

COMPARATIVA

R-21 GTS CONTRA SOLARA Y SANTANA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

19 de julio 1986

Núm. 143 • 200 ptas.

**A FONDO
EL BX-GTI**

CITROËN A 200



DEPORTE

**F-1 GRAN PREMIO DE INGLATERRA
RALLYE DE TIERRA EN SANTANDER**

**LOS COCHES
LOCOS
DE IBIZA**



LA VIDA NO PUEDE

ALFA ROMEO 75

VIRUS ALFA



ALFA 75 2.5 Q.V.

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.492 c.c. (88x68,3 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 49 litros. Potencia máxima: 156 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 21,4 mkg a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 9,2 km/h.; 2.ª, 15,3 km/h.; 3.ª, 21,5 km/h.; 4.ª, 27,9 km/h.; 5.ª, 33,8 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,9 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y discos atrás con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje de Dion atrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.160 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Prueba en el número
Alfa 75 2.0	1.962	128	194	10,7	11,88	119
Alfa 75 Q.V.	2.492	156	210	10,7	12,78	131
Alfa 75 TD	1.995	95	165	8,5	7,64	—

Motor 16



Muy pocos pueden hablar por teléfono sin necesidad de detenerse. Sin soltar las manos del volante.

Sólo aquellos que como usted deciden sacarle más partido al tiempo. Que como usted no pueden permitirse el lujo de desconectarse por obligación en el traslado del despacho al restaurante o del aeropuerto al salón de conferencias.



Nuestro **teléfono móvil automático ITT 7700**, le ofrece manos libres, mayor radio de acción y equipo portable. Conecte con nosotros.

PARA RENTABILIZAR SU TIEMPO INSTALE EN SU COCHE EL TELEFONO MOVIL AUTOMATICO ITT 7700.

Standard Eléctrica **ITT**

Para recibir mayor información sobre el teléfono móvil automático ITT 7700, llámenos a los teléfonos 227 24 25/468 04 00. Ext.: 1702 ó 2322 ó envíe este cupón a Standard Eléctrica, S. A., Sistemas de Radio, Ramírez de Prado, 5. 28045 Madrid.

Don Dirección Ciudad C.P.

Provincia Profesión

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Director: Félix Lázaro. Subdirector: Alberto Mallo. Redactor Jefe: Sergio Piccione. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, 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 (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); André Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Pisciotta (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectores de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 34-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter. Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing International, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (INPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

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

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

ESTA SEMANA

PAG. 20: REPORTAJE: LOS LOCOS COCHES DE IBIZA

Publicidad del automóvil

POR cada coche que se vendió en España en 1985 Televisión Española ingresó en sus arcas más de 11.000 pesetas en concepto de publicidad. La generosidad de las marcas con el Ente público, que se ha llevado el 55 por 100 de los 12.000 millones que se gastaron el pasado año los fabricantes en anunciar sus productos, está fuera de toda duda. La caja tonta, está muy claro, tiene tirón y se ha llevado la gran parte del pastel, unos 6.600 millones de pesetas.



pertenece de lleno a la gran familia del motor. Los lectores lo saben bien porque cada día quieren estar mejor informados sobre un tema que les resulta trascendente. Los fabricantes, sin embargo, siguen empecinados en su cicatería, muy lejos todavía del ejemplo de sus colegas europeos, que se vuelcan con los medios para que puedan ofrecer un mejor producto. En el caso español los lectores buscan información objetiva, de la mano de los especialistas, en vez de morder el anzuelo de los anuncios rocambolescos que les ofrece la pequeña pantalla.

TVE, como ya hemos dicho en otras ocasiones, es poco agradecida y no dedica ni un solo segundo a informar sobre el producto automovilístico, pese al enorme interés que este tipo de información tiene para todos los españoles. Por el contrario, los que hemos elegido esta apasionante tarea de contarles a ustedes cómo son los coches, de orientarles a la hora de gastarse una parte importante de sus dineros, tenemos que conformarnos con las migajas de esta tarta publicitaria. La verdad es que cada uno es muy libre de gastarse sus dineros como le dé la gana, pero no nos parece demasiado justo que de las 20.000 pesetas que se invierten en promocionar cada vehículo las revistas del motor tengamos que ser los hermanos pobres del convite.

Por cierto, ¿se compraría usted un coche porque le ha visto volar en televisión? ¿Se lo compraría porque le ha visto salir del fondo de los mares o porque sale de las entrañas de la tierra? Claro que no. Los futuros compradores, que no son tercermundistas, prefieren el asesoramiento de los técnicos y la información objetiva.

No es justo, insistimos, porque las revistas del motor que, como en nuestro caso, hemos defendido y defenderemos siempre a este sector, demostramos cada semana que

De una vez por todas convendría ser lógicos y ayudar al que ayuda. España y los automovilistas españoles se merecen tener una prensa fuerte del motor, como ocurre en el resto de Europa. Lo decimos sin amargura y, por supuesto, con el reconocimiento de la inestimable ayuda que hemos venido recibiendo de la mayoría de los fabricantes. Gracias a ellos y a nuestros lectores hemos llegado hasta aquí y nos sentimos orgullosos del camino recorrido.

Félix Lázaro

SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
8	LO ULTIMO	Porsche 944 S
13		Seat Ibiza Podadera
17		Japoneses con todo
18		Seat Panda 4x4
26	ESTADISTICA	Esto se anima
27	MERCADO	Ecos de la semana
28		Precios de coches nuevos
32		Precios de coches usados
33		Precios motos

36	A FONDO	Citroën BX 19 GTi
44	FRENTE A FRENTE	R-21/Solara/Santana
55	MOTOS	Guzzi Le Mans 1.000
59	COMPRAR Y VENDER	
66	CUENTENOS SU CASO	
68	OCIO	Al sol que más calienta
75	GENTE SOBRE RUEDAS	Luis Pérez Sala
78	DEPORTE	Rallye tierra Santander
84		G.P. Inglaterra de F-1
90	JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	



44

84

LA VIDA DE SU NEGOCIO NO PUEDE DEPENDER DE UN HILO.



Para recibir mayor información sobre el teléfono móvil automático ITT 7700, llámenos a los teléfonos 227 24 251/488 04 00. Ext.: 1702 ó 6 2322 ó envíe este cupón a Standard Eléctrica, S. A., Sistemas de Radio, Ramírez de Prado, 5. 28045 Madrid.

Don Dirección Ciudad C.P.

Provincia Profesión

Nuestro **teléfono móvil automático ITT 7700**, le ofrece manos libres, mayor radio de acción y equipo portable. Conecte con nosotros.

PARA RENTABILIZAR SU TIEMPO INSTALE EN SU COCHE EL TELEFONO MOVIL AUTOMATICO ITT 7700.

Standard Eléctrica **ITT**

Muy pocos pueden hablar por teléfono sin necesidad de detenerse. Sin soltar las manos del volante.

Sólo aquellas que como usted deciden sacarle más partido al tiempo. Que como usted no pueden permitirse el lujo de desconectarse por obligación en el traslado del despacho al restaurante o del aeropuerto al salón de conferencias.



ALFA ROMEO 75

RECIENTEMENTE llegado al mercado nacional, el 75 es el sustituto del Giulietta y el heredero de una línea de coches deportivos con aspectos familiares de unas características inimitables. Aunque conserva la misma base del Giulietta, la carrocería es totalmente nueva y sigue una línea similar a la del Alfa 90. El comportamiento es excelente y el motor se ve ayu-



Motor 16

dado por unos desarrollos de cambio muy adecuados. En España sólo se comercializan el dos litros, que desarrolla 128 caballos, una versión turbodiesel de 95 caballos, y la versión con motor 2.5 V6 de 156 caballos. En el 75 se ha corregido el defecto clásico de los Alfa, la brusquedad del cambio, y ahora resulta agradable, aunque de recorridos un poco largos.

importante de sus dineros, tenemos que conformarnos con las migajas de esta tarta publicitaria. La verdad es que cada uno es muy libre de gastarse sus dineros como le dé la gana, pero no nos parece demasiado justo que de las 20.000 pesetas que se invierten en promocionar cada vehículo las revistas del motor tengamos que ser los hermanos pobres del convite.

No es justo, insistimos, porque las revistas del motor que, como en nuestro caso, hemos defendido y defenderemos siempre a este sector, demostramos cada semana que

la información objetiva.

De una vez por todas convendría ser lógicos y ayudar al que ayuda. España y los automovilistas españoles se merecen tener una prensa fuerte del motor, como ocurrió en el resto de Europa. Lo decimos sin amargura y, por supuesto, con el reconocimiento de la inestimable ayuda que hemos venido recibiendo de la mayoría de los fabricantes. Gracias a ellos y a nuestros lectores hemos llegado hasta aquí y nos sentimos orgullosos del camino recorrido.

Félix Lázaro

SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
8	LO ULTIMO	Porsche 944 S
13		Seat Ibiza Podadera
17		Japonesas con todo
18		Seat Panda 4 x 4
26	ESTADISTICA	Esto se anima
27	MERCADO	Ecos de la semana
28		Precios de coches nuevos
32		Precios de coches usados
33		Precios motos

36	A FONDO	Citroën BX 19 GTI
44	FRENTE A FRENTE	R-21/Solara/Santana
55	MOTOS	Guzzi Le Mans 1.000
59	COMPRAR Y VENDER	
66	CUENTENOS SU CASO	
68	OCIO	Al sol que más calienta
75	GENTE SOBRE REUDAS	Luis Pérez Sala
78	DEPORTE	Rallye tierra Santander
84		G.P. Inglaterra de F-1
90	JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	



Foto para Cuatrecasas, Causa y Melilla; 200 plus, sin IVA. Gestor de transporte Incañados.

Director de Publicación: Julio José Benito. **Subdirectora de Publicidad:** María del Carmen Nieto. **Secretaría de Publicidad:** María Jesús Sánchez. **Delegado Zona Norte:** Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 34-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. **Delegado Zona Cataluña:** Pere Calzina 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 nuyre e. **Suscripciones:** Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. **Fotomecánica:** Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. **Imprime:** Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). **Distribuye:** Información Prensa, S. A. (I.N.P.S.A.). San Romualdo, 26. Madrid-28037. **Es una publicación del GRP D. 16. Director de Publicación:** Balbino Fraga. **MOTOR 16** es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la F.I.P.P. **COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.**





La grua de papel

La sección que inauguramos en este número tiene el honor de empezar con un buen amigo: Fernando Anaut, jefe de prensa de Mitsubishi, que nos ha mandado un comunicado que no tiene desperdicio. Se refiere a los coches Montero que van a participar en la Baja, y nos cuenta que tienen un depósito de carburante «situado en lugar céntrico», como si fuera una estación de servicio en medio de la Puerta del Sol.

Lo más divertido es que, tras haber cambiado el nombre de Pajero por el de Montero, porque el primero no sonaba bien en España o en países hispanos, el comunicado de marras nos habla de las excelencias de una «corrida» sin escaldas que se iniciará en Zaragoza el sábado 26 de julio. Esperamos que el equipo Mitsubishi deje el pabellón bien alto.



MASERATI

NUEVA CASA

MASERATI abre tienda nueva en Madrid, o mejor dicho, su importador oficial, Auto Barajas, y lo ha hecho la pasada semana en la calle Maldonado, número 50. Este establecimiento cuenta con una amplia exposición, que permite ver la gama completa de Maserati a la venta en España, las cuatro versiones del Biturbo, los dos 2500, el 425 y el Spider, así como el Quattroporte 4900.

BALANCE

AUTOPISTAS PIERDEN

Las concesionarias públicas integradas en el gru-

Normas para utilizar su automóvil más ecológicamente.

(Aves)



MANUAL

SEAT ECOLOGICA

Un año más, Seat en colaboración con Adena ha lanzado un manual en el que se mezclan unas normas para una utilización ecológica del automóvil y una descripción de las aves que pueblan nuestra geografía y que se encuentran seriamente amenazadas. Con esta publicación, tanto Seat como Adena reconocen al automóvil como el medio de transporte que más ha hecho por acercar al hombre a la naturaleza, a la vez que da las normas necesarias para que este acercamiento no se convierta en una agresión hacia las especies que la pueblan.

CEE

TRANSPORTE MAS LIBRE

La Comunidad Económica Europea, que desde hace veintidós años lucha por la liberación del transporte por carretera en Europa, tiene todas las bazas en la mano para lograr su propósito en 1992. El acuerdo para la instauración de un mercado único con un período transitorio, y la fija-



ción del peso máximo de 11,5 toneladas por eje para los camiones de cinco a seis ejes, que han logrado recientemente los ministros de Transportes de la CEE en Luxemburgo, han sido un paso importante que demuestra que los intereses nacionales en este campo van cediendo ante la necesidad de implantar un mercado único de transporte por carretera.

MOTOR IBERICA

LA SALIDA DEL TUNEL

UNIQUE las pérdidas de Nissan Motor Ibérica el pasado año ascendieron a 10.761 millones de pesetas,

la empresa registró un aumento del 26 por 100 de las ventas en el mercado nacional y un 32 por 100 en las exportaciones, facturando en total 67.056 millones de pesetas. En la actualidad, la empresa, que tiene una fuerte presencia en el mercado nacional, acapara un 39 por 100 del mercado de vehículos comerciales, un 48 por 100 de los todo-terreno, un 53 por 100 en camiones y un 24 en tractores. En este último campo se ha anunciado la creación de Ebro-Kubota, con un capital de 1.100 millones de pesetas, de los cuales Motor Ibérica aportará el 80 por 100. La factoría de esta nueva empresa estará en la localidad madrileña de Cuatro Vientos, y las inversiones se aproximarán a los 3.000 millones de pesetas.

VENTAS

RECORD DE FORD

JUNIO ha sido un buen mes para los fabricantes de automóviles españoles que, con una cifra estimada de 63.000 unidades vendidas, han logrado establecer un nuevo récord de ventas. También Ford España ha conseguido su propio récord de ventas al superar en junio las 10.000 unidades, con una penetración del 16 por 100 de mercado. Desde que hace diez años Ford España inició sus operaciones en España, ésta ha sido la primera vez que se supera esa cifra en un solo mes, a la vez que logran la cota más alta de penetración este año.



CON PEDALES Y A LO LOCO

PASAN de gasolina, gasóleo, baterías y otros combustibles que no sean unas buenas viandas, regadas con caldos de uva, capaces de hacer mover las piernas a ritmo acompasado. Tampoco les gusta mucho guardar equilibrios innecesarios y, por ello, han elegido los coches de pedales como medio de transporte. Con estos coches se acaba de celebrar el Gran Premio de Francia, en el que han participado los más avanzados diseños y no han faltado los coches-bañera, en forma de conejo y otros animales de granja. En Francia existe una federación para este tipo de vehículos con dos años de antigüedad y 495 coches registrados y listos para correr en competición, que, por cierto, son capaces de alcanzar una velocidad de 33 kilómetros por hora.

En la movida



En la pasada

- Taxis con aire acondicionado.
- El precio de la gasolina en Canarias.
- Ciclomotores con niña minifaldera.
- Leer revistas de motor en la playa.
- Los altos cargos que veranean en coche particular.
- Veranear con el equipaje imprescindible.
- El Ferrari de «Corrupción en Miami».
- No olvidar las herramientas del coche.
- Los taxis negros de Madrid.
- El precio de la gasolina en la Península.
- Mensajeros con ciclomotor.
- Leer revistas porno en las piscinas de nudistas.
- Los que se llevan de veraneo el coche oficial.
- Llevar de veraneo al canario y la suegra.
- La hortera de «El halcón callejero».
- Fiarse del treseno.

NOVEDAD

CITROËN AX, A PUNTO

La fabricación de las primeras unidades del Citroën AX ha comenzado en la factoría de Aulnay, tres meses antes de su lanzamiento al mercado. El montaje de este modelo supone para la marca una novedad en la organización de la producción, que será de un alto grado de automatización y robotización, hasta conseguir la meta de calidad de «cero defectos». Este modelo será fabricado en siete factorías distintas, entre ellas la española de Vigo.



Garantizamos las reparaciones. Para toda la vida.



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



como su Ford. Con la **Garantía de Por Vida**, si usted ya ha pagado una reparación, su Concesionario Ford le garantiza, según contrato, que jamás volverá a pagarla, ni en piezas ni mano de obra, mientras disfrute de su Ford.

Esta nueva garantía de su Concesionario Ford se suma a la garantía normal de **un año sin limitación de kilometraje**, a la garantía opcional de hasta **4 años de Seguridad Mecánica Ford** y a la garantía de **seis años contra la perforación por**

Las mejores garantías del mercado.

corrosión de la carrocería dadas por el Fabricante. Sólo quien está muy seguro de la calidad de sus reparaciones puede ofrecer una garantía para toda la vida.

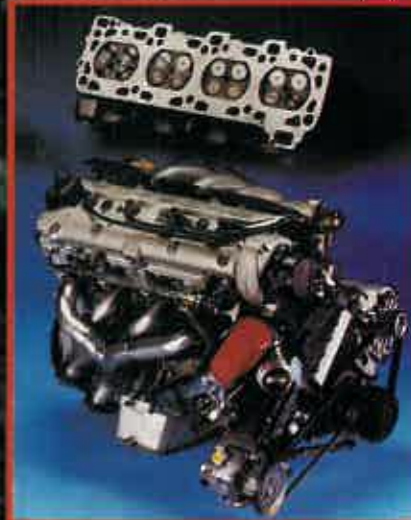
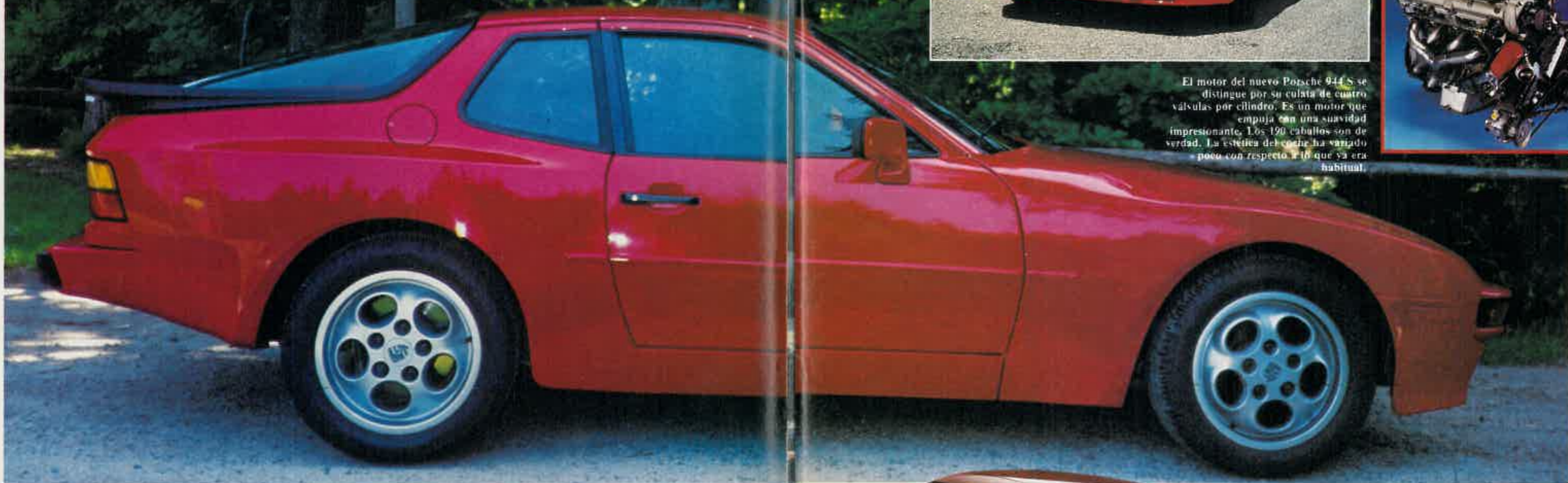
Para más información, pregunte en su Concesión Ford.



Diseño y Calidad

PORSCHE 944 S

220 KM/H LIMPIOS



El motor del nuevo Porsche 944 S se distingue por su culata de cuatro válvulas por cilindro. Es un motor que empuja con una suavidad impresionante. Los 190 caballos son de verdad. La estética del coche ha variado poco con respecto a lo que ya era habitual.

PORSCHE acaba de ampliar su oferta dentro de la gama del modelo 924/944 con una variante más, la 944 S. Esta no es otra cosa que el resultado de cubrir el motor cuatro cilindros y 2,5 litros del 944 normal con una culata de cuatro válvulas por cilindro. El resultado es un notable aumento de potencia, que pasa de los 160 a los 190 caballos, con el consiguiente aumento de las prestaciones.

Aprovechando este coche, Porsche ha diseñado también un sistema de escape con catalizador y sonda lambda —destinada a detectar y controlar la nocividad de los gases de escape— a

fin de ofrecer un coche limpio, acorde con las más estrictas normas en este terreno, sin pérdidas de potencia y prestaciones con respecto a los coches con un escape normal. Porsche ha querido demostrar de esta forma que es falso el argumento de quienes piden la limitación de velocidad en las autopistas alemanas porque, con las velocidades elevadas, los coches aumentan su poder contaminante. Con este 944 S, Porsche ofrece un coche que roza los 230 kilómetros por hora y que es limpio del punto de vista de la contaminación.

De todas formas, el coche equipado con ese sistema de escape con catalizador está

sólo destinado a mercados como el alemán o el norteamericano —los más importantes para la marca—, dado que es en los únicos en los que se puede encontrar gasolina sin plomo. Para España y otros mercados europeos, el coche llevará un escape normal, que en este caso no le permite la más mínima ganancia en prestaciones. Por cierto que, a nuestro país, el 944 S no llegará antes de diciembre de 1986, puesto que sólo en el mes de septiembre Porsche España dispondrá de las primeras unidades



para la homologación. Y ya se sabe que ésta, como poco, dura tres meses.

Junto con esta nueva versión del motor cuatro cilindros, Porsche ha introducido algunas mejoras en el coche. Por ejemplo, se puede obtener ya un sistema antibloqueo de frenos ABS de origen Bosch, que hasta ahora no estaba disponible en el 944. La preparación del coche para recibir este dispositivo ha supuesto un cambio en las caídas del tren delantero y una mejora general del ya buen sistema de frenos, cuya eficacia mejora aun sin la opción ABS.

Este coche se puede ofrecer en dos presentaciones: la normal, muy semejante a la

de un 944 normal, y la «sport», con barras anti-vuelco, asientos tipo «bucket», etcétera, es decir, un coche prácticamente preparado para la competición. En el coche normal, en cambio, se puede obtener la suspensión «sport», más dura que la estándar. Otra novedad es que, en breve, se podrá pedir el coche equipado con «airbag», la bolsa de aire que se infla en caso de accidente y evita que el conductor pueda golpearse con el volante o el salpicadero.

El nuevo motor de 16 válvulas se estaba haciendo esperar desde el mismo momento de la aparición del 944. Aquel mismo año —1981— Porsche había participado en las 24 Horas de Le Mans con un 944 experimental, que fue conducido por Walter Rohrl y Jürgen Barth, y que bajo el capot escondía el motor de cuatro cilindros con culata de cuatro válvulas por cilindro más un turbo, que desarrollaba 400 caballos. Meses después de esta comparecencia aparecía el 944 con el mismo motor, pero sin culata de 16 válvulas y sin turbo. Era, por tanto, lógico esperar que la evolución lógica tenía que venir en un primer paso por la culata de 16 válvulas.

El funcionamiento de este motor es correcto por su ausencia de vibraciones y su gran capacidad para subir de vueltas hasta el régimen máximo permitido. Sin embargo, carece del tirón que, por ejemplo, sí tiene el 944 normal, cuyos 160 caballos se hacen mucho más evidentes que los 190 de éste. Esta sensación de potencia amortiguada es el conjunto de dos cosas. Por un lado, está la falta de potencia en baja típica de los motores en cuatro válvulas por cilindro, en los que la capacidad de llenado de los cilindros es tan buena que, a bajo régimen, la



El cuadro de mandos es muy similar al que muestran los 944. Es claro y muy completo, por lo que se puede sentir bien el motor.

MOTOR 16 TURBO

PARA quienes la aparición de 944 S les haya hecho pensar en una rápida aparición de un 944 16V Turbo tenemos un jarro de agua fría. Efectivamente, Porsche trabaja en ese coche, cuya potencia sería superior a los 300 caballos, pero necesitará del orden de tres años o tres años y medio para comercializarlo. Las posibilidades de potencia son tan altas, que les obligan a replantearse completamente el motor para reforzarlo. Tienen también que rediseñar los sistemas de refrigeración de aire, agua y aceite, así como el del turbo. Y se encuentran con un problema de falta de espacio bajo el capot que les impone la utilización de un turbocompresor bastante pequeño. Todas estas imposiciones les están obligando a estudiar otros reglajes de motor diferentes a los que normalmente se han aplicado a motores turbo. Aprovechando la mejor respuesta en baja que siempre proporciona un turbo pequeño en detrimento de la potencia en alta, van a darle al motor una buena relación de compresión y unos reglajes de distribución para que sea brillante en alta. Es justo lo contrario que hasta ahora se había hecho con los motores turbo, a los que se había reglado para que respondieran bien a bajas revoluciones, dejando que el turbo los «presionara» y los hiciera rendir en alta.



Este Porsche 924 GTP corrió en Le Mans. Llevaba un motor igual al del 944 S, pero con turbo.

mezcla de gasolina y aire entra sin la energía suficiente para que se creen las turbulencias que contribuyen a obtener la máxima eficacia energética en el momento de la explosión. Para paliar el problema, Porsche ha dotado a este motor de largos colectores de admisión y ha aumentado la presión de la bomba de gasolina para lograr mayores velocidades de entrada de la mezcla combustible en el cilindro, pero el resultado ha sido sólo el de mantener los valores del 944 normal por debajo de las 3.000 revoluciones por minuto. Como, por otro lado, en función de la mayor potencia en alta, los desarrollos de cambio se han alargado, el resultado global es una mayor pereza en las recuperaciones desde bajo régimen. En cambio, pasada la barrera de las 3.000 rpm., el motor sube de vueltas con rapidez, pero sin la más mínima brutalidad.

En conjunto, se trata de un coche muy suave, extraordinariamente estable, con el que no se tiene la sensación de estar rodando verdaderamente rápido.

La presentación es prácticamente igual a la del 944 normal, si exceptuamos el anagrama lateral. En el interior tampoco hay otras novedades que no sea la regulación eléctrica del asiento del conductor y el nuevo volante en el caso de llevar un coche con «airbag».

En cuanto al precio, que evidentemente no está todavía definido, se especula con que será superior en un 10 por 100 al del 944 normal. Esto lo sitúa en la cota de los seis millones de pesetas, que representaría un sobrepeso de unas 600.000 pesetas sobre el 944, y 1.700.000 pesetas menos que el 944 Turbo.

Sergio Piccione



LLAME SOBRE LA MARCHA

Para no frenar su ritmo de trabajo. Para seguir el movimiento de su empresa. Para eso, no pare para llamar. Con un teléfono, instalado en su coche en sólo cuatro horas, podrá efectuar llamadas nacionales e internacionales sin parar*. Sobre la marcha. Para no quedarse aislado del mundo con el que necesita seguir en contacto.

Para eso está el teléfono para coche. Algo muy útil, pensado para usted.

Si quiere saber hasta qué punto le puede ser útil en el coche un Teléfono Ericsson, fijo o portátil, comercializado por Cosesa, no dude en llamarnos. (91) 455 88 00, exts.: 110 y 130
TELEFONO PARA COCHE.
Es útil. Es para usted.



cosesa

intelsa
LICENCIAS ERICSSON

* Actualmente desde Madrid, Barcelona, Sevilla, Cádiz, Málaga, Gerona, Segovia y Toledo.

SE NOTA LA BUENA CORREA. ES DE FIRESTONE.

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



CORREAS DE VENTILADOR

FH Fabricadas por

Firestone
HISPANIA S.A.



Lo ULTIMO

SEAT IBIZA PODADERA

El Seat Ibiza Coupé de Podadera tiene ese estilo deportivo que sólo es posible encontrar en modelos tan llamativos como el Pontiac Fiero o el Toyota MR 2. Será una realidad antes de seis meses por menos de millón y medio de pesetas.



EL REY DE LA COSTA

EL Seat Ibiza Coupé diseñado por Francisco Podadera ya es una realidad. El primer prototipo, realizado en Teruel por Carrocías Barber e Hijos, ya está terminado por completo y, si todo el proceso de industrialización cumple los plazos previstos, el coche se pondrá en el mercado a primeros del próximo año.

El precio final del Ibiza Coupé creado por Podadera rondará el millón cuatrocientas mil pesetas en la versión equipada con el motor más potente de los Ibiza actuales, el cuatro cilindros de 1,5 litros de cubicaje, que da 85 caballos de potencia.

Para más adelante está previsto utilizar el motor de

inyección electrónica que Seat pone a punto ahora mismo para la versión SXi, un motor que debe rondar los 105 caballos de potencia. Entre los proyectos futuros habrá que contar con un Ibiza Coupé Turbo, que podría rondar los ciento treinta caballos de potencia.

El motor sobrealimentado utilizará un turbocompresor de marca Mitsubishi, y la preparación será obra de un estudio de consultores que querrían ofrecer su trabajo a la propia Seat, para que la marca fuera la encargada del montaje y de la garantía posterior de esta mecánica.





ASI LO CREE

ESTE coupé que aparece en este número de MOTOR16 es uno de los proyectos que me impiden por ahora el continuar con la sección de Diseño, como sería mi deseo, aunque espero que, en un futuro muy próximo, dicha sección vuelva a cobrar vida con nuevos e interesantes planteamientos.

Por aquel entonces presentaba a los lectores diseños de automóviles en su estado más elemental, simples bocetos sobre papel. En esta ocasión presento un diseño muy peculiar en su estado más avanzado, un prototipo real preparado para sacar moldes de carrocería que permitirán que los primeros coches de serie empiecen a rodar dentro de pocos meses.

El camino recorrido desde entonces ha sido arduo, y como padre de la criatura creo que ha merecido la pena. ¿Por qué un coupé biplaza?

Creo que el mercado español de automóviles convencionales ha madurado a todos los niveles, encontrándonos con una oferta amplísima. Cualquier conductor que tenga que trasladarse llevando en ocasiones a su familia se encuentra con una variedad de modelos muy extensa para todos los gustos y bolsillos.

En cambio, el conductor que no necesita hacer de taxista transportando a una familia —con lo cual le sobran asientos, ventanillas y puertas— se encuentra con una variedad mucho más restringida y, desde luego, no para todos los bolsillos.

La filosofía de diseño es conseguir un

coupé con un precio similar al de una moto de gran cilindrada, dotado de una mecánica fiable de bajo mantenimiento y con una gran amplitud interior para conductor y pasajero, así como una capacidad de carga igual o superior al de una berlina.

El posible cliente de este automóvil no tiene que ser, necesariamente, un conductor fuera de lo normal, sino sencillamente una persona independiente, sin cargas familiares, que le guste andar seguro, rápido y cómodo, y que necesite llevar desde un amplio muestrario de zapatos de una ciudad a otra por motivos de trabajo hasta una tienda de camping y embarcación neumática inflable con su motor fuera borda, además de la bicicleta plegable y el equipaje necesario para unas largas vacaciones al aire libre.

Posibles clientes también, aunque temporales, son las muchas parejas que durante sus vacaciones les gustaría alquilar un coche diferente al que tienen o ven a diario en su lugar de residencia, pero con unos gastos de alquiler bajos.

Para conseguirlo he partido de un coche de serie con un diseño y un motor especialmente buenos, el Seat Ibiza en sus diferentes versiones, el cual, una vez reducido su peso total y mejorada su aerodinámica con una nueva carrocería, se convierte en un pequeño Porsche para disfrute de aficionados del automóvil que no tienen por qué disponer necesariamente de abultadas cuentas bancarias.



FRANCISCO PODADERA

nica especial con prestaciones elevadas.

El Ibiza Coupé de Podadera es un coche en la línea de los Fiat X 1.9, de los Pontiac Fiero y de los Toyota MR 2, un modelo que se dirige a los usuarios más caprichosos, a aquellas personas que pueden renunciar a las dos plazas posteriores si quieren, a cambio, un modelo de líneas muy espectaculares y deportivas que llama la atención por donde quiera que pasa.

El trabajo realizado por Podadera y sus colaboradores es de primera calidad; la estética del Ibiza, creado por Giugiaro, ha recibido una corrección impresionante en este Coupé, que no se parece en nada al modelo ya conocido. En el Ibiza Coupé se ha modificado todo el frontal y la parte posterior.

Gracias a la extensión en quince centímetros de las aletas delanteras, que en este Coupé son de plástico y sustituyen a las originales de chapa, se ha conseguido un mayor voladizo por delante del eje anterior; ese mayor espacio libre no sólo permite el montaje de un sistema de aire acondicionado específico para este coche, algo imposible hasta ahora en los Ibiza, sino también la mejora de la aireación interior, gracias al refuerzo de las ca-

nalizaciones que llevan las corrientes de aire hacia el espacio habitable.

El capó delantero del Seat Ibiza Coupé será nuevo, y los faros irán enmascarados tras una trampilla abatible.

El corte del techo en la parte posterior no ha restado ninguna rigidez al nuevo Ibiza Coupé, obra del mejor diseñador español del momento.

Francisco Podadera ha situado una barra antivuelco justo por detrás de las dos plazas delanteras, barra que da robustez a todo el conjunto y aporta, además, un suplemento extra de seguridad.

El estilo de la zona posterior mostrado por este prototipo cambiará un poco en la versión definitiva del Ibiza Podadera, el alerón irá situado algo más bajo con respecto al capó y también estará más retrasado, de esta forma se mejorará la aerodinámica del coche, al tiempo que se reforzará la línea en cuña que muestra to-

do el conjunto en una visión lateral.

El Ibiza Coupé será el primer modelo de una línea de coches para el placer diseñados en nuestro país, de coches en los que la funcionalidad a ultranza cederá un poco el paso ante la estética y la mejora de todos los detalles que signifiquen utilización relajada y divertida para sus usuarios.

Un aspecto clave en este Ibiza Coupé es el aprovechamiento de piezas con respecto al modelo original; el nuevo coche tendrá más de un 90 por 100 de elementos comunes con el Ibiza actual, lo que permitirá conseguir ese precio bastante ajustado, que ya hemos comentado en las líneas anteriores.

Tras este primer Ibiza Coupé vendrá una versión Cabriolet: el techo será de una sola pieza en material plástico, y al descapotarse podrá entrar directamente en el maletero.

Angel Marco

JAPONESES MUY COMPLETOS

TOYOTA acaba de lanzar en Tokio los nuevos modelos de su serie Tercel-Corsa-Corolla II, que incluyen el Tercel Retra 1500 VS y el 1500 VX de las fotografías. Estos nuevos modelos de dos volúmenes vienen en tres versiones: tres puertas con faros fijos o retráctiles y un modelo de cinco puertas. Toyota ha creado tres nuevos motores para estos modelos, dos de gasolina de 4 cilindros y 12 válvulas, con 1.295 y 1.456 centíme-

tros cúbicos, que desarrollan 73 y 79 CV de potencia a seis mil revoluciones por minuto, y un motor turbodiesel de 1.453 centímetros cúbicos, con una potencia de 67 CV, que gasta 2,6 litros por cada cien kilómetros, a una velocidad constante de 60 por hora. Los nuevos modelos de dos volúmenes/tres puertas siguen la tendencia hacia coches deportivos que presentan una mayor individualidad y economía.

El Toyota Tercel 1500 VX es un coche similar a un Peugeot 205, un R-5 o un Ibiza.



Toyota Tercel Retra.

Aunque la potencia de sus motores sea algo inferior, por su tamaño y capacidad estos Toyota se colocan en la categoría del Visa GTi, el

Uno Turbo y el R-5. En detalles, ya sea en el salpicadero o en la terminación interior, estos coches muestran el característico buen gusto

japonés, que no escatima detalles de lujo. Toyota ofrece también un conjunto de opciones que se venden como una unidad llamada

«paquete deportivo», y que incluye antinieblas integrados en el faldón delantero, alerón trasero, neumáticos radiales y embellecedores aerodinámicos. Se ofrecen también tres modelos de cambio automático, y la posibilidad de elegir entre tres llantas de aluminio y seis tipos de embellecedores.

A pesar de la fuerte subida del yen, el precio de estos nuevos modelos oscila, en Tokio, entre las 883.000 y 1.044.000 pesetas, valores muy atractivos para el mercado europeo.

Daniel Monteverde



El Toyota Corolla II tiene una buena reputación en los mercados europeos por su agilidad.

— CITROËN BX — DE RIGUROSO ESTRENO EN TODA LA RED CITROËN —

LOS CITROËN BX
HAN CAMBIADO

CITROËN BX. 1.291.227 PESETAS. TODO INCLUIDO.





**FIAT PANDA 4X4
PASION POR
EL CAMPO**

El Fiat Panda 4x4 es un éxito en muchos países europeos; es muy barato, es muy duro y su peso mínimo le da una movilidad que no pueden igualar ni los todoterreno más espectaculares. Para reforzar ese éxito, Fiat está preparando un nuevo modelo de estilo más campero, un coche de dimensiones muy reducidas que está despertando verdaderas pasiones entre los probadores, hasta el punto de conocerse ya bajo el nombre de Pasione. El nuevo Panda saldrá al mercado en 1987.

La carrocería del Panda 4x4 Pasione estará realizada en material plástico muy ligero y fácil de moldear. Gracias a tal solución, idéntica a la utilizada en los Citroën Mehari, se podría conseguir un conjunto más liviano que el modelo actual.

Los técnicos de Fiat quieren poner este todo-terreno en el mercado por un precio inferior a las novecientas mil pesetas.

El sistema de tracción a las cuatro ruedas será bastante sencillo y no actuará de forma permanente como viene siendo habitual en los 4x4 más desarrollados. El Panda Pasione llevará una palanca dispuesta junto al cambio que permitirá pasar de la tracción delantera a la tracción integral.

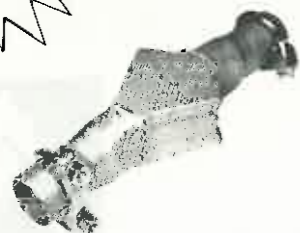
El Pasione se fabricará en las factorías austriacas de Steyr-Puch, que ya están construyendo el actual Panda 4x4 al tiempo que hacen los Mercedes G y los Steyr todo-terreno.



UN INVENTO HISTORICO... ECOJET

+ POTENCIA - CONSUMO

Reduce el consumo y la contaminación, aumentando la capacidad del motor



Importador exclusivo
LUMERCAMP, S. A.
Tel. (93) 890 15 97
Ignacio Iglesias, 8. Vilafranca del
Penedés (Barcelona)



La marca del whisky



LOS LOCOS COCHES DE IBIZA

IBIZA es una isla tranquila donde nada ni nadie llama la atención. Un lugar en el que se refugian artistas, artesanos, intelectuales, deportistas y gente de la «jet» que ha encontrado en este pequeño territorio un sitio para vivir a su aire sin ser inquietados por los numerosos turistas que llegan en verano buscando la marcha y el carisma que esta pequeña isla siempre ha tenido. Es quizás este contraste y la posibilidad de elegir tranquilidad o marcha lo que constituye su principal atractivo, ya que aún es posible encontrar calas desiertas por el día y disfrutar luego de una noche que termina cuando ya ha amanecido.

Como en cualquier otro sitio, en Ibiza también existen amantes de los vehículos a motor, vehículos muchas veces raros y extraños, producto de la especial idiosincrasia de la vida en la isla que cambia en verano sin llegar a perder su sabor de siempre. El gran número de extranjeros con residencia casi permanente en estas tierras, y con ne-



Coches locos, coches de locura o locos en coche, todo sirve para definir el espectáculo veraniego de los vehículos tan exóticos como sus ocupantes. Turistas amantes de las motos, *buggies* y cualquier «cacharro» capaz de llamar la atención, contrastan con los más convencionales coches de alquiler.



Las costumbres evolucionan. Del motocarro al trike solo hay un paso.



Un kart para divertirse y pisear por la arena.



El Escalibur es una réplica que conserva el encanto de los años treinta.

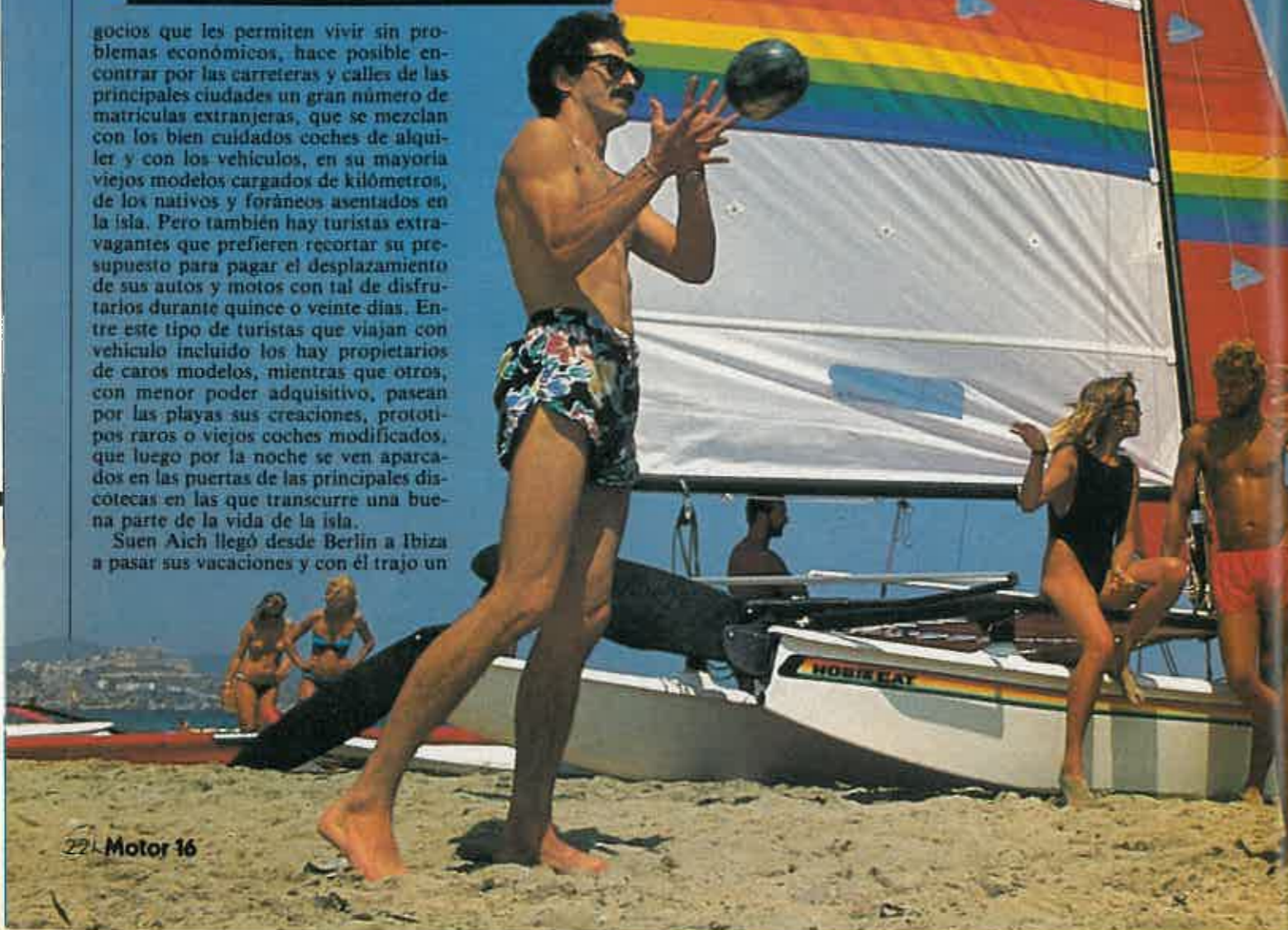


CORREDORES

DOS campeones íntimamente relacionados con el deporte del motor tienen en Ibiza su pequeño rincón. Niki Lauda, que ha elegido la isla para vivir, pasa en ella todo el tiempo que sus obligaciones le permiten, pero no es uno de los personajes habituales de la «movida ibicenca». Por su parte, Angel Nieto sólo va de cuando en cuando y aprovecha sus cortas estancias para divertirse lo mejor que puede. Además de tomar copas, ir de discotecas y hacer nuevos amigos, Angel disfruta en el mar con una de las pocas motos de agua que existen en la isla y de la que es propietario.

gocios que les permiten vivir sin problemas económicos, hace posible encontrar por las carreteras y calles de las principales ciudades un gran número de matrículas extranjeras, que se mezclan con los bien cuidados coches de alquiler y con los vehículos, en su mayoría viejos modelos cargados de kilómetros, de los nativos y foráneos asentados en la isla. Pero también hay turistas extravagantes que prefieren recortar su presupuesto para pagar el desplazamiento de sus autos y motos con tal de disfrutarlos durante quince o veinte días. Entre este tipo de turistas que viajan con vehículo incluido los hay propietarios de caros modelos, mientras que otros, con menor poder adquisitivo, pasean por las playas sus creaciones, prototipos raros o viejos coches modificados, que luego por la noche se ven aparcados en las puertas de las principales discotecas en las que transcurre una buena parte de la vida de la isla.

Suen Aich llegó desde Berlín a Ibiza a pasar sus vacaciones y con él trajo un



El ambiente relajado y tranquilo de la playa invita a los locos.



bonito *buggie* que él mismo, en medio año de trabajo, se había construido. El pequeño descapotable, realizado sobre chasis Volkswagen, con motor Porsche, depósito de gasolina delante y algunas piezas del prestigioso fabricante alemán Zender, es el orgullo de su dueño, a juzgar por lo cuidado y pulcro que lo conserva, aunque con él visite playas, ande por caminos de tierra y vaya a las discotecas. También el holandés Howard Pelzer viajó a Ibiza bien provisto de vehículos, a la espera de la llegada de sus amigos. Un Peugeot 604 tiraba de un pequeño remolque en el que dos impresionantes *Choppers* compartían el limitado espacio. Ambas eran creación del holandés, aunque para hacerlas realidad confesó que había necesitado la ayuda de un mecánico especializado. Personaje y motos estaban hechos el uno para las otras, ya que a Howard no le pega otro tipo de vehículo ni a las motos un conductor convencional.

Entre otros muchos habituales de la isla a los que les gustan los coches y disponen de medios económicos para permitirse varios caprichos se encuentran Sergio Ferrero y Tito Ankli, que viven la mayor parte del año en Ibiza. Sergio

DEMASIADO ALEGRES

PARA conducir en Ibiza, sobre todo cuando la gente va o vuelve de fiestas y discotecas, es necesario extremar las precauciones. Para Javier Corominas, responsable del tráfico en Baleares, «el tráfico en la isla tiene unas circunstancias especiales. El 95 por 100 de los vehículos son de alquiler, y esto influye en el conductor que lleva un coche que no conoce y circula también por carreteras desconocidas. Además, existe el agravante del alcohol, y el relax que experimentan los extranjeros al estar fuera de su país, relax que les hace comportarse y conducir como no se atreverían a hacerlo en su patria».



Ferrero es un noble latino cargado de dinero y famoso por sus proezas y aventuras en la navegación a vela, deporte que no encierra secretos para este simpático personaje. Del barco a casa y de aquí a los lugares de marcha, entre los que la discoteca Ku se lleva la palma, se desplaza en un Excalibur de aspecto impecable. Amante de los coches y consciente de que posee una pieza de colección, para la playa utiliza un descuidado Nissan Patrol, fácilmente identificable por ir siempre hasta los toques de material marineroy por su desenfadada decoración a base de las más variadas pegatinas. Ambos coches y, por supuesto, su desinhibido propietario son conocidos en toda la isla, de la que ya forman parte.

De la India a Ibiza

También Tito Ankli es ya un ibicenco más. Su vida la reparte entre Ibiza, donde pasa seis o siete meses al año, y la India, adonde se traslada en invierno. Reservado, amable y gran enamorado de los coches, prefiere guardar sus mejores joyas, de las que no hace ningún alarde, en Barcelona. Allí, cuatro antiguos Porsche y dos de los legendarios y buscados Pegaso constituyen parte de su colección. Para la isla prefiere un Toyota todo terreno al gusto americano, que le sirve lo mismo para desplazarse que para transportar carga cuando lo necesita.

Aunque no puede circular con él por carretera, Juan Rivas se ha construido un kart todo terreno con el que dar bonitos paseos por la playa. Con un motor Honda de los que se utilizan para mover pequeños ingenios, la creación de Juan Rivas es un juguete con el que se pueden realizar muchas diabluras, aun cuando la playa se encuentre llena de gente, algo que sólo se puede hacer en Ibiza, donde los bañistas ríen divertidos al ver evolucionar al extraño aparato pese a las salpicaduras y la arena que desplaza a su paso. Una muestra más de la calma y relax que, aunque no se quiera, se siente en esta isla.

M. • Jesús Benoit
Fotos: Sergio Klein

LA LUNA SIN CADILLAC

EL restaurante las Dos Lunas era famoso por su cocina, y también por el Cadillac que exhibía en su tejado. Ahora la cocina de las Dos Lunas sigue contándose entre las mejores de Ibiza, pero el coche ha desaparecido. A instancias del alcalde de San Antonio, hubo de ser bajado y guardado en un patio. Para el edil, suponemos que poco amante de los coches, el vehículo rompía la armonía y afeaba el paisaje. Puede que algún día este mandatario pida también que se retiren los coches de las calles por afean el entorno.



HONDA®

MAQUINARIA



RELAJESE CORTANDO EL CESPED

Si le gusta la jardinería y es exigente consigo mismo Honda le ofrece una gran gama de una nueva generación de cortacéspedes, perfectos, silenciosos y con un diseño funcional. Máquinas perfectas desde 2,5 hasta 11 HP con cuchillas helicoidales o rotativas, todo ello producto de la avanzada tecnología que HONDA incorpora a sus cortacéspedes.



TRABAJE SU TIERRA COMODAMENTE: SU HOBBY

Convierta la horticultura y la jardinería en su hobby favorito, con las motoazadas HONDA, desde la más sencilla de 2,5 hasta la más completa de 14 HP que gracias a sus características le permiten un sencillo manejo sin vibraciones y con una amplia gama de accesorios.



CONSIGA UN BUEN CAUDAL

Porque una de las características de las motobombas HONDA está en aflorar un buen caudal de agua en cualquier circunstancia y con un nivel de ruido muy bajo, gracias a la avanzada tecnología aplicada por HONDA, que hacen de sus motobombas, máquinas potentes, seguras y silenciosas.



CORTAR EL CESPED MONTADO EN UN FORMULA 1

Si tiene una extensión grande de terreno sembrado de césped Vd. podrá saborear una de las pocas experiencias exclusivas de quienes poseen la capacidad de elección a cualquier nivel; con HONDA experimentará la gratificación del esfuerzo y el placer del poder.

máquinas perfectas
para la horticultura y la jardinería



HONDA

GREENS (Artículos de jardín) Polígono Industrial Congost. Parcela 4-S. La Garriga. BARCELONA
Telf. (93) 8714450 Apdo. de Correos; 35. Cable Greens. La Garriga. Importador exclusivo para España.

Llámenos o envíe el cupón y le pondremos en contacto con el Distribuidor de su Zona

Si desea recibir más información sobre maquinaria para la jardinería y horticultura, rellene este cupón y remítanoslo a GREENS.
Apartado de correos 35. La Garriga (BARCELONA)
Nombre _____
Domicilio _____
Ciudad _____
Teléfono _____
Provincia _____



ESTO SE ANIMA

Las cifras de ventas de este pasado mes de junio han alcanzado las 63.500 unidades, valor que no se recordaba en muchos años. Gracias a esto, las ventas en el primer semestre del año arrojan un incremento del 8,41 por 100 respecto al mismo periodo del mes anterior. Todo parece indicar, pues, que estamos asistiendo a un importante incremento en la actividad automovilística, con marcas que superan el 100 por 100 de sus ventas (Fiat-Lancia, Alfa Romeo, Austin-Rover, Saab, Lada o Jaguar), y una gran mayoría, con incrementos muy importantes.

Aunque lo datos que ofrecemos son más significativos que cualquier comentario, llamamos la atención sobre algunos aspectos:

- La penetración de las cinco primeras marcas va paulatinamente aproximándose a lo que es habitual en la mayoría de los países europeos, en los que casi todos ellos se mueven en los alrededores del 12 por 100.

- Opel es ya la tercera marca del país, por delante de Seat. Con la aparición del Kadett nacional ha ganado dos puntos de penetración, que deberá ser algo más en el segundo trimestre.

- Volkswagen experimenta un parón en su crecimiento. El Passat es una de las causas de esta situación, ya que no se vende como el año pasado.

- Alfa Romeo es la marca que logra un mayor incremento: 530 por 100. La verdad es que por fin esta marca italiana se encuentra en el lugar que su prestigio y sus precios se merecen.

- BMW, Mercedes y Volvo, aun conociendo importantes mejoras, se encuentran en la situación que el mercado español impone y se ven superados por las marcas más populares.

- Seat ha ganado en penetración un punto y medio, lo que le ha supuesto un incremento del 21 por 100 en el primer semestre. El Ibiza ha tenido un espléndido despegue.

- El 205, con la magnífica «operación Lacoste», se ha situado en el segundo lugar de ventas. De este modelo, del que no hay ningún ejemplar disponible, siguen lloviendo peticiones en los concesionarios.

Fuente: Anfac, Aniacam.

VENTAS POR MARCAS

Modelo	1er semestre 86	%	1er semestre 85	%	Diferencia %
1.º Renault	75.327	26,61	82.986	31,78	-9,22
2.º Ford	41.718	14,74	38.098	14,59	9,50
3.º Opel	37.370	13,20	29.164	11,17	28,14
4.º Seat	36.260	12,81	29.942	11,47	21,10
5.º Peugeot	27.484	9,71	21.370	8,18	28,61
6.º Volkswagen Audi	21.785	7,70	21.190	8,12	2,81
7.º Citroën	14.803	5,23	16.889	6,47	-12,35
8.º Talbot	6.543	2,31	12.243	4,69	-46,55
9.º Fiat Lancia	6.191	2,19	2.418	0,93	156,03
10.º Alfa Romeo	5.040	1,78	800	0,31	530,00
11.º Austin Rover	4.270	1,51	1.490	0,57	186,58
12.º BMW	2.121	0,75	1.777	0,68	19,36
13.º Mercedes	1.505	0,53	885	0,34	70,06
14.º Volvo	1.158	0,41	794	0,30	45,84
15.º Lada	522	0,18	211	0,08	147,39
16.º Wartburg Trabant	386	0,14	165	0,06	133,94
17.º Saab	189	0,07	68	0,03	177,94
18.º Skoda	175	0,06	218	0,08	-19,72
19.º Jaguar	116	0,04	39	0,01	197,43
20.º Porsche	101	0,04	55	0,02	83,63
21.º Nissan	17	0,01	287	0,11	-94,07
22.º Ferrari	11	0,00	13	0,00	-15,38
23.º Maserati	6	0,00	10	0,00	-40,00
24.º Morgan	2	0,00	5	0,00	-60,00
25.º Lotus	1	0,00	0,00	0,00	+8,41
Total	283.101		261.117		

VENTAS COCHES NACIONALES

Modelo	Junio 86	%	Enero-Junio 1986	%
1.º Renault 11	8.342	15,28	35.661	14,73
2.º Peugeot 205	5.539	10,15	23.216	9,59
3.º Opel Corsa	5.221	9,56	22.333	9,23
4.º Renault 5	4.640	8,50	19.561	8,08
5.º Ford Escort	3.289	6,03	13.575	5,61
6.º Seat Ibiza	3.265	5,98	11.662	4,82
7.º Seat Málaga	2.866	5,25	11.600	4,79
8.º Ford Orion	2.846	5,21	11.026	4,55
9.º Ford Fiesta	2.777	5,09	11.312	4,67
10.º Volkswagen Polo	2.592	4,75	10.731	4,43
11.º Opel Kadett	1.954	3,58	8.234	3,40
12.º Renault 9	1.631	2,99	8.634	3,57
13.º Citroën BX	1.319	2,42	8.618	3,56
14.º Volkswagen Passat	1.127	2,06	5.640	2,33
15.º Seat Panda	1.069	1,96	9.065	3,74
16.º Peugeot 505	948	1,74	3.907	1,61
17.º Citroën Visa	836	1,53	4.514	1,86
18.º Seat Ronda	753	1,38	3.668	1,52
19.º Talbot Horizon	710	1,30	3.353	1,39
20.º Talbot Solara	644	1,18	3.167	1,31
21.º Renault 21	556	1,02	558	0,23
22.º Renault 4	506	0,93	3.665	1,51
23.º Renault 18	431	0,79	3.789	1,57
24.º Volkswagen Santana	423	0,77	2.385	0,99
25.º Renault 6	242	0,44	1.530	0,63
26.º Citroën LNA	50	0,09	327	0,14
27.º Citroën GSA	11	0,02	62	0,03
28.º Citroën 2CV	1	0,00	1	0,00
29.º Seat 131	1	0,00	193	0,08
30.º Talbot Samba	0,00	0,00	20	0,01
31.º Talbot 150	0,00	0,00	1	0,00
32.º Seat Fura	0,00	0,00	72	0,03
Total nacionales	54.589	83,60	242.082	83,05
Total importados	8.948	16,40	41.019	16,95
Total	63.537		283.101	

ECOS DE LA SEMANA

SEGUNDA MANO



SE ABRE LA PUJA

A las once de la mañana del próximo día 30 de septiembre se celebrará en nuestro país la primera subasta pública de automóviles a gran escala. Subastauto España, Sociedad Anónima, representante en nuestro país del grupo British Car Auctions es la firma encargada de tal operación.

Subastauto ha adquirido 23.000 metros cuadrados en el término municipal de San Fernando de Henare (Madrid) para la construcción de la primera de sus sedes; más tarde se irán inaugurando las sedes de Barcelona y Valencia, previstas para septiembre de 1987.

El grupo al que pertenece Subastauto tiene repartidos centros por todo el mundo. Tiene catorce en Gran Bretaña y doce en Estados Unidos, lo que les ha permitido vender el año pasado una cifra total que ronda el millón de unidades.



El sistema para subastar los automóviles será el normal en este tipo de operaciones, es decir, mediante la puja. Hay que destacar que el comprador dispone de un periodo de tiempo de una hora para deshacer el trato en el caso de que algunas de las características anunciadas en el vehículo no se cumplan.

La subasta, en principio, estará abierta al público en general, aunque es de prever que los particulares al comienzo de esta experiencia se retraigan un poco. Los compradores, tanto marquisistas como particulares, se espera que sean los más beneficiados con este sistema.

Una vez realizada la compra podrán hacerse en las mismas instalaciones diversas operaciones, tales como realización del seguro del automóvil o gestoría y, para los compradores, también existirán líneas de créditos para la financiación del stock.



- La financiera de Renault ha puesto en marcha una oferta, consistente en regalar los dos o tres primeros plazos (dependiendo del número de meses de crédito) en la adquisición de los Supercinco.

- Durante estos últimos días, se han producido subidas en los precios de la mayor parte de los fabricantes nacionales. En las habituales páginas dedicadas a estos precios aparecen ya reflejadas las subidas de Citroën, Seat, Volkswagen, Opel y Renault. En los próximos días se esperan subidas de Peugeot-Talbot.

- En este pasado mes de junio, las

ventas de automóviles nuevos han alcanzado el récord de 63.000 unidades. Merece la pena señalar las 10.117 unidades que han sido vendidas por Ford, lo que constituye la más alta cifra de ventas de Ford en un mes, desde que se instaló en España en 1976.

- Los cuatro concesionarios barceloneses de Catalunya Motor regalan un vídeo Sony Betamax a quienes compren cualquier Seat Diesel (Ronda, Málaga o Ibiza). Al mismo tiempo siguen ofreciendo el 5 por 100 de intereses en el capital aplazado, que afecta a todos los modelos de las marcas Seat-Volkswagen.



A FONDO

CITROËN BX 19 GTI

EL RAPIDO DE GALICIA



VIRTUDES

Prestaciones brillantes

Frenos muy eficaces

Excelente comportamiento

DEFECTOS

Visibilidad mejorable

Interior caluroso

Volante poco deportivo

HACE ahora justamente un año, Citroën Hispania puso en el mercado el BX Sport, con 126 caballos; se trataba del más rápido BX construido (en una serie limitada que no ha conocido mucho éxito comercial), y en cuya prueba ya mencionamos la futura aparición de una versión definitiva, con inyección y con un motor desarrollado por la pro-

pia marca, ya que el Sport era el fruto del trabajo del preparador Danielson. Pues bien, coincidiendo con la aparición de las nuevas versiones del BX, se pone en los concesionarios el BX 19 GTi, con la interesante cifra de 125 caballos de potencia y con el atractivo adicional de rozar los 200 kilómetros por hora. Su precio, ligeramente por debajo de los dos millones de pe-

setas, es un atractivo suplementario para quienes busquen: prestaciones elevadas con apariencia discreta; excelente estabilidad y confort, y una gran seguridad en la conducción. Es el GTi, según nuestro criterio, uno de los coches más atractivos de cuantos se fabrican en nuestro país, fácil de conducir y capaz de proporcionar a sus conductores un elevado grado de satisfacción.

CATALOGO

Num. 2 1986

Motor 16

500 Ptas.

2000 PRUEBAS

Gasolina · Diesel · Familiar
 Todo Terreno · Cabrio · Deportivo
 Coste por kilómetro

Pruebe todos los modelos.

164 páginas a todo color, 500 Ptas.

- Más de doscientas pruebas, agrupadas en 31 categorías, por precio, función, tamaño, modelos, gasolina, diesel, etc.
- Todos los consumos evaluados.
- Costos por Km. reales.
- Fichas técnicas (velocidad punta, par motor, aceleración).
- Precios actualizados de todos los modelos.
- Guía completa de todas las posibles financiaciones.



MECANICA



Si tuviésemos que hacer una lista con los modelos que utilizan el motor XU del grupo PSA, llenaríamos esta página; en sus versiones de gasolina o diesel, Peugeot, Talbot y Citroën recurren a este motor de aleación (bloque y culata), situado transversalmente y muy inclinado (para permitir un morro perfilado) y con árbol de levas en cabeza, movido por correa dentada. La caja de cambio se aloja en el extremo derecho del motor.

Siempre con la cilindrada de 1.905 centímetros cúbicos, la versión GTi desarrolla 125 caballos a 5.500 rpm (frente a los 126 del Sport y los 95 del GT) y tiene un par máximo de 17,8 mkg a 4.500, una cifra más alta que el Sport, pero obtenida a mayor régimen. De todos modos, la curva de par es muy favorable, ya que rinde 15 mkg por encima de 2.000 rpm.

Las razones de esta excelente factura es una inyección LE-Jetronic, con corte en las retenciones. Como la mayoría

de los lectores conoce, el BX Sport (al que hacemos continuas referencias, ya que es el «antecesor» del GTi) utilizaba una batería de dos carburadores de doble cuerpo, que proporcionaban una excelente elasticidad y potencia a bajos regímenes, pero que perjudicaban los consumos.

Con la adopción de la inyección (sistema que el BX emplea en sus versiones con catalizador, para mercados europeos) se ha ganado en consumos (un litro en el medio ponderado) y en estabilidad del ralentí, pero se ha perdido algo de la elasticidad y progresividad

del anterior. El GTi, con ser más brillante, se queda algo corto, por debajo de las 2.500 rpm. Hay que llevarlo siempre alegre de vueltas, si queremos sacarle partido.

Afortunadamente, la caja de cambio tiene unos desarrollos muy razonables. Se ha acortado un poco la cuarta y alargado la quinta. Con ello, el coche es más fácil de conducir en carretera abierta al tráfico (adelantamientos increíblemente fáciles), aunque lógicamente pierde la utilización casi superdeportiva del Sport.

Pocos aspectos mecánicos han sido cambiados respecto a lo conocido: dirección asistida de serie (con una buena relación entre sensibilidad y grado de dureza) y los frenos de disco en las cuatro ruedas; al contrario que el Sport, los delanteros no son ventilados, pero para un futuro inmediato se ofrecerá opcionalmente un sistema antibloqueo, puesto a punto por la firma Teves. Por último, mencionar el incremento de la capacidad del depósito de gasolina, que ha pasado a 66 litros, con lo que se gana notablemente en autonomía.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	193,5
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	16,6
1.000 m. salida parada	31,0
De 0 a 100 km/h.	8,9
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	19,4
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	21,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	34,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	39,2
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	9,3
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	12,0

FICHA TECNICA



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.905 c.c. (83 x 88 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 8,4 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 66 litros. Potencia máxima: 125 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 17,8 mkg. a 4.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.^a, 8,8 km/h.; 2.^a, 15,6 km/h.; 3.^a, 21,6 km/h.; 4.^a, 27,5 km/h.; 5.^a, 34,0 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con servo. Vueltas de volante entre topes: 2,8. Diámetro de giro: 10,7 metros.

FRENOS Sistema: Con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas, hidroneumática.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 186/60.

PESO En orden de marcha: 1.025 kilos.

CONSUMO



	l./100 km.
CIUDAD	
A 27,6 km/h. de promedio	11,6
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,2
En conducción rápida	13,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,1
A 140 km/h. de cruceo	9,2
A 180 km/h. de cruceo	13,4
CONSUMO MEDIO PONDERADO	
Litros/100 km.	9,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	635



El último prototipo es el que ha venido utilizando el BX Sport, un prototipo que practica.

COMPORTAMIENTO



La fidelidad de Citroën a los sistemas hidráulicos de suspensión no acabamos de entender por qué no la siguen otros fabricantes: no vemos más que ventajas (al margen, su precio) y proporciona una estabilidad excelente. La verdad es que el GTi, con unas leyes de suspensiones más duras que el GT (pero menos que el Sport), ha logrado un excelente compromiso entre agarre y comodidad. Sigue siendo a menudo un poco brusco en los rasantes, pero neutro en todas las situaciones. No hay manera de que se aparte de la trayectoria, a lo que ayudan también los generosos neumáticos de perfil 60.

Por si fuera poco, la dirección y, sobre todo, los frenos permiten conducir con enorme eficacia a cualquier con-

ductor, proporcionándole un nivel de seguridad muy elevado. Es, en definitiva, un coche con el que se puede ir muy deprisa en cualquier circunstancia: desde el terreno muy virado de montaña, a la autopista, pasando por las carreteras reñidas llenas de tráfico.

CARROCERIA



El Citroën BX GTi se beneficia ya de las mejoras internas y externas que configuran la gama 87 del modelo fabricado en Vigo (que sólo se diferencia del francés por el capó de chapa del español). Así, el spoiler delantero y los nuevos intermitentes acompañan a los anagramas de nuevo cuño.

En el interior, el nuevo salpicadero y los mandos, más racionales, ofrecen una estética más coherente con el co-

che, excepto el volante, con un anchísimo brazo único. Este volante es correcto para las versiones más tranquilas, porque el GTi merecería un volante de tres radios del tipo Sport.

Completa el equipamiento un excelente aire acondicionado, con muy buena distribución del aire frío, que apenas supone incremento en los consumos, y un ordenador de a bordo de la segunda generación, muy completo y de extraordinaria precisión (menos de un 0,1 por 100 en lo que a consumos se refiere).

Caluroso*de tapicería (es imprescindible el aire acondicionado) y discutible la sujeción de la espalda (respaldo del asiento del conductor muy curvado), es de todos modos muy atractivo y funcional, permitiendo enormes posibilidades de reglaje de los asientos delanteros (conductor y pasajero), gracias al reglaje de la altura.

EQUIPAMIENTO



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

SONORIDAD



Aj. ralenti	58,4
A. 60 km/h.	65,8
A. 90 km/h.	70,7
A. 120 km/h.	73,1
A. 140 km/h.	75,4
A. tope	83,2

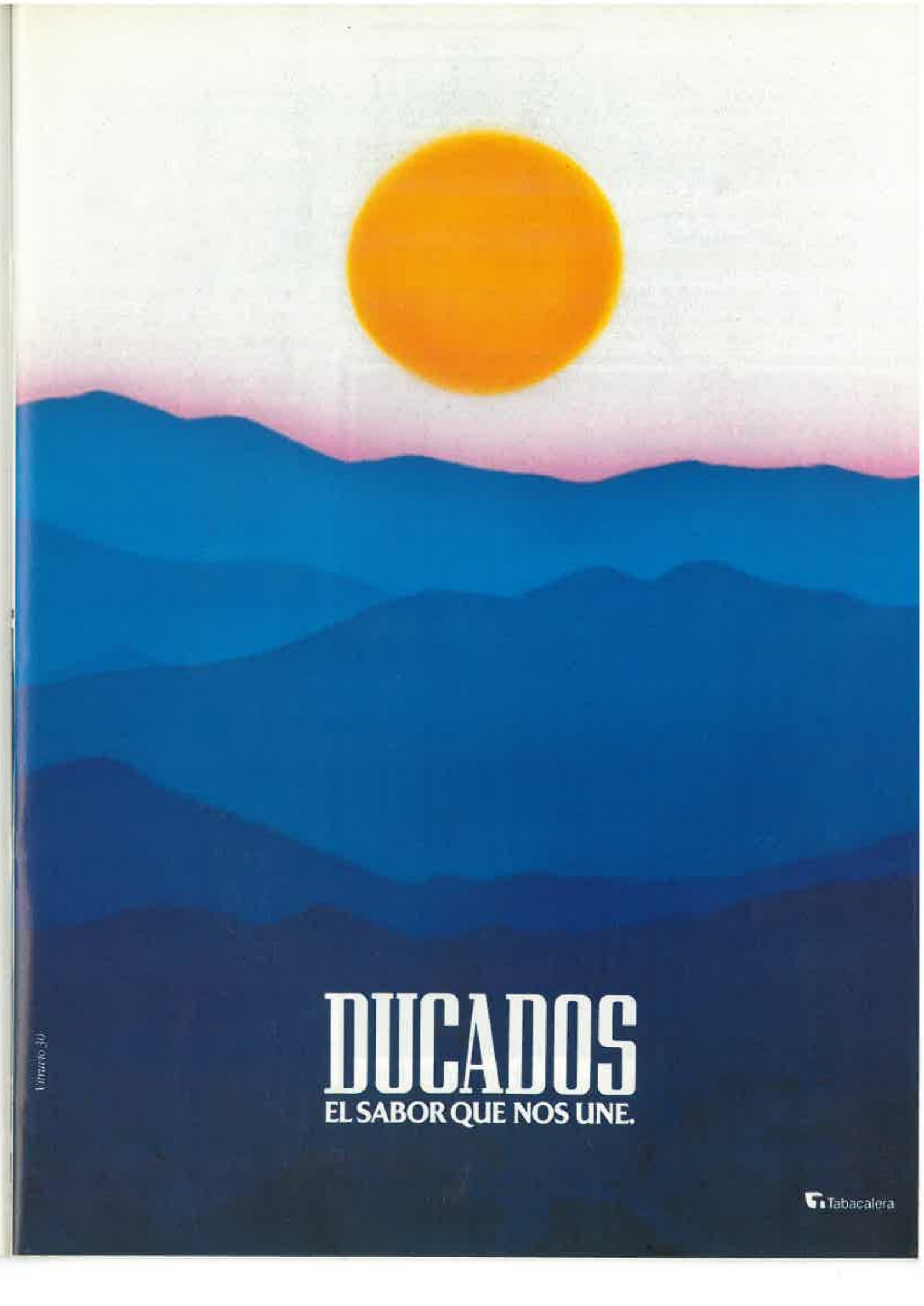
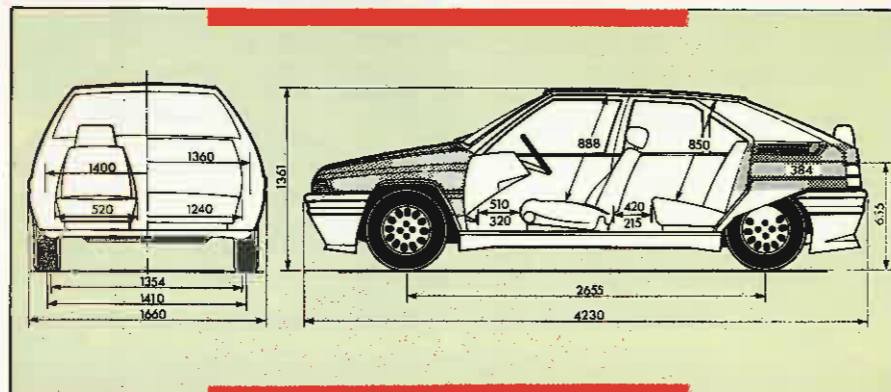
(Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.)

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,3
A 100 km/h.	36,0
A 120 km/h.	50,3



DUCADOS
EL SABOR QUE NOS UNE.

A FONDO

No es la visibilidad su mejor baza, con dificultad de la visión hacia la parte trasera, y un único brazo limpiaparabrisas delantero, lo que deja mucho espacio muerto. El equipamiento, con elevallas eléctricas con mando adicional de apertura rápida, los cierres centralizados y la innumerable cantidad de espacios para vaciar los bolsillos, hacen sumar puntos a su atractivo.

FRENTE A SUS RIVALES

El BX GTi es un genuino representante de esa clase de coches de tipo familiar, con versiones muy deportivas. Prácticamente, todos los fabricantes tienen algo parecido en sus catálogos,

si bien unos se distancian por potencia y otros, por precio. Quedan, pues, estos cuatro coches: BX GTi, Alfa 75 2.0, Sierra 2.0 S y Ascona GT.

Los dos coches latinos son algo más potentes, pero normalmente los caballos de los alemanes son más ciertos, por lo que pocas diferencias hay. El Alfa es el único que utiliza carburadores, lo que se traduce en cifras ligeramente superiores a los que tienen inyección, si bien es el italiano el que ofrece mejores prestaciones. En cuanto a comportamiento, nos quedamos con el BX y su tracción delantera, pese a que, en teoría, para una conducción deportiva debería ser mejor cualquiera de los dos tracciones traseras.

CITROËN BX 19 GTI 1.972.115 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia: 125 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.025 kg. Velocidad máxima: 193 km/h. Consumo medio ponderado: 9,6 l./100 km.



ALFA ROMEO 75 2.0 2.020.149 pts.

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.



OPEL ASCONA GT SPORT 2.005.977 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.796 c.c. Potencia: 115 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.010 kg. Velocidad máxima: 190 km/h. Consumo medio ponderado: 8,8 l./100 km.



FORD SIERRA 2.0 S 2.086.267 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.993 c.c. Potencia: 115 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.115 kg. Velocidad máxima: 187 km/h. Consumo medio ponderado: 10,5 l./100 km.



Queda por último analizar el concepto calidad. En teoría, los dos alemanes son superiores al Citroën, que ha hecho un importante esfuerzo en este sentido y puede vanagloriarse de situarse en niveles muy aceptables; el Alfa queda un escalón por debajo, sobre todo por su envejecimiento más rápido.

José María Cernuda
Fotos: Alex Puyol



- ANTIRROBOS ELECTRONICOS.
- DETECTORES POR ULTRASONIDOS.
- MANDOS A DISTANCIA.
- SIRENAS GRAN POTENCIA.
- CERRADURAS ELECTRICAS CENTRALIZADAS.
- PULSADORES, ACCESORIOS, ETC.

FABRICADO POR:



IECSA

Tel. (91) 653 01 00-653 01 21. Télex: 49639 CLCH-E

Durante tres meses este coche no me cuesta nada.

Citibank pone a su servicio durante los meses de Julio y Agosto su Sistema Especial de Financiación de Automóviles, disponible en concesionarios oficiales.

Una oferta especial que le ofrece:

- SIN ENTRADA.
- COMODIDAD. Hasta 60 meses, SIN LETRAS.
- RAPIDEZ. Agilización máxima de las gestiones para la concesión del préstamo.

● PERIODO DE CARENCIA. Usted compra su coche ahora... y comienza a pagarlo DENTRO DE 3 MESES.

Pregunte, pregunte a su concesionario sobre las ventajas del sistema Especial de Financiación CITIBANK. El las conoce bien.



Financiación
CITIBANK + ESPAÑA
en Concesionarios Oficiales.

A C & PARTNERS



FRENTE A FRENTE

RENAULT 21 GTS CONTRA TALBOT SOLARA Y VW SANTANA

EL VALOR DEL CENTRO

TALBOT SOLARA ESCOR.

Precio en la calle:
1.474.717 ptas.

VIRTUDES

- Estabilidad.
- Habitabilidad y confort de marcha.
- Equipo completo.

DEFECTOS

- Consumo.
- Dirección sensible.
- Aireación insuficiente.

A su salida al mercado, el R-21 GTS se ha encontrado con dos rivales que como él se producen en nuestro país y que entran directamente a competir en su segmento. Uno, el Talbot Solara, lo limita por abajo. Es un veterano que al cabo de los años ha conseguido fama de vehículo fiable que unida a un equipamiento muy completo hace que sus ventas vuelvan a tener una tendencia a la alta, con una media de unas quinientas a seiscientas unidades vendidas mensualmente. Es un coche que todavía va a per-

manecer en la gama de Peugeot-Talbot cerca de dos años más y que representa su producto más barato.

Por encima está el Volkswagen Santana, remozado el año pasado, y al que tampoco le queda mucho más tiempo que al Talbot Solara, puesto que Volkswagen

trabaja ya en el coche que lo sucederá y que será presentado en un plazo de dos años más o menos.

El Santana es un coche que también ha conseguido una buena reputación de vehículo fiable, pero que tiene en su contra un altísimo precio que se combina, además,

con un equipamiento escaso.

En el centro de esta tenaza queda el R-21, que debe todavía acreditar su fiabilidad pero que, tratándose de un producto de FASA-Renault, nos tiene acostumbrados a ella. Tiene también un buen precio, aunque superior al del Solara. Y sobre todo tiene el atractivo de lo último, de lo más actual, que siempre puede ser decisivo. De todas formas hay mucho que matizar en confrontación de estos tres coches, pues en muchos apartados los veteranos se imponen al recién llegado.



VOLKSWAGEN SANTANA LX

Precio en la calle:
1.909.044 ptas.

VIRTUDES

- Manejo del cambio.
- Consumo.
- Calidad de acabado.

DEFECTOS

- Diseño de asientos.
- Presentación pobre.
- Equipo mínimo.

RENAULT 21 GTS
Precio en la calle:
1.651.897 ptas.

VIRTUDES

- Coche amplio y confortable.
- Prestaciones.
- Frenos.

DEFECTOS

- Asiento posterior no abatible.
- Motor ruidoso a alto régimen.
- Dirección sensible.



En el capítulo de los motores, el del Volkswagen, el mayor en cilindrada es el que merece la mejor nota. No sólo consigue la mejor relación entre prestaciones y consumo, sino que además es el que funciona de forma más fina y más silenciosa. Es muy elástico, recuperándose con facilidad desde velocidades muy bajas a pesar de llevar un cambio de desarrollos bastante largos. Pero además acepta subir de vueltas hasta el régimen máximo permitido sin problemas.

Este no es el caso de los motores Renault y Talbot. Los dos se recuperan bien pero en cambio dan la sensación de estar bridados para que no pasen de cierto número de revoluciones. Tanto a uno como al otro cuesta mucho pasarlos de las 5.200/5.400 revoluciones por minuto. El motor del Renault protesta de que se intente tirar de él a base de aumentar bruscamente el nivel sonoro, que se mantiene bastante contenido a regímenes bajos y medios. En cuanto al motor del Talbot, de arquitectura mucho más antigua, resulta sensiblemente más ruidoso.

El más rápido de los tres es el R-21, que se beneficia de una aerodinámica mucho más cuidada. En cambio el Santana acelera más y el Solara se recupera mejor.

En consumos, el Volkswagen resulta el más sobrio aunque con muy poca diferencia sobre el Renault. El motor Talbot, en cambio, resulta mucho más flotón.

En comportamiento puro, aunque resulte asombroso, el Solara es el que nos parece más equilibrado. Como el Santana, tiene una tendencia a seguir de morro en las curvas, pero mucho menos marcada que este último, que lleva el motor en voladizo por delante del eje y una dirección muy desmultiplicada que acentúan más esta característica.

El R-21 es más obediente a las solicitudes del volante, pero en cambio su eje trasero tiende a rebotar, particularmente cuando va

FICHA TECNICA

MOTOR

	R-21	SOLARA	SANTANA
Disposición	Delantera transversal	Del. transversal	Del. longitudinal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.721 c.c.	1.592 c.c.	1.781 c.c.
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arb. de lev. en cabeza	Arb. de lev. lateral	Arb. de lev. en cabeza
Alimentación	Carburador	Carburador doble	Carburador
Compresión	10 a 1	9,35 a 1	9 a 1
Tipo de carburante	Gasolina 97 oct.	Gasolina 97 oct.	Gasolina 97 oct.
Capacidad del depósito	66 litros	58 litros	60 litros
Potencia máxima	90 CV a 5.500	90 CV a 5.400	90 CV a 5.200
Par máximo	14,1 mkg. a 3.500	13,8 mkg. a 3.000	14,8 mkg. a 3.300

TRANSMISION

	R-21	SOLARA	SANTANA
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm en 1.ª	7,3	8,1	7,6
Velocidad a 1.000 rpm en 2.ª	13,3	14,1	13,6
Velocidad a 1.000 rpm en 3.ª	20,6	20,6	20,5
Velocidad a 1.000 rpm en 4.ª	28,2	27,7	29
Velocidad a 1.000 rpm en 5.ª	34,3	33,6	36,2

DIRECCION

	R-21	SOLARA	SANTANA
Tipo	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera
Vueltas de volante entre topes	3,5	2,8	4,2
Diámetro de giro	10,2	11,2	10,7

FRENOS

	R-21	SOLARA	SANTANA
Sistema	Disco/Tambor con servo	Disco/Tambor con servo	Disco/Tambor con servo

SUSPENSIONES

	R-21	SOLARA	SANTANA
Tipo	Indep. a las 4 ruedas	Indep. a las 4 ruedas	Indep. a las 4 ruedas

RUEDAS

	R-21	SOLARA	SANTANA
Llanta	Chapa 5,5 x 13	Chapa 5 x 13	Chapa 5 x 13
Neumáticos	175/70 RT 13	165/70 SR 13	165 SR 13
Peso en orden de marcha	980 kg.	1.090 kg.	985 kg.

CONSUMO

	L/100 km		
	R-21	Solara	Santana
CIUDAD			
A 23,9 km/h. de promedio	10,8	11,7	10,4
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruceo	5,7	6,3	6,0
En conducción rápida	11,1	12,0	11,2
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruceo	7,2	8,4	7,0
A 140 km/h. de cruceo	8,7	9,9	8,6
CONSUMO MEDIO			
Litros/100 km.	8,9	9,7	8,5
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	690	540	660

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO

	(en metros)		
	R-21	Solara	Santana
A 60 km/h.	10,5	13,2	12,5
A 100 km/h.	34,3	36,1	37,0
A 120 km/h.	55,0	54,9	55,5

PRESTACIONES

	R-21	Solara	Santana
VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.)	182,4	163,6	174,0
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada	18,5	19,0	17,2
1.000 m. salida parada	33,4	34,9	32,5
De 0 a 100 km/h.	11,4	12,0	11,2
RECUPERACION (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,6	19,2	20,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	24,0	21,7	23,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,6	35,5	36,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	42,9	40,3	43,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	10,9	11,3	11,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	16,1	16,6	17,1

SONORIDAD

	R-21	Solara	Santana
Al ralentí	49,6	54,8	46,6
A 60 km/h.	67,5	67,5	65,2
A 90 km/h.	68,3	71,1	68,0
A 120 km/h.	73,5	73,0	71,5
A 140 km/h.	76,9	77,0	75,7
A tope	78,5	80,5	80,5

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

vacío. En España se ha endurecido algo la suspensión y este cambio puede haber desequilibrado el comportamiento del coche, puesto que cuando probamos las primeras unidades francesas no hacía el menor extraño.

El Renault y el Talbot llevan de serie la dirección asistida. Si en el segundo se agradece, pues el mecanismo ha permitido hacer más directa la dirección y ahorrar esfuerzos en maniobras a coche parado, en el segundo parece excesiva. La dirección resulta tan blanda que se pierde un poco el tacto del coche, lo que unido a esas reacciones del eje trasero, cuando se va vacío, crea como una sensación de flotación. Al Solara también se le puede criticar una falta de tacto cuando se rueda rápido, pero menor que la del Renault. En cambio, el Santana es el caso opuesto, su dirección va muy desmultiplicada y es pesada de manejar a coche parado.

En frenos, los tres coches están a la altura y a muy alto nivel. Sólo el tacto de los pedales los diferencia. Es muy blando en el Renault, mediano en el Talbot y duro en el Volkswagen. Si hay que escoger uno, el del coche alemán permite la mejor dosificación de la frenada.

En lo que se refiere al confort, no hay un claro vencedor. Quizá en conjunto, el mejor trabajo de las suspensiones de cara a proporcionar la máxima comodidad a los ocupantes del coche se encuentra en el Solara, pero el coche resulta ruidoso y muy caluroso en verano, con lo que no puede ser número uno. El Santana está casi al mismo nivel en cuanto a capacidad de absorción de irregularidades de la suspensión, pero los asientos y sobre todo la posición del conductor no son buenas. Y la ventilación tampoco es gran cosa. En cuanto al R-21, tiene unos espléndidos asientos y la posibilidad de incorporar aire acondicionado. Tiene el inconveniente del ruido a partir de ciertas velocidades y los balanceos y rebotes del eje trasero. En general, se puede decir que los tres son coches confortables.



El Renault 21 GTS es el más rápido de los tres rivales, su motor es muy moderno, pero le falta algo de empuje.

El Talbot Solara es el más veterano de los tres competidores, la edad sólo está en su curar de identidad ya que aún se mantiene joven en todas sus soluciones.

El Volkswagen Santana llama la atención por su calidad de acabado, su comportamiento es bueno pero tiene tendencia a seguir de morro en la entrada de las curvas.

En este terreno hay un claro vencedor y es el R-21 que supera a todos los demás en habitabilidad. Tiene más espacio a lo ancho y a lo largo que el Santana y el Solara. Pero con diferencias bastante notables. Particularmente en anchura, donde el Renault es netamente superior. El Solara paga aquí su veteranía. Pertenece a una época de coches más estrechos.

Los asientos del R-21 son muy confortables. Sujetan bien a sus ocupantes y tienen amplias posibilidades de reglaje. Es difícil no encontrar una postura cómoda al volante del 21. El Solara tiene también buenos asientos,



Los asientos del Renault tienen una forma excelente. Es difícil no encontrar la postura adecuada al volante.



Los asientos del Solara son casi tan buenos como los del R-21. El ruido es algo blando, y acaba cediendo en viajes largos.



Los asientos del Santana no tienen un buen diseño. Sin embargo, su ruido es bueno para viajes largos.

ra se llevan las grandes superficies acristaladas. El Solara tampoco está mal, pero en el Santana se paga la posición demasiado baja que ocupa el conductor al volante. De noche, el alumbrado es correcto en el Renault y el Talbot, mientras que en el Santana resulta descompensado el poder lumínico entre luz larga y de cruce.

En presentación, los tres coches están a buena altura. El Santana presenta la pulcritud típica de los coches de la marca. El Solara también tiene un buen nivel de terminación, similar al del Renault. La presentación, en cambio, es diferente. El Santana tiene la austeridad



también típica de la marca. No hay la más mínima concesión al más pequeño lujo. Esperemos que la incorporación de Seat al grupo VAG aporte un poco de alegría mediterránea a los Volkswagen. En el Solara la presentación es la de toda la vida. Sólo el volante —el mismo de los 205— ha cambiado. En cambio, el nivel de equipamiento es muy alto. Incluye hasta un ordenador de viaje.

En el Renault también hay un alto nivel de equipamiento, aunque no lleve ordenador de viaje. El salpicadero, sin ser gran cosa, está mejor resuelto que el de los R-25. En cambio, el resto de los interiores están muy bien tratados, consiguiendo crear

que sujetan tan bien como los de Renault, pero tienen el defecto de tener un ruido un poco blando que acaba cediendo en viajes largos, lo que hace que el cuerpo de sus ocupantes acabe tomando posiciones incómodas. En cuanto a los del Santana, son los que ofrecen una peor forma y sujeción de sus ocupantes, en cambio resultan consistentes y no ceden en viajes largos, procurando el mismo confort al principio que al final. Esto en lo que se refiere a los asientos delanteros. Los traseros son confortables en los tres coches.

La visibilidad es mejor en el R-21. Es más diáfano, puesto que su línea es también la más moderna y aho-



El cuadro del R-21 GTS es muy clásico pero se lee a la perfección. El nivel de equipamiento es alto y es difícil poner el menor problema.



El Solara muestra un cuadro claro y el mejor equipamiento de los tres coches. El ordenador de viaje da información sobre diferentes capítulos y es una buena ayuda en todos los casos.



El tablero del Santana está resuelto con la pulcritud habitual en los Volkswagen. El Volkswagen ofrece, sin embargo, demasiada sencillez; a la vista de este cuadro es difícil adivinar el precio del coche.

LA FUERZA DE LA SER.

La fuerza de la radio es la fuerza de la SER.
El mayor medio informativo después de televisión.
La primera cadena de emisoras con alcance nacional completo. Y, sobre todo, la radio de los grandes programas que a usted le gusta oír: Hora 25, Los 40 Principales, Matinal SER, Carrusel Deportivo, Onda Media. Aquí la SER, El Loco de la Colina, Pido la Palabra...

Esta es nuestra fuerza, la que usted nos da con su preferencia.

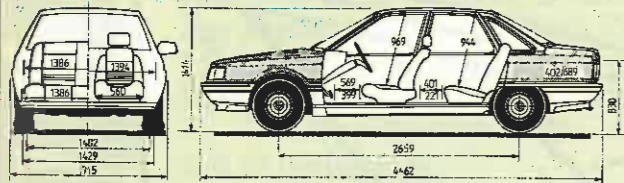
¡Que la fuerza le acompañe!



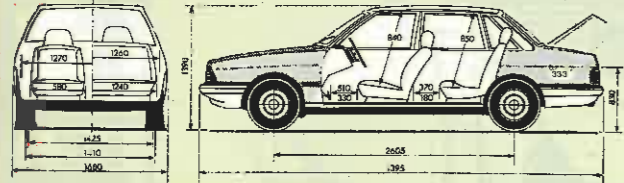
76 CARMA

FRENTE A FRENTE

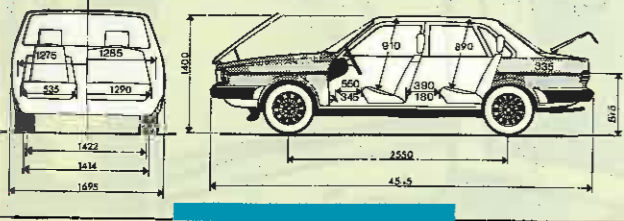
RENAULT 21



TALBOT SOLARA



VOLKSWAGEN SANTANA



EQUIPAMIENTO

	R-21	Solara	Santana
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	SI	NO
Reloj	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	SI	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	NO
Testigo freno de mano	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	NO
Parabrisas laminado	SI	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI
Aire acondicionado	OP.	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	SI	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI
Elevalunas elect. (del./tras.)	SI/NO	SI/NO	NO/NO
Cerraduras centralizadas	SI	SI	NO
Luz lectura mapas	SI	SI	NO
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO
Preequipo de radio	SI	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	—	—	—
Asiento posterior divisible	NO	NO	NO

un aspecto de confort y hasta de lujo.

Para terminar, el capítulo de los maleteros vuelve a

marcar el liderazgo de Renault en el capítulo de interiores. Lástima que en esta versión no ofrezcan la posi-

bilidad de abatir el asiento posterior, porque entonces la diferencia sería incluso mayor. Santana y Solara tie-

nen también buenos maleteros, pero poco profundos, lo que limita un tanto la capacidad de carga.

FRENTE A FRENTE



El presidente-director general de Automóviles-Peugeot, Georges Boillot, anunció recientemente en Madrid la continuidad en la producción de los modelos Solara y Horizon durante un par de años más. La fabricación de estos modelos, que se hará al mismo tiempo que la de los Peugeot 205 y 309, obedece a la demanda que todavía siguen teniendo en el mercado y al compromiso adquirido con la Policía Nacional, para venderles un elevado número de unidades del Horizon.

Una marca rival ha realizado una amplia encuesta, durante los últimos meses, en la que el Talbot Solara aparece como el coche con mejor imagen en su segmento. Los clientes están encantados con este producto y los fabricantes enormemente satisfechos de la línea ascendente de sus ventas. Estas, durante los cinco primeros meses del presente año, han sido de 2.523 unidades, mientras que el Horizon se sitúa en las 2.645, lo que representa una media aproximada de algo más de quinientos coches vendidos al mes.

BALANCE FINAL

	R-21	Solara	Santana
Velocidad máxima ..	1.º ****	3.º ***	2.º ***
Aceleraciones	2.º ****	3.º ***	1.º ****
Recuperaciones	2.º ****	1.º ****	3.º ***
Consumo	2.º ****	3.º ***	1.º ****
Transmisión	2.º ****	1.º ****	3.º ***
Caja de cambio	1.º ****	1.º ****	1.º ****
Frenos	1.º ****	2.º ****	3.º ****
Dirección	2.º ****	2.º ***	1.º ****
Comportamiento	3.º ***	1.º ****	2.º ****
Aptitudes urbanas ..	1.º ****	1.º ****	3.º ***
Autonomía	1.º ****	3.º ***	2.º ****
Habitabilidad	1.º ****	3.º ***	2.º ****
Maletero	1.º ****	3.º ***	2.º ****
Confort	1.º ****	1.º ****	1.º ****
Posición conductor .	1.º ****	1.º ****	3.º ***
Sonoridad	2.º ***	3.º ***	1.º ****
Equipamiento	2.º ****	1.º ****	3.º ***
Calidad-precio	1.º ****	1.º ****	3.º ***

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

PEUGEOT 205

DESTINO:

AL FIN DEL MUNDO

Si quieres ir al fin del mundo por todo lo alto, el vehículo que mejor cubre tus expectativas de vuelo lo encontrarás seguro, en la flota Peugeot 205. Una amplia y variada gama de modelos en diesel y gasolina, con 3 y 5 puertas de embarque, que te va a hacer muy fácil elegir.

GAMA PEUGEOT 205:

Gasolina 3 y 5 puertas.

Potencia, desde 55 CV, hasta 105 CV. • Velocidad máxima, hasta 190 Km/h. • Consumo a 90 Km/h., desde 4,9 litros

• Aire acondicionado (Lacoste y opcional en GT) • Elevalunas eléctricos y cierre centralizado de puertas (GT) y GT. Opcional en XR y SR).

Diesel 3 y 5 puertas.

Potencia, 60 CV • Velocidad máxima, 155 Km/h. • Consumo a 90 Km/h., 3,9 litros. • Autonomía más de 1.200 Km.

• Aire acondicionado, elevalunas eléctricos y cierre centralizado de puertas, opcionales (SRD).



PEUGEOT 205 Contigo al fin del mundo.

PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados Esso



Los tres coches, R-21, Santana y Solara, son familiares de primera clase. Se mueven con agilidad no sólo en la ciudad, sino también en la carretera y en la autopista.

CONCLUSION

En principio, parece lógico inclinarse por el recién llegado. Tiene a su favor que es el más moderno, que tiene un buen precio y equipamiento, es el más amplio y será el que mantenga una mejor cotización en el mercado de segunda mano cuando llegue el momento de buscarle un relevo en razón de su mayor actualidad.

De todas formas, las diferencias de precio, de aproximadamente doscientas mil pesetas, entre coche y coche —más de un 10 por 100— son importantes y pueden ser decisivas sobre todo para el Solara, que es el más barato, que no tiene la única virtud de serlo. El Santana, por su parte, ofrece sobre todo su calidad y fiabilidad y quizá un poco de representatividad, dado que es el coche de los subsecretarios y de ciertos cargos de la Administración. Pero, a veces, esto no es suficiente para convencer a un cliente en el momento de rellenar el talonario de cheques.

Sergio Piccione
Fotos: Alex Puyol



GUZZI LE MANS 1000

UN LITRO DE EFICACIA

GUZZI LE MANS 1000

Precio en la calle:
1.189.143 pesetas

Importador: Lezauto. Calle Julián Camarillo, 7. 28037 Madrid.

Plazo de entrega: Inmediato.

Fecha de presentación: Salón de Colonia 1984.

Garantía: Un año o 10.000 kilómetros.

Número de talles oficiales: 45 en España.

VIRTUDES	DEFECTOS
● Motor generoso a medio régimen.	● Estabilidad mejorable.
● Consumo.	● Línea estética un tanto peculiar.
● Accesibilidad mecánica buena.	● Sonoridad mecánica en general.



ESTA nueva versión de la Le Mans 1000 viene a demostrar claramente que los técnicos de Mandello del Lario se han propuesto rodear al modelo más prestigioso de su gama con una corona de conservadurismo. En la actualidad es una de las motos más clásicas del mercado

y, por lo que se ve, está dirigida a los nostálgicos amantes del ronquido que emite el motor bicilíndrico y de la peculiar forma de conducción que precisa.

La línea estética está derivada de los modelos Imola y Lario; sin embargo, de éstas no ha adquirido las cuatro vál-

vulas por cada cilindro tan esperadas por todos los adictos a la marca italiana.

Comparándola con sus rivales de mil centímetros cúbicos de características deportivas, la Le Mans 1000 es la más barata y una de las que menos gasolina consume.



Muy bien!!

Frank no pudo disimular su sonrisa, afiló los oídos y se escuchó como nunca lo había hecho.

"Strangers in the night" sonaba de maravilla. Incluso mejor que el día del estreno.

Frank chasqueó los dedos y miró fijamente aquel autorradio. Era Grundig.

Entonces ladeó la cabeza y dijo: Okey!

FRANK, ¿QUE TAL TE SUENA, AHORA, "STRANGERS IN THE NIGHT"?

Entre los nuevos modelos de autorradios Grundig, elige y llena tu coche de Autofidelidad.

Escúchalos, porque en ellos encontrarás, entre otras, las siguientes prestaciones:

- Stereo.
- 4 gamas de Onda.
- Sintonía por sintetizador.
- Búsqueda electrónica.
- 24 memorias.
- Frecuencímetro digital.
- Supresión electrónica de ruidos (VSA).
- Autoreverse.
- Bobinado y rebobinado rápidos.
- Selector de cinta.
- Búsqueda automática de pausas.
- Salida para 4 altavoces.
- Control de graves y agudos.
- 100 W. de potencia.
- Antena electrónica.
- Iluminación regulable.



GRUNDIG
La técnica a tu favor

Y toda la técnica Grundig para conseguirlo.



La Guzzi Le Mans 1.000 es una moto señorial y clásica, dentro de su estilo deportivo. Su acabado, un tanto espartano, y la postura de conducción forzada forman parte del peculiar carácter deportivo de esta poderosa bicilíndrica. La Le Mans 1.000, una de las motos más clásicas del mercado, es la más barata de las deportivas de mil centímetros cúbicos.

MECANICA-COMPORTAMIENTO

El motor que equipa la Le Mans 1000 es estructuralmente igual al del modelo 850 III. El aumento de la cilindrada a 948,8 centímetros cúbicos se consigue adoptando los cilindros de la SP 1000, cuyo diámetro es de 88 milímetros, y han sido adornados con un aleteado diferente. El cigüeñal se ha reforzado sin variar el recorrido de las bielas. El trabajo más importante está en las culatas, donde se han ampliado los conductos de admisión y escape y variado su inclinación. A todo esto se suman también las válvulas de mayor diámetro.

Para alimentar semejantes culatas se han empleado carburadores con 40 milímetros de diámetro de difusor, equipados con bomba de aceleración. Por razones un tanto misteriosas, los carburadores,

CONSUMO

- En primera, segunda y tercera 8
- CARRETERA**
- En conducción tranquila 5,5
- En conducción rápida 7,5
- AUTOPISTA**
- A velocidad máxima10

FICHA TECNICA



GUZZI LE MANS

MOTOR Dos cilindros en V a 90 grados frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Dos válvulas por cada cilindro. Distribución por varillas y balancines. Diámetro por carrera: 88x78x2. Cilindrada total: 948,8 c.c. Relación de compresión: 10:1. Par máximo: 8,43 mkg. Potencia máxima: 81 cv. a 7.500 rpm.

ALIMENTACION Encendido con distribuidor y doble contactos. Dos carburadores Dell'Orto PHM-40-ND con bomba de aceleración.

TRANSMISION Primaria por piñones. Secundaria por cardan. Embrague de doble disco en seco. Cambio con cinco velocidades.

BASTIDOR Chasis de doble cuna desmontable. Basculante posterior con dos amortiguadores hidráulicos. Horquilla delantera hidroneumática. Sistema de frenada integral con discos de 270 mm. Llanta delantera de 16 pulgadas y posterior de 18.

DIMENSIONES Longitud máxima: 2.160 mm. Distancia entre ejes: 1.514 mm. Anchura máxima: 620 mm. Peso en seco: 215 kgs. Capacidad del depósito: 24 litros.

buradores, además del muelle interior que empuja las campanas, tiene otro exterior. Seguramente ventajas teóricas las habrá; sin embargo, en la práctica, el acelerador es realmente fatigoso de accionar, hasta el límite que se desgasta el puño, que es de goma-espuma.

El tradicionalismo está presente también en el sistema de encendido, donde se ha mantenido el distribuidor y los dos contactos mecánicos.

El embrague se compone de dos discos en seco montados sobre el volante motor; en todo momento se ha mostrado fiable y capaz de transmitir al cambio los ochenta y un caballos de potencia que desarrolla el motor. El cambio sigue siendo el clásico de Rozzi, con cinco velocidades, ruidoso en general, pero robusto a lo largo del tiempo.

La parte ciclística es el punto débil en la Le Mans; la nueva geometría del chasis, junto con la combinación de la

PRESTACIONES



PRESTACIONES (km/h.)

Velocidad máxima215
Con dos personas195
ACELERACION (seg.)	
De 0 a 400 metros 12,5

llanta de 16 pulgadas delante y de 18 atrás, no acaba de funcionar.

Este modelo, respecto al primitivo presentado en el Salón de Colonia, se ha modificado en la geometría de la horquilla y en los componentes internos de la misma. En la práctica, el elemento hidráulico es totalmente nuevo, así como el funcionamiento de la horquilla, en la que los muelles actúan sólo en compresión y el sistema hidráulico, en extensión. Aparentemente esto evita la adopción del dispositivo de antihundimiento.

El sistema de frenada integral no se ha variado, en este caso se compone de tres discos flotantes de 270 milímetros de diámetro. Como es deducible, la combinación de diferentes diámetros de llanta repercute directamente sobre la progresividad de la frenada integral. Su eficacia es buena en línea de máxima, aunque se echa en falta la progresividad de los discos de 300 milímetros a los que Guzzi nos tenía acostumbrados cuando se necesitaba frenar a velocidad elevada.

El aumento de la cilindrada ha beneficiado sensiblemente el comportamiento del motor. Por debajo de las 2.500 revoluciones por minuto sigue siendo irregular; sin embargo, a partir de ahí se muestra poderoso y con un margen de utilización más amplio, especialmente en los bajos y medios regímenes. Esto atenúa lo perezoso que resulta el propulsor cuando se solicita una aceleración rabiosa. Al tener el par máximo de 8,43 mkg. en las 6.250 revoluciones por minuto, se consigue la mejor respuesta entre las 5.000 y las 7.000 revoluciones por minuto, mientras que las 500 restantes hasta el régimen máximo admitido acusan una total caída de potencia.

Con la Le Mans 1000 se alcanzan los 215 kilómetros por hora en poco más de medio kilómetro, y se puede lograr en autopista, a una velocidad constante cercana a los 200 kilómetros por hora.

En estas circunstancias el comportamiento de la moto es totalmente fiable, sin ondulaciones y con un consumo de combustible cercano a los nueve litros por cada cien kilómetros. Esto la sitúa en un lugar aventajado respecto a todas las demás motos de mil centímetros cúbicos.

En carretera virada, cuando el traza-



En el cuadro de mandos destaca el inmenso cuentarrevoluciones. El motor da lo mejor de sí a medio régimen

do es lento, la Le Mans 1000 convence, y el motor mantenido a medio régimen favorece una conducción alegre. Sin embargo, en los virajes enlazados y rápidos resulta difícil mantener la trayectoria marcada: la moto tiende a derivar hacia el exterior de la curva sin dar lugar a poder inclinar más. Siempre en estas circunstancias se acusa también un extraño abaniquo general cuando se intenta corregir la trayectoria marcada desde un principio. Si se llega a velocidad elevada a una curva rápida que posteriormente se enlaza con otra, hay que ser muy exacto en la forma de situar la moto; de lo contrario, es muy peligroso intentar cualquier corrección en el segundo viraje.

El terreno apropiado para la Le Mans 1000 son las autopistas o las carreteras poco viradas, donde se puede rodar a mucha velocidad disfrutando de su comportamiento fiable. A pe-

sar de que el tráfico urbano no es lo más indicado para esta moto, se puede rodar con ella sin que el motor se resienta de las continuas paradas, y el consumo de combustible se sitúa alrededor de los ocho litros por cada cien kilómetros.

ACABADO EQUIPAMIENTO

Desde el primer modelo, la Le Mans ha ostentado siempre una línea estética de moto deportiva italiana, donde el acabado espartano formaba parte de su atractivo. Una prueba de ello es el cuadro de mandos, donde el cuentarrevoluciones, al estilo competición, está situado en el centro del panel ocupando el mayor espacio. A su derecha, el velocímetro tradicional está acompañado por un amperímetro.

El conjunto se completa con varios testigos luminosos y armoniza con los medios manillares que en este modelo están equipados con contrapesos y con puños de espuma sintética. Todo esto siempre con el fin de atenuar vibraciones y dulcificar la dureza de los mandos.

El acabado de los componentes plásticos, como las tapas laterales y el semicarenado, acoplan entre sí con poca precisión; sin embargo, enmarcan el motor que, a pesar de estar hecho en serie, conserva todavía un agradable aspecto artesanal.

VALOR-PRECIO

No cabe duda que moto Guzzi no vende caro la aureola de nostalgia que recubre la Le Mans 1000. Su precio en la calle es de 1.189.143 pesetas con IVA incluido. Esto la sitúa en el lugar más barato de su categoría. Ninguna moto deportiva con 1.000 centímetros cúbicos de cilindrada y capaz de alcanzar los 215 kilómetros por hora cuesta menos. Enfrentar la Le Mans 1000 a las pluricilíndricas japonesas no sería lo más acertado, pero al margen de esto, sus prestaciones en cuanto a velocidad máxima son similares a las de la BMW K-100 RS.

La única duda que surge después de probar esta moto no es la posibilidad de compararla con otras bicilíndricas, sino el problema que puede encontrar cuando este modelo se sigue enfrentando al paso del tiempo sin un importante cambio tecnológico.

La Boutique de la Moto

NUEVO DOMICILIO - BARCELÓ 9 TF. 447 49 99 - 448 09 42 MADRID

CONCESIONARIO OFICIAL

3 PLANTAS AL SERVICIO DE LA MOTO

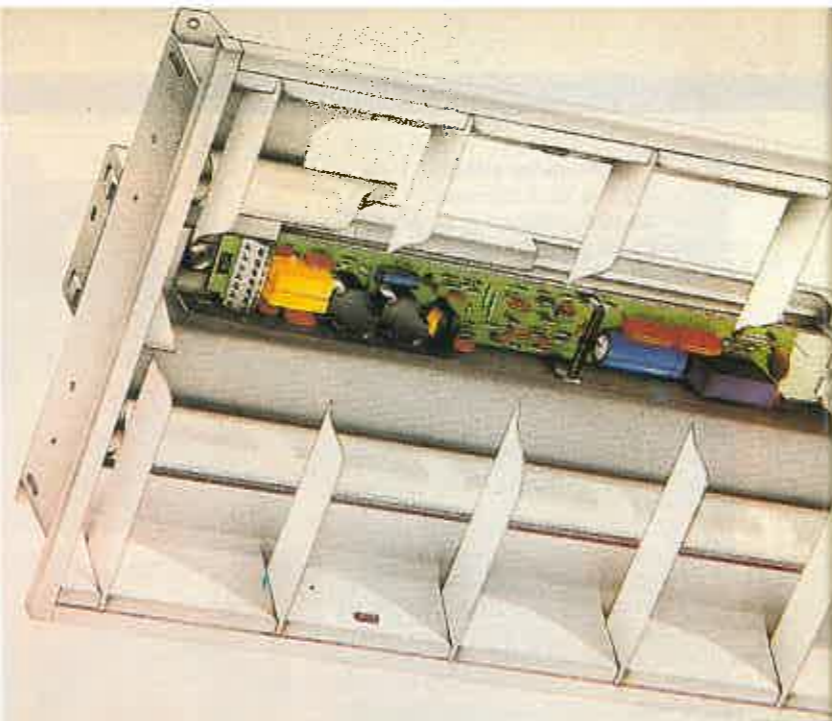
- MOTOS
- ACCESORIOS
- RECAMBIOS
- PRENDAS
- FINANCIACION CREDI-ACCESORIO

En tiendas, fábricas y oficinas de todo el mundo, una nueva forma de alumbrado fluorescente está estableciendo revolucionarias normas de energía, calidad de iluminación y flexibilidad operacional.

Se trata del sistema de alumbrado electrónico por alta frecuencia (HF), de PHILIPS.

Comparado con cualquier otro alumbrado fluorescente, el sistema HF produce el mismo flujo luminoso... pero ahorra del 20 al 30% de energía.

Para mejorar la calidad del alumbrado, el encendido de las lámparas se realiza de un modo rápido y suave. Además carece de efecto estroboscópico como consecuencia de la frecuencia de la red.



PHILIPS
DEL MUNDO EN ALUMBRADO

Nueva luz para las empresas.



Y su funcionamiento —incluso a temperaturas por debajo de cero— es muy estable.

Por si fuese poco, puede preajustarse o variarse el nivel de luz de cualquiera de las lámparas o de todas ellas, siguiendo un esquema de iluminación dado, de modo manual o automático, algo sin precedentes en el alumbrado fluorescente.

Para más información escriban a: IBERICA DE ALUMBRADO, S. A. Depart. de Marketing y publicidad Martínez Villergas, 2 28027 Madrid



PHILIPS

Comprar y vender

SEAT Castellana Motor, S. A.

AUTO

CASTELLANA, 278 -

Madrid 28046

TELS. 215 33 40 - 215 51 59



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

**¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!**

Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas

TAMBIEN ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte

VOLVO

Concesionario Oficial

MOTOR SUECO, S. A.

EXPOSICION Y VENTA:

CASTELLO, 23 Tels. 431 28 46-64 28001 MADRID

BAVIERA MOTORS



ES BMW
en todo

FREE TAX
Y tambien con placa turística

BAVIERA MOTORS S.A.

Concesionario oficial BMW

EXPOSICION Y TALLERES

Avda. Manoteras, núm. 2. Km. 5,300 Ctra. Burgos. Tel. 766 40 00. 28050 MADRID

EXPOSICIONES

P.º de la Castellana, 242. Tel. 733 93 90. 28048 MADRID
Príncipe de Vergara, 276. Tels. 458 66 17-18. 28016 MADRID

TALLER CHAPA Y PINTURA

Ctra. de Barcelona, km. 16,400. Tel. 672 22 11. San Fernando de Henares (MADRID)

LOS VERDADEROS ESPECIALISTAS EN
TECHOS SOLARES
INSTALACION Y DISTRIBUCION

HOMOLOGADOS EN TODA EUHOPA

ABIERTO
SABADOS
Y DOMINGOS



C/ERCILLA, 48
Tels. 474 98 18
474 40 69
MADRID 28005

INSTALACION DE LUNAS PARA EL AUTOMOVIL

AUSTIN ROVER
SECORSA

SIN ENTRADA - SIN LETRAS



METRO: 23.920 pts./mes



ROVER 216: 39.790 pts./mes



MONTEGO: 44.461 pts./mes



RANGE ROVER: 121.152 pts./mes
Padre Damián, 7

alto standing a precio de la CEE

PRECIOS	2.0	2.098.595
LLAVE EN MANO	2.0TD	2.373.595
	2.5.6V	2.708.595

CON DIRECCION ASISTIDA

Alfa 75

SERVAUTO

CONCESIONARIO OFICIAL MADRID

Alberto Aguilera, 15 Tel 2419342
Castellana, 70 Tel 2614372

Avda. de America, 18 Tel 2553394
Galileo, 23 Tel 4458800



Alfa Romeo

Comprar y vender

Cuéntenos su caso

AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL) SPARKOMATIC PIONEER



PIONEER SPARKOMATIC

JBL J.B. Lansing KENWOOD

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

TECHO CORVAYR (TOTALMENTE PRACTICABLE)



REPUESTOS IMPERIO

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

EN COLABORACION CON:

GARAJE EMBAJADORES

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

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

SABADOS Y DOMINGOS de 9 a 14 horas

OFERTA JULIO

Radiocassette FUJITSU TEN/39.000 ptas.

- Digital
• 10 memorias

JUEGO 6

ALTAVOCES/28.000 ptas.

- 2 Tweter
• 2 Medios
• 2 woofer
• 2 diversificadores de frecuencia

67.000 ptas. TOTAL

FUNCIONAMIENTO ALEMAN

EN el mes de abril, a consecuencia de un percance, llevé la moto a reparar a un servicio oficial BMW (Baviera Motors, S.A., calle Príncipe de Vergara n.º 276. Madrid). Ante la excesiva demora en finalizar el arreglo me informaron en Baviera Motors, S.A., que con fecha 28 de abril habían solicitado al servicio posventa de BMW Ibérica, S.A., una pieza imprescindible para el arreglo de la moto, y que mientras no se la suministrasen ellos no podían hacer nada.

Desde el 28 de abril hasta hoy han transcurrido cincuenta y cuatro días, plazo de tiempo más que razonable para que un servicio posventa de una marca como BMW, que en su publicidad asegura poner en tres días en cualquier punto de España cualquier repuesto, hubiera arreglado el problema, y personalmente no puedo creer que en toda Europa no exista la pieza referenciada.

Luis Miguel Arranz Madrid

dicho cambio a las prestaciones, velocidad, consumo, reprimis, etcétera? ¿Me recomiendan ustedes dicho cambio?

Javier Estrada Pisonero Meridiana, 292. Barcelona

Respuesta.—El cambio de sus actuales neumáticos por unos 175/SR-13 le supondría un aumento de consumo, así como una disminución en la velocidad que pueda alcanzar su vehículo.

GRACIAS CITROËN

LEGADO el momento de cambiar de auto opté por un Citroën BX. En el momento de la entrega del nuevo coche lo recibí con un defecto en el salpicadero y convinimos en cambiarlo.

Tras la primera revisión, el tema, olvidado, quedó como estaba; pasó más de un año y me encontré fuera del plazo de garantía, y con la sospecha de haber perdido toda opción a reclamar; sin embargo, en una reciente revisión, bastó con comentar el hecho a los recepcionistas de C. C. para que éstos, siempre muy amables, se ocuparan de hacer todas las gestiones correspondientes en un tiempo mínimo.

Por el recuerdo de otros tiempos, otros concesionarios y otros recepcionistas, y por la lectura de tantas cartas recientes de protesta leídas en MOTOR16, elijo esa publicación especializada, la de mayor agilidad y difusión, con el deseo de que sea publicada y poder expresar mi consideración al compromiso y al trabajo de una concesionaria de automóviles como tiene que ser.

Jesús Moreno Zaragoza

ANCHA RUEDA

TENGO en la actualidad un Ford Escort 1.6 Diesel. Inminentemente deberé cambiar los neumáticos, debido a que ya empiezan a dar muestras de agotamiento (70.000 kms.).

De origen, el vehículo lleva instalados unos Firestone S-211 155/SR-13; mi pregunta es: si le monto unos neumáticos más anchos, según me han informado, la medida inmediatamente superior sería la 175/SR-13. ¿En qué manera afectaría



SI BUSCA UN COCHE DE OCASION GARANTIZADO.

HAGA NUMEROS:

71

PUNTOS CLAVE REVISADOS A FONDO.

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

1.000

PUNTOS DE ASISTENCIA TECNICA.

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

12

MESES DE GARANTIA.

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

36

MESES PARA PAGAR.

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

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



SU OCASION GARANTIZADA



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

HIPERAUTO



VOLVO

LA EXPOSICION MAS IMPORTANTE EN AUTOMOVILES DE IMPORTACION

BMW, Mercedes, Audi, Volvo, Ford, Alfa Romeo, Volkswagen, Porsche, etc. 200 modelos de importación de las primeras marcas mundiales; y también nacionales.

7.000 m.² de exposición permanente. Divididos en tres plantas con automóviles de importación y nacionales.

Con taller propio de asistencia técnica, diagnosis, puesta a punto y túnel de lavado.

Automóviles como a estrenar: de primera. Prácticamente nuevos. Revisados por técnicos especializados en cada marca y con garantía total.

También automóviles a estrenar de la marca que Vd. quiera. Hasta 60 meses y con la garantía de Hiper Auto.

Conózanlos de cerca. Parking gratis para nuestros visitantes.



Ayala, 64. (Entre Príncipe de Vergara y Castelló). Tels. 431 32 63/431 33 93 MADRID



Los diseñadores de coches solares todavía se permiten el lujo de hacer locuras. El modelo con forma de lápiz es más espectacular que el Soly, un proyecto de la firma Steyr-Puch

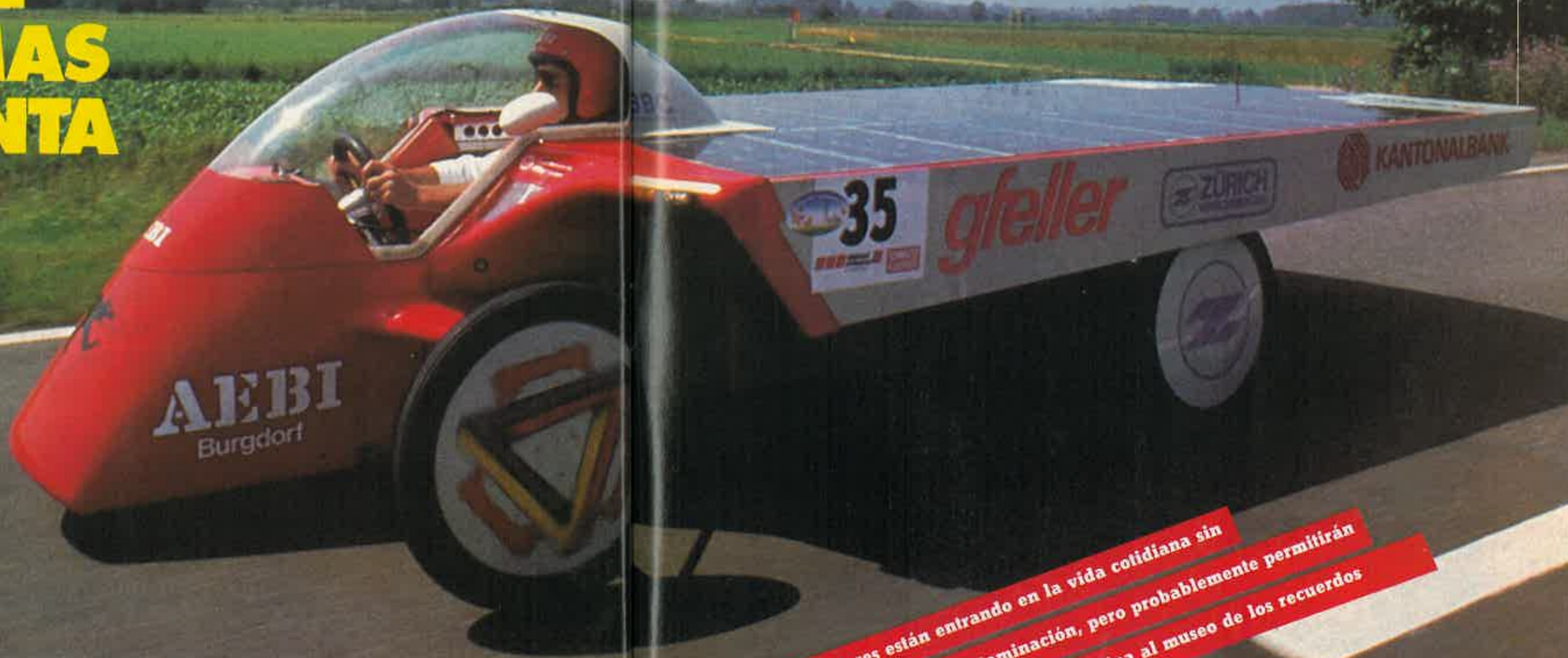
El estudio aerodinámico del turismo está muy lejos del mostrado por los Soly. Los dos modelos dieron resultados similares y se permitieron el lujo de rodar a promedios de 30 kilómetros por hora

AL SOL QUE MAS CALIENTA

El coche solar, el coche que se mueve con la energía eléctrica generada por un buen conjunto de células solares, ya es una realidad.

En Suiza han querido comprobar la eficacia de estas máquinas y para conseguir ese objetivo han organizado una especie de rallye, el Tour de Sol, al más en la carretera que han supuesto un verdadero desafío para los setenta participantes de esta segunda edición de la prueba.

Los conductores de estos rarísimos artefactos son, de alguna forma, la reencarnación de Icaro, el ser mitológico que quiso llegar al Sol, con la única ayuda de unas alas hechas a base de plumas y cera. Como el héroe griego, todos quieren acercarse al Sol lo más posible pero no quieren quemar ni sus células generadoras de energía ni sus cuerpos, por lo que no dudan en utilizar ropas lige-



Los coches solares están entrando en la vida cotidiana sin ruido y sin contaminación, pero probablemente permitirán enviar la gasolina al museo de los recuerdos



SORPRESA EN LONDRES

EL «Jinete del Sol», un coche solar diseñado en la Universidad inglesa de Cardiff y que en las fotos aparece durante su presentación en Londres, está moviéndose ya por todos los países del Mediterráneo. Salió el 21 de junio de Atenas y llegará a Lisboa el 15 de julio, después de recorrer más de tres mil kilómetros.

El monoplaza británico es una especie de triciclo que pesa 140 kilos y alcanza una velocidad punta de 32 kilómetros por hora. Las células solares situadas en la carrocería producen energía eléctrica que pasa directamente al motor o se almacena en las baterías, lo que permite subir cuestras, pasar por un túnel o seguir caminando incluso cuando el sol ya se ha puesto.



ras y materiales aislantes que disminuyan el calor dentro de sus vehículos.

El Tour de Sol, la prueba organizada por la Sociedad Suiza para la Energía Solar, ha sido el punto de encuentro de todo tipo de artefactos, desde diseños muy avanzados, creados en los centros de estudios de grandes marcas automovilísticas, a diseños artesanales hechos en el cuarto trastero. Pese a la diferencia de medios los resultados finales estuvieron siempre dentro de unos límites bastante estrechos, casi todos los vehículos recorrieron los tramos a una velocidad promedio de treinta kilómetros por hora y llegaron a subir algunos repechos a la espeluznante velocidad de ¡doce kilómetros por hora!, la misma velocidad que alcanzaban los Renault, los de De Dion-Bouton o los Lorraine-Dietrich que participaron en la París-Madrid de primeros de siglo.

El coche solar va avanzando poco a poco y si algunos de los modelos presentes tenían una estética algo discutible, otros eran ya muy similares a un turismo de estilo futurista.

Aunque las apariencias externas variaban en la anatomía no había grandes cambios, casi todos los coches solares llevaban un chasis ligero, en el que iban situadas cuatro baterías de



LA MAQUINA DEL PODER



FZ-750

La perfección existe. Para proporcionar el máximo placer. La primera con cinco válvulas por cilindro. El poder de poseer a la máquina más perfecta. De tecnología cumbre. Para quienes están encima y saben mandar.

MOTUL
MOTOR OIL

YAMAHA
YAMAHA VA POR DELANTE

JUNTA GENERAL ORDINARIA DE ACCIONISTAS DE AUTOMOVILES TALBOT

El pasado día 24 de junio la sociedad Automóviles Talbot, S. A., celebró Junta General Ordinaria de Accionistas en su domicilio social y bajo la presidencia de don Estanislao M. Chaves Viciano, presidente del Consejo de Administración, hallándose presente el ciento por ciento del capital desembolsado.

Constituida válidamente la Junta, se aprobaron el Balance y Cuenta de Resultados correspondientes al ejercicio de 1985.

El señor Chaves informó de las cifras de ventas en 1985 —72.882 vehículos en el mercado nacional y 37.347 en el de exportación—, que supusieron un incremento de un 11,7 por 100 las interiores y de un 30,08 por 100 el capítulo de exportaciones.

Asimismo, el presidente de Automóviles Talbot dio cuenta de la firma del acuerdo industrial establecido con el Ministerio de Industria hasta finales de 1988. El señor Chaves informó también que, con una cifra de negocios de casi 100.000 millones de pesetas, y una vez llevadas a cabo las dotaciones para amortizaciones, la cuenta de resultados arrojaba un saldo negativo de 494 millones de pesetas, cifra que, con todo, resulta altamente esperanzadora si se la compara con las pérdidas soportadas en el ejercicio de 1984, que ascendieron a 5.278 millones de pesetas.

Es importante señalar, además, el hecho de que durante el año 1985 la empresa generó un «cash-flow» positivo de 4.445 millones de pesetas frente a los 1.057 millones de pesetas negativos del año anterior.

Al haber sido aprobada una ampliación de capital de 500 millones, el de Automóviles Talbot quedó establecido en 10.500 millones de pesetas.

El señor Chaves expresó, por último, su confianza de que en el presente ejercicio de 1986 se alcanzarían resultados positivos.

Ocio



Cuando las cuestas son duras hay que bajarse para empujar. Las baterías ocupan buena parte del espacio habitable. Su concurso es fundamental



doce voltios encargadas de dar energía al motor eléctrico, un techo solar, en el que iban colocadas ocho o más células solares, y una pequeña carrocería plástica.

La fábrica austriaca Stery-Puch, responsable de los Mercedes G o de los Fiat Panda 4x4, ha puesto a punto un modelo, el Soly, que es un biplaza de 225 kilos y que lleva unas suspensiones delanteras idénticas a las de un Fórmula 1, mientras que el tren trasero tiene las dos ruedas casi juntas para eliminar así el diferencial, mientras que las suspensiones son parecidas a las de una moto antigua.

El Soly podría ser el tercer coche de una familia media en el año 2000. Este modelo es sencillo y barato mientras se mueve en recorridos urbanos o mezcla de carretera y ciudad. El Soly tiene una conducción muy fácil ya que lleva un único pedal, el del freno, porque el del acelerador se ha sustituido por una especie de cursor que permite aumentar la velocidad de forma progresiva hasta una punta próxima a los ochenta kilómetros por hora, aunque, eso sí, con un consumo tremendo de energía.

Angel Marco

PROMOCION ESPECIAL HASTA EL 31 DE AGOSTO

CAMPEONA DEL MUNDO

1969 y 1970, 50 cc 1971 y 1972, 125 cc VELOCIDAD



DERBI

RABASA

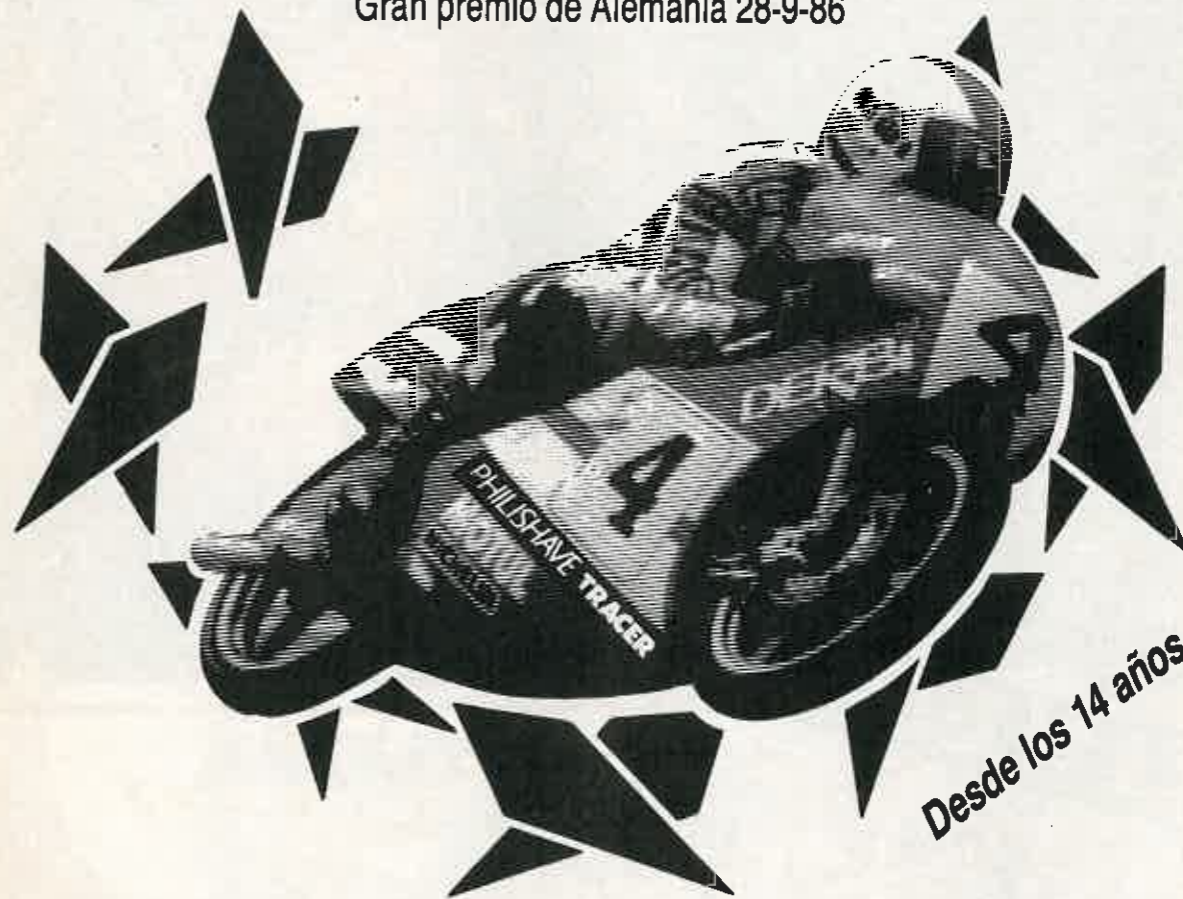
Viaje gratis con DERBI a los Mundiales de Velocidad 86

Al comprar un ciclomotor DERBI participará en un sorteo para dos personas y podrá ganar un viaje a uno de estos tres grandes premios del Mundial de Velocidad 86:

Gran premio de Holanda 28-6-86

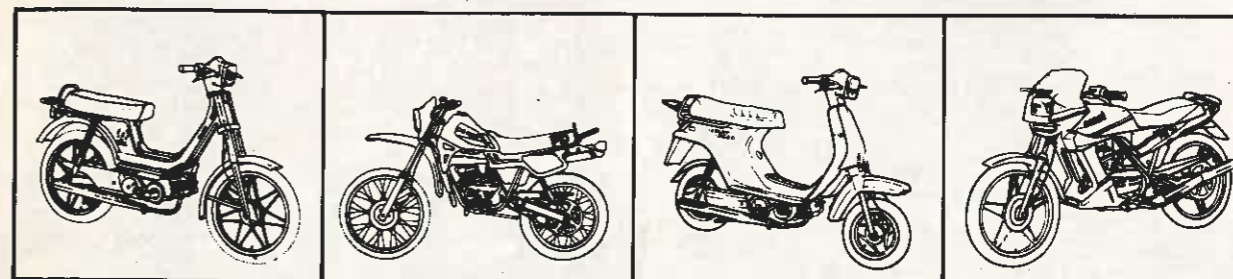
Gran premio de Inglaterra 3-8-86

Gran premio de Alemania 28-9-86



Desde los 14 años

Con posibilidad de participar en los tres sorteos excepto los que hayan sido premiados



VARIANT START

YUMBO FD

DS-50 START

FDT-50

Disfrútala en libertad.



GIN RIVES

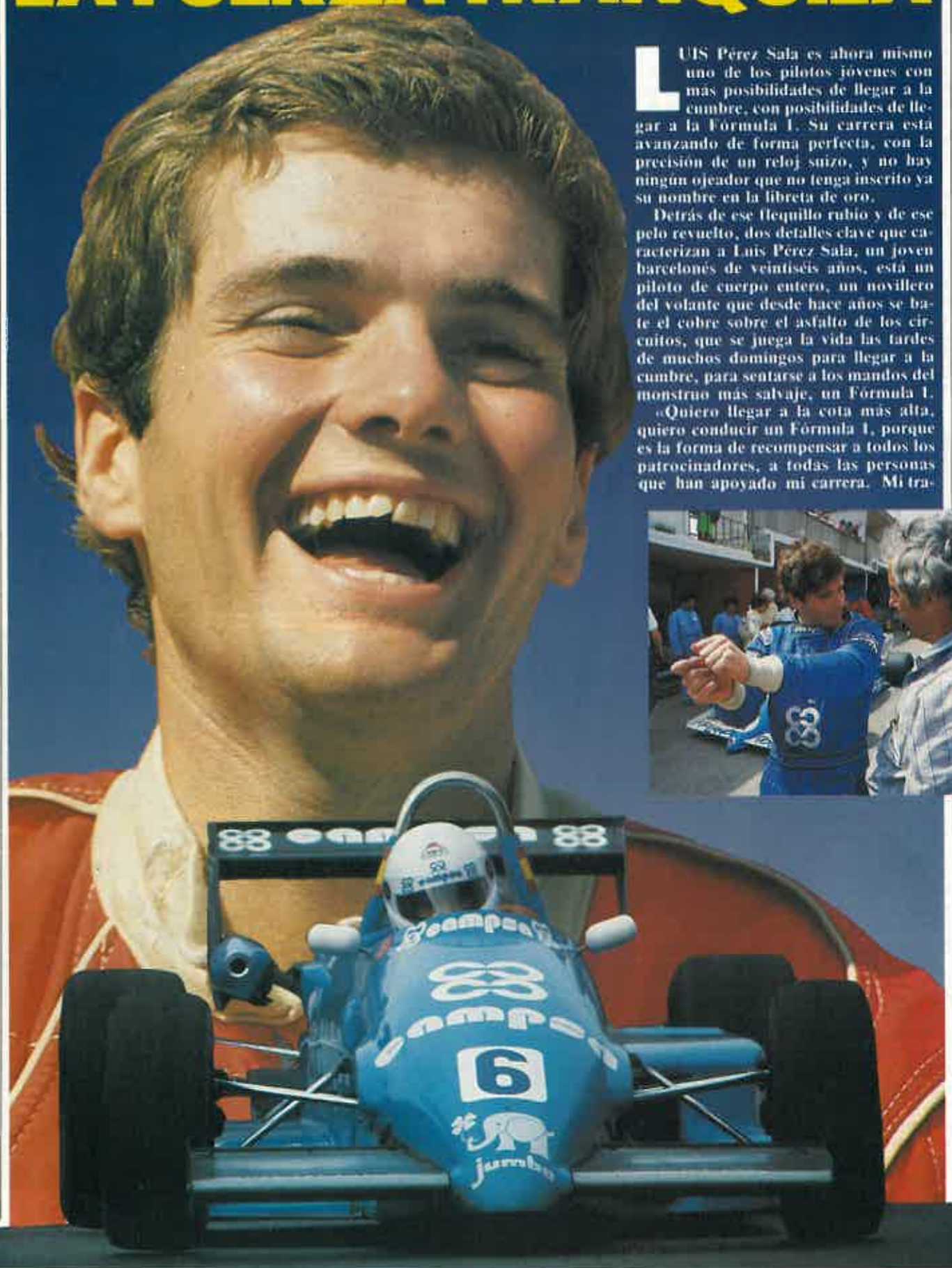
GENTE SOBRE RUEDAS

LUIS PEREZ SALA

LA FUERZA TRANQUILA

LUIS Pérez Sala es ahora mismo uno de los pilotos jóvenes con más posibilidades de llegar a la cumbre, con posibilidades de llegar a la Fórmula 1. Su carrera está avanzando de forma perfecta, con la precisión de un reloj suizo, y no hay ningún ojeador que no tenga inscrito ya su nombre en la libreta de oro.

Detrás de ese flequillo rubio y de ese pelo revuelto, dos detalles clave que caracterizan a Luis Pérez Sala, un joven barcelonés de veintiséis años, está un piloto de cuerpo entero, un novillero del volante que desde hace años se bate el cobre sobre el asfalto de los circuitos, que se juega la vida las tardes de muchos domingos para llegar a la cumbre, para sentarse a los mandos del monstruo más salvaje, un Fórmula 1. «Quiero llegar a la cota más alta, quiero conducir un Fórmula 1, porque es la forma de recompensar a todos los patrocinadores, a todas las personas que han apoyado mi carrera. Mi tra-

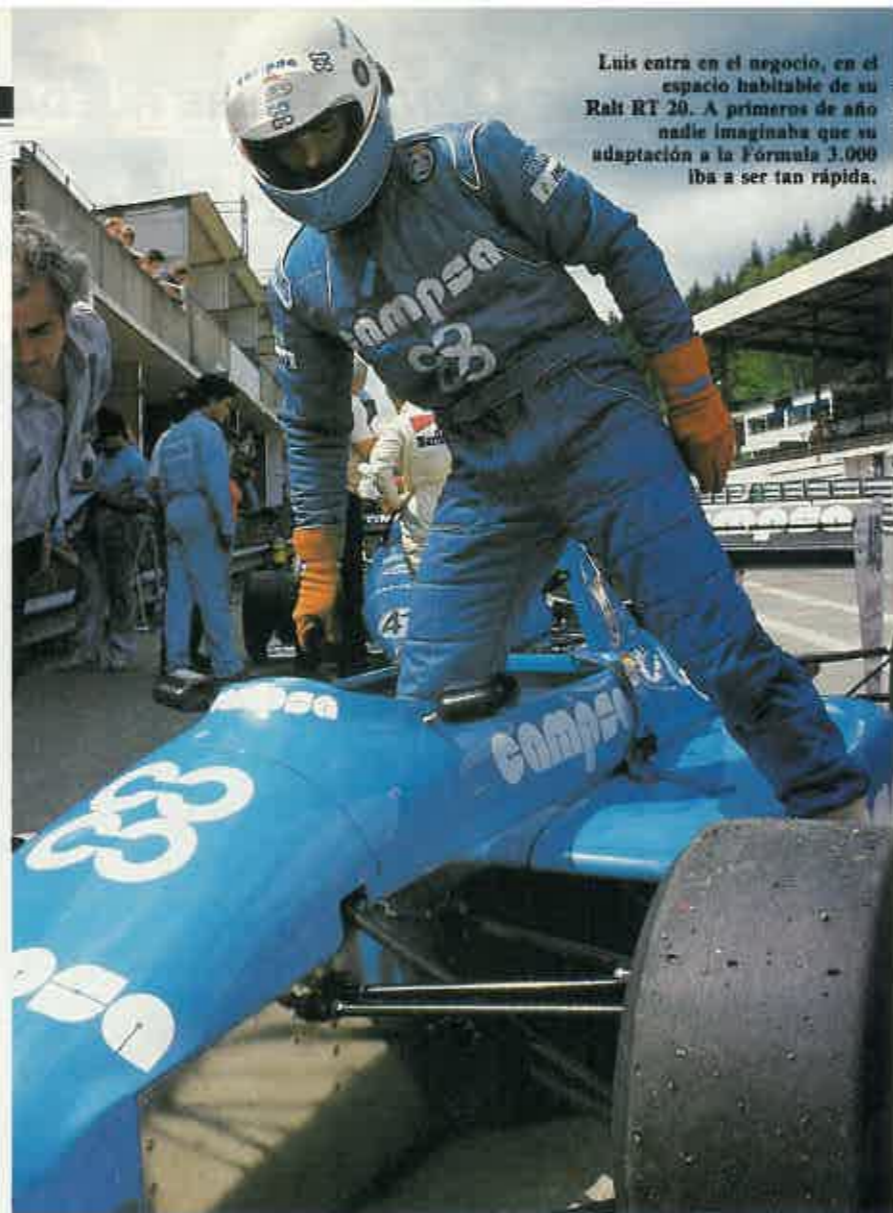


yectoria deportiva se encamina a conseguir ese sueño, y si todas las cosas salen bien pueden estar al lado de Prost, Piquet o Senna a finales de 1987, e incluso a finales de este mismo año.»

Estas son las ambiciones de Luis Pérez Sala, un piloto que lleva la competición en la sangre, ya que todos sus hermanos siempre han estado entre los mejores de los circuitos. Tal deseo no es, sin embargo, el único para Luis, que sabe que hay más cosas en la vida que merecen la pena y ahora renuncia a ellas para no defraudar a quienes le apoyan: «Nunca pensé que iba a llegar tan alto, pero quiero seguir subiendo.»

Este joven barcelonés podría haber sido un arquitecto de primera, un abogado brillante, pero su elección se orientó por un camino mucho más duro, el de piloto profesional, una vía que, en contra de las creencias más generalizadas, no da dinero y sí exige, por el contrario, hacer milagros con las pesetas, con las libras y con la máquina calculadora. Todo es muy caro y las facturas se disparan, incluso en un capítulo tan pequeño, aparentemente, como el de las llamadas telefónicas.

«Tanto en casa de mis padres como



Luis entra en el negocio, en el espacio habitable de su Ralt RT 20. A primeros de año nadie imaginaba que su adaptación a la Fórmula 3.000 iba a ser tan rápida.



Luis Pérez Sala disfruta en la playa en compañía de sus amigos. Esta foto es del año pasado, cuando pudo aprovechar unos días libres entre dos carreras.

en casa de los padres de mi manager, Manolo Gómez Blanco, hemos llegado a acumular facturas de teléfono por más de cincuenta mil pesetas al mes. En la época de la Fórmula 3 teníamos que llamar a muchos medios de información para contar nuestros resultados. No disponíamos del dinero suficiente para hacerlo desde Italia, por eso tuvimos que recurrir a un medio casi artesanal: telefoneábamos desde el circuito a casa y nuestros hermanos se encargaban luego de la ingrata misión de repetidores.»

Detrás del mono de piloto, debajo del casco azul y blanco con los distintivos de Campsa está una persona simpática y agradable, una persona que tiene aire de profesor despistado cuando se concentra para una carrera, una persona superinteligente, que medita todos y cada uno de los detalles del coche y de la pista, que valora en su justa medida hasta el menor golpe de volante para almacenar esos datos en una especie de computadora que es su cerebro.

Luis Pérez Sala es un piloto eficaz en



LA EXPERIENCIA ITALIANA

LUIS Pérez Sala tiene dos buenos maestros que orientan su carrera deportiva. Uno de ellos es Luciano Pavesi, el preparador italiano que está poniendo todos los medios necesarios para que el piloto disponga del mejor coche; el otro es Manolo Gómez Blanco, un joven periodista me-

tido a manager que se dedica a buscar los apoyos y contactos imprescindibles para que Pérez Sala siga su carrera. Los monoplazas del equipo Pavesi son mejores que los del equipo oficial: la bravura de los mecánicos y la sabiduría del italiano son los responsables de tales resultados.

cualquier circuito, que no teme ni a la lluvia ni a los nombres más consagrados. Con sólo un año de experiencia a los mandos de un monoplaza fue capaz de imponerse a todos los «lobos» italianos en su propio campo de batalla, en el circuito de Varano. Luis «El Matador» salió a hombros, como los toreros en la tarde de gloria.

El año pasado hizo verdaderas diabluras en Mónaco y podría haber ganado aquella carrera mágica con facilidad si un irresponsable no hubiera estropeado el morro de su coche. Su esfuerzo quedó marcado con un récord: consiguió ser el piloto que más rápido ha pasado por la «chicane» del puerto, un trazado que este año se ha cambiado, precisamente por su dificultad. El récord de Pérez Sala en el 85 no fue capaz de igualarlo ni el propio Senna a los mandos de un Lotus de Fórmula 1, un coche cinco veces más potente.

En Paul Ricard, su última carrera de F-3, tuvo el arrojo suficiente para enloquecer a los pocos españoles que estábamos al borde de la pista. En la última vuelta se enzarzó en una lucha rueda a rueda con el italiano Montaldo, un duelo que puso de relieve todo su valor y agresividad. «Yo también me vi por los aires, pero no podía dejar que me pasara después del esfuerzo que había hecho.»

El Luis Pérez «Loco» de las Copas Nacionales R-5 o de las Copas Europeas Alfasud se ha convertido ya en Sala, un conductor maduro que, según el semanario italiano *Auto-Sprint*, la biblia de los deportistas, es «la gran revelación del Campeonato de Fórmula 3.000, un piloto que tiene un comportamiento muy inteligente durante toda la carrera».

En Silverstone, su primera carrera en la categoría más potente disputada, bajo un diluvio, estuvo formidable. «Y eso que no estaba muy adaptado al coche, ya que los 450 caballos exigen un tacto muy especial. En Vallelunga hizo una carrera preciosa, aunque no terminó, y en el circuito urbano de Pau ya dio la campanada.

A partir de ese momento ha acumulado puntos con tenacidad. Es uno de los valores seguros, el mejor debutante de la especialidad, y todavía dará mucho juego. Pérez Sala es la fuerza tranquila, el hombre que está a punto de cumplir sus sueños de infancia, subirse en un Fórmula 1. Luchi, el chiquillo rubio que, con nueve años, andaba por los boxes del Jarama mientras su hermano Carlos corrían en la F-1.430, está ya en las puertas de la fama.



Pérez Sala está en la cumbre gracias a la ayuda de Campsa. La empresa petrolera quiere sentar a Luis al volante de un Fórmula 1. Los buenos resultados acumulados a lo largo de esta temporada están abriendo el camino para conseguir que ese deseo sea una realidad.



JUAN Carlos Oñoro, con Opel Manta 400, se adjudicó la victoria en la tercera prueba del Campeonato de España Camel Off-Road que se celebró bajo una persistente lluvia en los alrededores de Torrelavega, Santander. Con esta segunda victoria de la temporada el piloto madrileño se ha convertido en el más claro favorito al triunfo final del Campeonato, ya que dispone de un coche competitivo y fiable, mientras que sus rivales José María Serviá y Guillermo Barreras no están teniendo suerte esta temporada, aunque en Santander el Ibiza cuatro ruedas motrices del catalán demostró que es un coche para ganar cuando se solventen todos los problemas que está dando el motor trasero, causa por la cual el joven Serviá se



Oliveras fue tercero y Brustenga demostró la competitividad del Ibiza. Entre los Suzuki se impuso Izaguirre.



vio obligado a retirarse en las dos pruebas anteriores y perdió la victoria que tenía en sus manos en la prueba santanderina.

A causa de la persistente lluvia los sesenta participantes que tomaron la salida en Torrelavega se enfrentaron a unos tramos superresbaladizos debido al terreno arcilloso por donde discurría la prueba. El rally comenzó con un claro dominio de Oñoro que marcó los dos primeros scrachs por delante de Serviá con Seat Ibiza de cuatro ruedas motrices y Barreras con Renault 5 turbo. Pero a partir del tercer tramo el piloto catalán comenzó su ataque marcando el mejor tiempo a un segundo de Barreras y cinco de Oñoro con lo cual el Opel Manta y el Seat Ibiza estaban empatados en

RALLYE DE TIERRA DE SANTANDER

SERVIA LUCHO, OÑORO VENCIO



El Opel Manta de Oñoro y Lacalle otra vez logro el triunfo. Esta victoria supone un paso más hacia el Campeonato.



Esta vez Serviá estuvo a punto de ganar, pero el motor trasero le volvió a crear problemas.



NIPPON ANTENNA

Tecnología japonesa,
calidad y fiabilidad.

La verdadera
antena NIPPON
automática.



Mod. TS-40

AHORA MAS
LIGERA Y
SILENCIOSA

Distribuidor exclusivo para España:
MUSICOM sa



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

DEPORTE

SANTANDER BAJO LA LLUVIA

● Pese a la persistente lluvia que cayó durante toda la prueba, los santanderinos no se desanimaron y todos los tramos estaban llenos de público. Eso sí, los nativos muy bien provistos para el agua mientras que los foráneos, prensa incluida, tuvimos que hacer acopio precipitado de paraguas y chubasqueros.

● Durante todo el rallye la emisora de la Cope en Santander estuvo retransmitiendo en directo. Un completo equipo repartido por todo el recorrido permitió a los numerosos seguidores estar al tanto de los resultados.

● Mala suerte para Ricardo Muñoz, que no recorrió ni veinte metros. El primer Suzuki del equipo Camel rompió la correa, de la que no tenían recambio, nada más tomar la salida.

● El Opel Manta de Juan Carlos Oñoro estrenaba decoración. Los colores de Opel y la publicidad de Epoca seguirán a partir de este rallye en el coche que se vislumbra como vencedor.

● Preocupación antes del rallye en el Concesionario Land Rover de Torrelavega. El tiempo corría y los pilotos que habían dejado sus Suzuki en la tienda se retrasaban en recogerlos. Al final todos estuvieron en la salida.

● El coche que Land Rover y Camel están prestando a los periodistas no estuvo en Santander. Al parecer lo reservan para la Baja Montesblancos donde piensan que tiene posibilidades de hacer un buen papel.

● Los malagueños Díaz y Blázquez, que cuentan con el curioso patrocinio de la Policía Municipal de su tierra, estrenaban en Santander un Visa Crono con el que no acabaron. Peor suerte tuvieron en Lugo donde volcaron con Suzuki en la última curva del rallye.

● La sofisticación está llegando a los rallyes de tierra. Algunos equipos graban las notas en la primera pasada para que un amigo de confianza las transcriba y las tenga listas antes de la segunda vuelta.

cabeza. A partir de este momento, Serviá, con un cuatro ruedas motrices al que favorecía el tipo de terreno se anotó los dos tramos siguientes situándose en cabeza, mientras que Oñoro luchaba con su Manta para mantenerlo dentro de los caminos. Por su parte, Barreiras, a quien este año tras su victoria en Cardona parece que le ha abandonado la suerte, dañó la dirección de su Renault 5 turbo al salirse al final del primer bucle y se vio obligado a retirarse. Así las cosas, la tercera plaza la ocupaba cómodamente Oliveras con su habitual Porsche 911 SC.

Cuando el rallye parecía definitivamente en manos de Serviá, cuyo coche por primera vez se mostraba competitivo, las cosas cambiaron bruscamente para el piloto catalán al incendiarse de repente, en el último tramo, el motor trasero del Ibiza y perder cinco minutos en apagarlo y volver de nuevo a la carrera. El incidente de Serviá dejó a Oñoro en cabeza seguido de un eficaz Oliveras, pese a algunos problemas de frenos en el Porsche a última hora. Por detrás de ellos Brustenga, con el otro

Seat Ibiza de cuatro ruedas motrices, y Arnella con un eficazísimo BMW diesel, también de cuatro ruedas motrices ocuparon la tercera y cuarta posición, seguidos de Pirch con Porsche 911 SC y de José María Serviá que tan cerca había tenido esta vez la victoria, mientras que Villanueva con Citroën Visa 1000 pistas era séptimo.

La lluvia y el terreno resbaladizo de este rallye de Torrelavega favorecía a los Suzuki que estaban como siempre ampliamente representados. El vencedor entre los de challenge fue Izaguirre que mantuvo la cabeza durante toda la prueba y fue decimosexto en la general, seguido de Arpa, Onis y Ginés. Por su parte, como en los dos rallyes anteriores, los Nissan Patrol no brillaron ni por número ni por actuación, aunque sin duda para los pocos coches que siguen este trofeo los rallyes de tierra les están resultando rentables. Entre los tres que tomaron la salida se impusieron sin problemas los hermanos Juvanteni.

M.º Jesús Benoit
Fotos: Alex Pujol

CLASIFICACION

1, Oñoro-Lacalle (Opel Manta 400), 54-59; 2, Oliveras-Jorba (Porsche 911 SC), a 1-04; 3, Brustenga-Molina (Seat Ibiza), a 1-59; 4, Arnella-Martín (BMW 324 diesel), a 2-43; 5, Pich-Bosch (Porsche 911 SC), a 3-03; 6, Serviá-Corominas (Seat Ibiza), a 4-26; 7, Villanueva-Alonso (Citroën Visa 1000 Pistas), a

4-49; 8, Pujol-Blanco (Talbot Sumbeam Lotus), a 5-02. 9, Sunsundegul-Larrinaga (Talbot Sumbeam Lotus), a 5-59; 10, Falgueras-Gallego (Ford Escort), a 7-17; 16, Izaguirre-Iturri (Suzuki Santana); 1, Copa Suzuki, a 2-53; 33, Juvanteni-Juvanteni (Nissan Patrol); 1, Nissan Patrol, a 17-34.

Autosatisfacción. Opel Manta.



Conducir el Opel Manta es sentirse satisfecho. Por su motor 2.0 inyección, impulsado por 125 CV, que le permite alcanzar una velocidad de más de 190 km/h.

Por su resistencia, demostrada en numerosas pruebas automovilísticas, que garantiza un buen comportamiento y fiabilidad.

Siéntase satisfecho.

El Opel Manta le espera en cualquiera de los 350 Puntos de Venta y Servicio Opel.

Con especiales condiciones de financiación Opel Credit.

Y con otras muchas ventajas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 kms. y el seguro Opel Euroservice Assis-

tance, que le garantiza asistencia gratuita durante un año en España y otros 25 países.

Conozca el Opel Manta. Viva autosatisfecho.

Desde sólo 1.909.086 ptas., incluido I.V.A.

OPEL
INNOVACIONES EN MARCHA.



A TODO GAS



Boxes

Belmondo se ha olvidado ya de Estefanía de Mónaco y después de realizar esta foto en la playa de Pampelonne se fue con Verónica, su nueva compañera sueca.

PAUL Belmondo y Didier Pironi son dos grandes amigos unidos por una misma pasión, la velocidad. Pironi estuvo en Ferrari y después de su tremendo accidente en Hockenheim entró de lleno en el mundo de los yates rápidos, en el mundo del Offshore. Belmondo, por su parte, sigue intentando la ascensión y aunque ahora parece estancado en el Campeonato Francés de Fórmula 3, nadie duda de su capacidad para llegar a metas más altas, sobre todo si se tiene en cuenta el apoyo económico que luce año tras año. Los dos pilotos dedican su tiempo libre a la náutica con buenos resultados.

EL piloto vasco Andrés Vilariño ha quedado cuarto en la Subida a Potenza, cerca de la localidad italiana de Bari. Con este resultado Vilariño es segundo en el Campeonato Europeo de Montaña. El veterano piloto italiano Mauro Nesti ganó la prueba a los mandos de un Osella BMW, seguido de los también italianos Rosalia y Baribi. Vilariño hizo una subida magnífica a los mandos de su Lola-BMW patrocinado por Repsol.

JORDI Tarres ha conseguido el segundo puesto en el Trial de Italia, décima prueba puntuable para el Campeonato del Mundo de la especialidad. Jordi Tarres quedó segundo a los mandos de su Beta y sólo fue su-

perado por el «rey», el belga Eddy Lejeune, con Honda. Tarres es ahora cuarto del mundial de Trial.

ALFA Romeo vuelve a la Fórmula 1 y vuelve de la mano de la escudería francesa Ligier, que montará sus motores en exclusiva a lo largo de los próximos tres años. El acuerdo ya es firme y los Ligier utilizarán desde el principio de 1987 el nuevo motor Alfa Romeo Turbo, un cuatro cilindros en línea de 1,5 litros de cubaje, el 415/85/T. El equipo conjunto se llamará Ligier-Alfa Romeo.

EL andorrano Joan Vinyes ha ganado la Carrera en Cuesta San Cugat-Tibidabo. La carrera se dividió en dos mangas clasificatorias, la primera de las subidas se hizo bajo la lluvia y fue dominada por Juan Fernández, seguido de Vinyes. Ya

en la segunda fue Vinyes el que se impuso a Egozcue y Fernández. En grupo A ganó Xavier Riera con un BMW 325 y en el grupo N la victoria fue para el R-5 GT Turbo de Ambudio. La victoria en motos fue para Kotnik a los mandos de una Yamaha 500 de cross.

ENRRIQUE Glückman, el cirujano más rápido de nuestro país, acaba de presentar su equipo de carreras para la temporada 86.



ELF + CS = PRESTI

NUEVO RECAMBIO ORIGINAL PARA SU RENAULT.



¡OFERTA ESPECIAL!

GRAND PRIX GRAND PRIX

ASI ES LA FORMULA 1



Para saber más

Desee que me envíen el video «Grand Prix» VHS
Adjunto talón a nombre de Francisco Costas por importe de ptas. 4.760. BETA C.P.
D.
Localidad
Provincia
Envíe este cupón a MOTOR 16,
Hermanos Cascaja, No. 41,
28037 Madrid.

¡PIDELO AHORA!

DESCUENTO ESPECIAL DEL 20% PARA LOS LECTORES DE «MOTOR 16» P.V.P., 5.950 PTAS. DTO. 20%, 4.760 PTAS.

Una nueva marca se une a la calidad de los aceites CS.

Desde ahora Renault recomienda para todos sus motores el aceite Presti.

Un aceite especialmente diseñado por CS con la colaboración de ELF.

Un aceite hecho a medida para la tecnología Renault.

Presti es el nuevo recambio original para su Renault.

Primeras marcas de lubricantes.



G.P. DE INGLATERRA

MANSELL COMO NUNCA

NIGEL Mansell ha sido profeta en su tierra por segunda vez consecutiva adjudicándose la victoria en el Gran Premio de Inglaterra. Frente a 150.000 espectadores, cifra jamás alcanzada en Brand Hatch, Mansell ha demostrado estar en su segunda juventud deportiva, que empezó justamente en este mismo circuito la pasada temporada. Sin embargo, una nota de tristeza ha manchado este Gran Premio. Un múltiple accidente ocurrido pocos instantes después de la salida involucraba a nueve coches con un penoso desenlace para el veterano Jacques Laffite que al chocar



El Ligier de Laffite cedió ante la violencia del impacto

contra el guardarrail se ha fracturado las dos piernas por varios sitios. Esto se agravó cuando los socorristas se dieron cuenta de que el piloto se había quedado atrapado en su habitáculo, sin posibilidad de poder salir por sus propios medios. Se necesitaron casi quince minutos para liberar las piernas del piloto; mientras tanto se le había coloca-

do un gota a gota y se temía un paro cardíaco. Guy Ligier dirigía las operaciones «de desguace» con ayuda de varios mecánicos. El único piloto que se acercó al lugar del accidente fue Alain Prost, y estuvo presente hasta que finalizó el rescate.

En términos generales, esta carrera ha sido conflictiva para todos los equipos a excepción de Williams, que parecía haber estudiado los coches a la medida del trazado de Brand Hatch. Pero a pesar de esto no faltaron las sorpresas. En las vueltas de Warm-Up, el coche de Nelson Piquet se incendió frente a los boxes, obligando al brasileño a



Nigel Mansell hizo una buena arrancada en la segunda salida oficial de este Gran Premio de Inglaterra. El francés Prost no pudo contener el empuje del león británico, de Mansell. El accidente dejó en la estacada a nueve coches, el más desafortunado fue Laffite, que chocó de frente contra el guardarrail.

El duelo continuo de los dos Williams, con Mansell en cabeza y Piquet en segundo lugar, marcó la carrera. Rodaron como locos y dejaron al tercero, a Prost, casi a dos vueltas. Mansell estaba extenuado al final de la carrera, a punto de desmayarse.



usar el segundo coche, no tan a punto como el que estaba usando. Y en la salida de la carrera, Nigel Mansell se quedó parado con el cambio bloqueado y gracias al accidente ocurrido en los coches de cola, pudo coger el muleto de Piquet que le permitió ganar.

La causa del accidente fue un roce entre Alan Jones y Thierry Boutsen, éste fue a chocar contra el guardarrail y al rebotar a la pista asustó a Stefan Johansson que, al intentar evitarle, empujó a Jacques Lafitte contra el guardarrail. En medio de todo este mare magnum, quedaron destrozados nueve coches: los dos Arrows, los Minardi, los Osella, los Zakspeed y el Ligier del desafortunado Jacques Lafitte. En la segunda salida, todo transcurrió, afortunadamente, con normalidad. Nelson Piquet tomó la primera posición seguido por Nigel Mansell talonado a su vez por Gerard Berger que, en la primera vuelta, logró situarse segundo y luchó de forma sorprendente hasta que en la tercera vuelta tuvo que dejar paso a Mansell. Realmente, la actuación del austriaco ha sido una revelación: en los entrenamientos registró el cuarto mejor tiempo y en la carrera se mantuvo en la tercera posición hasta la vuelta 24, donde el motor BMW de su Benetton le traicionó, obligándole al abandono.

Ayrton Senna no había conseguido poner a punto las suspensiones de su Lotus y el nuevo motor Renault EF 15C se había mostrado irregular en el funcionamiento durante los entrenamientos, con lo cual decidió correr con el EF 15B. A pesar de esto, Senna no pudo más que rodar con prudencia, lejos de los inalcanzables Williams.

Como siempre, Michele Alboreto intentó hacer milagros con el Ferrari, que cada vez es menos competitivo. En Brands Hatch, los coches de Maranello llegaron a los peores resultados en lo que va de temporada, tomando así la salida en decimosegundo lugar Alboreto y en el decimoctavo, Johansson. A pesar de esto, el piloto italiano hizo filigranas para situarse en cuarta posición hasta la vuelta cincuenta y uno donde se paró por avería en el sistema eléctrico. La misma mala suerte le tocó a Stefan Johansson, que rompió el motor en la vuelta número veinte.

Tampoco para los McLaren este Gran Premio ha sido muy brillante. Rosberg, que rodaba en quinta posición, se retiró en la octava vuelta por falta de presión en un turbo. Sin embargo, Alain Prost intentó sacar lo mejor de su coche conduciendo con cierta prudencia. Después de los entrenamientos, el campeón del mundo dijo que a los McLaren era muy difícil quitarles la tendencia a rebotar y la mala estabilidad no permitía usar la presión del turbo a tope. Keke Rosberg optó por una conducción más agresiva y terminó retirándose. Prost paró dos veces

El francés Alain Prost hizo una carrera bastante gris, pero la suerte estuvo de su lado y al final se encontró con una tercera plaza



La desorganización es tremenda en el equipo Ferrari. Alboreto hizo una carrera muy inteligente. Se retiró por avería del sistema electrónico

Arnoux está al nivel de sus mejores días. El Ligier funcionó bien y llegó hasta el final en cuarta plaza

BREVES

● El diario inglés «Daily Mail» publicó una noticia a grandes titulares: «Nigel Mansell, contratado por Ferrari». Esto parece tan inverosímil como otra aparecida en el «Corriere della Sera», donde se anunciaba la retirada de Ferrari de la F-1. Estas noticias parecen tan sensacionalistas que a lo mejor son verdad.

● El nuevo motor Renault EF 15C ha sido usado por Ayrton Senna durante todos los entrenamientos libres. Efectivamente, el consumo de combustible es menor, pero el funcionamiento no es regular y la erogación de la potencia es diferente al EF 15B.

● Por los boxes de Brand Hatch corria insistentemente un rumor: Honda está en conversaciones para comprar la Lotus que, por otra parte, pertenece a General Motors. Al respecto, Gerard Ducarouge ha comentado que no sabe nada, sin embargo se ha aplazado para el otoño el posible acuerdo con Ferrari.

● El nuevo Arrows no llegó a tiempo para el Gran Premio. Jackie Oliver había pedido poder verificar el nuevo monoplaza el sábado por la mañana. Pero esto no fue posible debido a unos problemas técnicos en las suspensiones surgidos a última hora. El primer ensayo está previsto para el martes día 15, en Silverstone, donde Thierry Boutsen rodará hasta el viernes.

● Se ha confirmado, casi con toda seguridad, que Ayrton Senna pasará a Ferrari en la próxima temporada, sustituyendo a Stefan Johansson. Por otra parte, se ha comentado que Gustav Brunner es uno de los candidatos al puesto de director técnico. En la actualidad, la escudería ha naufragado en una tempestad de malas soluciones que, por último, ha llevado a un serio enfrentamiento entre Alboreto y Johansson. Aquél ha dicho públi-

camente: «No se puede seguir así. Es mejor olvidar todo esto y empezar a trabajar cara al futuro.»

● Por primera vez desde el accidente, Frank Williams ha hecho acto de presencia en un circuito. Sentado en la silla de ruedas, siguió los entrenamientos del viernes, comentó varios aspectos acerca de la carrera con los pilotos y quiso visitar los boxes. Durante todo el tiempo le acompañó Bernie Ecclestone. Comentó que dentro de dos meses



El guiño de Frank Williams demuestra su optimismo.

podrá afeitarse solo y, para final de año, cabe la posibilidad de que empiece a hacer vida normal. Al preguntarle qué opinaba sobre el funcionamiento del equipo, contestó: «Veo con emoción que todo marcha como si yo estuviera aquí. Esto me da fuerzas para recuperarme con más energía.»

● Jackie Stewart ha presentado un torneo de tiro al plato organizado por los mecánicos de F-1. Podrán participar todas las personas que formen parte activa en la F-1, y los beneficios recaudados serán destinados a las familias de los mecánicos afectados por algún accidente.

a cambiar neumáticos, y su remontada, si así se le puede llamar, le llevó a rodar en tercera posición, pero ya doblado por los Williams, que rodaban en cabeza.

Durante las setenta y cinco vueltas que duró el Gran Premio, la lucha por la primera posición estuvo siempre presente entre Nigel Mansell y Nelson Piquet. Este último quería demostrar con la victoria que los rumores sobre su mal momento deportivo no eran ciertos, mientras que Nigel Mansell quería ganar en su tierra y despejarse de Alain Prost y Ayrton Senna en la clasificación mundial. El ritmo marcado por Mansell era francamente excepcional y lo demostró rebajando el récord del circuito a 1-09-800. Por otra parte, estuvo conduciendo un coche no hecho a su medida, y que tampoco era tan competitivo como el previsto para la carrera. Además de esto, Nelson Piquet jugaba a la táctica del acoso: de pronto se distanciaba para luego acercarse a la espera de que el cansancio físico agotara a su compañero de equipo. A pesar de esto, Mansell aguantó hasta cruzar la meta victorioso, haciendo un verdadero alarde de tenacidad y maestría que le hizo terminar exhausto. La diferencia entre ambos en el momento de la llegada fue de poco más de un segundo. Sin embargo, poco faltó para que Alain Prost se viera doblado por segunda vez.

Como viene ocurriendo en estas últimas carreras, el Ligier de René Arnoux cruzó la meta en cuarta posición. Durante muchas vueltas, luchó con Michele Alboreto y Derek Warwick.

Si la catástrofe del equipo Ferrari es grande, la de Brabham lo es todavía más. Después de ver la poca competitividad del revolucionario BT 55, Herbie Blash y Gordon Murray han decidido seguir experimentando además con el viejo BT 54, encomendándosele



La magia de Brands Hatch
Más de 150.000 espectadores

a Riccardo Patrese. Durante los primeros entrenamientos, el italiano consiguió mejores tiempos que con el BT 55, mientras que en la carrera no se demostró nada competitivo.

Para el equipo Lola Ford, esta carrera ha sido también algo positiva. Alan Jones aguantó treinta y ocho vueltas siempre alrededor de la séptima posición, hasta que se retiró por avería en el cambio. Su compañero Patrick Tambay hizo una carrera similar, pero a diez vueltas del final le falló el motor.

La próxima cita será dentro de diez días en Hockenheim. Un circuito rápido donde los McLaren y los Lotus pueden recuperar su desventaja pero, a pesar de esto, no cabe duda de que la superioridad de los Williams Honda es aplastante y sólo falta que Nelson Piquet tenga tanta ilusión por correr como Nigel Mansell.

Gigi Corbetta
Enviado especial

PARRILLA DE SALIDA

5 N. Mansell Williams-Honda 1-07-399	6 N. Piquet Williams-Honda 1-06-961
20 G. Berger Benetton-BMW 1-08-196	12 A. Senna Lotus-Renault 1-07-524
1 A. Prost McLaren-TAG 1-09-334	2 K. Rosberg McLaren-TAG 1-08-477
25 R. Arnoux Ligier-Renault 1-09-543	19 T. Fabi Benetton-BMW 1-09-409
11 J. Dumfries Lotus-Renault 1-10-304	8 D. Warwick Brabham-BMW 1-10-209
27 M. Alboreto Ferrari 1-10-338	3 M. Brundie Tyrrell-Renault 1-10-334
15 A. Jones Lola-Ford 1-11-121	18 T. Boutsen Arrows-BMW 1-10-941
4 P. Streiff Tyrrell-Renault 1-11-450	7 R. Patrese Brabham-BMW 1-11-267
28 S. Johansson Ferrari 1-11-500	16 P. Tambay Lola-Ford 1-11-458
24 A. Nannini Minardi 1-12-848	26 J. Laffite Ligier-Renault 1-12-281
14 J. Palmer Zakspeed 1-13-009	23 A. de Cesaris Minardi 1-12-980
21 P. Ghinzani Osella 1-16-134	17 C. Danner Arrows-BMW 1-13-261
2 A. Berg Osella 1-18-319	29 H. Rothengatter Zakspeed 1-16-854

CLASIFICACION

1, Nigel Mansell (Williams-Honda), 1-30-38/417; 2, Nelson Piquet (Williams-Honda), a 5/574; 3, Alain Prost (McLaren-TAG), a una vuelta; 4, René Arnoux (Ligier-Renault), a dos vueltas; 5, Martin Brudie (Tyrrell-Renault), a tres vueltas; 6, Philippe Streiff (Tyrrell-Renault), a tres vueltas; 7, Johnny Dumfries (Lotus-Renault), a tres vueltas; 8, Derek Warwick (Brabham-BMW), a tres vueltas; 9, Jonathan Palmer (Zakspeed), a seis vueltas.

ASI VA EL MUNDIAL

Pilotos

1, Nigel Mansell, 47 puntos; 2, Alain Prost, 43; 3, Ayrton Senna, 36; 4, Nelson Piquet, 29; 5, Keke Rosberg, 17; 6, Jacques Laffite, 14; 7, René Arnoux, 11; 8, Stefan Johansson, 7; 9, Gerhard Berger y Michele Alboreto, 6; 10, Martin Brudie, 4.

Constructores

1, Williams, 76 puntos; 2, McLaren, 60; 3, Lotus, 36; 4, Ligier, 25; 5, Ferrari, 13; 6, Benetton, 8; 7, Tyrrell, 5; 8, Brabham, 2.

A TODO GAS

EUROTURISMOS

BMW LEVANTA CABEZA

VILLAMIL y Sasiambarrena lograron un magnífico decimocuarto puesto en los entrenamientos del Nurburgring, prueba puntuable para el Euroturismos. Los dos pilotos del equipo Ducados-Jumbo consiguieron el tercer puesto entre los Alfa Romeo, aunque no tuvieron ruedas de clasificación. Walkinshaw con Rover, Ravaglia con BMW y Cecotto con Volvo fueron los tres primeros en la parrilla de salida. Ravaglia y Pirro con BMW 635 ganaron la carrera, seguidos de Muller-Dieudonne con Ford Sierra y Braccatelli-Hahne con Rover. Weidler, acompañado del campeón de esquí Franz Klammer, se impuso con un Mercedes 190 en la categoría de los 2,5 litros. Los españoles se retiraron por rotura del cambio.

BAJA

GRAVES DIFICULTADES

LA cuarta edición de la Baja Montes Blancos, que debería celebrarse en Zaragoza el último fin de semana de julio, podría no disputarse si no se resuelven los problemas de organización. La Jefatura Provincial de Tráfico no autoriza el cruce de la carretera N-II en unas fechas tan conflictivas como el «puente» de Santiago. Tampoco autoriza la utilización del área del Portal de Monegros como inicio y meta de la prueba. Los organizadores no cuentan todavía con las preceptivas autorizaciones de las Federaciones de Automovilismo y Motociclismo. Los agricultores de la zona de Monegros exigen una fianza de 12 millones de pesetas para cubrir los posibles daños causados en pastos y cosechas.

MUNDIAL DE RALLYES

KKK GANA EN NUEVA ZELANDA

EL finlandés Juha Kankunen, KKK para los amigos, ha ganado el Rallye de Nueva Zelanda a los mandos de un Peugeot 205



Turbo 16. Los tres pilotos del equipo Lancia Martini, Alen, Biasion y Eriksson, se clasificaron justo detrás, al volante de los Delta S-4; el quinto clasificado fue Salonen, a los mandos de su Peugeot 205 T 16.

MOTOS EN JEREZ

CAVESTANY, EL MEJOR ESPAÑOL

EL piloto español Jorge Cavestany, con Yamaha, hacia su debut internacional en Jerez, logró un magnífico segundo puesto en la categoría de TT-2 y se clasificó sexto en TT-1. La prueba de TT-2 la dominó de principio a fin el australiano Mac Gregor, mientras que Cavestany superó pri-



mero a Dess Barry y luego a Ray Swann, para mantener su segunda plaza hasta el final. Del resto de los españoles cabe destacar a Andrés Fernández, que remontó hasta el décimo puesto. El vencedor en TT-1 fue el inglés Paul Iddon.

GOTTA

(FRANCIA)

RUEDAS DE ALEACION DESMONTABLES

TURISMOS-TODO TERRENO COMPETICION

PALMARES

- 2 Veces ganador 24 Horas de Le Mans.
- 4 Veces ganador Rallye de Montecarlo.
- 15 Veces ganador de Grandes Premios de Fórmula 1.

¡la nueva imagen!



ALEACIONES LIGERTS EUROPEA S. A.

León, 23. P. Ind. Cobo Calleja. Teléfonos: 91/690 02 26 y 403 41 08.
Fuenlabrada (Madrid). Télex: 42409 Laor E.

UN RETO APASIONANTE

TERCERA CARRERA LOS DIAS 26 Y 27 DE JULIO EN EL CIRCUITO DE CALAFAT

PIRELLI

Inscríbete en tu concesionario **YAMAHA**

MOTUL

ICP

GARIBOLDI

NGK

GALFER



INTERACCION

CON LA COLABORACION DE MOTOCICLISMO Y SOLO MOTO



BALLESTA



Tarjetas Postales



Xavier Domingo

ME llevó, en su flamante limousine, desde el bosque de Chapultepec hasta el número 24 del paseo de la Reforma, en donde están las oficinas de Iberia de México DF.

Era pequeño pero musculoso, moreno de tez, indiado y nervioso en la gesticulación (abandonaba el volante a menudo para apoyar con brazos, manos y dedos su indignado discurso):

«¡Pinche goloso que le robó aquel poca madre de árbitro a España, señor! ¡Cómo no quemaron en Madrid la pinche Embajada de Australia, hijos de la chingada; si quieren, yo voy y se la quemó, no más, pero, hombre, si se vio, chingada, si se vio o si no que pongan pinches monitores y jueces en la banda o como se llama el entrenador de España, ese pinche Muños, soy yo y paro el pinche partido, se acabó, pero a mí no me roba ningún hijo de la chingada árbitro ningún pinche goloso! Mire señor, no se lo digo porque perdí 50.000 pinches pesos que me jugué por España con un pinche cuate. Cabrón, le dije, aquí tienes tu chingada pesos, y va y me dise, no, cabrón, hacemos un volado a otro partido y a lo mejor te recuperas. No, cabrón, le contesté al pin-

El taxista mexicano

che cuate, reconose no más que aquel poca madre árbitro le robó el pinche partido a España, ¿lo reconoces?, ¡toma tus pinches pesos! y si no lo reconoces le pago pura madre (o sea, no se los paga), pero lo reconoció padre y le dije, ¡toma tus pinches pesos, cabronaso! Yo estaba padre por España, señor, mucho más que por los pinches negros brasileños, ya me olvidé de la chingada conquista que nos hicieron, poca madre, y ahí se vio lo que España, señor, mucha madre Butragueño y los demás, amor por la pinche camiseta, pundonor

y cómo la jugaron, y va el hijo la chingada poca madre árbitro y les roba el pinche goloso pero señor, si en Australia no juegan al fútbol ni los pinches canguros y no se lo digo por pinche halago, soy capás de no cobrarle el pinche viaje, soy padre en esas cosas, no miento, soy sinsero, aquello fue un pinche goloso que lo vio todo el chingado mundo menos el chingado árbitro; debían fusilarlo, señor, nadie tiene madre en este mundo chingado si no se anota ese goloso del pinche Michel; soy sinsero y no se lo cobro el chingado viaje señor por ser español y porqué les robaron el pinche goloso, poca madre el árbitro y mucho padre yo para aguantar ese chingado atraco. Mi pinche compadre lo sabe. Toma, le dije, aquí están tus chingados 50.000 pesos. ¿Reconoces que le robaron el partido a España?, le dije. Si, lo reconosco. Pues ahí van tus chingaos pesos, cabrón. Así de padre soy yo. O si no se los pago pura madre, hijo de la chingada de árbitro poca madre.»

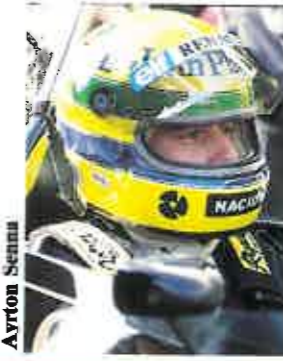
Léase con el más puro acento cantinflesco. Y así, de Chapultepec a Reforma, 24. Pero el pinche viaje, claro, me lo cobró padre.



LOTUS JPS 98 T

LOTUS es una de las firmas con más solera y prestigio dentro del circo de la Fórmula 1, con casi cien victorias en Grandes Premios. Su creador, Colin Chapman, fue uno de los ingenieros que más y mejores innovaciones técnicas introdujo en los monoplazas. Sus conocimientos sobre aviones se mostraron decisivos para revolucionar aspectos tan importantes como la aero-

dinámica y en el día de hoy, todavía se siguen utilizando muchos principios básicos desarrollados por él. En la actualidad, los coches negros y dorados de la escudería son unos de los más eficaces y fiables que compiten en el Campeonato del Mundo del 86. Ayrton Senna y Johnny Dumfries son los pilotos de Lotus en la presente temporada del Circo en 1986.



Ayrton Senna

ADIO.



SI, AUNQUE PAREZCA MENTIRA. EL DRIVE-MAN DE PHILIPS ES UN AUTORADIO. Y QUE FUNCIONA TAMBIEN COMO RADIO-CASSETTE A PILAS,

FUERA DEL COCHE. ASI, IRAS CON TU MUSICA PREFERIDA MIENTRAS VAS A ALGUN SITIO. Y CUANDO LLEGUES, TE LO

CUELGAS AL HOMBRO. PARA SEGUIR CON TU RITMO. COMO LO OYES.

GARIBALDI

SIDI

NOIAN



1.º clasificado en Bélgica
2.º en el Campeonato del Mundo

S
TO
IDI



N-33 erre



N-19-E

GARIBALDI

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

COMPARATIVA

R-21 GTS CONTRA SOLARA Y SANTANA

Motor 16

19 de julio 1986

Núm. 143 • 200 ptas.

A FONDO
EL BX-GTI

CITROËN A 200



DEPORTE

F-1 GRAN PREMIO DE INGLATERRA
RALLYE DE TIERRA EN SANTANDER

**LOS COCHES
LOCOS
DE IBIZA**