March-Nissan), a 10 v. Hasta 31 clasificados. Vuelta rápida: Jelinski (Porsche 956), en 1-20-153, a 199,463 km/h. de media.

MUNDIAL DE PILOTOS

1, Bell y Stuck, 82 puntos; 3, Warwick, 81; 4, Jelinski, 74; 5, Cheever, 61; 6, Brun, 55; 7, Pareja y Larrauri, 50.

Boxes



BRUNO Saby (Peugeot 205) encabeza el Rallye San Remo, un segundo por delante de su compañero de equipo, Andrea Zanussi, al término del tercer tramo. Tras los dos Peugeot están Biasion, Salonen y Cerrato, mientras que Alen y Pond marchan retrasados



por un pinchazo en la primera prueba. Este Rallye, penúltima prueba del Mundial, finaliza el próximo viernes.



LUIS Villamil logró subir-se al Fórmula 3000 de su compañero y amigo Pérez Sala. Después de 10 vueltas al Jarama, marcó un tiempo de 1 minuto 24 segundos, cinco segundos por encima del 1-19 de Pérez Sala en entrenamientos oficiales. Hay que tener presente que la prueba iba acompañada del compromiso de pagar los daños en caso de incidente. También rodó Fernando Pérez Sala.

PRIETO y Babler marchan en cuarta y quinta posición en el Rallye Farraones, tras la etapa de clasificación, que ha ganado el francés Vilsange (Buggy).

Los dos pilotos de Nissan han aventajado a Jackie Ickx, que debutaba con el Lada oficial y que realizó peor tiempo que su compañero Lartigue, que hizo el segundo tiempo. Carlos Mas marcha sexto entre las motocicletas.

ANDRES Vilariño, el piloto vasco, ha conseguido el tercer lugar del Campeonato Europeo de Montaña, sólo superado por los veteranos Nesti y Stenger. Vilariño logró la tercera plaza en la subida a Oberjoch, en Alemania, última prueba de la serie.

ALONSO García de Viena participará en la Copa de Europa de Fórmula 3, a los mandos de un monoplaza Dallara patrocinado por Purolator. El piloto madrileño ya está entrenando en Imola, aunque todavía no ha decidido equipo, ya que tiene ofertas de

Pavanello, de Trivellato y de Coloni, los tres mejores de Italia.

HUGO García, en el Campeonato Marlboro Fórmula Ford, y Diego Postigo, en los Campeonatos Nacionales de Karting Junior, son las dos promesas que llegan al mundo de la competición gracias al apoyo de Sanyo Autorradio, la firma que acaba de entrar en el mundo de las carreras con el equipo Sanyo Autorradio Equipo de Competición.



las doce y sereno.

VICHY CATALAN
el mejor tinte en pie.



BERGER GANO EL G.P. DE MEXICO



EL TITULO EN EL AIRE

DESPUES de todos estos años la Fórmula 1 ha regresado a México con un Gran Premio de lo más impresionante. La victoria de Berger ha sido una gran sorpresa, y sobre todo el resultado obtenido con neumáticos Pirelli. Esta ha sido la primera victoria en Fórmula 1 para Berger, que en ningún momento se había pronosticado. Toda la atención se concentraba en la lucha para el lideraz-

go del Campeonato entre Mansell, Piquet y Prost. Se esperaba que esta carrera esclareciera de forma sensible la puntuación para el título mundial. Sin embargo, será en Adelaide, el próximo día 26, cuando se decida. Para este Gran Premio todos los constructores de motores se planteaban el serio problema de cómo adaptar los propulsores turboalimentados a los 2.240 metros de altitud que se encuen-

tra el actual circuito mexicano. Al problema de la falta de oxígeno se sumaba también la elevada temperatura local. Como de costumbre, los motores Honda se perfilaban como los más logrados. De hecho, habían sido especialmente estudiados para estas condiciones climatológicas, y los técnicos de Williams no se han quedado atrás en cuanto a la aerodinámica. Los resultados de Piquet y Mansell

en los entrenamientos les habían permitido alinearse en el segundo y tercer lugar en la parrilla de salida. Como de costumbre, Ayrton Senna logró la pole-position en los últimos cuatro minutos de la hora disponible para clasificarse en el increíble tiempo de 1-16-990, registrando así el nuevo récord del circuito. A pesar de esto, Senna se quejaba de que su coche no se adaptaba al asfalto bacheado del cir-

cuito. Para McLaren, los tres días anteriores a la carrera fueron todos confusos. El motor TAG-Porsche, también modificado por el problema de altitud, se mostraba frágil en cuanto a los turbocompresores. A esto se sumaba una estabilidad simplemente aceptable. Prost dijo que su coche sólo mejoraba con el tanque del combustible lleno. Para los coches equipados con motores BMW las condiciones de este circuito se mostraban especialmente favorables. La rivalidad entre Mansell y Piquet había llegado al grado máximo después de ver que los monoplazas estaban

prácticamente al mismo nivel de competitividad. Sin embargo, una infección gastrointestinal había enfermado a Mansell, obligándolo en repetidas ocasiones a suspender los entrenamientos. En los primeros momentos de carrera, Piquet y Senna tomaron el mando, llegando a la primera curva emparejados; a una velocidad de 320 kilómetros por hora. Para entrar en el viraje Piquet no cedió, cerrando a Senna, que estaba en la parte interior y obligándolo así a quedar en segunda posición. Les siguieron Berger, Prost y Alboreto a poca distancia. Mansell se quedó en la parrilla con el cambio bloqueado hasta que logró tomar la salida en las



Alain Prost, Nelson Piquet y Nigel Mansell son los tres candidatos al Campeonato del Mundo tras el sorprendente resultado del Gran Premio de México. Mansell es el que más posibilidades tiene: con quedar entre los tres primeros en el próximo Gran Premio de Australia, se adjudicaría irremisiblemente el Campeonato.

LAS FOTOS DE MEXICO

Fueron algunos momentos clave de la carrera. Nuestro enviado especial, Gigi Corbetta, los captó para ustedes a lo largo del Gran Premio. Lo difícil vino después: volver a Madrid y llevar a cabo a tiempo todos los procesos de reproducción e impresión.



CONSAGRACION. El joven piloto austriaco de veintinueve años Gerhard Berger logró la victoria contra todo pronóstico. El futuro, con Ferrari, es suyo.



ECHANDO HUMO. El final de recta tras la salida fue espeluznante. Senna forzó la frenada al máximo, pero no pudo desbordar a Piquet, que se hizo con la primera posición hasta que tuvo que parar a cambiar neumáticos.

PROST ACERTO. De los tres candidatos al título, la mejor operación en México la hizo Prost. El piloto francés, que pudo haber ido más rápido, optó por una carrera conservadora que le diera los puntos suficientes para reducir su desventaja con Mansell.



FOLKLORE CHARRO. En plenos entrenamientos, Johansson se encontró con una camioneta de rescate que iba en ayuda de Johnny Dumfries.



ORGANIZACION

SOBRESALIENTE. En los boxes del circuito Hermanos Rodríguez imperó el orden y la buena organización. Las medidas de seguridad llegaron a ser excesivas.



SE EQUIVOCO. La táctica de Piquet para este Gran Premio no fue la acertada. El compuesto de goma de los neumáticos elegido para la carrera, demasiado blando, le obligó a parar a cambiarlos por dos veces. Todo salió mal.



PUESTA A PUNTO. Nelson Piquet fue el hombre clave para poner a punto los Williams. Sus reglajes fueron incluso utilizados para el coche de Mansell, penalizado en su forma física por una infección intestinal.

LOS WILLIAMS, FUERA DE JUEGO. Las paradas de los Williams sentenciaron la carrera. Cuando Piquet entró en boxes, Senna se colocó en cabeza por delante de Berger y Prost.



MANSSELL HIZO LO QUE PUDO. A la salida se le bloqueó el cambio y arrancó entre los últimos. Inició una remontada que le llevó a luchar con los primeros, pero su mala forma física y las paradas en boxes le relegaron al quinto puesto: como si no hubiera puntuado.

últimas posiciones. Las primeras veinte vueltas siguieron invariadas. Piquet se fue dispuesto a ganar y su Williams estaba en condiciones de permitirle. En repetidas ocasiones Senna intentó acercarse, pero la superioridad de Piquet estaba clara.

Mientras tanto, Mansell se iba recuperando, llegando a situarse en la octava posición. Alboreto intentaba mantenerse quinto, conduciendo con su habitual regularidad. Pero como tantas veces había ocurrido en los entrenamientos, una avería en un turbo le obligó a abandonar, dejando paso a Johansson, que rodaba bastante lejos, seguido de Rosberg. En un intento por recuperar, Mansell paró en boxes para sustituir sus neumáticos por otros de una composición más blanda. Esto le sirvió de poco. En seguida empezaron a degradarse, obligándole a perder posiciones. Su carrera se redujo a una lucha tibia con Palmer y Patrese.

La monotonía en las primeras posiciones se veía contrarrestada por un pique entre Johansson y Rosberg, que luchaban por la cuarta posición. Al cumplirse la vuelta 46, Piquet entró a cambiar neumáticos, eligiendo una combinación blanda que no le permitió recuperar la posición perdida. Poco después Prost hizo lo mismo. Este empezó rápidamente la remontada, que le llevaría a recuperar a Senna, situándolo

A CASI 350 KM/H.

El Circuito Pedro y Ricardo Rodríguez se encuentra en una llanura a 20 kilómetros del centro de la ciudad de México y próximo al aeropuerto. Básicamente está hecho sobre el viejo trazado del Magdalena Mixhuca donde el 27 de octubre de 1970 se disputó el último Gran Premio de México. Su altura sobre el nivel del mar es de 2.250 metros; es el más alto del mundo. Actualmente mide 4.421,5 metros. Se compone de 15 curvas, nueve a derecha y seis a izquierda. La recta más larga es de 1.960 metros, donde se alcanzan velocidades cercanas a los 350 kilómetros por hora. Puede hospedar a 100.000 espectadores sentados y el costo de la remodelación del antiguo circuito ha costado la cantidad equivalente a 500 millones de pesetas, parte de las cuales se han destinado a mejorar la seguridad del circuito. La calidad del asfalto es contradictoria. En apariencia es muy abrasivo. Sin embargo, cuando se rueda sobre él resulta resbaladizo y produce un desgaste anormal en los neumáticos. Referente al trazado, Prost, Piquet, Alboreto y Berger opinan que se trata de uno de los más rápidos del mundo. Se quejan por la excesiva cantidad de baches y que resulta muy fatigoso por la situación atmosférica.

se en segundo lugar. El error de Piquet le obligó a parar otra vez en boxes en la vuelta 56, para sustituir nuevamente neumáticos. A todo esto, Berger rodaba en cabeza, aprovechándose de las entradas en boxes de Piquet, Prost y Senna. Su coche se mostraba fiable a todo nivel, y la forma de conducir del austriaco era impecable, con serenidad y sin errores. El director del equipo le aconsejó aguantar con los mismos neumáticos (dos de la graduación cinco en el lado izquierdo y dos de la cuatro en el derecho). Esta estrategia, junto a la habilidad de Berger, formaba un conjunto imposible de alcanzar para sus rivales. Prost intentó por todos los medios reducir su desventaja, pero los treinta segundos que le separaban fueron irrecuperables. Esto mismo le ocurrió a Senna, con una diferencia sobre Berger de un minuto con seis segundos en la vuelta 64. Piquet registró la



Senna y Johansson en plena lucha. Al sueco le traicionó la mecánica

vuelta rápida en un tiempo de 1-19-360, a la media de 200,549 Km./h.

Junto a la sorpresa por el resultado de los neumáticos Pirelli, se ha visto también el éxito del motor BMW. También el octavo lugar logrado por De Cesaris merece un aplauso. Por primera

vez ha conseguido un resultado respetable para Minardi, situándose por delante de coches como Tyrrell, Brabham, Ferrari y Ligier. La buena carrera que Johansson desarrolló hasta pocas vueltas del final se vio ensombrecida también por la avería de un turbo.

Después de este Gran Premio, Mansell sigue encabezando la clasificación con 70 puntos, seguido por Prost, con 64, y por Piquet, con 63. En Adelaide cualquiera de los tres pilotos tiene la oportunidad de lograr el título mundial. Hacer previsiones sobre esto estaría más cerca de la adivinanza que de un pensamiento racional.

Gigi Corbetta
(Enviado especial)

PARRILLA DE SALIDA

6 N. Piquet Williams-Honda 1-17-279	12 A. Senna Lotus-Renault 1-16-990
20 G. Berger Benetton-BMW 1-17-609	5 N. Mansell Williams-Honda 1-17-514
1 A. Prost McLaren-TAG 1-18-421	7 R. Patrese Brabham-BMW 1-19-637
16 P. Tambay Lola-Ford 1-18-863	8 D. Warwick Brabham-BMW 1-18-527
26 P. Alliot Ligier-Renault 1-19-257	19 T. Fabi Benetton-BMW 1-18-893
27 M. Alboreto Ferrari 1-19-388	2 K. Rosberg McLaren-TAG 1-19-342
28 S. Johansson Ferrari 1-19-769	25 R. Arnoux Ligier-Renault 1-19-624
3 M. Brundle Tyrrell-Renault 1-20-198	15 A. Jones Lola-Ford 1-20-090
14 J. Palmer Zakspeed 1-20-668	11 J. Dumfries Lotus-Renault 1-20-479
17 Ch. Danner Arrows-BMW 1-21-069	4 P. Streiff Tyrrell-Renault 1-20-946
23 A. de Cesaris Minardi-MM 1-22-470	18 T. Boutsen Arrows-BMW 1-21-171
24 A. Nannini Minardi-MM 1-23-457	29 H. Rothengatter Zakspeed 1-22-524
22 A. Berg Osella-A. Romeo 1-26-573	21 P. Ghinzani Osella-A. Romeo 1-24-176

CLASIFICACION

1, Gerhard Berger (Benetton-BMW), 1-33-18; 2, Alain Prost (McLaren-TAG), a 25-438; 3, Ayrton Senna (Lotus-Renault), a 52-513; 4, Nelson Piquet (Williams-Honda), a una vuelta; 5, Nigel Mansell (Williams-Honda), a una vuelta; 6, Philippe Alliot (Ligier-Renault), a una vuelta; 7, Thierry Boutsen (Arrows-BMW), a dos vueltas; 8, Andrea de Cesaris (Minardi-MM), a dos vueltas; 9, Christian Danner (Arrows-BMW), a dos vueltas.

ASI VA EL MUNDIAL

Pilotos

1, N. Mansell, 70 puntos; 2, A. Prost, 64; 3, N. Piquet, 63; 4, A. Senna, 55; 5, K. Rosberg, 22; 6, S. Johansson, 19; 7, G. Berger, 17; 8, J. Lafite, R. Arnoux y M. Alboreto, 14.

Constructores

1, Williams, 135 puntos; 2, McLaren, 87; 3, Lotus, 57; 4, Ferrari, 33; 5, Ligier, 29; 6, Benetton, 19; 7, Tyrrell y Lola, 6; 9, Brabham, 2; 10, Arrows, 1.

MEXICO EN BREVE

● Los continuos fracasos del Brabham BT 55 han acabado con la paciencia de Ecclestone, que ha despedido a Gordon Murray, padre de muchos prototipos. Se rumorea que el técnico inglés se hara cargo de la es-

cudería McLaren en la próxima temporada.

● Nelson Piquet mando colocar varios anillos de goma sobre el volante de su coche con el fin de poder mantener mejor el control

cuando rueda a alta velocidad sobre zonas bacheadas de la pista.

● Para resolver la repercusión que tiene la altura sobre el nivel del mar del circuito mexicano, Honda ha preparado los motores que aquí se han empleado en un especial banco de pruebas donde se han creado las mismas condiciones atmosféricas. Además, Patrick Head, director técnico de Williams, ha modificado totalmente el morro de los monoplazas.

● Ayrton Senna, al registrar el tiempo de 1-16-990, nuevo récord del circuito, se adjudicó la decimoquinta pole position de su carrera, y la octava en lo que va de temporada. Al haber conseguido esto con un Lotus, ha superado el récord de Jim Clark, que estaba en siete, siempre en Lotus. Con la suma de esta pole position, son ya cincuenta los que se han conseguido con motores Renault.

● Al margen de la catástrofe tecnológica presente en el equipo Ferrari,

se ha confirmado que en Maranello se está estudiando un motor atmosférico de 12 cilindros a 90 grados como propulsor para la temporada de 1988. En el proyecto intervienen los ingenieros Renzetti, Caruso, His y Marqueti. A este último fue encomendada la realización del motor para Indianápolis. Está de más decir que también Barnard ya trabajó en la firma italiana.

● Siempre relacionado con la elevada altitud donde se encuentra situado el circuito, Porsche utilizó el mismo motor con la sola variación de la cabeza de los pistones y de los turbos. Prost logró la velocidad máxima a final de recta, pasando por delante de las fotocélulas a 342,640 kilómetros por hora. Sin embargo, en los entrenamientos los motores dieron muestra de fragilidad.

● A partir de este Gran Premio, el actual circuito de la Magdalena Mixhuca se llamará de los Hermanos Pedro y Ricardo Rodríguez. En el acto conmemorativo donde se inauguró una placa con el nombre de los dos pilotos desaparecidos, Ecclestone se negó a asistir por estar presente el señor Balestre, debido a que entre la FISA y la FOCA en estos momentos hay importantes diferencias de opinión.

● La pasada semana el mecánico Joan Viladelprat estuvo en Maranello para firmar una opción para entrar a formar parte del equipo Ferrari en 1988. En pocos días se confirmará si el técnico español será el brazo derecho de Barnard en Ferrari.



RALLYE SAN FROILAN SERVIA POR LA MINIMA

La victoria de Serviá en Lugo le coloca en inmejorable posición para adjudicarse el Campeonato de España por segunda vez consecutiva.

CON cuatro pilotos casi empatados en la clasificación del Campeonato de España, todos ellos con posibilidades de triunfo final, se esperaba que el rallye de Lugo tuviese un desarrollo pleno de emoción e interés, como así ha sido, pese a que hubo una fase en que los espectadores temieron que la monotonía y el aburrimiento iba a apoderarse de los participantes.

Todos los asiduos en el campeonato estaban a la salida, con algunas variaciones sobre las habituales listas de inscritos. Así, faltaba a la cita Pradera, porque su coche era utilizado por Moratal, ya que su Peugeot 205 grupo A aún no estaba reparado tras el golpe en Asturias. Reaparecía Guillermo Barreras tras un largo periodo de tiempo en que su R-11 Turbo se sometía a una profunda revisión mecánica, buscando una fiabilidad que no ha logrado hasta ahora. Presencia de los rapidísimos R-5 GT gallegos (Mora, Pavón y Castriellón), cuya fama ha trascendido de la región. Hubiera sido interesante ver la lucha de estos gallegos (a los que se une el Fiat Uno de Pío Alonso) con los más rápidos R-5 GT del resto del país, como Colomer o Piñón, pero los pronto abandonos y la ausencia del catalán lo impidieron.

Y por último y como novedad, el estreno de colores por parte de Serviá (cuyo Lancia aparecía decorado con el

verde de 7-Up), que además abandona definitivamente al preparador Noccenini tras la «tomadura de pelo» del Rallye Príncipe de Asturias, cuando se ha descubierto que el chasis del Lancia era tres centímetros más corto de un lado que de otro.

Con dos bucles de tres tramos cada uno, el rallye de Lugo es rapidísimo e incluso peligroso. Como es habitual, desde el primer tramo Sainz atacaba a fondo, superando a Serviá y Beny y casi humillando a Zanini, al que supera en dos segundos por kilómetro. Ya desde los primeros tramos se producen incidentes y abandonos importantes, como el de Loza (autoblocante), Pío Alonso (salida de carretera), Mora (caja de cambios), Peitos y Borja Moratal (motor). La lucha en el grupo A, sin Moratal ni Loza, queda reducida al duelo Bassas-Barreras, con clara ventaja para el piloto del BMW hasta que una fortísima salida de carretera deja a Guillermo al mando de esta interesante categoría.

No duraría mucho el dominio de Sainz ya que una vez más, el Maxitubo (y van seis este año) no aguantaba. Esta vez fue el turbo. Se intentó cambiar para, al menos, hacer un cuarto o quinto puesto, pero no hubo tiempo. En el mismo tramo en que abandonó Sainz, el larguísimo «Piquín», de 24,5 kilómetros, Beny pinchaba y perdía cuatro minutos al pararse a cambiar y



Lamberti un minuto también en un pinchazo.

Con Serviá a 1-18 de ventaja sobre Zanini, y Beny a cuatro minutos, el rallye entraba en un periodo bastante aburrido, sólo salvado por algunos detalles, como la impresionante remontada de Beny (que le lleva a marcar un par de scratches) y el duelo entre Collin y Otero entre los Corsa, con ligera ventaja para el madrileño, que cuenta además con la ventaja adicional de una penalización de treinta segundos de su rival gallego por tomar la salida empujando el coche.

Se llega a la neutralización de mitad

TRAMO A TRAMO

● No es fácil hacer pronósticos sobre quién va a ser **campeón de España**. Quien lo tiene más fácil es **Salvador Serviá**, que sería ganador terminando entre los tres primeros en las dos siguientes carreras (Rallye de Cataluña y Valeo). **Beny** es muy difícil que sume puntos, depende por tanto de lo que hagan sus rivales; para que gane **Carlos Sainz**, tendría que ganar las dos pruebas que quedan, sin que el piloto del Lancia 037 sumase más de un buen resultado; por último, **Antonio Zanini** tiene aún algunas posibilidades con el 200 RS, si se decide a correr, puesto que el de Viladrau sabe andar mucho más deprisa.

● **Pío Alonso** se dio un fuerte golpe en la espalda, por lo que, recomendado por un médico, decidió abandonar. Lamentablemente, los concesionarios gallegos de **Fiat** pueden cancelar el programa del Uno, a la vista de que los resultados no llegan y ni en **Fiat Italia** ni en la central española son capaces de resolver los problemas técnicos del coche.

● **Pep Bassas** tuvo una fortísima salida de carretera, que dañó muy seriamente el **BMW 325i**. Es muy difícil, por no decir imposible, que pueda tomar la salida en el **Cataluña** dentro de quince días.

● **Salvador Serviá** estrenará coche en **Cataluña**. En Lancia están preocupados porque pueden perder el **Campeonato de Italia**, de **Europa** y del **Mundo** en poco menos de tres semanas. No quieren también perder el de **España** y el importador ha presionado muy fuerte. Esta ayuda podía haber llegado antes, pues el de Pals ha visto impotente cómo pasaban los rallyes sin poder competir.

● El «pique» entre **Carlos Alonso Lamberti** y **Josep Arqué** no pudo desarrollarse en toda su espectacularidad. Comenzó ganando **Lamberti**, sin que **Arqué** apretase a fondo por miedo a un incidente que podría ser desastroso para su relación con **Opel**. Luego, el pinchazo del canario le hizo desistir en su proyecto de superar al **Opel Manta 400** oficial.

● Todos los pilotos se quejaron de la **peligrosidad** y **rapidez** de los tramos de **Lugo**, que apenas demostraban nada. Humedades y jirones de niebla no hacían sino complicar aún más las cosas.



Antonio Zanini sólo se esforzó en los últimos tramos. Al final, no pudo con Serviá, por nueve segundos, finalizando segundo



Un pinchazo hizo perder a Beny Fernández cuatro minutos. Llevó a cabo una sensacional remontada para recuperar la tercera plaza

Josep Arqué llevó el Opel a la meta, sin ningún rasguño, que era precisamente lo que se le pedía al joven catalán.



José Luis Graña está a un nivel muy superior al de sus rivales en el Trofeo Inter Ibiza. Holke quedó a más de siete minutos.



de etapa con Serviá en cabeza con cincuenta segundos sobre Zanini (el del Lancia administraba prudentemente su ventaja, sin que el del Ford atacase a fondo), 3-50 sobre Arqué, que aventajaba en minuto y medio a Beny y a Lamberti. Barreras es el primer grupo A, y Piñón mantiene una bonita lucha con el lucense Montero (Fiat Uno Turbo) por el grupo N. Entre los Corsa, Collin está cuarenta y siete segundos delante de Otero, y entre los Ibiza, Gra-

ña demuestra que no hay prácticamente rival que se le aproxime. Holke está a nada menos que siete minutos.

En la segunda etapa, las cosas parece que se animan. Zanini se decide al fin a atacar y va reduciendo sistemáticamente la diferencia que Serviá había tomado en los primeros tramos. Ambos se emplean a fondo. Beny quiere terminar en tercera posición y sigue a un ritmo desenfrenado, que le lleva a tener una ligra salida de carretera, en



Carlos Lamberti perdió en un pinchazo toda opción a luchar con Arqué por el cuarto puesto. El canario estará también en el Valeo.



Por sexta vez en este año, el Maxiturbó no pudo llegar a la meta. En esta ocasión fue el turbo el que dejó apeado a Carlos Sainz.

la que pierde veinte segundos. Aun así, remonta sobre Arqué y logra finalmente una merecidísima tercera posición. Para decir toda la verdad, Beny sin los veinte segundos de la salida realizó una segunda etapa en menos tiempo que el propio Serviá. Hubo pues emoción hasta el final. Al último tramo se llegaba con Zanini a dieciocho segundos de su rival. En la pasada anterior había sacado catorce segundos a Serviá, por lo que todo podía ocurrir. Pero Salvador

no se deja sorprender y cede sólo nueve segundos a Antonio, por lo que logra así su segunda victoria consecutiva en el rallye lucense y da un paso de gigante en el Campeonato de España. La emoción final no se limitaba a la lucha en la cabeza, sino también a la pugna Collin-Otero, que se jugaban también la clasificación en grupo A, ya que Guillermo Barreras conocía todo tipo de problemas con el intercooler y, una vez resuelto el problema mecánico, un pin-

chazo que le hacía perder varios puestos. A un tramo del final, sólo dos segundos separaban a los dos Corsa. Finalmente fue Otero el que se llevó «el gato al agua», con más medios que su rival y un mejor conocimiento del terreno. Esta victoria supone para Evangelino empatar con Sangrador en el Campeonato. Sangrador nunca pudo mezclarse en la lucha, ya que había perdido cinco minutos en el primer tramo (mando del cambio) y luego conocía problemas de amortiguación.

J. M. Cernuda
Fotos: Ramón Rodríguez

CLASIFICACIONES

1.º Serviá-Sabater (Lancia 037), 2h. 20 m. 50 s. 2.º Zanini-Autet (Ford RS 200), a 9 s. 3.º Beny Fernández-Orozco (Opel Manta 400), a 5-44. 4.º Arqué-Muntanyola (Opel Manta 400), a 5-57. 5.º Lamberti-Rodríguez (Opel Manta 400), a 8-51. 6.º Pedroche-Campo (Renault 5 Turbo), a 10-22. 7.º Graña-Morales (Seat Ibiza), a 20-51. 8.º Otero-Piñón (Opel Corsa GT, 1.º grupo A), a 21-38. 9.º Collin-Collin (Opel Corsa, 2.º grupo A), a 21-48. 10.º Cima-Martínez (Ford Fiesta XR-2, 3.º grupo A), a 24-11.

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1.º B. Fernández (1.174 puntos). 2.º Salvador Serviá (1.118). 3.º Antonio Zanini (985). 4.º Carlos Sainz (860). 5.º Borja Moratal (739). 6.º Juan Carlos Pradera (603). 7.º Alfonso Loza (513). 8.º Xavier Domingo (510). 9.º Rafael Colomer (494). 10.º José Piñón (452).



BALLESTA

¡VENGA, MUJER!

QUE NO, QUE
ESTA NOCHE ME
DUELE EL
CARBURADOR

T. BALLESTA



T. BALLESTA

Homenaje sin moto



J. M. CASANOVAS

EN caliente, la caída de Nieto en Calafat nos sentó como una puñalada. Angel lloró de rabia, nosotros de pena. Su amor propio, su coraje y dignidad deportiva, le jugaron una mala pasada. Se quiso ir por la puerta grande y se tuvo que retirar en ambulancia. Un homenaje que debía terminar en fiesta tuvo el amargo colofón en el lecho de una clínica. ¡Qué decepción! ¡Qué injusticia! ¡Qué mala suerte! Diez días después, afortunadamente, adiós deportivo del más grande campeón que jamás ha dado el motor español, tiene una lectura mucho más positiva. No en vano, el dolor moral de la caída se ha superado, el yeso es simple anécdota y en contrapartida hay motivos más que suficientes

para que Nieto se sienta el hombre más feliz del mundo, de veinticuatro años de profesión, de trece títulos mundiales, de noventa grandes premios ganados, queda un balance incomparable:

1. Angel lo puede contar. Es lo más importante y, a veces, se olvida. Cuando Santy Herrero, Ramón Torrás o Jarno Saarinen se quedaron por el camino, retirarse en plena gloria es un premio de Dios para un hombre que arriesgó su vida en todos los circuitos del mundo.

2. La gente de las motos le quiere y le admira. Es más, no le deja marchar. Nuestro motociclismo le necesita. Al frente de una escudería o como manager de la Federación. Un mito así con su experiencia y contactos, no puede archivar en una biblioteca.

3. Nieto ha entrado por méritos propios en la historia de oro del deporte español. Junto con Zamora, Uzcudum, Santana o Di Stéfano, Angel se ha ganado el puesto. Es leyenda viva.

Por si fuera poco, Angel puede presumir hoy de haberse retirado con la cabeza muy alta y por la puerta grande, aunque en Calafat saliera por la salida de emergencia. Ahí es nada con cuarenta años y la vida económicamente resuelta, jugársela en la última carrera como si fuera un debutante. La última lección práctica de un hombre que siempre lo dio todo.

Quizá lo que más le duela ahora a nuestro campeón es que no se podrá despedir como él hubiese querido de la afición española, corriendo en Zaragoza y Jerez. Es por ello que desde esta ventana de MOTOR 16 queremos lanzar una idea que estamos convencidos que va a tener de inmediato todo el eco que su protagonista se merece. Apostamos por un gran homenaje a Angel Nieto. Un homenaje sin moto, sin riesgo, sin pódium. Un homenaje nacional al hombre que ha creado escuela, que tiene una generación de campeones a sus talones. Es lo más fácil del mundo porque encontrar un personaje más querido que Angel resulta imposible. Sólo falta encontrar el marco y la fecha.

Por desgracia, en este país estamos demasiado acostumbrados a realizar homenajes a título póstumo. Entonces nos volcamos. No nos negarán que resulta mucho más bonito poderle decir a un hombre cara a cara: Gracias, campeón, fuiste el más grande.

Nieto dijo adiós, pero no se fue. Sigue con nosotros y esto es motivo más que suficiente para celebrarlo.

SERIE RALLYES

92



RENAULT 5 MAXI TURBO

EL Maxi Turbo es el último modelo de la generación R-5 en el campo de la competición. Es un coche todavía eficaz en asfalto, pero que se ha quedado algo desfasado respecto a los modernos cuatro ruedas motrices en terrenos deslizantes (en este modelo la tracción es sólo a las ruedas traseras). La potencia máxima, de 350 caballos, se consigue a 2,4 bares de presión del

turbo. Según su piloto en España, Carlos Sainz, el vehículo se muestra difícil de conducir, pero muy eficaz, y el tiempo de respuesta del turbo es bastante pequeño. El motor es elástico, con lo que se recupera bien a bajas revoluciones. En la temporada 86 ha sido uno de los turismos más rápidos de cuantos han participado en el Campeonato Nacional de Rallyes.



Motor 16



El futuro ya está aquí. De la mano de Lancia.
El Y-10 acaba de ver la luz.

Un coche absolutamente innovador y personal. Equipado con el motor Fire 1000. Totalmente construido por ordenador y robots.

El resultado: Un motor sin problemas, con un bajísimo consumo y una ausencia casi total de mantenimiento.

Un coche lleno de brío y alegría. Para divertirse conduciéndolo.

Con un interior espacioso y cómodo, propio de los coches grandes.

Y una maniobrabilidad y visibilidad sorprendentes. Si quieres estar al día o incluso ir por delante, súbete a un Y-10. No te bajarás de él.

Y-10 Fire: 999 c.c. 45 CV 145 Km/h. 4,2 l. a los 100 Km.

Precio final. 1.002.820 Ptas.

Y-10 Turbo: 1.049 c.c. 85 CV. 180 Km/h. 5,8 l. a los 100 Km.

Precio final. 1.372.560 Ptas.

AUTOBIANCHI Y-10

 Autobianchi es una firma LANCIA. 

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

CONCESIONARIOS EN MADRID:

COMERCIAL AUTOHISPANIA, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 11,300. • VAGMA, S. A. Glt. López de Hoyos, 5.

CONCESIONARIOS EN BARCELONA:

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



Dewar's White Label.
FINE SCOTCH WHISKY
Marca un encuentro.



FELIZ OMEGA

PRUEBA DEL NUEVO OPEL



VIENEN MAS COCHES JAPONESES

ZABRUS BERTONE

AL VOLANTE
DEL
COUPE-BREAK
DE LOS 90

GAMA 190
LOS
NUEVOS
MERCEDES

