

EL R-21 YA ES FAMILIAR



Motor 16

SEMANAL

GRUPO

PRUEBA

28 de junio 1986

Núm. 140 • 200 ptas.

ASI SON LOS R-21



16 PAGINAS

**ESPECIAL
MOTOS**



EXCLUSIVA



**BUTRAGUENO: MIS
COCHES FAVORITOS**

NUEVO

VOLVO 480

El nuevo Escort 86 le va a despertar. Sentirá la belleza de sus nuevas líneas aerodinámicas. Notará la potencia y los nuevos motores 1.3 de 60 CV, 1.4 de 75 CV y 90 CV. Todos ellos con 5 velocidades electrónicas.

Llénesese de sensaciones de confort en este nuevo, de diseño ergonómico. Sentirá como su completo.



El cuadro de instrumentos tiene un diseño, y el asiente 40/60. Y algo que le dará un sentido más. El disco de freno con servofreno.

vez en un coche de su categoría el antibloqueo, especialmente desarrollado para la tracción delantera, opcional con motor.

	1.1	1.3	1.4
	50 CV.	60 CV.	75 CV.
CL	4 vel.	5 vel.	5 vel.
GHIA	—	—	—

DESPIERTA

VOLVO

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.721 c.c. (81 x 83,3 mm.). Cigeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección. Compresión: 10,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 60 litros. Potencia máxima: 109 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 14,3 mkg a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 6,6 km/h.; 2.ª, 12,4 km/h.; 3.ª, 19,6 km/h.; 4.ª, 26,9 km/h.; 5.ª, 34,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

FRENOS Sistema: Disco/Disco servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante, eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.008 kg.



Motor 16



Diseño y Calidad

ESTA SEMANA

BUTRAGUEÑO; MIS COCHES FAVORITOS
PAG. 8 ENTREVISTA:

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. Jefe de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Beneil, 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); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Froche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).

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

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael 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 planta 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 myrc e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-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 FIPP.

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

531 755 608

531 822 608

531 878 608

531 902 608

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA	
6 ACTUALIDAD	Martorell, ombilgo de Seat
10 LO ULTIMO	Renault 21 familiar



14 BX: Inyección y cara nueva

19 MERCADO Ofertas de la semana

20 Precios de coches nuevos

24 Precios de coches usados



28 FRENTE A FRENTE Escort XR3i/Ka dett GSi

36 A FONDO Renault 21 GTS y TXE

47 ESPECIAL MOTOS Para vivir así



48 Las superstars

54 El club de los 200 km/h.

59 Camellos del asfalto

62 Para los que aprueban

67 COMPRAR Y VENDER

81 GENTE SOBRE RUEDAS Prost en las nubes

83 DEPORTE Gran Premio de Detroit

88 A TODO GAS

90 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Días de rosas y ruedas

El hecho de que el electorado español haya vuelto a depositar su confianza en el PSOE por otros cuatro años tiene una innegable repercusión para el automovilista y el sector que lo nutre. Ya en la pasada legislatura, el entonces Gobierno de Felipe González dejó sentir su mano sobre el automóvil, tanto para lo bueno como para lo malo. Desde la óptica positiva hay que destacar el saneamiento —la palabra reconversión no gusta— tanto financiero como productivo de las marcas fabricantes de automóviles, en la búsqueda de una estructura competitiva a medio y largo plazo. Los resultados de la gestión socialista han sido francamente buenos y ahí quedan las inversiones previstas por los fabricantes, apoyados, eso sí, desde la Administración. Dentro de esta gestión no hay que olvidar la venta de Seat a VW, como única fórmula viable para cortar la sangría de la marca española.



Tampoco conviene olvidar realizaciones más puntuales (la reciente reglamentación sobre talleres, la inspección técnica de vehículos, etcétera) y proyectos ambiciosos, como el del Plan General de Carreteras, cuyos resultados comenzarán a verse en breve.

Por el contrario, el anterior Gobierno ha demostrado el más absoluto desprecio hacia la corta capacidad adquisitiva de muchos españoles al fijar —y mantener— unos tipos impositivos sobre el automóvil absolutamente desfasados con la realidad social del país. Frente a las críticas generales, la llamada ha sido la respuesta y tímidos intentos por facilitar la renovación del parque (léase la operación DGT) van a quedar con más pena que gloria, mientras la vejez de ese parque se cierne peligrosamente sobre los índices de seguridad.

El reto de los próximos cuatro años para el nuevo Gobierno González tiene que centrarse primero en la aberrante actitud fiscal hacia el automóvil, como premisa básica para dar respuesta a las demandas sociales. Junto a ello se deberá profundizar el Plan de Carreteras, no dejarlo ahí, y mantener alta la guardia de la inspección si es que se quiere que los paquetes legislativos que defienden al automovilista se cumplan.

NUEVO FORD ESCORT '86

El nuevo Escort 86 le va a despertar los sentidos. Sentirá la belleza de sus nuevas líneas exteriores, aún más aerodinámicas. Notará la potencia y la economía de sus nuevos motores 1.3 de 60 CV, 1.4 de 75 CV o del nuevo 1.6 de 90 CV. Todos ellos con 5 velocidades y encendido electrónico.

Llénesse de sensaciones de confort en su interior, totalmente nuevo, de diseño ergonómico. Sensaciones de confort, como su completo guarnecido interior.



El cuadro de instrumentos, de nuevo diseño, y el asiento trasero, abatible 40/60. Y algo que le despertará un sentido más. El de la seguridad. Frenos de disco con servofreno y por primera vez en un coche de su categoría el nuevo sistema de frenos antibloqueo, especialmente desarrollado para vehículos de tracción delantera, opcional con motores CVH.

Si usted es sensible al diseño y el confort, a las máximas prestaciones con el mejor precio y la máxima seguridad, elija el nuevo Escort 86. Le despertará los sentidos.



Si usted es sensible al diseño y el confort, a las máximas prestaciones con el mejor precio y la máxima seguridad, elija el nuevo Escort 86. Le despertará los sentidos.

Nuevo Escort '86 CL, desde 1.109.300 Pts.
 Nuevo Escort '86 Ghia, desde 1.324.200 Pts.
 Nuevo Escort '86 Diesel, desde 1.351.200 Pts.

Incluidos I.V.A. y transporte.

	1.1	1.3	1.4	1.6	1.6 D
	50 CV.	60 CV.	75 CV.	90 CV.	54 CV.
CL	4 vel.	5 vel.	5 vel.	—	5 vel.
Ghia	—	—	—	5 vel.	5 vel.

DESPIERTA LOS SENTIDOS



Diseño y Calidad

SERIE PRODUCCION

76

PAG. 8 ENTREVISTA:
 TRAGUENO: MIS COCHES FAVORITOS



VOLVO 480

PARA competir en los mercados de coches medios, Volvo ha lanzado un modelo de tracción delantera y con carrocería de tres puertas. Los aspectos más destacables de este coche son su economía de funcionamiento y su buen comportamiento. Aunque el CX que anuncia el fabricante es de 0,34, dada la poca sección frontal, ofrece poca resistencia al aire. El motor es el mismo

que montan los Renault 11 y 9 GTX, pero gracias a la inyección la potencia sube hasta los 109 caballos. Gracias a ello, el vehículo es capaz de superar los 190 kilómetros por hora de velocidad máxima. En el interior hay suficiente espacio para cuatro adultos. El tipo de suspensión, independiente delante y eje rígido detrás, le proporciona una gran estabilidad de marcha.



de rosas medas

de que el electorado español ha-
 lto a depositar su confianza en el
 por otros cuatro años tiene una
 ble repercusión para el automor-
 tor que lo nutre. Ya en la pasada
 el entonces Gobierno de Felipe
 ó sentir su mano sobre el automó-
 ra lo bueno como para lo malo.
 ca positiva hay que destacar el sa-
 la palabra reconversión no gus-
 nciero como productivo de las
 cantes de automóviles, en la bús-
 a estructura competitiva a medio
 . Los resultados de la gestión so-
 sido francamente buenos y ahí
 versiones previstas por los fabri-
 ados, eso sí, desde la Administra-
 de esta gestión no hay que olvi-
 de Seat a VW, como única fórmu-
 ra cortar la sangría de la marca

Motor 16



28 FRENTE A FRENTE Escort XR3i/Kadett GSi

36 A FONDO Renault 21 GTS y TXE

47 ESPECIAL MOTOS Para vivir así



48 Las superstars

54 El club de los 200 km/h.

59 Camellos del asfalto

62 Para los que aprueban

67 COMPRAR Y VENDER

81 GENTE SOBRE RUEDAS Prost en las nubes

83 DEPORTE Gran Premio de Detroit

88 A TODO GAS

90 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO



Tampoco conviene olvidar realizaciones más puntuales (la reciente reglamentación sobre talleres, la inspección técnica de vehículos, etcétera) y proyectos ambiciosos, como el del Plan General de Carreteras, cuyos resultados comenzarán a verse en breve.

Por el contrario, el anterior Gobierno ha demostrado el más absoluto desprecio hacia la corta capacidad adquisitiva de muchos españoles al fijar —y mantener— unos tipos impositivos sobre el automóvil absolutamente desfasados con la realidad social del país. Frente a las críticas generales, la llamada ha sido la respuesta y tímidos intentos por facilitar la renovación del parque (léase la operación DGT) van a quedar con más pena que gloria, mientras la vejez de ese parque se cierne peligrosamente sobre los índices de seguridad.

El reto de los próximos cuatro años para el nuevo Gobierno González tiene que centrarse primero en la aberrante actitud fiscal hacia el automóvil, como premisa básica para dar respuesta a las demandas sociales. Junto a ello se deberá profundizar el Plan de Carreteras, no dejarlo ahí, y mantener alta la guardia de la inspección si es que se quiere que los paquetes legislativos que defienden al automovilista se cumplan.

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

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calista 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 nyr e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: 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 FIPP. COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.





Félix Lázaro y Estanislao Chaves.

PRENSA

HOMENAJE A UN AMIGO

LA masiva asistencia de profesionales de la información del motor al acto de entrega del I Premio Graciliano Hernández Marcos, creado por Peugeot-Talbot en homenaje al que fuera su jefe de prensa, fue una muestra palpable del enorme cariño que todos sus compañeros sentían por el malogrado periodista, fallecido en junio del pasado año. Pedro Crespo, director de relaciones externas de la citada marca, y nuestro director Félix Lázaro, que había ganado el premio, recordaron con sus palabras las enormes cualidades humanas y profesionales de su compañero, de la misma manera que lo hizo al cerrar el acto el presidente Estanislao Chaves, que también anunció que este premio sería potenciado en próximas convocatorias. Entre los asistentes al acto estaban también Georges Nicolet, director gerente de Peugeot-Talbot; Antonio Calleja, secretario general; Juan To-

Georges Nicolet, Guillermo Luca de Tena, Juan Tomás de Salas y Félix Lázaro.



En voz baja

- El presidente de General Motors, Roger Smith, ha ordenado suspender las ventas de coches y camiones de la marca al Ejército y la Policía sudafricanos. General Motors es uno de los 14 constructores presentes en el país africano, líder continental con una producción de 140.000 coches anuales.
- En las próximas semanas, el departamento de Prensa de Citroën Hispania conocerá cambios, con la sustitución de Magda Salarich por José María Barroso. Magda pasará a desempeñar la dirección de marketing de la compañía, siendo así la mujer situada a mayor nivel de responsabilidades en la empresa española.
- Fiat importará en septiembre el Uno Diesel con el motor 1700, cuya aparición en

Italia tendrá lugar en las mismas fechas. La versión turbodiesel 1300 se destina exclusivamente para el mercado italiano, en el que goza de ventajas fiscales.

- Pirelli está a punto de lanzar al mercado un neumático especialmente concebido para los Suzuki todo terreno, bautizados Scorpion. Esta firma está trabajando intensamente en la fabricación de neumáticos de colores, que podrían estar en el mercado en los primeros años de los noventa.
- El grupo Man de Volkswagen y la Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA) están estudiando la posibilidad de fabricar conjuntamente en Barcelona un autobús urbano, nominado 6.420, en su mayor parte de tecnología alemana.
- En septiembre, Peugeot lanzará al mercado su versión cumbre de la gama 505, al instalar el motor PRV de seis cilindros en V en su modelo.
- Fiat ha sido acusada por el IRI —equivalente italiano del INI español— de querer torpedear el acuerdo que están negociando Ford y Alfa Romeo.

más de Salas, presidente del Grupo 16; Alfonso de Salas, director general; Guillermo Luca de Tena, presidente de Prensa Española, y Jesús Hermida, ex secretario de Estado para el Deporte.

PEUGEOT 309

TAMBIEN EN DIESEL

LA gama del último modelo de Peugeot, el 309,



cuenta ya en Francia con tres versiones Diesel en su oferta de cara a 1987. Los 309 GLD, GRD y SRD llevan el motor cuatro cilindros de 1,9 litros de cubaje, ya visto en los Talbot Solara, Horizon y en los Citroën BX.

Los 65 caballos de potencia que desarrolla este motor permiten alcanzar una velocidad máxima del orden de los 160 kilómetros por hora —siempre dependiendo de los desarrollos de la caja de cambios— y cubrir el kilómetro con salida parada en 36,2 segundos. Los consumos oficiales son de 4,4 litros a los cien kilómetros cuando se rueda a 90 por hora; 5,9 litros, a 120, y 7 litros, en ciclo urbano.

EL REY, LA FURGONETA Y EL PORSCHE

NO es fácil imaginarse la escena, pero es tan real como la vida misma. Ocurrió el sábado 7 de junio alrededor del mediodía. Un alto cargo de la Administración circulaba por la carretera de La Coaña, al volante de un Porsche 911 Cabriolet, que, por mediación de MOTOR16, le había cedido la firma alemana para que lo disfrutara ese fin de semana. A la altura de Navacerrada, nuestro protagonista sobrepasó a una moderna furgoneta y reconoció en su interior a uno de los hermanos Arias, muy vinculado al mundo de la nieve en la sierra madrileña. Al retornar al carril de la derecha, el conductor de la furgoneta comenzó a hacerle guiños con sus faros. El deportivo redujo su velocidad, hasta el punto de que la furgoneta se puso a su altura. Fue justo en

ese momento cuando los dos vehículos bajaron sus ventanillas. Por la de la furgoneta se asomaron varias cabezas, una de ellas la del Rey Don Juan Carlos, que, dirigiéndose al conductor del deportivo, le dijo:

—Fulanito, qué bien vives...

Nuestro protagonista esbozó una ligera sonrisa. Apenas terminaba de creerse lo que estaba viendo. Su Majestad, que en compañía de su preparador se dirigía a la sierra, no podía imaginarse que unos días más tarde un confidencial daría la noticia, atribuyéndole el Porsche al presidente de la Telefónica, Luis Solana —que, por supuesto, no era el protagonista—, y diciendo que Don Juan Carlos viajaba en una moto. Así son las cosas.



CINE

LOS POLICIAS MAS LOCOS

EL próximo día 4 de julio estará en las pantallas españolas «La loca Academia de Policía 3», una de las películas más simpáticas de los últimos tiempos. Los policías inadaptados, ineptos y propensos a cometer torpezas, que ya produjeron montones de carcajadas en las cintas anteriores, se reúnen de nuevo en esta película para meterse en aventuras todavía más demenciales. En la foto puede apreciarse el tono alocado de esta cinta, un coche de la Academia destroza un familiar nuevo con todo el esmero del mundo.

CITROËN HISPANIA

UN BUEN 1985

CITROËN Hispania registró durante el pasado año unas pérdidas de tan só-



Verde y Rojo

● El cierre de la campaña electoral de Coalición Popular en Madrid se ha celebrado en un escenario en plena calle Príncipe de Vergara, originando impresionantes atascos. A cincuenta metros existe el auditorio del Parque de Berlín, donde las molestias hubiesen sido mínimas y la capacidad, mayor.

● Un premio de pintura acaba de ser instituido por BMW Ibérica, para premiar a artistas españoles o residentes, dotado con dos millones de pesetas. Es estimulante comprobar el interés de algunas multinacionales por el mundo de la cultura.

● Lanzar un coche antes del verano, como el Renault 21, sin que puedan atenderse todos los pedidos, es sumamente delicado. Por si fuera poco, una intensa campaña publicitaria recuerda a los compradores que no podrán disfrutar de su coche nuevo este verano. FASA tiene bastante disgustados a los cazadores de libertad y eso no es bueno.

lo cien millones de pesetas, lo que supone una importante reducción de los números rojos que al cierre del ejercicio anterior fueron de 5.300 millones. El volumen de negocios se situó en 114.000 millones, frente a los 93.000 del año 84; las ventas pasaron de 44.653 a 52.644 unidades, y la exportación de 72.563 a 91.638 vehículos. Esta mejora se enmarca en la política de saneamiento emprendida por la empresa tras los acuerdos que el grupo PSA firmó con la Administración española.

POLITICOS

EL IVA DE LA IRA

EN sólo una ocasión, que sepamos, los partidos políticos han debatido sus posturas sobre el tema del automóvil en la pasada campaña electoral. En un debate organizado por el Comisariado Europeo del Automóvil, los representantes de PSOE, CP, CD, PRD e IU coincidieron en prometer reducir la cuantía del IVA aplicable a los automóviles si accedían al poder. El re-



MAGGIE CAMBIA DE MARCA

LA «dama de hierro» tiene muy cerca las elecciones. Y quiere arrollar. De ahí que Margaret Thatcher haya cambiado su Jaguar por un flamante Rover 800. ¿Un cambio de imagen? Jaguar es la agresividad individual; con él, Maggie asomaba sus uñas. Ahora apuesta por un coche híbrido, de tecnología Honda, pero cuyo emblema es el de los viejos buques vikingos. De una marca privada a otra estatal. De lo aparentemente elitista a algo sufragado por todos. Populismo, se llama. ¿Arrollará Maggie? La respuesta, en breve.

presentante del PSOE, José Luis Martín Palacín, con su carné del partido recién estrenado, afirmó que el Gobierno ya había tomado conciencia de este tema y que el IVA debería oscilar entre el 12 y el 22 por 100, según cilindrada. Mientras tanto, en el sector, se sigue hablando con ira del IVA.

IMAGEN

NO CANSA

LA nueva Campsa, nacida como consecuencia del desmantelamiento del monopolio ante la CEE, va a cambiar su imagen. El primer paso ha sido la elección de un nuevo logotipo, que en breve abanderará su red de ventas. Campsa ahora está negociando con sus accionistas, las refinerías españolas, el abanderamiento múltiple de todos los puntos de venta existentes en nuestro país. Lo verdaderamente sorprendente de esta nueva imagen de Campsa es que no cansa. Y no es poco para empezar.



«Volkswagen se hace cargo de Seat con buena disposición económica y de ánimo.» Con estas palabras del presidente del consejo ejecutivo de Volkswagen AG, Carl H. Hahn, se daba el pistoletazo real de salida del proceso de absorción de la marca española por el grupo alemán, que desembocará en una nueva factoría en Martorell y una producción de 412.000 vehículos anuales para 1992.

EL RETO DE CARL HAHN MARTORELL, OMBLIGO DE SEAT



Schmidt, Hahn y Croissier explicando el acuerdo

NO se recordaba hacía tiempo una expectación como la que ha despertado la primera reunión del consejo de administración de Seat bajo el mandato de Volkswagen, ya propietaria del 51 por 100 del capital. Esa expectación se tradujo el pasado miércoles, día 18, en una multitudinaria rueda de prensa, donde se dieron a conocer los nuevos directivos de la hasta hace poco empresa española Seat y pocas cosas más, ya que no se revelaron aspectos concretos de los planes futuros de la compañía.

Uno de los puntos clave que fue insistentemente subrayado por Carl Hahn en su intervención es la independencia de Seat en los ámbitos nacional e internacional en competencia con los productos de Volkswagen y Audi, si

bien con conceptos de mercado y programas de modelos coordinados. «Seat —dijo— formará parte de un consorcio, de pensamiento europeo y actuación internacional, sobre la base de la igualdad de derechos, responsabilidades y deberes mutuos para sus miembros.»

Esta filosofía, traducida a datos tangibles, supone que la adquisición total del capital de Seat requerirá por parte de VW una inversión de 80.000 millones de pesetas, a los que hay que añadir otros 57.000 millones más para aumentar el capital social de la compañía. Este capital se destinará a facilitar el margen necesario para la financiación de un programa de inversiones de unos 425.000 millones de pesetas hasta el año 1995, programa que, según Hahn, realizaría Seat mediante

su propio capital, su «cash flow» y una suma importante de financiación externa.

La nueva factoría de Martorell, que «podría ser la más moderna de fabricación de turismos», según Carl Hahn, se llevará una parte importante de estas inversiones. Sin embargo, el máximo responsable de VW no concretó el monto específico que se dedica a la nueva planta, como tampoco lo hizo con el resto de las inversiones citadas. Esta fábrica sustituirá a la actual de la Zona Franca de Barcelona, que dejará su actividad en 1990, sin conocerse tampoco qué va a ser de ella. Para entonces, los hombres de VW esperan que la plantilla se haya reducido hasta los 17.500 trabajadores —con el deseo de no llevar a cabo despidos traumáticos—, que producirán 412.000 vehículos anuales, de los que el 60 por 100 serán exportados.

to para cubrir cualquier pasivo adicional que pudiera surgir. Respecto a las garantías de la operación, o lo que es lo mismo, que la multinacional alemana no abandone Seat si las cosas se ponen feas, Croissier afirmó que VW tiene unas obligaciones jurídicas en función del contrato firmado. «A partir de ahí —dijo—, las garantías se derivan del grado de rentabilidad de la empresa.»

El citado acto sirvió además para presentar los rostros de los nuevos cargos de Seat. En el consejo de administración figuran seis alemanes, Werner Schmidt (presidente) —que, por cierto, intervino bastante y con agilidad en la rueda informativa—, Rolf Selowsky, Günter Hartwich, Peter Frerk, Karl-Heinz Briam y Horst Münzner, y cinco representantes del INI, Javier Alvarez Vara (como vicepresidente del consejo de Seat), José Ignacio del Cuvillo, Jo-



Lo que quedó muy claro también por parte alemana es que debido a la estructura de costes y a su nivel de productividad no es previsible que los números rojos de Seat se tornen en negros a corto plazo, y ello pese a la inyección por parte del Estado español de casi 200.000 millones de pesetas para sanear la sociedad. Las pérdidas en Seat serán un hecho en los próximos ejercicios, dentro de un proceso importante de reconversión.

El presidente del INI, Luis Carlos Croissier, que reiteró los motivos que han empujado al «holding» a asegurar el futuro industrial de Seat, confirmó que el coste del saneamiento de esta empresa se ha acercado a los 400.000 millones de pesetas desde 1977, entre pérdidas afloradas y ocultas, y que se destinarán 20.000 millones del institu-

sé Manuel García Hermoso, Francisco Javier Salas y Javier Vega de Seoane. De estos once miembros, cinco (Schmidt, Selowsky, Hartwich, Alvarez Vara y García Hermoso) formarán la comisión permanente o ejecutiva de Seat. El «staff» directivo estará compuesto por ocho directores generales responsables de la dirección empresarial de Seat. Estos son: Juan Antonio Díaz Alvarez (presidente-director general), Jürgen Berger (producción), Miguel Castrillo Criado (recursos humanos y asuntos sociales), Ian K. Clunnie (compras y logística), Friedrich Goes (desarrollo técnico), José L. Gómez Tristán (comercial y marketing), Fritz-Georg Heinelt (control de calidad) y Eberhard Müller (finanzas).

J. A. Díaz Alvarez ya en las filas alemanas

Raúl R. Sáez



«es un artículo de uso y tengo la idea de que el esclavo, en estas circunstancias, debe ser el coche, no su propietario. Yo arreglo el coche cuando está mal, pero no estoy constantemente pendiente de él».

- ¿Es usted un buen conductor?
- No lo sé. Tengo mi propia forma de llevar el coche, pero no sé si es buena o mala.
- ¿Su primer coche?
- Un 127, a los dieciocho años.
- ¿Cuál le gustaría tener?
- Un Mercedes dieciséis válvulas.
- ¿Y un Porsche o un Ferrari?
- Me quedo con cualquiera de los dos, aunque para ser propietario de cualquiera de ellos pienso que hay que disponer de tiempo para disfrutarlos.
- ¿Las multas?
- Me multan pocas veces, pero cuando lo hacen pago siempre.

BUTRAGUEÑO

"MIS COCHES FAVORITOS"

CUATRO goles en poco menos de una hora han convertido a Emilio Butragueño en el personaje más popular de España. Querétaro puso el escenario y el Buitre se encargó del resto. El joven delantero madridista, pese a la derrota de España frente a Bélgica, ha entrado ya en el cielo de los dioses balompédicos. El, sin embargo, prefiere continuar siendo un hombre sencillo, tímido y enamorado de la vida al que, además de dar patadas a un balón, le gustan los coches y la velocidad.

En su concentración mexicana MOTOR16 hizo posible que Butragueño se olvidara del fútbol durante una hora. Los coches fueron el único tema de conversación.

—¿Le gustan los automóviles?

—Sí, bastante. Desde pequeño ha sido una de mis aficiones favoritas. Nada más cumplir los dieciocho me saqué el carnet de conducir. Para mí era imprescindible, porque tenía que ir a entrenar a la Ciudad Deportiva del Real Madrid.

—¿Y las motos?

—También me gustan, aunque menos que los coches. Además, en mi profesión no puedo utilizarlas.

—¿Cuántos coches tiene?

—En casa hay tres, pero no sé realmente de quién son, aunque es muy probable que alguno esté a mi nombre, pero la verdad es que este tema lo lleva mi padre e ignoro cuál puede ser el mío. Tenemos un BMW 520, un Ford Escort y un Seat 131.

—¿Cuál es el preferido?

—El 520 es el de mi padre y es el que más me gusta, quizá porque es el que corre más. Sin embargo, yo suelo utilizar el Ford de mi hermana para ir al estadio a entrenar y para circular por Madrid.

—¿Le gusta la velocidad?

—Sí, claro. Además me divierte conducir. Yo creo que a todo el mundo le gusta correr, pero hay que tener mucha precaución.

—¿Qué valora más en un coche?

—La seguridad, sobre todo en las curvas, y que tenga una buena aceleración.

—¿Cómo se conduce en España?

—Regular, nada más que regular.

—¿Cómo anda de mecánica?

—No tengo ni idea. No sé nada.

—¿Sabe cambiar una rueda?

—Es lo único que sé hacer. Si algún día tengo algún problema tendré que llamar a una grúa.

Butragueño añade que el automóvil

«MIS PREFERIDOS: EL MERCEDES 16

VALVULAS, PORSCHE Y FERRARI»



—¿Cómo es el tráfico en Madrid?

—Como en las grandes ciudades, pero es un mal de nuestro tiempo al que nos tenemos que acostumbrar.

—¿Cómo son los conductores españoles?

—Buenos, aunque hay de todo un poco.

—¿Suelta tacos cuando conduce?

—Nunca. Soy un conductor pacífico.

—¿Su coche ideal para el año dos mil?

—El coche fantástico.

—¿Por qué?

—Porque podría dormir y me llevaría a cualquier sitio.

—¿Le gusta la Fórmula 1?

—Es un mundo fascinante, maravilloso. Me gustaría ver en directo alguna prueba de este tipo.

Roberto Gómez
Puebla (México)

«ME GUSTA
LA VELOCIDAD
Y ME DIVIERTO
CONducIR»



RENAULT 21 FAMILIAR

LAS ESPALDAS MAS ANCHAS

La gama Renault 21 lanzada en Francia de cara a la temporada 87 tiene un nuevo componente, se trata del R-21 Familiar, un modelo que completa la oferta y da a los usuarios ese espacio suplementario que buscan no sólo los amantes del tiempo libre, sino también aquellas personas que en muchos ca-

sos deben dar una utilización industrial a su vehículo.

El R-21 Familiar ha aparecido en el mercado francés con los motores ya conocidos en los otros modelos de la gama, es decir, los cuatro cilindros de gasolina con setenta y seis, noventa y cinco y ciento veinte caballos de potencia, así como los Diesel de

sesenta y siete y ochenta y ocho caballos.

En nuestro país el R-21 Familiar saldrá a la luz a finales del presente año y estará disponible en tres versiones: GTS, con motor de gasolina y noventa caballos de potencia TXE, también con motor de gasolina y ciento veinte caballos, junto con una versión Diesel, la

GTD, con motor de sesenta y siete caballos. Los tres modelos saldrán a competir con el R-18 Familiar, que no desaparecerá del mercado de forma instantánea, sino que se mantendrá durante algún tiempo como una opción más barata.

Los estilistas de Renault han buscado una solución muy luminosa para la parte posterior de esta nueva ranchera. El tono oscuro de los montantes posteriores del techo da al conjunto una sensación de amplitud y ligereza que no es habitual en los familiares más veteranos.

El R-21 Familiar ofrece ese suplemento de espacio que necesitan muchos usuarios amantes del tiempo libre. El nuevo modelo estará en nuestro país antes de finalizar el presente año.



PARA LAS OPORTUNIDADES DE SU VIDA.

CREDITOS DEL BANCO CENTRAL.



En el acto, sin salir de la oficina, toda una innovación que aumenta la rapidez, la facilidad y la comodidad cuando usted desee obtener dinero en efectivo, para gastar en lo que quiera, desde 100.000 hasta 2.000.000 de pesetas. Desde 6 meses a 3 años para pagarlo.



Desde 500.000 a 10.000.000 de pesetas, para que usted mejore su calidad de vida disfrutando de las cosas que siempre quiso tener. A corto y largo plazo.



Por la cuantía que usted nos proponga, con largos y cómodos plazos de amortización, para construir, comprar o mejorar su casa y también su local de negocio. Estudiamos proposiciones especiales para Comunidades de Propietarios.

No pierda la oportunidad.

Infórmese en nuestras oficinas.



BANCO CENTRAL

Su Banco amigo.

PEUGEOT 205 LACOSTE

UN ESTILO SIN PAR



P repárate a descubrir tu nuevo estilo de coche. Su nombre, Peugeot 205 Lacoste. Toda la fuerza, la experiencia y la fiabilidad del Peugeot 205. Y además, un diseño de lo más exclusivo. Con detalles muy personales para ser el blanco de todas las miradas. Echa un vistazo al interior y disfruta de un equipo completo: ¡¡Hasta aire acondicionado!! Elevallas eléctricos. Cerraduras centralizadas. Asientos tapizados en Velours y los traseros abatibles uno a uno;

por si quieres marcarte unos hoyos y que el "caddie" vaya a sus anchas. ¿Te va el espíritu deportivo? Siente su fuerza. 83 cv. 5 velocidades. Para lanzarte a 172 Km/h., con la seguridad por delante. El 205 Lacoste derrocha potencia, sin olvidar la economía: 5,4 litros a los 100 Kms. Si lo tuyo es un estilo sin par, prueba el Peugeot 205 Lacoste, en su versión de 3 ó 5 puertas. Te va a convencer, a golpe de vista.



PEUGEOT 205 LACOSTE
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA



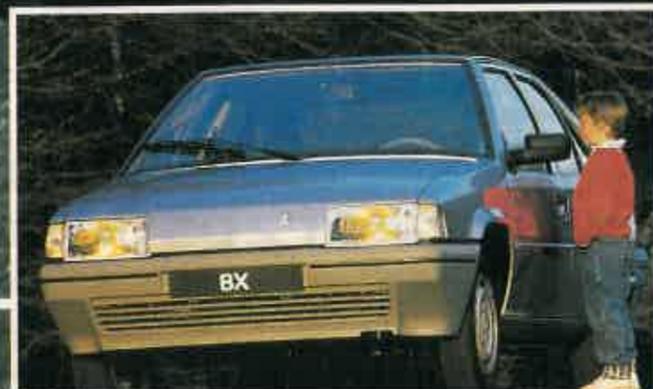
CITROËN BX INYECCION Y CARA NUEVA



BAJO la «piel estirada» de los Citroën BX pertenecientes a la segunda generación hay un buen conjunto de novedades. Además de los retoques patentes en la carrocería, hay novedades en el interior del espacio habitable y en la mecánica. El modelo estrella de la gama renovada, el BX GTI, ofrece como opción una auténtica sorpresa, un sistema antibloqueo de frenos de tecnología

Teves, un equipo similar al que montan los Ford Sierra o los Scorpio, que debe dar al Citroën una efectividad verdaderamente sensacional en este capítulo tan importante. En nuestro país, la segunda oleada de Citroën BX hará su aparición a mediados del próximo mes de julio, y el primer modelo de esta segunda generación será el BX GTI, que, al mismo tiempo, es la máxima novedad dentro

de la gama que Citroën acaba de rejuvenecer. El BX GTI llega para ocupar el escalón más alto de la oferta, en sustitución del modelo Sport. La personalidad del nuevo coche estará en consonancia con el estilo que se quiere dar a la segunda generación de BX, un toque de clase, un toque de distinción, que pondrá al coche en una categoría más lujosa sin que los precios finales sigan esa escalada. El BX GTI se distingue de inmediato por su decoración exterior. El alerón trasero, del mismo estilo que el montado por el BX Sport; los embellecedores de rueda, de



El nuevo Citroën BX GTI es el abanderado de la segunda generación de BX. Con 125 caballos de potencia e inyección electrónica de carburante es capaz de alcanzar los 200 por hora. Este modelo estará en el mercado español a mediados del mes que viene. Los cambios estéticos hechos en el frontal aparecen en todos los nuevos BX.

El cuadro de mandos de los nuevos BX se lee con más facilidad que en los modelos anteriores. Los satélites han desaparecido y los pulsadores han pasado a la visera quitasol del cuadro. El volante tiene un único brazo, pero el diseño es muy diferente del mostrado por los volantes de los BX actuales.



tipo aerodinámico y muy envolventes, junto con los anagramas, situados tanto en el portón trasero como en los laterales, son los detalles más característicos de un modelo que ofrece agresividad mecánica sin sacrificar por ello la comodidad de los pasajeros.

El motor del nuevo Citroën, un cuatro cilindros de 1,9 litros de cubicaje, con inyección electrónica de carburante, da 125 caballos de potencia, un empuje suficiente para cubrir el kilómetro con salida parada en poco más de treinta segundos, mientras que la velocidad máxima es de poco menos de doscientos kilómetros por hora —198 por hora exactamente, según los datos oficiales de la marca—. Los consumos, por su parte, son bastante aceptables para un deportivo: 6,1 litros a los cien kilómetros cuando se rueda a 90 por hora; 8,2 litros a 120 kilómetros por hora, y 10,4 litros en ciclo urbano, aspecto en el



Los nuevos BX se reconocen de inmediato al observar su frontal. Los pilotos de intermitencia, más amplios, y el paragolpes delantero, más grande, llaman la atención.

que mejor se nota la influencia benefactora de la inyección electrónica, que rebaja el gasto en un 10 por 100 con respecto al BX Sport. El tono deportivo del BX GTI se refleja también en el interior, un espacio en donde salta a la vista el nuevo volante y el cuadro de instru-

mentos. El tablero de control lleva cinco relojes redondos, que corresponden a: velocímetro, cuentarrevoluciones, medidor de gasolina, termómetro de agua y un manómetro de presión de aceite, el cual también actúa como medidor de nivel.

El nuevo BX GTI lleva un

equipo de serie muy completo; los elevalunas eléctricos en todas las puertas, la cerradura centralizada —que incluye también el portón trasero—, los faros antiniebla y la dirección asistida son algunos de los elementos más destacables. En el capítulo de opciones se



La segunda generación de BX ha mejorado en el capítulo aerodinámico. Los paragolpes y los embellecedores han contribuido bastante en este aspecto

incluyen: Las llantas en aleación ligera, el ordenador de viaje, la tapicería en cuero negro y la gran sorpresa: el sistema antibloqueo de frenos, el ABS puesto a punto por la firma Teves, que después se ofrecerá también como opción en los BX 16 TRS, en los 19 TRS

—que hasta ahora se conocían como 19 GT—, en los 19 TRD y en los Break 19 TRS.

El resto de la gama BX ha recibido también una buena dosis de retoques, tanto en el exterior como en el interior. Los cambios en la fachada se podían contemplar

ya en nuestro número anterior, y las fotos lo confirman. A simple vista se nota que las aletas delanteras y traseras son más anchas, que los intermitentes anteriores son más grandes y que los paragolpes van coloreados en el mismo tono de la carrocería. También debe

destacarse el reforzamiento de la protección de la carrocería, ya que todos los elementos metálicos son ahora de chapa galvanizada en caliente, el sistema más vanguardista del mercado.

Los cambios en el interior afectan al volante, de estilo muy avazado y, sobre todo, al cuadro de instrumentos y a la guantera. Los satélites, los bloques de pulsadores que iban situados a ambos lados de la caña de la dirección, han desaparecido y los nuevos modelos llevan esos botones en la visera que protege de la luz del sol a todo el conjunto. El cuadro nuevo tiene relojes redondos, mucho más fáciles de leer que los antiguos.

La gama Citroën BX se completa, en Francia, con un modelo diesel, el BX D, bastante utilitario. Este coche lleva el motor de cuatro cilindros con 1,7 litros de cubicaje y 60 caballos de potencia, que es el mismo empleado en los Visa 17 RD y en los Peugeot 205 SRD.

SIENTA LA ENERGIA

En el nuevo Montego, la energía se hace notar. Su potente motor de 2 litros desarrolla toda la potencia que Vd. exige a un automóvil de categoría, consiguiendo además un notable ahorro de combustible.

Sienta también el confort y la seguridad de viajar, en el Montego, dominando con la mayor comodidad todas las situaciones.

Sienta el Montego, en sus dos versiones 2.0 HLS Mayfair y MG 2.0 EFI. Véalo y pruébelo en su concesionario Austin Rover.



MONTEGO
El nuevo Austin Montego es el primer automóvil seleccionado por el Design Centre de Londres

Desde 1.780.000 ptas. (precio total incluido I.V.A.).

AUSTIN ROVER

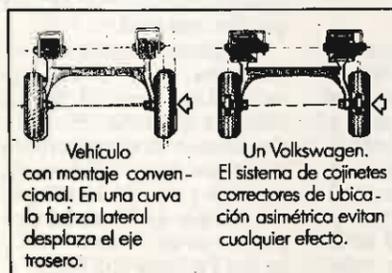
MONTEGO 2.0 HLS MAYFAIR. Motor: 1.994 c.c. 100 CV. 5 velocidades. Velocidad máxima: 173 km/h. Aceleración: 0-100 en 10,5 seg. Consumo: 5,6 litros a 90 km/h. - 7,6 litros a 120 km/h. - 9,2 litros en circuito urbano. Equipamiento: Tapizado asientos en terciopelo. Moldura de las puertas en madera. Tapacubos embellecedores. Cierre centralizado. Elevalunas delanteros eléctricos. Cristales tintados. Espejos exteriores con mando interior eléctrico. Pre-instalación de radio con altavoces y antena. Dirección asistida. Techo abierto. MG MONTEGO 2.0 EFI. Motor 1.994 c.c. 112 CV. Inyección electrónica. Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración: 0-100 en 9,6 seg. Consumo: 6,5 litros a 90 km/h. - 8,4 litros a 120 km/h. - 10,3 litros en circuito urbano. Equipamiento adicional: Asientos y volante deportivos. Spoiler delantero y trasero. Llantas de aleación. Austin Rover garantiza todos sus vehículos durante un año, sin limitación de kilometraje. La red de concesionarios Austin Rover cubre toda España, garantizando sus necesidades de piezas y servicio.

AUSTIN ROVER ESPAÑA, S.A. Apdo. n.º 14.845. Tel. 676 82 11. MADRID

Deje que le ofrezcan confort, pero exija estabilidad.

Para Volkswagen el confort empieza en la estabilidad.

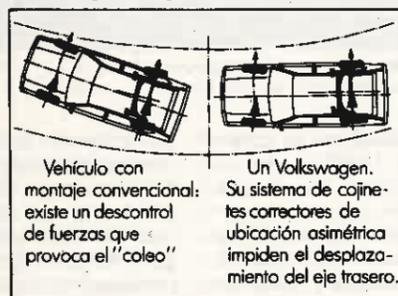
Para algunos coches las curvas son peligrosas. Para otros no. Para algunos coches el "coleo" resulta normal. Para otros no.



Vehículo con montaje convencional. En una curva la fuerza lateral desplaza el eje trasero.

Un Volkswagen. El sistema de cojinetes correctores de ubicación asimétrica evitan cualquier efecto.

es todo. En cuestión de estabilidad el Passat dispone del sistema exclusivo Volkswagen. Algo único.



Se trata de los cojinetes correctores de vía. Un sistema que ha dejado

caduco a los tradicionales casquillos de goma utilizados por la mayoría de los coches.

Gracias a una especial configuración, los cojinetes correctores de vía compensan cualquier fuerza que pueda alterar la dirección del vehículo.

Por tanto, en una curva, un conductor de un Passat no deberá rectificar el trazado lo más mínimo. Ni un milímetro. Lo que equivale a seguridad total. A toda prueba.

Acérquese a su Concesionario más cercano y admire de cerca el Volkswagen Passat. Todo un monumento a la seguridad.



Volkswagen Passat

ESTABILIDAD VOLKSWAGEN.

Desde 1.697.745 Ptas. precio final IVA incluido.



Más de 1.000 puntos de venta.

Mercado

ECOS DE LA SEMANA



No quedan modelos del Fiat Uno Turbo en los concesionarios. Su gran demanda ha agotado los stocks de Fiat en España.



● La firma checoslovaca Skoda acaba de poner a la venta la nueva gama 86, en la que destacan los modelos 130 Rapid, que es la versión coupé, y un nuevo modelo, el 130 L. Ambos vehículos tienen una potencia de 62 CV, lo que en el caso del 130 Rapid ha supuesto un ligero aumento (anteriormente disponía de 58 CV).

La cilindrada de ambos modelos ha quedado fijada en 1.284 c.c. Además, y ya era hora, esta marca se ha decidido por fin a incorporar en sus automóviles cajas de cambio de cinco velocidades.

● Contrariamente a las primeras informaciones, los Ibiza del Sol se están fabricando también en los colores rojo y negro, si bien la gran mayoría de los clientes lo solicitan blanco.

● La increíble demanda de los Fiat Uno Turbo ha originado su agotamiento

de los concesionarios. Los plazos de entrega superan el mes y medio y se duda sobre si podrán suministrarse pedidos antes de septiembre. En ningún país de Europa el Uno Turbo ha tenido el éxito que conoce en España.

● Por un error involuntario en la

prueba del Alfa 75 V-6 se asegura que el aire acondicionado es equipo de serie en este coche. Sin embargo, si bien no figura en la lista de opciones, se ofrece como un accesorio. Este equipo de aire acondicionado Diavia se instala a un precio de 225.000 pesetas.



VIEJOS CABALLOS

CON este espacio dedicado a los modelos de Citroën Hispania que tendrán que pasar la futura revisión, ponemos fin a la serie que hemos dedicado a los coches que podrán entrar en el plan de renovación del parque. Hemos dejado fuera de este análisis a General Motors, debido a su reciente implantación, y a Ford, ya que de esta última marca tan sólo será posible que pasen las revisiones las primeras unidades que se fabricaron del modelo Fiesta.

● 2 CV: Ha sido el modelo más popular de Citroën. Se comercializó des-

SEGUNDA MANO



de el año 1958 hasta el año 1984, con un total de 244.630 unidades fabricadas. Quedarán sin pasar la revisión unas cuarenta y dos mil novecientas unidades.

● Azam: Fue el precursor del Dynam y del C-8. Fue fabricado entre los años 65-67. El total de las 35.181 unidades estarán sometidas a revisión.

● Dyane: Se inició su producción en el año 1968 y se dejó de fabricar en 1983. Se produjeron un total de 233.000 unidades. Unas sesenta y cinco mil cuatrocientas sesenta y seis unidades no tendrán que pasar la revisión.

● C-8: Su producción se inició en el año 1970 y se dejó de hacer en 1977. La producción total de unidades fue

de 70.000, de las que no quedarán sujetas a revisión unas ocho mil unidades.

● GS/GSA: El modelo GS comenzó a fabricarse en el año 71, sufriendo una posterior reforma que lo convirtió en el actual GSA, que se sigue fabricando. Quedarán fuera de las revisiones unas ciento cincuenta y siete mil unidades.

● CX: Entre los años 76 y 80 se fabricaron en España algunas series de este modelo, por lo que aproximadamente mil unidades de este vehículo serán sometidas a revisión. En la actualidad, las unidades que se comercializan de este modelo en nuestro país son importadas directamente desde Francia.

El resto de los modelos de la gama Citroën, es decir, Visa, LNA y BX son modelos de fabricación posterior al año 1976, por lo que, de momento, no estarán sometidos a revisión.



Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

Scopy 84-80*	79,6	8	-	219.900
CS-125	124	12	-	226.485
XL-200 R	196	18	-	399.900
XL-200 Pro-D	196	18	-	409.000
VF-1000 R*	998	130	253	1.752.986

HUSQVARNA

125 XC	124	-	-	436.700
250 XC	245	-	-	476.400
500 XC	488	-	-	497.000
125 WR (End.)	124	-	-	447.300
249 WR (End.)	239,4	-	-	495.000
400 WR (End.)	386,6	-	-	527.000
125 CR (Cross)	124	-	-	426.800
250 CR (Cross)	244,7	-	-	478.800
500 CR (Cross)	488	-	-	494.500

JAWA

350	343,5	23	-	220.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 550*	553	52	178	649.800
KZ 550 S	553	55	-	739.362
KLR 600 E	564	45	-	933.750
GPZ 900 R	992	75	-	899.750
GPZ 900 R	998	115	-	1.149.750

KTM

GS 125 End.	123,6	31,5	-	451.600
-------------	-------	------	---	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

MX 125	123,6	35	-	409.500
GS-250 End.	238,6	44	-	464.000
MX 250	238,6	46	-	464.000
GS 350	390	48	-	450.000
Baja 500	500	-	-	522.000
GS 600	558	46	-	515.000

LAMBRETTA

125 Electr.	123	8	-	158.806
200 Linea	196	9,7	-	181.853
200 Electr.	196	9,7	-	189.523

LAVERDA

1000 RS3	981	94	-	1.027.000
----------	-----	----	---	-----------

MERLIN

DG 7 125	124,8	-	-	297.208
DG 7 212	212	-	-	296.890
DG 3 R	-	-	-	360.000
CRESTA	346,8	-	-	340.000
DG 11 4 Tempas	346,8	-	-	389.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	268.000
----------	-----	----	-----	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

MONTESA

Cota 242	242	-	-	219.700
Cota 330	327,8	-	-	277.400
Cota 330 Trial	327,8	-	-	289.600
Enduro 80 H7	74,8	-	72	175.300
Enduro 250 H7	246,3	-	119	245.500
Enduro 360 H7	348,6	-	130	367.590
Impala 125	124,9	10	100	229.800
Impala 175	174,7	13	100	271.880

MORINI

125 Mono	123,5	12	-	268.000
250 2-C	230,5	25	138	358.000
350 K-2	344,1	38	180	585.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	250.000
----------	-----	----	-----	---------

PUCH

X-10	48,8	-	-	79.400
Mari	48,8	-	-	85.400
Mari PA	48,8	-	-	100.900
Mari Pa Negra	48,8	-	-	102.400
Monza I	48,8	-	-	130.400
Lido Varlo	73	6,5	-	208.000
74 N-82 FD	71,8	8,8	-	238.316

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

RIEJU

Strada	74	8,5	-	183.000
Marathon MR-80	75	14	-	264.500
Marathon Enduro	80	20	-	307.000
Marathon Cross	80	20	-	307.000

SUZUKI

GSX 400 E	390	-	-	635.000
GSX 550 ES*	549	50	192	695.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.049.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.560.000

VESPA

Vale	48,7	-	-	85.120
Vespino	48,7	-	-	99.458
Vespino ALX	48,7	-	-	108.964
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,8	100	158.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,8	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,8	100	196.000
150	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	187,9	10,8	110	243.390
150	187,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 80*	72,9	8,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XS 400	399	45,5	175	586.200
XT 600*	595	44	165	831.000
XJ 600*	598	72	202	838.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

NUEVA FORMULA SHELL

Shell U.K. Oil ha lanzado en Inglaterra una nueva gasolina cuya fórmula incorpora un ingrediente conocido como «ayuda a la ignición», que mejora el funcionamiento de los motores. Con la nueva gasolina, los científicos de Shell han comprobado que mejora el arranque, permite que el coche responda mejor y la conducción se haga más suave. Además, la nueva Fórmula Shell contiene agentes limpiadores y de protección para que el motor se mantenga limpio. Asimismo, se reduce el consumo y los gases de escape de los motores.



JOVENES FORMADOS

La final del concurso «Juventud Citroën 1986» en la que participaron los campeones de las 17 Comunidades Autónomas finalistas, tuvo lugar el día 22 de mayo. Cada equipo desarrolló pruebas prácticas sobre maquetas y vehículos reales y fueron los representantes de la Comunidad Autónoma de Canarias, Antonio José Gil y Jesús Manuel Cerpa, los vencedores. En segundo lugar se clasificaron los representantes de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha y el tercer puesto fue para los de la Comunidad Autónoma de Extremadura.



PLACAS CONTRA EL DOLOR

Las placas magnéticas alterantes Energy-Pak, basadas en los principios de la magnetoterapia, son un tratamiento natural contra el dolor del que en Francia, Suiza y Alemania ya se han beneficiado más de un millón de personas. Indicadas particularmente para dolores de espalda, articulaciones dolorosas, contusiones, torceduras, esguinces, cicatrices dolorosas o antiestéticas y úlceras varicosas, no tienen ninguna contraindicación ni producen efectos secundarios nocivos. Son de fácil utilización y dándoles el uso y el cuidado adecuado se pueden utilizar cuantas veces se necesiten, ya que no pierden su magnetismo con el tiempo.

NOTICIAS DE EMPRESA

NUEVA PLANTA DE CABINAS

La pasada semana, ENASA ha inaugurado su nueva planta de cabinas en la factoría de Barajas, que ha supuesto una inversión de 2.500 millones de pesetas, orientada a mejorar sustancialmente la calidad de las cabinas de los camiones Pegaso. Esta planta tiene una superficie cubierta de 12.600 metros cuadrados, y se conecta con la línea de camiones por medio de un transporte totalmente automatizado. Al mismo tiempo, y como experiencia, se ha integrado un proceso robot en la fabricación de puertas, que supone el primer paso para robotizar enteramente la línea de producción de la cabina de la nueva generación de camiones.



PREMIO VOLVO

El Premio Volvo a la Seguridad Vial, que convoca la marca sueca y está dotado con 500.000 coronas suecas, unos diez millones de pesetas, se concederá a la persona, grupo investigador, organización o institución oficial que, en opinión del jurado, haya contribuido de forma más destacada a la mejora de la seguridad vial en Europa por medio de trabajos en el área de planificación del tráfico y su entorno. El trabajo premiado será difundido a nivel internacional, presentado en distintos seminarios, se desarrollará la idea premiada para su aplicación general y se dará al ganador la posibilidad de realizar estudios de problemas de seguridad vial en otros países. Las propuestas deberán remitirse al secretario del jurado antes del 15 de julio y los tra-

bajos escritos en inglés tendrán que incluir documentación técnica, análisis de costes, referencias, etcétera. Para obtener información más detallada y el formulario a cumplimentar, los interesados tendrán que ponerse en contacto con el secretario del jurado, profesor S O Gunnarsson, Charlms University of Technology, Dept. of Urban Transport Planning S412 96 Gotemborg (Sweden). Teléfonos: 46 31 81 01 00, oficina, y 46 31 95 69 00, particular. Télex 2369 Chalbiv S.

El jurado está formado por un representante de cada una de las siguientes organizaciones: Comisión de las Comunidades Europeas, Conferencia Europea de Ministros de Transportes, Federación Internacional de la Vivienda, Federación Internacional de Ingenieros Municipales, Asociación Internacional Permanente de Congresos de Carreteras, Organización Internacional de Seguridad Vial, Unión Internacional de Arquitectos y Volvo.



LA SOLUCION MAS BARATA DE UN PROBLEMA QUE PUEDE SALIR MUY CARO

El lugar que deja libre, en el depósito del combustible la gasolina que se gasta, se llena de aire.

El aire es portador de humedad.

La humedad se condensa en agua.

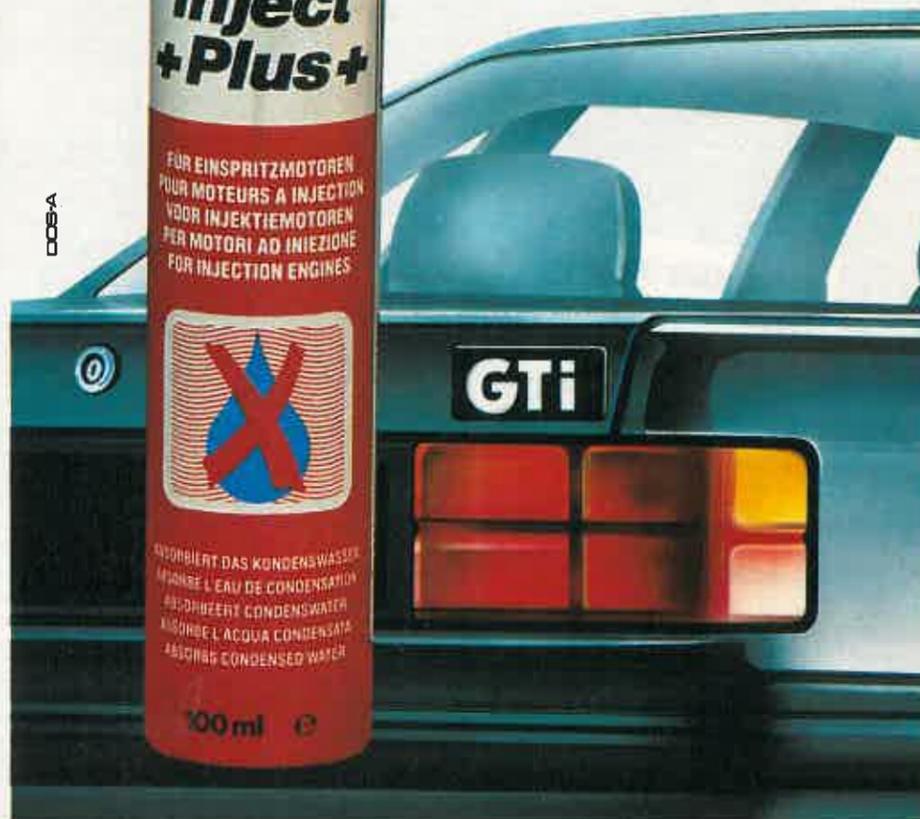
El agua, que se deposita en el fondo, porque pesa más que la gasolina, es el peor enemigo de los sistemas de inyección: oxida las piezas, desregla el sistema, entorpece la marcha y puede provocar gripajes que originen graves y costosas averías.

Wynn's Inject+Plus+



absorbe y dispersa el agua en el carburante, neutralizando así sus efectos nocivos y lubrica las piezas del sistema para asegurar su normal funcionamiento.

Un envase de Wynn's Inject + Plus + cuando llene el depósito de su automóvil es la solución más barata de un problema que puede salir muy caro.



FRENTE A FRENTE

OPEL KADETT GSi CONTRA FORD ESCORT XR3i CAMPEON IMBATIDO



OPEL KADETT GSi
Precio en la calle:
1.915.419 ptas.

VIRTUDES

- Excelentes prestaciones.
- Buen comportamiento.
- Consumo moderado.

DEFECTOS

- Visibilidad hacia atrás moderada.
- Instrumentación digital.
- Ventilación escasa.

CUANDO hace dos años Opel lanzó su nueva gama Kadett, quedó claro que uno de los objetivos que se marcaba la marca alemana era atacar a Ford, que en aquel momento tenía en el Ford Escort el coche líder en ventas del mercado europeo. El objetivo de ahora, con el «restyling» de Escort, la lucha se replantea casi gama por gama, debido a la semejanza de la oferta global que hacen ambos mode-

los. Una semejanza que se hace particularmente patente en el caso de las versiones semideportivas como pueden ser el Ford Escort XR3i y el Opel Kadett GSi. Ambos cuestan lo mismo; tienen un equipamiento semejante; una presentación de estilo deportivo; y una mecánica de altas prestaciones alimentada por inyección.

La mayor diferencia reside en el desplazamiento del motor, superior en 200 cen-

tímetros cúbicos en el Kadett, que le permiten anunciar una superior potencia. Está unida a una aerodinámica mejor conseguida hacen que el Kadett se muestre sensiblemente más rápido que su rival, que de por sí, es bastante rápido. Esta diferencia basada en los diez caballos de potencia que tiene de más el Kadett no se hace tan sensible en otros terrenos. Además, Ford puede presumir de obtener

un consumo todavía menor que el del Kadett, que ya es muy bajo.

Esta igualdad se perpetuaría si no entráramos en el capítulo del comportamiento, en el que el Escort, pese a los progresos realizados por la versión actual, sigue siendo claramente inferior a su excelente rival. En cambio, aporta la opción de frenos antibloqueo, que supone una mejoría en el capítulo de seguridad.

**El Opel es muy divertido de llevar.
Los dos tienen buenas prestaciones.
Los interiores del Ford están mejor presentados.**



FORD ESCORT XR3i
Precio en la calle:
1.920.674 ptas.

VIRTUDES

- Prestaciones y consumo.
- Frenos antibloqueo en opción.
- Presentación y acabado.

DEFECTOS

- Suspensión dura.
- Estabilidad mejorable.
- Alumbrado descompensado.

Al margen de las diferencias de potencia y cilindrada, entre los motores del Kadett GSi y el Escort XR3i también hay diferencias de funcionamiento. Mientras que el motor Opel tira muy bien en altas revoluciones —a partir de 3.800 rpm se dispara literalmente el motor del Ford se distingue por su excelente respuesta a bajo régimen, mostrando un cambio una cierta reticencia a parar de las 5.500 revoluciones por minuto tomándose en cambio su tiempo para pasar de las 5.500 revoluciones por minuto. De ahí que pese a la menor potencia y unos desarrollos de caja de cambios más largos consiga tiempos de recuperación prácticamente a la par que su rival. En cualquier caso ambos son excelentes motores, que no dan problemas de mantenimiento sea por la fiabilidad que procura la inyección como por el hecho de llevar taqués hidráulicos que hace innecesario el reglaje periódico de balancines. Además, los dos

consumen francamente poco, menos el Ford que el Opel en razón de su menor cilindrada, aunque esta diferencia no sea constante pues gracias a la mejor aerodinámica del GSi, a mayor velocidad consigue incluso ser más marco que el más cuadro Ford Escort.

En ambos coches el cambio de marchas está bastante adecuado a la filosofía de prestaciones deportivas que tienen. A ninguno de los dos coches se les puede acusar de llevar desarrollos largos. En cuanto al manejo de la caja de cambio en sí, la del Ford resulta más agradable que la del Opel. Es más suave y más precisa. En el Opel, la primera y la segunda resultan difíciles de engranar.

En el capítulo del comportamiento, el Opel se lleva la palma. Sus diseñadores han logrado un compromiso entre estabilidad y confort con las suspensiones del coche. Pese a ser un tracción delantera, el coche apenas manifiesta una tendencia a ir de morro en las curvas. Se mantiene en la trayectoria



FICHA TÉCNICA



	KADETT GSi	ESCORT XR3i
MOTOR		
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada	1.796 c.c.	1.597 c.c.
Cigeñal	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Árbol de levas en cabeza accionado por correa	Árbol de levas en cabeza accionado por correa
Alimentación	Iny. electrónica	Iny. electrónica
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1
Tipo de carburante	Gasolina super	Gasolina super
Capacidad del depósito	42 l.	48 l.
Potencia máxima	115 CV-5.000 rpm	105 CV-6.000 rpm
Par máximo	15,4 a 4.800	14,1 a 4.800
TRANSMISIÓN		
Traición	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm en 1.ª	8,3 km/h.	7,8 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm en 2.ª	13,1 km/h.	12,9 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm en 3.ª	19,1 km/h.	19,3 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm en 4.ª	25,2 km/h.	26,1 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm en 5.ª	31,7 km/h.	32,6 km/h.
DIRECCIÓN		
Tipo	De cremallera	De cremallera
Volante de volante	4	3,42
Diámetro de giro	10,5	10,5
FRENOS		
Sistema	Discos ventilados tambores detrás	Discos delanteros tambores detrás
SUSPENSIONES		
Tipo	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente a las cuatro ruedas
RUEDAS		
Llanta	Aluminio 5 1/4 x 14	Acero 14 x 6
Neumáticos	185/60 HR 14	185/60 HR 14
Peso en orden de marcha	950	945

PRESTACIONES



	Kadett	XR3i
VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)	201,0	194,2
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	16,7	17,5
1.000 m. salida parada	31,8	32,6
De 0 a 100 km/h.	10,0	10,5
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	16,9	17,7
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	20,0	21,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	32,1	32,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	36,3	36,9
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	10,2	10,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	14,6	14,7

FRENOS



	DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)		
	GSI	XR3i	XR3i +SCS
A 60 km/h.	11,2	12,3	16,8
A 100 km/h. ..	35,6	37,6	40,5
A 120 km/h. ..	56,2	55,8	63,5

CONSUMO



	GSI XR3i	
	Litros/100 km	
CIUDAD		
A 26,4 km/h. de promedio	10,8	10,2
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,0	5,8
En conducción rápida	12,0	10,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	7,5	7,7
A 140 km/h. de cruceo	9,8	9,7
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	9,0	8,6
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	420	500

SONORIDAD



	GSI XR3i	
	dB(A)	
Al ralentí	54,8	52,4
A 60 km/h.	62,7	64,2
A 90 km/h.	67,4	68,1
A 120 km/h.	70,1	70,8
A 140 km/h.	72,9	74,1
A tope	79,6	79,9

(Medición: 1 metro del eje delantero, con los ventiladores parados. Valores en decibelios.)



Impecable el comportamiento del Opel Kadett GSi. El Ford Escort XR3i se ve traicionado por su eje trasero.



Llantas de aleación de serie en el GSi. En el XR3i son una opción.



marcada como si fuera sobre ralles en prácticamente todos los virajes, aceptando además que quien sepa hacerlo puede jugar con él, forzando el derrapaje del tren trasero para negociar la curva sin necesidad de tirar tanto del volante. El coche es muy divertido de conducir, dócil y tiene la virtud de avisar a su conductor con tiempo si éste lo lleva alguna vez cerca de sus límites.

Enfrente, el Escort resulta algo más delicado de conducir. Los nuevos trazados de suspensión y las geometrías de éstas han mejorado ligeramente su comportamiento, más franco y constante en buen piso. Sobre pavimento irregular, siguen produciéndose los rebotes y bamboleos que obligan a continuas correcciones para mantener la trayectoria. En curva, tampoco resulta demasiado propenso a tirar de morro, pero si el piso está ondulado, la suspensión trasera es incapaz de mantener un apoyo constante y esto da lugar a ciertas reacciones bruscas, más desagradables según es mayor la velocidad. Afortunadamente, el Ford está dotado de una excelente dirección, más rápida que la del Kadett, que permite controlar todas esas reacciones a las que nos referimos.

En frenos, ambos coches están al mismo nivel. De todas formas hay que valorar positivamente el que el Ford ofrezca opcionalmente un sistema antibloqueo de frenos de tipo mecánico, que si bien en seco tiene como efecto alargar algo más las distancias de frenado en condiciones límite, ofrece una seguridad suplementaria sobre pavimento mojado o deslizante, condiciones en las que no sólo evita el bloqueo de las ruedas sino que permite que el conductor mantenga la capacidad de dirigir el coche.

Desde el punto de vista del confort, ambos coches están bien insonorizados, al menos en la medida que deben estarlo dos coches de estilo deportivo. En cuanto al confort de suspensión, el del Opel es bueno, mientras que al Ford le perjudican también en este aspecto, esas brusquedades del eje trasero.

CRUCEROS

LAURO

86

CRUCEROS

AL MEDITERRANEO OCCIDENTAL Y ATLANTICO

Buque: ACHILLE LAURO (11 Días)

Salidas: Desde el 27 de Mayo al 17 de Octubre

Itinerario: Barcelona, Málaga, Cádiz, Lisboa, Tánger,

Palma de Mallorca, Mahón, Génova, Barcelona.

Informes y reservas en todas las Agencias de Viajes

CENTRAL DE CRUCEROS

Agente General para los Cruceros de la Flota Lauro.



TM-16

FRENTE A FRENTE

INTERIORES

La habitabilidad de ambos coches es semejante. El Opel es 25 centímetros más largo que su rival, pero esta diferencia sólo se nota en el maletero. En el habitáculo, el espacio destinado a acoger al conductor y los pasajeros es el mismo. Y está mejor distribuido en el Ford, que lo ha repartido mejor entre los que viajan delante y los de detrás. En el Opel se ofrecen dos amplias plazas delanteras un poco en detrimento de las traseras. La posición del conductor con respecto al piso del coche es menor y esto resta espacio para las piernas de quien viaja detrás. En el Ford, en que la posición al volante es más alta, regulado el asiento pa-

ra un mismo conductor, siempre quedan más espacios entre el respaldo y el asiento trasero que en el Kadett. Se trata de una diferencia de entre tres y cuatro centímetros, pero es apreciable.

En cambio, en capacidad del maletero no hay comparación. El del Opel es sensiblemente más grande tanto con el asiento posterior abatido como sin abatir.

La accesibilidad a las plazas delanteras es buena en ambos coches —mejor en el Ford por tener el asiento más alto— e igual de mala, pese a la amplitud de las dos puertas laterales porque en ambos coches lo único que se abate es el respaldo del asiento y queda poco espacio para posar los pies.

En el capítulo de asientos, los dos coches son irrepro-

chables. Los delanteros son confortables y sujetan bien. Y los traseros tienen un nivel suficiente de comodidad. En cuanto a la posición del conductor desde el punto de

vista del confort es buena en ambos coches, cuyos fabricantes se han preocupado en que tenga casi todos los mandos a la mano —sólo la posición de los elevallunas



Cuadro de instrumentos digital en el Kadett. No resulta fácil de leer. En presentación el Ford se lleva la palma, aunque carezca de manómetro de presión de aceite

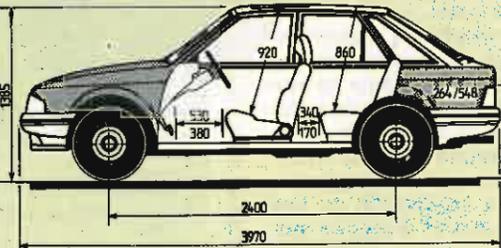
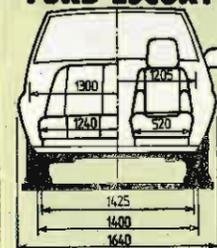
EQUIPAMIENTO

	Kadett GSi	Escort XR3i
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión aceite ..	SI	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	OP	OP
Testigo reserva carburante ..	SI	SI
Testigo de freno de mano ..	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	OP	NO
Piloto antiniebla trasero ..	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura ..	OP	NO
Retrovisor regulable	SI	SI
Apoyacabezas delanteros ..	SI	SI
Elevallunas eléctricos (delanteros/traseros) ..	OP	OP
Cerraduras centralizadas ..	OP	OP
Luz lectura mapas	NO	NO
Tapón carburante con llave ..	SI	SI
Llantas aleación	SI	OP
Preequipo de radio	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero ..	SI	SI
Asiento posterior divisible ..	OP	NO

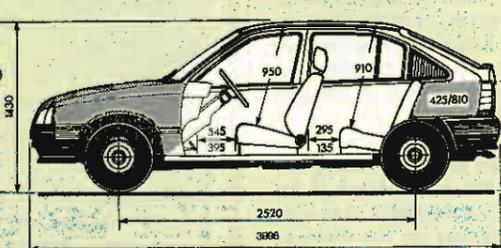
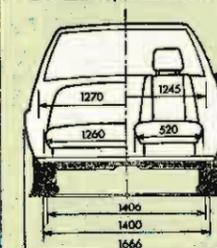
OPCIONES KADETT GSi: Pintura brillante, 10.854 ptas. Pintura metálica, 17.141. Retrovisores eléctricos y térmicos, 17.271. Computador de a bordo, 33.128. Volante ajustable en altura, 24.912. Dirección asistida, 72.303. Elevallunas delanteros, 50.325. Faros antiniebla delanteros, 21.894. Asiento abatible 2/3, 33.759. Cerraduras centralizadas, 18.188. Cinturones traseros de inercia, 31.665. Asiento conductor regulable en altura, 7.851. Techo solar deslizable, 58.880.

OPCIONES ESCORT XR3 i: Deshielo parabrisas eléctrico, 21.400. Techo solar, 70.200. Cinturones de inercia traseros, 25.100. Elevallunas eléctrico, 50.300. Derivallunas traseros, 17.000. Llantas de aleación 14" x 5,5, 58.300. Espejos termoadaptivos, 15.200. Cerradura centralizada, 21.800. Lavafaros, 25.700. Ordenador de consumo, 39.600. Pintura metálica, 31.500. Precios IVA incluido.

FORD ESCORT



OPEL KADETT



eléctricos es mala en el Kadett—; en cambio desde el de la visibilidad, el Ford resulta más diáfano, mientras que en Kadett la visión hacia atrás es reducida y hacia delante un poco limitada por la posición baja del asiento. Resulta aconsejable por tanto la opción del mecanismo regulador de la altura del asiento.

En lo que a presentación se refiere, tenemos que volver a hacer el mismo discurso de hace unas semanas cuando comparábamos el Kadett 4 puertas 1,3 GL con el Orion 1,4 GL. Pese al esfuerzo que han hecho los hombres de Adam Opel AG y que resulta particularmente apreciable en esta versión GSi, el Ford resulta más atractivo. Además, pensamos que se han equivocado ofreciendo en este modelo el cuadro de instrumentos digital. Pues el conductor deportivo prefiere la lectura rápida y precisa del instrumento habitual, con su escala y su aguja marcadora en vez de las escalas luminosas que son confusas puesto que en algunos casos es bueno que estén apagadas y en otros que estén encendidas.

De noche el alumbrado que ofrece el Kadett es superior al del Escort, que se ofrece con unos faros suplementarios de larga distancia que aparte de ser objeto de continuos robos y roturas, descompensan el poder de alumbrado entre la corta y la larga, creando un cierto deslumbramiento en el cambio de luces.

La ventilación es mejor en el Ford, en el que entra un volumen importante de aire por las bocas del salpicadero, que en el Opel, en el que es necesario forzar la entrada de aire con el ventilador. Con la calefacción no hay problemas es eficaz en ambos.

En cuanto al equipamiento de serie, es algo superior el del Kadett, que ofrece de serie las llantas de aleación y un manómetro de presión de aceite.

El acabado es muy bueno tanto en el Opel como en el Ford. No es habitual el encontrar defectos de ese tipo en ninguno de los dos coches.

CONCLUSION

Poseedor de una muy aerodinámica carrocería que le permite sacar un excedente partido de la potencia que le proporciona su motor, el Opel Kadett GSi es más rápido que su rival, y se comporta mejor y resulta más confortable. Estas tres ventajas deberían en principio decidir la elección a su favor, sobre todo si pensamos que el cliente de un coche de este tipo es una persona a la que le guste conducir y hacerlo rápido.

Frente a estos argumentos, el Ford ofrece un motor con un mismo nivel de excelencia, una presentación interior —en la exterior el Kadett, gustos aparte, está muy conseguido— más cuidada y la posibilidad de ser equipado por un sistema antibloqueo de frenos que hoy por hoy no puede ofrecer su rival. Cosas que deben convencer a un usuario menos deportivo, de gustos más conservadores y más sensible a la apariencia.

Debemos resaltar, que en ambos casos se trata de automóviles accionados por excelentes motores, con una alta calidad de acabado y presentación, potentes y fiables.

Sergio Piccione

Fotos: Alfonso J. Nieto

BALANCE FINAL		
	Kadett	Escort
Velocidad máxima	1.º *****	2.º *****
Acceleraciones	1.º ****	1.º ****
Revoluciones	1.º ****	1.º ****
Consumo	1.º ****	1.º ****
Transmisión	1.º ****	1.º ****
Caja de cambio	2.º ***	1.º ****
Frenos	1.º ****	1.º ****
Dirección	2.º ****	1.º ****
Comportamiento	1.º ****	2.º ***
Aptitudes urbanas	1.º ****	1.º ****
Autonomía	2.º ***	1.º ****
Habitabilidad	2.º ****	1.º ****
Maletero	1.º ****	2.º ***
Confort	1.º ****	2.º ***
Posición conductor	1.º ****	1.º ****
Sonoridad	1.º ****	1.º ****
Equipamiento	1.º ****	2.º ***
Calidad-precio	1.º ****	1.º ****

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

ALFA ROMEO ESPAÑOLA PRESENTA SU RED OFICIAL DE CONCESIONARIOS Y AGENTES.

- ALBACETE (Prefijo 967) ■ GRECOMOVIL. Tel. 21 08 14. ALBACETE.
 - ALICANTE (Prefijo 965) ■ SEMOSA. Tel. 65 71 81. ALICANTE. ■ PENOUCLA. Tel. 52 35 89. ■ SALVADOR CATALA. Tel. 52 05 84. ALCOY. ■ ALFAMOVIL S. A. Tel. 12 37 45. ALICANTE. ■ AUTO OLLE. Tel. 86 07 41. ■ TALLERES MI ESPERANZA. Tel. 85 36 67. BENIDORM.
 - ALMERIA (Prefijo 951) ■ DITURSA. Tel. 24 32 08. ALMERIA.
 - BADAJOS (Prefijo 924) ■ A.S.S.A. Tel. 25 53 53. BADAJOZ.
 - BARCELONA (Prefijo 93) ■ MONZA MOTORS. Tel. 321 51 40. ■ MOTOR-ALFA. Tel. 201 54 44. ■ BARCELONA. ■ AUT. RAMON. Tel. 840 05 01. GRANOLLERS. ■ A. CLIMENT. Tel. 803 17 68. HOLLADA. ■ SERVICIOS AUT. MANUEL. Tel. 851 14 58. MANUEL. ■ MINORAUTO. Tel. 874 68 31. MANRESA. ■ SALA Y REXACH. Tel. 798 24 54. MATARÓ. ■ AUTO ALFA. Tel. 711 23 55. SABADELL. ■ GIRAUTO. Tel. 780 39 44. TARRASA. ■ AUTOCAAM. Tel. 890 09 73. VILAFRANCA DEL PENEDÉS. ■ AUT. CALLAO. Tel. 893 00 05. VILANOVA Y GELTRÚ.
 - BILBAO (Prefijo 94) ■ ALFANI, S. A. Tel. 441 89 86. BILBAO. ■ AUTO SERV. ESPARRU. Tel. 688 32 01. BERNICO. ■ AUTOS BEROAS. Tel. 463 46 00. LAS ARENAS.
 - BURGOS (Prefijo 947) ■ PORTUGAL Y HORTIHUELA. Tel. 22 49 20. BURGOS. ■ IVALTO. Tel. 50 06 28. ARANDA DE DUERO. ■ ALFREDO CONDE DIAZ. Tel. 31 10 12. MIRANDA DE ERO.
 - CACERES (Prefijo 927) ■ T. CATALINO. Tel. 22 33 61. CACERES.
 - CADIZ (Prefijo 956) ■ ITALAUTO. Tel. 25 07 11. CABIZ. ■ ITALAUTO. Tel. 31 05 17. JEREZ DE LA FRONTERA. ■ AUTOMOCION BAITANAS. Tel. 66 09 50. ALBUCELAS.
 - CASTELLON (Prefijo 964) ■ AUTO. SIMON. Tel. 20 57 99. CASTELLON. ■ TALLERES TERI, S. I. Tel. 47 07 04. BENICARLO. ■ JOSE GONZALEZ LOPEZ. Tel. 66 47 24. VALL DE LUXA. ■ C. INOCENTI. Tel. 45 50 15. VINAROS.
 - CIUDAD REAL (Prefijo 926) ■ SUPERAUTO M. MUÑOZ. Tel. 25 11 11. CIUDAD REAL. ■ TALLERES VIRGEN DEL ESPINO. Tel. 61 04 83. MANZANARES. ■ SUPERAUTO. Tel. 48 30 11. PUERTO REAL. ■ FRANCISCO LARA. Tel. 51 40 55. TOMELLOSO. ■ AUTOMOVILES GUADIANA. Tel. 89 61 70. VILLABUENA DE LOS OJOS.
 - CORDOBA (Prefijo 957) ■ AUT. A. GALLARDO. Tel. 23 46 48. CORDOBA. ■ DOMINGO MORALES GALVEZ. Tel. 65 16 32. MONTILLA. ■ ANTONIO HIGALGO. Tel. 54 07 15. PRIEGO.
 - CORUÑA LA (Prefijo 981) ■ SPRINT GALICIA. Tel. 29 87 00. LA CORUÑA. ■ AUTOS MARON. Tel. 38 18 05. FERROL. ■ AUTOS 33. Tel. 56 42 30. SANTIAGO DE COMPOSTELA.
 - GERONA (Prefijo 972) ■ ALFA MOTOR GIRONA DOS. Tel. 21 69 00. GIRONA. ■ GARAGE FIGUERAS. Tel. 50 32 29. FIGUERAS. ■ AUTO RECORD RIPOLL. Tel. 26 09 65. OLOT.
 - GRANADA (Prefijo 958) ■ DELTAMOBIL. Tel. 29 40 23. GRANADA. ■ ALFA MOTORIL. Tel. 60 52 05. MOTRIL.
 - IBIZA (Prefijo 971) ■ VICENTE GUASCH. Tel. 30 78 20. IBIZA.
 - JAEN (Prefijo 953) ■ TURBOMAR. Tel. 25 67 07. JAEN. ■ TURBOMAR. UBEDA. ■ TALLERES RECA. ANDUBAR. ■ TALLERES EL PASO. Tel. 67 21 05. BAREN. ■ AUT. MORALES. Tel. 69 24 49. LINARES. ■ ILDEFONSA RAMIREZ. MANCHA REAL. ■ TALLERES MANZANO. UBEDA.
 - LEON (Prefijo 987) ■ AUTOMOVILES J. J. Tel. 24 55 65. LEON. ■ SIL MOTOR. Tel. 41 71 10. PONFERRADA.
 - LERIDA (Prefijo 973) ■ INTER AUTO. Tel. 27 17 87. LERIDA.
 - LOGROÑO (Prefijo 941) ■ ITAL-RICIA. Tel. 22 08 25. LOGROÑO.
 - LUGO (Prefijo 982) ■ TALLERES CANO, S. L. Tel. 21 12 50. LUGO.
 - MADRID (Prefijo 91) ■ SERVIAUTO. Tel. 241 93 42. ■ TAYRE. Tel. 457 76 33. ■ AUTO SPRINT BAW. ■ ROVRI AUTO. Tel. 455 89 97. ■ TALLERES POVEDILLA. Tel. 401 70 78. MADRID.
 - MALAGA (Prefijo 952) ■ TALLERES BORREGO. Tel. 31 66 00. MALAGA. ■ AUT. FUENGIROLA. Tel. 47 47 96. FUENGIROLA.
 - MURCIA (Prefijo 968) ■ MURCIAUTO. Tel. 23 32 42. MURCIA. ■ ANTONIO SANCHEZ FERNANDEZ. Tel. 50 51 80. CARTAGENA. ■ CASIMIRO CASTELLOTE. LORCA.
 - ORENSE (Prefijo 988) ■ GAVISIA. Tel. 23 49 50. ORENSE.
 - OVIEDO (Prefijo 985) ■ AUTOMARSA. Tel. 79 26 50. OVIEDO. ■ ANGEL RUBIO. Tel. 80 10 73. TINIEO.
 - PALENCIA (Prefijo 988) ■ MOTOR CASTILLA. Tel. 72 53 11. PALENCIA.
 - P. DE MALLORCA (Prefijo 971) ■ ITAL-SPORT. Tel. 46 40 65. P. DE MALLORCA. ■ GARAGE RIERA. Tel. 55 07 22. MANACOR. ■ MOTOR SPORT MENORCA. Tel. 37 31 41. MENORCA.
 - PAMPLONA (Prefijo 948) ■ BEMA SPRINT. Tel. 23 28 07. PAMPLONA.
 - SALAMANCA (Prefijo 923) ■ TAEN. Tel. 22 04 75. SALAMANCA.
 - S. SEBASTIAN (Prefijo 943) ■ IMOLA MOTORS. Tel. 27 00 48. S. SEBASTIAN. ■ G. URRAKI. Tel. 81 32 19. AZPEITIA. ■ GARAGE S. CRISTOBAL. Tel. 88 19 91. BEASAIN. ■ T. TXURRITA. Tel. 55 11 58. HERNANI. ■ AUT. SANZA. Tel. 61 61 50. IRUN. ■ G. LA UNION. Tel. 79 97 12. MONDRAGON. ■ AUTO MOTOR EGUIA. Tel. 29 10 41. S. SEBASTIAN. ■ NEUMATICOS AZANZA. Tel. 83 46 67. ZARAUZ.
 - SANTANDER (Prefijo 942) ■ IGNACIO PALACIOS. Tel. 34 32 00. SANTANDER. ■ AUTOS ADAL. Tel. 65 09 50. LAREDO.
 - SEGOVIA (Prefijo 911) ■ EVAAMSA. Tel. 43 70 57. SEGOVIA.
 - SEVILLA (Prefijo 954) ■ CASTELLANO MOTORS. Tel. 65 92 61. SEVILLA.
 - TARRAGONA (Prefijo 977) ■ TURBOCENTER. Tel. 54 67 21. TARRAGONA. ■ AUT. GODO. Tel. 31 50 51. REUS. ■ AUT. CANO. Tel. 50 41 44. TORTOSA.
 - TOLEDO (Prefijo 925) ■ A. MARIN. Tel. 22 11 09. TOLEDO. ■ A. MARIN. Tel. 13 09 85. OCAÑA. ■ ANTONIO MARIN. Tel. 80 17 88. ■ TALLERES LEMANS. Tel. 80 49 32. BILABIA DE LA REINA.
 - VALENCIA (Prefijo 96) ■ J. R. VALLE. Tel. 369 02 43. VALENCIA. ■ TALGISA. Tel. 175 07 50. ALICANT. ■ HINOS GIMENO. Tel. 172 31 91. CULLERA. ■ T. VIASA. Tel. 238 53 75. GONTEBENTE. ■ T. F. HERNANDEZ. Tel. 325 15 32. VALENCIA.
 - VALLADOLID (Prefijo 983) ■ AUTORAMA. Tel. 23 19 25. VALLADOLID.
 - PONTEVEDRA (Prefijo 986) ■ AUT. ALFA MOTOR. Tel. 42 54 55. VIGO. ■ TALLERES VALINAS. Tel. 85 66 31. PONTEVEDRA.
 - VITORIA (Prefijo 945) ■ AUTO ELEC. ARREGUI. Tel. 24 23 45. VITORIA.
 - ZAMORA (Prefijo 988) ■ MANUEL ALONSO VARA. Tel. 52 45 77. ZAMORA. ■ ANDRES VICENTE, S. L. Tel. 63 01 20. BENVINTE.
 - ZARAGOZA (Prefijo 976) ■ ZARAGOZA MOTOR. Tel. 21 18 29. ZARAGOZA.
- CONCESIONARIO OFICIAL □ AGENCIA OFICIAL



MAS

ALFA ROMEO es hoy día una marca asociada a un éxito sin precedentes en el mercado español. Esta positiva evolución responde a la sintonía entre el carácter deportivo de sus automóviles y las demandas de los conductores españoles más exigentes. Estos no sólo encuentran en ALFA ROMEO una síntesis perfecta de tecnología y diseño, junto a brillantes prestaciones y seguridad activa, sino algo igualmente importante: unos automóviles que responden a su propia forma de ser.

A estos resultados también ha contribuido de forma decisiva toda la Red de Concesionarios y Agentes. Su nivel de atenciones y servicios al cliente hace que día a día sean más las personas satisfechas de pertenecer al exclusivo grupo de conductores que sólo se conforman con lo mejor. Por eso, cuando una marca como ALFA ROMEO con toda su Red y los conductores más exigentes deciden ir a más, el éxito no se hace esperar.



A FONDO

RENAULT 21 GTS/TXE EL DESEADO



RENAULT 21 GTS
Precio en la calle:
1.651.897 ptas.

VIRTUDES

- Coche amplio y confortable.
- Buenas prestaciones.
- Frenos.

DEFECTOS

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

RENAULT 21 TXE
Precio en la calle:
1.898.533 ptas.

VIRTUDES

- Coche amplio y confortable.
- Buenas prestaciones y consumos.
- Frenos.

DEFECTOS

- Cuadro de instrumentos poco legible.
- Falta de precisión del cambio.

TRES meses después de que la Regie Renault hiciera la presentación mundial del R-21, su filial española, Fasa Renault, convocaba a la prensa para presentar la versión española. Se dijo entonces que la producción estaba subiendo a buen ritmo y que, rápidamente, en cuestión de quince días —plazo que nos llevaba al 1 de junio—, comenzarían las entregas a los clientes que habían formalizado la solicitud del coche.

Con esta promesa nos dispusimos a hacernos con la mayor rapidez con una unidad de cada uno de estos coches para poder ofrecerles en el plazo más breve posible una prueba. Pero las cosas no han sido fáciles, y lo que apenas tenía que haber sido una semana de espera se ha convertido en un mes para poder hacernos con una unidad de cada una de las versiones. Pero peor lo tienen muchos usuarios que tienen la solicitud del coche formalizada. Los concesionarios están recibiendo los coches con cuentagotas. Y la mayoría de ellos no quieren darles salida con pron-





Pocas diferencias externas entre ambas versiones del R-21. El TXE lleva llantas de aleación con neumáticos de perfil bajo

titud por miedo a quedarse sin unidades que poder mostrar a quienes entran en la tienda interesados en este modelo. Tal como están las cosas, serán pocos los que puedan llevarse de vacaciones uno de estos nuevos R-21, que se ha convertido en el coche más «deseado» del mercado español.

El R-21, como es bien sabido, ha venido a reemplazar al R-18, al que supera en todos los terrenos. Y sale con un precio supercompetitivo que ha cogido desprevenidos a la mayoría de los fabricantes rivales. Si además de la expectativa que ha despertado el coche son capaces de mantener el nivel de precio con que lo han sacado, Fasa Renault puede recuperar con creces la parte del mercado que ha perdido al caerle el R-18, cuyas ventas hace un año se desplomaron.

MECÁNICA



Para el lanzamiento del modelo, Fasa ha escogido las dos mecánicas más altas de gasolina, la 1.721 centímetros cúbicos con carburador y la de 1.995 centímetros cúbicos con inyección. Para más adelante han dejado el lanzamiento de la versión diesel, que llevará el mismo motor que equipaba al R-18.

La diferencia entre ambos coches va más allá de la simple variación de cilindrada. Se trata de dos motores distintos, acoplados a cajas de cambio diferentes y montados en el bastidor de forma diferente. El motor 1.700, que es el mismo que llevan los R-9 y R-11 TXE, pero subido de potencia, va colocado como en aquéllos, transversalmente, mientras que el motor 2 litros, que también es el mismo que llevaban los R-18 GTX, pero dotado de un sistema de alimentación por inyección en vez de por

carburadores, va montado en forma longitudinal. Esto hace que el tren delantero de ambos coches sea distinto, la distancia entre ejes también varíe —mayor en el de menor motor— y el comportamiento, como ya veremos, sea también diferente.

El funcionamiento de ambos moto-

res es correcto. El motor 1.700, pese al aumento de potencia, no ha variado de forma fundamental con respecto al de los R-9 y R-11. Es un motor que responde bien a bajo régimen, recuperándose en forma aceptable de velocidades bajas, incluso en marchas largas, pero que en cambio se resiste a subir de las 5.000/5.200 revoluciones por minuto. Para lograrlo se hace necesario insistir e insistir con el acelerador pisado a fondo y aguantar las protestas del motor, que se manifiestan en forma de un agudo rugido. De todas formas, salvo que se quiera ir de carreras, una forma de utilización que no ha sido precisamente el objetivo principal que han perseguido los diseñadores, no se echa de menos esa falta de alegría a altas revoluciones y sí se valora la buena voluntad del motor, que ésta se ve complementada por unos desarrollos de cambio bien escogidos. Hay que decir que Fasa Renault ha adaptado el 21 GTS a España montando los desarrollos de la versión especial RS, que no se comercializan en nuestro mercado y que son más cortos que los del GTS francés, sin que esto afecte prácticamente en nada a los consumos. El manejo de este cambio, del mismo tipo del de los R-9 y R-11, es preciso, resultando sólo criticable una cierta dificultad para engranar la 1.ª y 2.ª

El motor 2 litros es un excelente motor que tira bien a cualquier régimen.

FICHA TÉCNICA



	R-21 GTS	R-21 TXE
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. longitudinal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.721	1.995
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Árbol de levas en cabeza accionado por correa	Árbol de levas en cabeza accionado por correa
Alimentación	Carburador	Iny. electrónica
Compresión	10 a 1	10 a 1
Tipo de carburante	Gasolina super	Gasolina super
Capacidad del depósito	66	66
Potencia máxima	90 CV a 5.500	120 CV a 5500
Par máximo	14,1 a 3.500	17,1 a 4.500
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm en 1.ª	7,30	7,70
Velocidad a 1.000 rpm en 2.ª	13,27	14,49
Velocidad a 1.000 rpm en 3.ª	20,63	22,38
Velocidad a 1.000 rpm en 4.ª	28,18	30,60
Velocidad a 1.000 rpm en 5.ª	34,30	36,61
DIRECCIÓN		
Tipo	Cremallera asistida	De cremallera asistida
Vueltas de volante entre topes	3,5	3,5
Diámetro de giro	10,2	10,2
FRENOS		
Sistema	Discos ventilados del. y tambor tras. con servo	Discos ventilados del. y tambor tras. con servo
SUSPENSIONES		
Tipo	Independ. a las 4 ruedas	Independ. a las 4 ruedas
RUEDAS		
Llanta	Chapa 5,5 B 13"	Aleación 5,5 J 14"
Neumáticos	175/70 RT 13"	185/65 RH 14"
Peso en orden de marcha	980	1.100

Láncese.

Opel Kadett GSi. El coche en su mejor forma.



MCCANN

Rompa con todo lo establecido y viva una experiencia única: la emoción de conducir el Kadett GSi.

Con toda la potencia de la ingeniería alemana Opel en su motor 1.8 de inyección: 115 CV que le permiten alcanzar los 203 kms/h. con la máxima seguridad y el mínimo consumo: 5,6 l. a los 100 kms.

Pase con toda facilidad de 0 a 100 kms/h. en sólo 9 segundos.

Disfrute de la mejor aerodinámica de los coches de su clase: 0,32.

Y descubra toda la comodidad de un espacio interior sorprendentemente amplio.

Láncese: porque con él Vd. podrá experimentar el auténtico placer de conducir.

Y es que el Opel Kadett GSi rompe con los esquemas de todo lo conocido en coches deportivos.

No hay nada igual. Por algo el Kadett GSi es el coche en su mejor forma.

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

Y benefíciase con ellos de las ventajosas condiciones de financiación Opel Credit.

Y, además, de las otras ventajas exclusivas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 kms. y el servicio Opel Euroservice Assistance, que le asegura asistencia gratuita durante un año en España y otros 25 países europeos.

Desde sólo 1.881.824 Ptas. incluido I.V.A.



OPEL INNOVACIONES EN MARCHA.



EL R-21 GTS, con su motor transversal entra mejor en las curvas. En vacío, el eje posterior tiende a derrapar hacia el exterior de la curva.

La versión TXE, que lleva el motor longitudinal, en voladizo por delante del eje, tira más de morro en las curvas pese al mayor agarre de sus neumáticos.



Al margen de la diferencia de potencia que se deja sentir, los distingue del pequeño lo distingue su menor nivel sonoro. Además se consigue que el 21 TXE roce la barrera de los 200 kilómetros por hora, consumiendo apenas un poco más que el GTS. De todas for-

PRESTACIONES



	GTS	TXE
VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)	182,4	194,2
ACELERACIÓN (segundos)		
400 m. salida parada	18,5	16,8
1.000 m. salida parada	33,4	31,4
De 0 a 100 km/h.	11,4	9,7
RECUPERACIÓN (segundos)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	20,6	19,0
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	24,0	21,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	37,6	35,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	42,9	39,1
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	10,9	9,6
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	16,1	14,0

SONORIDAD



	GTS	TXE
Al ralentí	49,6	52,2
A 60 km/h.	67,5	65,2
A 90 km/h.	68,3	69,6
A 120 km/h.	73,5	72,7
A 140 km/h.	76,9	74,4
A tope	78,5	82,4

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	GTS	TXE
A 60 km/h.	10,6	11,1
A 100 km/h.	34,3	33,4
A 120 km/h.	55,0	52,3

mas, hay que valorar en su justa medida el excelente nivel de prestaciones que alcanza el GTS con sólo 90 caballos, así como sus más de 180 kilómetros por hora de velocidad punta, que ponen de manifiesto el adecuado diseño aerodinámico del modelo.

CONSUMO



	GTS	TXE
	Litros/100 km.	
CIUDAD		
A 26,6 km/h. de promedio	9,0	10,8
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	5,7	6,5
En conducción rápida	11,1	11,5
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	7,2	7,3
A 140 km/h. de cruceo	8,7	8,9
A 180 km/h. de cruceo	—	14,2
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km.	7,8	9,0
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	790	680



PRESENCIA Y POTENCIA



INTERACCION

XJ-600

Asombrosa. Pocas veces en el diseño de una moto se logra un equilibrio tan perfecto. Compactas dimensiones en su imponente presencia. Excelente relación peso/potencia. Gran manejabilidad, alto nivel de prestaciones... Muchos expertos coinciden en calificarla como la mejor de su categoría.



YAMAHA VA POR DELANTE

MOTUL
MOTOR OIL



El TXE lleva un cuadro de instrumentos digital electrónico que incluye un pequeño ordenador de viaje. De todas formas resulta más fácil de leer el analógico del GTS, bastante completo. Aunque no lleva manómetro de aceite, sí lleva medidor de nivel. Los asientos son muy confortables, sin más diferencias que la tapicería y los reposacabezas traseros, exclusivos del más caro.



Volviendo al TXE, también provisto de una transmisión de desarrollos adecuados a la potencia del motor, por tanto algo más largos que los del GTS, el manejo de su caja de cambio resulta más suave en todo momento, pero menos preciso.

COMPORTAMIENTO



En comportamiento hay diferencias entre ambas versiones. La diferente colocación del motor se nota, y juega a favor del GTS, que resulta más manejable que su hermano. Entra en las curvas de una forma más franca que el TXE, que tiene una mayor tendencia a irse de morro. En cualquier caso, se trata de coches muy seguros en cuanto a comportamiento, que, salvo que se les fuerce a ello, raramente darán el susto. De todas formas, con respecto a las versiones francesas, se les han endurecido las suspensiones, lo que les han modificado un poco el comportamiento en vacío. En los coches, cuando se rueda rápido, el eje trasero, sin apenas carga, tiende a deslizarse hacia el exterior en curva, inclinación más notable en el GTS.

La dirección es asistida en ambos, lo



cual no deja de sorprender un poco, puesto que en el GTS, del que habíamos probado una versión francesa sin ella, no nos pareció que fuera necesaria. De todas formas, a nadie le amarga un dulce. En cuanto a los frenos, tanto en uno como en otro coche, son excelentes.

CARROCERÍA



La carrocería es un diseño en el que ha intervenido Giugiaro, el hombre de



Llanta de aleación en el TXE. El neumático es 185 perfil 65

teriores, realmente las diferencias son escasas. En lo que es equipamiento básico, también. Al margen de las diferencias de tapizado, que se refieren a la presencia pero no a la calidad, el TXE se distingue del GTS por llevar elevalunas eléctricas en las cuatro puertas y no en las delanteras únicamente, por tener volante regulable en altura. A esto hay que añadir que el TXE lleva un cuadro de instrumentos electrónico poco inteligible, aunque resulte atractivo, que incluye un miniordenador de viaje que da distancia recorrida y temperatura



OLVIDESE EL CINTURON Y PONGASE LAS BOTAS.

Hay cosas al viajar que usted desearía quitarse de encima: la incomodidad, el peligro, el miedo.

No se sienta ligado a ellas y suba al tren. Mientras saborea un buen plato o se toma una copa, mientras lee un libro o charla con su acompañante se dará cuenta de que, en tren, uno está libre de muchas ataduras.



MEJORA TU TREN DE VIDA.

moda en el automóvil. Han conseguido una línea diferente a la de otros Renault, sin perder del todo un aire de familia, que se mantiene en la parte delantera. Pero lo mejor es que han conseguido una buena aerodinámica —como lo demuestran las velocidades máximas que alcanzan ambas versiones— y unos buenos interiores.

El coche resulta realmente muy amplio, tanto delante como detrás, donde los ocupantes tienen mucho espacio para poder estirar las piernas. En estos in-

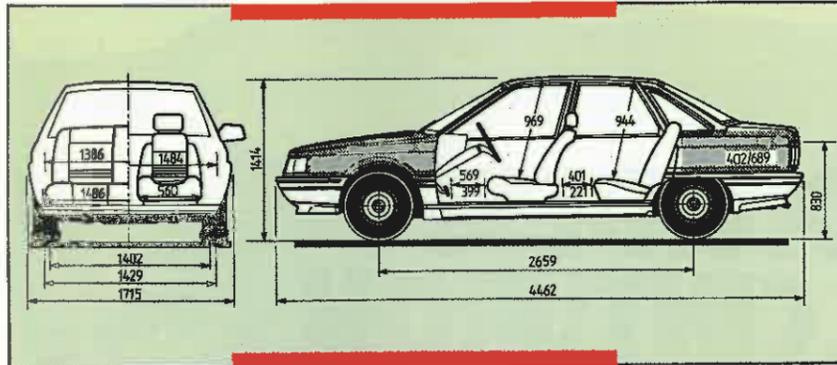
Llanta de chapa en el GTS. La cubierta es 175/70 en 13 pulgadas



teriores. Estos elementos diferenciales se completan con las llantas de aleación, calzadas con neumáticos de perfil bajo que llevan los TXE de serie.

Todavía hay una diferencia más que consideramos que roza lo inadmisibles, que es que el TXE lleva asiento posterior abatible por partes y el GTS lo lleva fijo. El no poder abatir el asiento posterior resta funcionalidad al coche, por más que éste tenga un gran maletero, e incluso varía sus posibilidades de uso.

A FONDO



Pasando ya a la crítica de los asientos, nos parecen muy confortables, tanto los delanteros como los traseros. El único pero que se les puede poner es que quizá sería conveniente una mayor dureza para que aguantaran sin hundirse viajes de muchas horas.

FRENTE A SUS RIVALES

Los R-21 salen al mercado a causar quebraderos de cabeza a los vendedores de muchas marcas. Como rivales principales tienen a los Volkswagen Santana, que tienen una gama paralela, pero sensiblemente más cara, y sobre los que tienen cuando menos el ser más actuales en sus formas. Pero también van a atacar por abajo al Talbot Solara, un coche que mantiene un aceptable nivel de ventas en el que deberá insistir para hacer frente a la competencia del R-21 GTS, y por arriba a los Peugeot 505 GR y SR, que quedan en el área de influencia del R-21 TXE.

También va a tocar las ventas de vehículos importados como los Austin y MG Montego, los Opel Ascona e incluso coches del tipo del Alfa 90 —el 75 parece destinado a un público más deportista, que en principio no debería inclinarse por el R-21.

En cambio, no debería afectar excesivamente a los Citroën BX, Ford Sierra y Volkswagen Passat, pese a estar en un precio y unas características

EQUIPAMIENTO

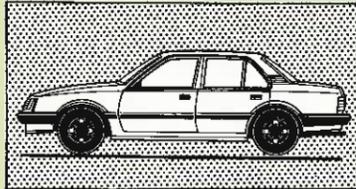
	GTS	TXE
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	SI
Testigo reserva carburante ..	SI	SI
Testigo de freno de mano ..	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros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

semejantes en razón de su quinta puerta, un elemento que diferencia mucho al tipo de comprador. Raramente el automovilista a quien gusten los coches clásicos de tres volúmenes acabará adquiriendo uno con portón trasero, y viceversa. De todas formas, con ellos se completaría el total de alternativas por precio.

Sergio Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto

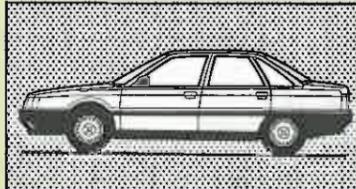
OPEL ASCONA 1.6 4P LS: 1.652.342 pts. GLS: 1.756.396 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 90 CV a 5.800 rpm. Peso: 990 kg. Velocidad máxima: 170 km/h. Consumo medio ponderado: 8,3 l/100 km. Volumen del maletero: 405 dm³.



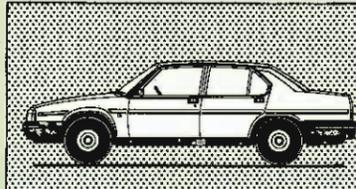
RENAULT 21 TXE 1.898.533 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 120 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.100 kg. Velocidad máxima: 194 km/h. Consumo medio ponderado: 9,0 l/100 km. Volumen del maletero: 370 dm³.



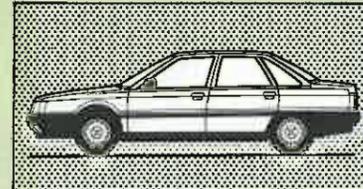
ALFA 90 2.0i 2.295.150 pts.

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



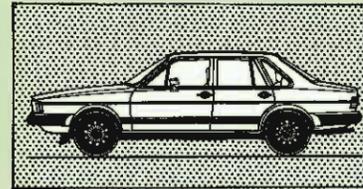
RENAULT 21 GTS 1.651.897 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.721 c.c. Potencia: 90 CV a 5.500 rpm. Peso: 980 kg. Velocidad máxima: 182 km/h. Consumo medio ponderado: 7,8 l/100 km. Volumen del maletero: 370 dm³.



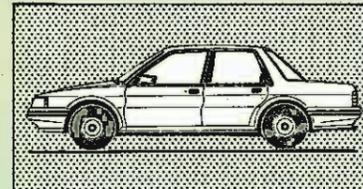
VW. SANTANA LX 1.8 1.909.044 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.781 c.c. Potencia: 90 CV a 5.200 rpm. Peso: 985 kg. Velocidad máxima: 174 km/h. Consumo medio ponderado: 8,7 l/100 km. Volumen del maletero: 335 dm³.



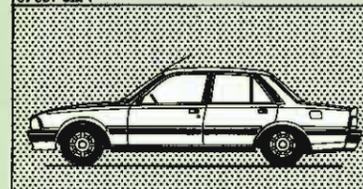
AUSTIN MG MONTEGO 2.0 2.014.974 pts.

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



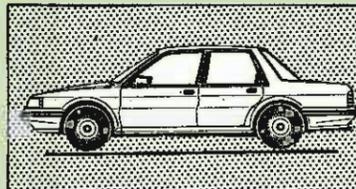
PEUGEOT 505 GR: 1.911.193 pts. SR: 2.085.290 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.971 c.c. Potencia: 108 CV a 5.250 rpm. Peso: 1.215 kg. Velocidad máxima: 173 km/h. Consumo medio ponderado: 10,6 l/100 km. Volumen del maletero: 387 dm³.



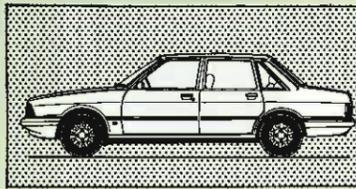
AUSTIN MONTEGO MAYFAIR 1.795.975 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.944 c.c. Potencia: 100 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.050 kg. Velocidad máxima: 171 km/h. Consumo medio ponderado: 9,3 l/100 km. Volumen del maletero: 365 dm³.



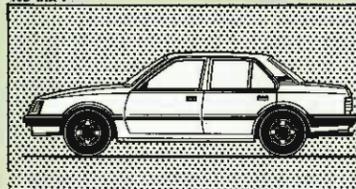
TALBOT SOLARA E. 1.6 1.474.717 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.592 c.c. Potencia: 90 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.090 kg. Velocidad máxima: 164 km/h. Consumo medio ponderado: 11,3 l/100 km. Volumen del maletero: 333 dm³.



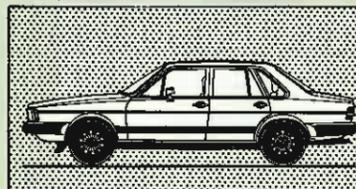
OPEL ASCONA 1.8i 4P: 1.841.143 pts. GLS 1.8i 4P: 1.924.533 pts.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.796 c.c. Potencia: 115 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.005 kg. Velocidad máxima: 185 km/h. Consumo medio ponderado: 9,4 l/100 km. Volumen del maletero: 405 dm³.



VW. SANTANA 2.0i 2.583.088 pts.

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



ABRIENDO PASO AL SONIDO



UN INVENTO HISTORICO... ECOJET

Made in Italia

+ 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)

GILERA LLEGA LEJOS

UNICA EN SU CATEGORIA
CON ARRANQUE ELECTRICO

La alta tecnología GILERA ha puesto a punto soluciones técnicas inéditas, de gran valor, que la sitúan a la vanguardia de la cilindrada 125 c.c., a nivel mundial.

GILERA RV 125, con admisión por láminas, eje de compensación antivibraciones, refrigeración por agua, engrase separado y arranque eléctrico.

Magníficas prestaciones, terminación de elevada calidad, y styling modernísimo y personal,

con la garantía Moto Vespa.

Así es la GILERA RV 125.

Un modelo para llegar lejos.



P.V.P. RV 399.720 pts.
(incluido motor de arranque eléctrico e I.V.A.)

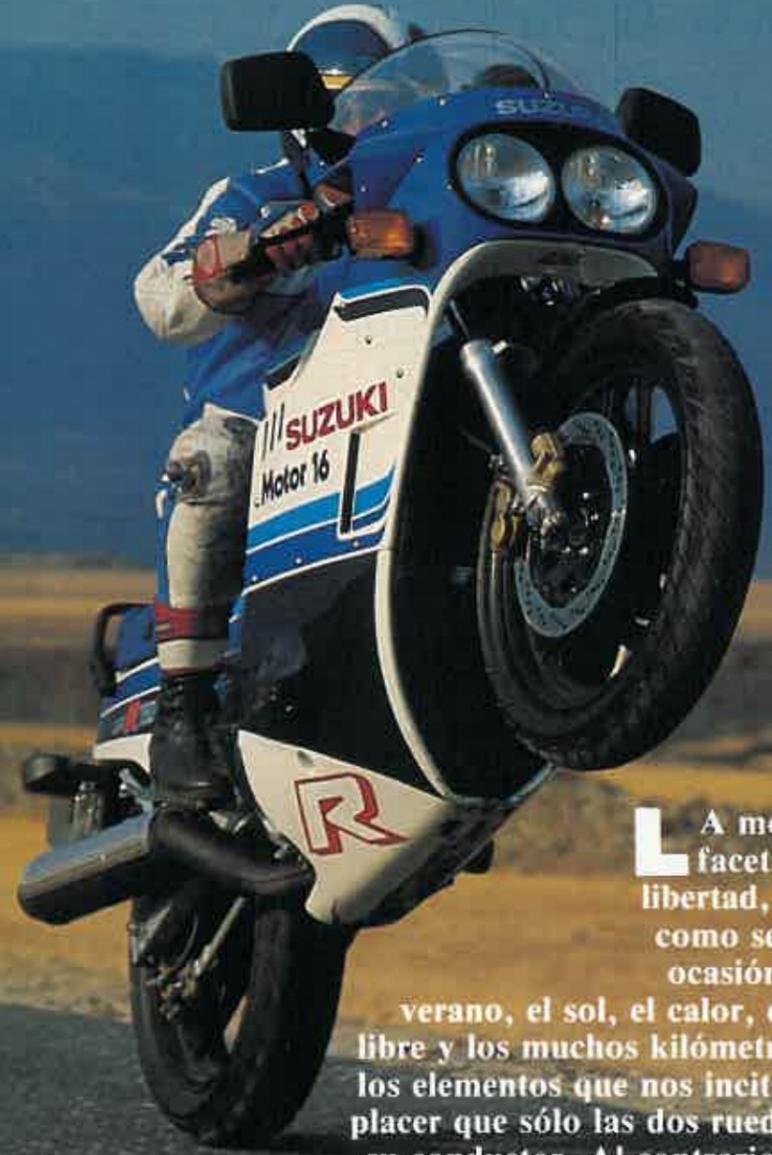
GILERA ha elegido

EQUIPO DE ORIGEN

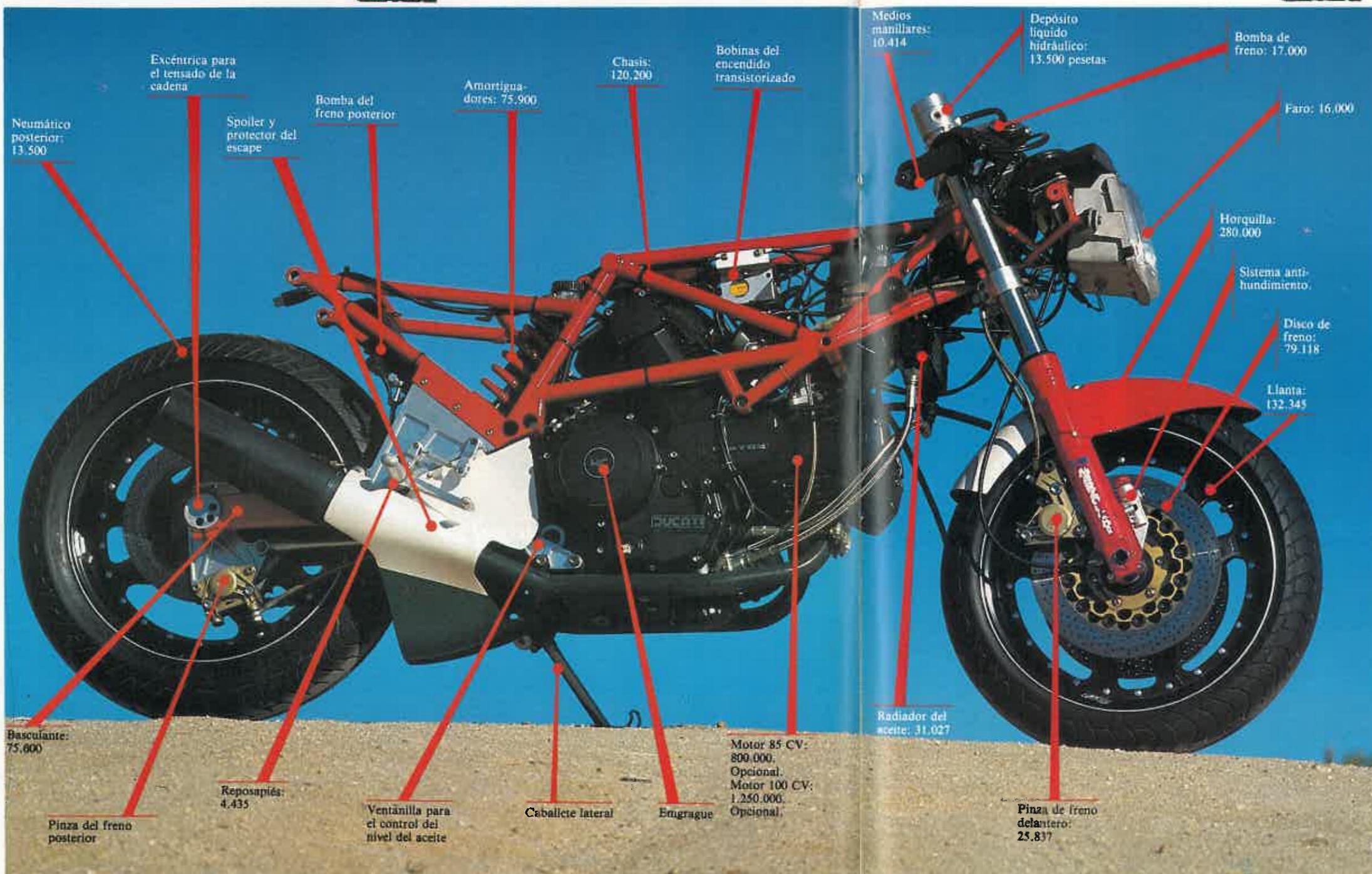
ESPECIAL

MOTOS

PARA VIVIR ASI



La moto, en sus múltiples facetas, es un símbolo de libertad, lejos de la violencia como se ha dicho en alguna ocasión. Con la llegada del verano, el sol, el calor, el choque con el aire libre y los muchos kilómetros por recorrer, son los elementos que nos incitan a disfrutar de ese placer que sólo las dos ruedas pueden brindar a su conductor. Al contrario que otros vehículos de diversión, la moto es generosa en todas las cilindradas, desde las super potentes pluricilíndricas japonesas, hasta las réplicas infantiles. Todas tienen el mismo denominador común: la ilusión de vivir.
Texto y fotos: Gigi Corbetta



Excéntrica para el tensado de la cadena

Neumático posterior: 13.500

Spoiler y protector del escape

Bomba del freno posterior

Amortiguadores: 75.900

Chasis: 120.200

Bobinas del encendido transistorizado

Bascuante: 75.000

Reposapiés: 4.435

Pinza del freno posterior

Ventanilla para el control del nivel del aceite

Caballote lateral

Embrague

Motor 85 CV: 800.000, Opcional.
Motor 100 CV: 1.250.000, Opcional.

Medios manillares: 10.414

Depósito líquido hidráulico: 13.500 pesetas

Bomba de freno: 17.000

Faro: 16.000

Horquilla: 280.000

Sistema anti-hundimiento.

Disco de freno: 79.118

Llanta: 132.345

Radiador del aceite: 31.027

Pinza de freno delantero: 25.837



LAS SUPERSTARS

Hace solamente diez años las motos con más de cien caballos de potencia se empleaban únicamente para la competición. Todas las miraban con respeto desde las gradas de los circuitos y sus conductores eran admirados poco más o menos como seres superiores. Hoy día, previo desembolso de un suculento cheque, cualquier persona puede disfrutar de motos como las que encabezan este reportaje. Los míticos cien caballos han quedado reservados a los modelos de 750 centímetros cúbicos, mientras que las superpotentes 1.100 niponas, ostentan más de ciento veinte caballos. Esto, traducido a términos prácticos o comparativos, es co-

mo si un Porsche 911 Carrera tuviese 600 caballos de potencia. En fin, sin comentarios. Los múltiples estudios hechos por los técnicos de todos los sectores de la industria de las dos ruedas han logrado que estas motos sean elásticas en la derogación de la potencia, seguras en la frenada y estables a cualquier velocidad. A todo esto se suma una estética sin igual que se complementa con el más alto nivel de acabado. Conducir una de estas motos significa estar sentado encima de un vehículo que encierra lo más novedoso de la tecnología actual, y llevarlas al máximo de sus posibilidades, es un placer reservado a una minoría.

BIMOTA DB 1

Como es tradicional en las motos de Bimota, la DB 1 encierra toda la experiencia adquirida en los circuitos a lo largo de muchas carreras de resistencia, y esto se conjuga con un excelente acabado artesanal presente hasta en los más insignificantes detalles. Es la úni-

ca moto que calza neumáticos de 160/60-16 especialmente construidos por Pirelli y siglados MP 75. La DB 1 alcanza los 205 kilómetros por hora y recorre los cuatrocientos metros, con salida en parado, en 12,5 segundos.

La DB 1 ha sido la prime-

ra Bimota totalmente italiana. El alto nivel tecnológico empleado en la parte ciclística ha permitido revalorizar el motor Ducati 750 que la equipa. Hay disponibles, además del motor de serie, dos versiones con ochenta y cien caballos, respectivamente.

En nuestro país, sólo se han matriculado pocos ejemplares, reservados de antemano a elitistas que buscan en una moto aquella que sólo se puede encontrar en una Bimota. Con todos los impuestos pagados y sin matricular, el precio es de 2.250.000 pesetas.



KAWASAKI GPZ 1000

La GPZ 1000 RX es la versión actualizada de la ya conocida Ninja 900 que durante tiempo ha sido la moto líder en su cilindrada. A pesar de los 250 kilogramos que llega a pesar en seco, esta super deportiva se caracteriza por su excelente estabilidad y por tener unas prestaciones de todo respeto. Alcanza con facilidad los 255 km/h., apenas siente el peso de dos personas y el récord de aceleración le ha sido arrebatado recientemente por la GSX 1100 R Suzuki. Además de una magnífica estabilidad, goza de excelentes frenos y su motor reafirma la fiabilidad de Kawasaki. Su precio es de 1.545.000 pesetas con todos los impuestos pagados a falta de matriculación. Al contrario que en otras super deportivas, el acabado y el equipamiento son de primera línea.

SUZUKI GSX 1100 R

Suzuki ha querido ocupar el puesto más alto en esta categoría reina. Su tarjeta de presentación no puede ser más escueta: 260 km/h. como velocidad máxima, y 10,5 segundos para recorrer el cuarto de milla con salida parada. Como es deducible, la conducción de esta moto es exclusivamente reservada a supermotoristas que no se asusten por los 130 caballos de potencia que desarrolla el motor a 9.500 rpm. El acabado es totalmente espartano, en virtud del ahorro de peso, donde se han conseguido los 215 kg. en seco. Esta maravilla del Sol Naciente aparecerá en nuestro mercado después del otoño, y se puede deducir que su precio será algo superior al millón y medio de pesetas.



BAZAR

1) Conjunto de lubricantes de la más alta calidad para motos de dos tiempos y cuatro tiempos, competición y carretera: CASTROL A 747: Sintético para dos tiempos. PVP: 2.300/lata.

CASTROL RS: Aceite de base sintética 15 W 50 para motores de cuatro tiempos. PVP: 2.100/lata.

MOTUL 2100: Semisintético 15 W 50 para cuatro tiempos. PVP: 1.375/lata.

VALVOLINE Racing 20 W 50: Aceite 20 W 50 de base mineral. PVP: 650/lata.

BEL-RAY: Líquido de frenos DOT.5 a base de silicona. PVP: 2.200.

BEL-RAY: Aceite hidráulico para horquillas hidroneumáticas disponible en gradaciones de SAE 5, 10, 15 y 20. PVP: 745.
BEL-RAY: Lubricante para cadenas a base de clorofluoruro de carbono.

2) Conjunto de maleta y transportín GIVI adaptable a la mayoría de las motos de turismo. Está fabricado en material plástico y equipado con doble cierre. PVP: 26.000.



3) Interfono MDS adaptable a cualquier casco integral y dotado de sistema antiparasitario. PVP: 9.000.

4) Antirrobo KRIPTONITE 4 disponible en diferentes medidas y hecho en acero cementado. PVP: 8.500.

5) Ceniceros de cerámica en forma de casco. PVP: 1.000/1.700.

6) Crema para limpiar monos de cuero, chaquetillas y botas. PVP: 650.

7) Guantes para conducción deportiva marcas ISARD y SPICA. Están hechos con piel de cabritillo. PVP: 2.900 (ISARD); 2.700 (SPICA).

8) Guantes para verano e invierno marcas ISARD y SPIDI, especialmente reforzados y forrados en su interior. Usados por Kenny Roberts y Freddie Spencer. PVP: 6.600 (SPIDI); 4.500 (ISARD).

Los elementos que aparecen en la sección del bazar, han sido cedidos por amabilidad de La Boutique de la Moto, Calle Barceló, 8, Madrid.



Déjate de problemas por 853.727 ptas.

Si te estás planteando el problema de elegir coche, déjate de líos. Decídate por un Volkswagen Polo y no te compliques más la vida. Para empezar, el Polo gasta realmente poco. De seguro, las cuentas de gasolina no te van a crear quebraderos de cabeza. Es muy resistente. Y en cuestión de averías, el Polo no sabe ni qué es eso. También descubrirás algo increíble: el Polo resulta más grande por dentro que por fuera. Eso te va a simplificar mucho las cosas a la hora de encontrar aparcamiento. Y aún hay algo más. Un detalle que te va a ahorrar hacer muchos números: su precio.

El Volkswagen Polo puede ser tuyo desde 853.727 pesetas, precio final (IVA incluido). Y si preguntas por la financiación de FISEAT, aún lo tendrás más fácil. No lo dudes. Siéntate al volante de un Volkswagen Polo y comienza a disfrutar. Sin más problemas.

Volkswagen Polo



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica



BMW K 100 RS

Es la más civilizada entre todas las superpotentes motos, con un litro de cilindrada. Este modelo ofrece una conducción elástica alcanzando los 220 kilómetros/hora. Es la única moto equipada con inyección electrónica y con los cuatro cilindros dispuestos horizontalmente. Desarrolla 90 caballos de potencia a 8.000 revoluciones por minuto. Es también la más económica en cuanto al consumo de carburante y el gasto de neumáticos. Su precio es de 1.642.550 pesetas, con IVA incluido.



YAMAHA FZ 750

La FZ 750 es la única moto equipada con cinco válvulas por cada cilindro. Esto demuestra el nivel de sofisticación de su motor, que desarrolla 100 caballos de potencia a 10.500 revoluciones por minuto. Puede llegar a los 235 kilómetros por hora y recorrer los 400 metros con salida parada en 11,5 segundos, con una estabilidad de primer orden. En España cuesta 1.445.000 pesetas, con IVA incluido, y está disponible en color azul, blanco y amarillo, o bien rojo, plata y negro.



HONDA VFR-750 F

Escondido bajo el aspecto elegante del carenado, se encuentra el chasis de aluminio y un motor derivado de los experimentados en las carreras de resistencia. Es capaz de desarrollar 105 caballos de potencia a 10.500 revoluciones por minuto y, por si esto fuera poco, está disponible un kit de potenciación que sube la potencia a 130 caballos. Para disfrutar de esta elegante Honda de carácter agresivo, hay que desembolsar 1.339.000 pesetas aproximadamente. Un precio competitivo frente a sus rivales.





EL CLUB DE LOS 200 KM/H.

Es un error creer que las motos de gran turismo, reservadas a cómodos paseos, sean aparatos anticuados y sosos respecto a las supersport. El placer de rodar por carretera durante cientos de kilómetros, se ve respaldado por un elevado nivel tecnológico enfocado, no solamente hacia el confort de marcha, sino basado en soluciones aerodinámicas difíciles de resolver y en suspensiones igualmente complicadas. Cualquier moto de gran turismo, como las que siguen

estas líneas, son capaces de rodar con conductor, pasajero y equipaje a más de doscientos kilómetros por hora, sin temor a las largas distancias. En este sector, donde la moto es el fiel amigo en los largos viajes, se encuentran modelos tan variados como la Guzzi V 65 Florida, del más puro *american style*, que contrasta con la sobriedad de las fiables BMW. Todo enfocado hacia el placer de rodar sobre dos ruedas.



BMW K 100 RT Y K 75 S

En este apartado, BMW ofrece al comprador más alternativas que ningún otro fabricante. En la categoría de mil centímetros cúbicos está la K 100 RT, magníficamente equipada y pensada para los largos viajes, donde la comodidad y el confort en marcha son condiciones

ineludibles. Todo está respaldado por prestaciones con base en los 215 kilómetros por hora como velocidad máxima y un consumo medio de 6,6 litros por cada cien kilómetros.

El precio de esta BMW es de 1.596.000 pesetas con IVA, está en concordancia con su calidad mecánica y de equipamiento.

Junto con la K 75 C, ya presente en el mercado, está la nueva K 75 S. Una versión algo más deportiva, equipada con carenado semiintegral y con un desarrollo de la transmisión final más largo. Puede llegar a los 200 kilómetros por hora, pero se caracteriza por la ausencia de vibraciones, la elasticidad del motor y por

la facilidad de recuperación desde las bajas revoluciones.

Como todas las BMW, es cómoda y se muestra particularmente agradable en los viajes largos, donde el pasajero se encuentra tan cómodo como el conductor.

Su precio es de 1.298.080 pesetas, IVA incluido.

Krafft®

ACEITES DE MOTOR



CUIDAN AUN MAS EL MOTOR DE SU VEHICULO

Línea de Personalización M-Technic

EL CARACTER BMW ENTRA EN DETALLES.



BMW abre una nueva categoría. La Línea de Personalización M-Technic. Un conjunto de accesorios y elementos destinados a afianzar el carácter personal de su BMW. Probados en la alta competición. Y presentados con una exigente calidad de acabado. La Línea de Personalización M-Technic añadirá a su BMW un toque propio y distintivo.

Por ejemplo, ya entrando en detalles, con la suspensión deportiva M-Technic de amortiguadores a gas, que le permitirá una mayor precisión en la conducción. Disfrutando más el terreno que pisa. El volante con perfil ergonómico y teclas de claxon integradas, que se accionan sin apenas mover un dedo. La palanca de cambio con diseño anatómico y torro

en piel natural. O la seguridad que aportan los spoilers, faldones y otros elementos aerodinámicos, incrementando la estabilidad del vehículo cuando se viaja a gran velocidad. La Línea de Personalización M-Technic detallará la distinción de su BMW. Remarcando su línea exclusiva. Infórmese en su Concesionario. Y entre en detalles.



YAMAHA FJ 1100

Al contrario de lo que muchos opinan, la FJ 1100 es una de las motos más polifacéticas de nuestro mercado. Al margen de alcanzar los 245 kilómetros por hora y de estar equipada con un motor pluricilíndrico, que desarrolla 125 caballos de

potencia, con la FJ 1100 se puede hacer una conducción de lo más relajada sin acusar problemas técnicos o de comportamiento. Todo esto está respaldado por una excelente estabilidad y fiabilidad mecánica. Esto mismo ocurre si se emplea la FJ 1100 para conducción deportiva, donde figura entre las más rápidas del momento.

Su precio es de 1.605.030 pesetas, con IVA incluido.



GUZZI V 65 FLORIDA

Una vez más, Guzzi ha acertado en la creación de una moto custom. Esta V 65 Florida, al estilo americano más genuino, se caracteriza por un acabado casi artesanal, que le infunde una calidad poco frecuente en esta clase de motos.

El motor V 65 que la equipa no precisa presentación, es el clásico bicilíndrico

en V, seguro, fiable y con una personalidad propia. Con toda seguridad, la V 65 Florida tendrá la misma aceptación que la California II, y los amantes del gran turismo cómodo, al estilo americano, encontrarán en esta moto lo que buscaban.

Su comercialización empezará en la próxima primavera.



- 9) Brazaete de cuero para llevar billetes, monedas, documentación y bolígrafo. PVP: 1.600.
- 10) Casco integral AGV KR 2001, hecho de fibra de vidrio y visera de Lexan. PVP: 18.000.
- 11) Casco integral NAVA ago 15. Hecho de fibra de kevlar y vidrio. Pesa 1.650 gramos. PVP: 27.000.
- 12) Casco integral ARAI. Se puede emplear para coches y motos. Fabricado en fibra de vidrio, ofrece una excepcional resistencia al choque. Tiene toma de refrigeración regulable en la barbilla y en la parte superior. PVP: 42.000.
- 13) Casco integral GPA de fibra de vidrio. En su diseño ha intervenido el doctor Costa. Cierra por medio de dos medias lunas prescindiendo así de los tradicionales corchetes. Está equipado con ventanillas de ventilación regulable. PVP: 25.000.
- 14) Protector para la columna vertebral marca DAINESE. Se compone de varios eslabones articulados entre sí, de material plástico especialmente resistente al roce violento. PVP: 10.000.





HONDA VF 1000 F II

Es la versión gran turismo de la superpotente 1000 R. Equipada con un motor de cuatro cilindros en V que desarrolla 110 caballos, se diferencia de la versión R por la distribución por cadena.

Su mecánica es muy sofisticada, así como la accesibilidad mecánica, muy dificultosa.

La VF 1000 F II es ideal para largos viajes, donde se puede alcanzar los 230 kilómetros por hora y mantener medias elevadas.

La postura de conducción es muy cómoda para el piloto y algo menos para el acompañante.

Los frenos resultan fiables en todo momento y la buena estabilidad completa este poderoso gran turismo que está en el mercado al precio de 1.667.000 pesetas.



HONDA XL 600 LM

La Honda XL 600 LM es, sin duda, la trail donde más se ha cuidado la estética y el nivel de acabado. El motor, pintado en color rojo, es un claro ejemplo de originalidad. Este es el clásico monocilíndrico con cuatro válvulas radiales, refrigerado por aire, que se ha empleado en los rallyes africanos. Tiene 44 caballos de potencia, con un par motor de 5 kg a 5.000 rpm. La velocidad máxima en carretera asfaltada es de 160 kilómetros por hora. Es

una moto para rodar preferentemente en carretera o en caminos lisos de tierra.

Debido a los 28,5 litros que caben en el depósito, tiene una autonomía de 500 kilómetros.

PVP: 879.000, IVA incluido.

CAMELLOS DEL ASFALTO

Los extenuantes rallyes africanos han sellado estas motos con una aureola que sólo se puede encontrar en la aventura. Estas monocilíndricas son capaces de desafiar cualquier recorrido. Su fiabilidad está basada en la resistencia y en poder superar cualquier dificultad. Es, probablemente, la faceta de la moto que más se parece al caballo: puede saltar, cruzar ríos, caerse en el barro o hundirse en la arena ininidad de veces, para luego volver a arrancar fiel a su conductor. Estas son las motos de la aventura, reservadas a las personas que se juegan todo, en virtud de aquello llamado ganas de sentirse joven.

BAZAR

<p>15</p>	<p>17</p>	<p>18</p>	<p>15) Faja elástica con cierre a presión y equipada con cartera. PVP: 3.000. 17) Botas GAERNE, ideales para conducción deportiva. Toda su confección es de piel y en su interior se puede apreciar una terminación artesanal. PVP: 16.000. 18) Bolsa para llevar sobre el depósito de la gasolina, ideal para viajes largos. Está hecha en material plástico impermeable. En la parte superior está equipada por una ventanilla transparente para poder consultar el mapa durante la marcha. Se puede separar de la parte que la sujeta al depósito de combustible, convirtiéndose así en un bolso de viaje. PVP: 6.900.</p>
<p>19</p>	<p>21</p>	<p>22</p>	<p>19) Cazadora de cuero DAINESE estilo aviador. Tiene el cuello y la pechera forrados por dentro de borreguillo. PVP: 49.000. 21) Mono DAINESE de cuero, reforzado en las hombreras y rodilleras. El interior de estas últimas se puede sustituir por otro refuerzo nuevo en caso de caída. Se puede separar en dos piezas. PVP: 67.000. 22) Mono de la marcha MODAMOTO, impermeable, muy ligero y de grandes propiedades térmicas. PVP: 17.000.</p>



YAMAHA XT 600

La Yamaha XT 600 es la más barata entre las todo terreno de cuatro tiempos disponibles en nuestro mercado. Es también la más ligera y la que permite una conducción más ágil en el campo. Está equipada con el mismo motor que la Teneré 600 Z, a falta de radiador para el aceite. En carretera llega a sobrepasar los 160 km/h, donde la estabilidad es dudosa; sin embargo, hasta los 140, y en el campo, el comportamiento es totalmente fiable. PVP: 704.000, IVA incluido.



BMW R 80 GS

La versión París-Dakar de la R 80 GS consiste en el cambio del depósito de combustible, por otro de 32 litros de capacidad, y del asiento. Por su excesivo peso y el corto recorrido de suspensión, la R 80 GS se maneja con dificultad en el campo, mientras que en caminos de terreno liso o sobre asfalto ofrece prestaciones únicas de su categoría. Los 60 caballos de potencia que desarrolla el motor boxer invitan a rodar a 170 kilómetros por hora. PVP: 979.000. IVA incluido.

KAWASAKI KLR 600 E

Ha sido la primera trail equipada con arranque eléctrico y con refrigeración líquida. Su motor monocilíndrico tiene cuatro válvulas, con doble árbol de levas en cabeza. Desarrolla 42 CV a 7.000 rpm. En carretera puede llegar a los 160 kilómetros por hora, y goza de una excelente suspensión. La KLR 600 E cuesta 795.000 pesetas, con IVA. A cambio de esta cantidad, se puede disfrutar de una excelente moto con un buen comportamiento, tanto en el campo como sobre asfalto.



MOTOTECNICA, guateados en la parte de los nudillos y forrados de piel por la parte inferior. Motote: PVP: 2.500. Spica: PVP: 2.400. 8) Peto protector para todo terreno y moto-cross. Está hecho en material plástico y mullido por dentro. PVP: 7.300. 9) CASCO ARAI de fibra de vidrio. Tiene la visera y el protector inferior de la barbilla sustituibles. Su interior se puede lavar y drenar el agua por un tornillo situado en la parte más alta del casco. PVP: 30.000. 10) Gafas para todo terreno marca SCOTT, perfectamente mullidas en su interior. Las hay en diferentes colores y están dotadas de pantalla antivaho. PVP: 4.300. 11) Pantalones para todo terreno marca GARIBALDI. Son impermeables y tienen una franja elástica en los laterales. Están reforzados con cuero en la parte interior y en las rodilleras. PVP: 14.000. 12) Camisetas de fibra sintética marca KIWI. Están caladas para una mejor transpiración. PVP: 3.100.



PARA LOS QUE APRUEBAN

A partir de los cinco años, los chavales ya pueden conducir su primera moto. Pequeñas réplicas de las motos de los mayores, fáciles de conducir, equipadas con cambio automático y con la potencia limitada para que no haya pro-



HONDA MBX 75

La Honda MBX 75 ha sido una de las primeras motos de pequeña cilindrada en tener las sofisticaciones propias de los modelos superiores al cuarto de litro. El motor que la equipa es un 74,9 centímetros cúbicos, de dos tiempos,

con refrigeración líquida, que alcanza las 900 rpm, con un desarrollo de doce caballos de potencia. La MBX 75 no precisa un gran mantenimiento y, a juzgar por las muchas unidades que circulan, su mecánica es fiable. **PVP: 252.000 ptas., IVA incluido.**



blemas. Estas motos, miniaturas o ciclomotores, son los juguetes más codiciados por los futuros motoristas, que esperan disfrutar de su primera moto que les permitirá emular a los ases de las dos ruedas.

VESPINO ALX

En la versión ALX, el Vespino se ha renovado en muchos aspectos estéticos y mecánicos. El nuevo cuadro de instrumentos se compone de velocímetro, cuentakilómetros, indicador de nivel de

carburante e intermitencia. Las prestaciones siguen siendo las mismas: 40 kilómetros por hora, según indica la legislación vigente, aunque el consumo del carburante se ha reducido.

PVP: 108.864 pesetas, IVA incluido.



DERBI VARIANT STAR

El Derbi Variant Start es el ciclomotor que más rivaliza con el Vespino, y uno de los más codiciados por los jóvenes. Está equipada con ruedas de 16 y 17 pulgadas y con llantas de aleación ligera. El motor es un monocilíndrico de dos tiempos, refrigerado por

aire, con una cilindrada de 49 centímetros cúbicos. El embrague es centrífugo y la puesta en marcha es manual, sin embargo, hay también disponible una versión con arranque eléctrico. Tiene buenas suspensiones y los frenos son eficaces. **PVP: 109.975 pesetas, IVA incluido.**



MOBILETTE LIBERTY

El Mobilette, en sus tres versiones, Cady, Rural y Liberty, es uno de los ciclomotores más clásico que rueda por nuestras calles. La última versión, Liberty es la mejor equipada: espejo retrovisor, intermitentes, portaequipaje retractible, cuentakilómetros y velocímetro. También se ha mejorado el acabado en

general, y ampliado la gama de colores. El motor sigue siendo el mismo, con 49,2 centímetros cúbicos de cilindrada, refrigeración por aire y embrague centrífugo. Este ciclomotor es el más barato del mercado, en relación con otros igualmente equipados. También se distingue por ser muy económico en cuanto al consumo de combustible. **PVP: 97.700 pesetas, IVA incluido.**



DERBI START DS 50

La solución que Derbi ha encontrado con el Start DS 50 es la ideal mezclando las ventajas del velomotor con las del scooter. Su línea estética responde en todos los aspectos a la protección que ofrece el scooter, sin embargo, se pueden levantar las «peanas» y empezar a pedalear como con un ciclomotor. Las

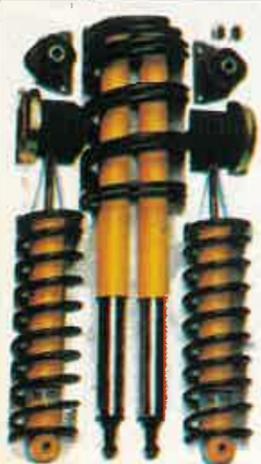
suspensiones son de las mejores empleadas en este tipo de vehículo. Puede alcanzar los 50 kilómetros por hora, y trasladar dos personas sin problemas. Su manejo es sumamente sencillo, al estar equipado con embrague centrífugo se dosifica el régimen de marcha con el acelerador y los frenos. Está disponible en color rojo o blanco. **PVP: 149.950, IVA incluido.**



GILERA RX 125

La Gilera RX 125 Arizona es una moto destinada a los jóvenes con los dieciocho años recién cumplidos. Su línea estética es la de una auténtica trail, con suspensiones modernas y eficaces. El motor que la equipa está derivado del modelo 200 Arizona, tiene la refrigeración líquida y la mezcla del lubricante

separada de la gasolina. Desarrolla 19 caballos de potencia a 7.750 rpm y puede empujar la moto hasta 115 kilómetros por hora. Es la única 125 de trail con arranque eléctrico y está equipada con accesorios propios de motos con mayor cilindrada, como el panel de mandos. **PVP: 380.688 pesetas, IVA incluido.**



SPORT-KITS BILSTEIN
CONDUCCION DEPORTIVA
(BMW-MERCEDES-OPEL-
VW-PORSCHE-AUDI-ALFA)

REPRES. AMORTIGUADORES BILSTEIN

BALLESTAS BARCELONA

SUSPENSION-DIRECCION-FRENOS

TALLERES Y RECAMBIOS VILLARROEL, 194
BARCELONA 08036. TELEF. 230 58 13
239 59 91



Un toque de distinción fuera de serie



DSD ahora tiene por fin,
el "Super Kit" para
transformar su Suzuki
en una verdadera jova.

No dejes de venir a verlo en los puntos de venta
autorizados o solicita folleto explicativo a:

D.S.D. Dieter Soucek Design
c/ Pechuan 14 - Tel. 416 79 86
28002 MADRID

TORIA • AUTO-SPORT
Alda Recalde, 62 (esq. c. Egaña)
Tel. 444 03 41 - Telex 32637 TORIA-E - 48010 Bilbao

TURINI
c/ Calvet 73-75 - Tel. 209 67 33
08021 Barcelona



1) Gorras al estilo americano, con colores e insignias de diferentes marcas. Las hay cerradas o con la parte posterior perforada. PVP: 1.200.

2) Casco MPA de policarbonato para trial y todo terreno. Tiene visera móvil y ventanilla de refrigeración. PVP: 7.000.

3) Verdugos de cuello largo en lana y seda, con el nombre de distintas marcas y colores. PVP: 700.

4) Botas ALPINESTARS impermeables, reforzadas en la punta y en la suela. Están hechas de cuero y material plástico para la protección delantera. PVP: 21.000.

5) Llaveros de material plástico y metal, con el nombre de las distintas marcas de motos. PVP: 200.

6) Gafas RUDY PROJECT con protección lateral y cristales degradados, extremadamente ligeras y resistentes a los golpes. PVP: 5.500.

7) Puños AMA Sport de esponja antivibraciones. Se fabrican en diferentes colores y diámetros. PVP: 1.100.

8) Candado para sujetar el casco a la moto, con cerradura de alta seguridad y protección contra los roces. PVP: 5.900.

9) Protector para el mentón, hecho en material plástico y forrado de rejilla. Está firmado por el campeón M. Rinaldi. PVP: 750.

10) Mochila impermeable con cuatro compartimentos, de la marca NAVA. PVP: 4.500.

11) Casco MDS para enduro. Cumple todas las homologaciones y es de fibra de vidrio. PVP: 16.000.

12) Cazadora de nylon para entretiempo, con dos bolsillos y puños cerrados. Se fabrican con las distintas insignias de las marcas de motos. PVP: 6.500.

Sigue la Honda del líder



WILLIAMS-HONDA líder en el mundial de Fórmula 1.



A partir de los 14 años.

CICLOMOTORES HONDA PXR 50 - PXS 50

Hay pocos ciclomotores que tengan la calidad y tecnología tan avanzada como los HONDA PRX 50 y PXS 50 con arranque eléctrico.

La misma tecnología que ha hecho de HONDA el primer fabricante de motocicletas

del mundo, la marca de coches más importada de los EE.UU., ganar en el Campeonato del Mundo de Motociclismo 1985 (250 cc. 500 cc.), y ser el líder en el actual Campeonato del Mundo de Automovilismo F-1.



HONDA
Arranque eléctrico.

ESPECIAL
MOTOS



MECATECNO CHIC DW 50

La Mecatecno Chic DW 50 cumple una doble función, al poder ser empleada por muchachos con los catorce años cumplidos como moto de diversión o bien por adultos como medio de transporte urbano. Al ser plegable, se puede guardar en cualquier hueco de un barco o en el maletero del coche. Está equipada con un motor 49,5 centímetros cúbicos, fabricado por Franco Morini. Alcanza los

cuarenta kilómetros por hora, y el consumo de mezcla es ridículo. La línea estética es agraciada y a la vez original, tanto en color blanco perfilada en azul como en color rojo. **PVP, 119.380 pesetas, IVA incluido**

MECATECNO HOBBY

Incluso para los más pequeños, Mecatecno ha hecho un moto que, en diferente tamaño, es igual que la de papá. Con el modelo Hobby, los niños tienen un juguete que encierra todos los elementos para que se crean verdaderos motoristas. No es el caso de hablar de prestaciones, pero sí de acabado. Se la ve cuidada

en todos los detalles, como en el acoplamiento de los colores. Está equipada con un motor de 38 centímetros cúbicos de dos tiempos, hecho por Franco Morini. El resto de la moto es de fabricación totalmente nacional. Este modelo no puede circular por carreteras nacionales ni vías públicas. **PVP, 99.260 pesetas, IVA incluido.**



ITALJET PEE-WEE

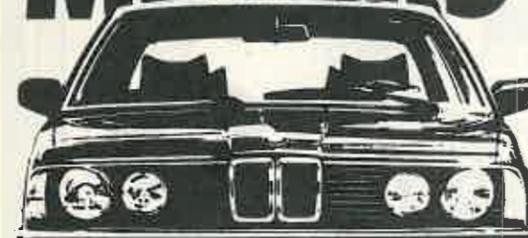
El modelo Pee-Wee de Italjet se fabrica en dos versiones: una para los más pequeños y la que aparece en la foto, destinada a niños de diez años de edad. Para ésta se ha escogido el estilo cross, con depósito piramidal y rueda delantera más grande. La equipa un motor de dos tiempos con 49 centímetros cúbicos de cilindrada y embrague centrífugo. Por su tamaño, se puede trasladar sin

problemas en el maletero de un coche, pero no puede circular por la vía pública. **PVP, 123.760 pesetas, IVA incluido.**



Comprar y vender

BAVIERA MOTORS



ES BMW
en todo

FREE TAX
Y también con placa turística

BAVIERA MOTORS S.A.

Concesionario oficial BMW
EXPOSICION Y TALLERES
Avda. Menoteras, núm. 2. Km. 5,300 Ctra. Burgos. Tel. 766 40 00. 28050 MADRID
EXPOSICIONES
P.º de la Castellana, 242. Tel. 733 83 90. 28046 MADRID
Príncipe de Vergara, 276. Tel. 458 66 17-18. 28016 MADRID
TALLER CHAPA Y PINTURA
Ctra. de Barcelona, km. 18,400. Tel. 672 22 11. San Fernando de Henares (MADRID)



Castellana Motor, S. A.



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. Echevarria - 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 431 29 24-83

MOVILAUDIO S.A.

Blasco de Garay, 63
28015 Madrid
Tel. 244 23 56

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

Y SUENA SU COCHE CON...

PROTEJA SU SONIDO RADIO, ALARMAS OCULTAMIENTO ANTIRROBO SINTETIZADORES DE VOZ RADIOTELEFONOS



KENWOOD



FUJITSU TEN



FINANCIAMOS HASTA 4 AÑOS

LBO M

La Boutique de la Moto

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

CONCESIONARIO OFICIAL



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

3 PLANTAS
AL SERVICIO
DE LA MOTO

LAS FICHAS DE COCHES DE MOTOR 16 TRAEN AHORA MOTO... DE REGALO



Todos los lectores que tengan las 60 fichas publicadas hasta el n.º 137 de Motor 16 pueden participar en el sorteo de una motocicleta Gilera 125 RX TRAIL.

Envíe rápidamente este cupón a Inrevisa, Hermanos García Noblejas, 41, 28037 Madrid, y si resulta ganador en el sorteo del 15 de julio de 1986, tráiganos las 60 fichas publicadas hasta el n.º 137 de Motor 16. Cuantos más cupones envíe, más posibilidades tiene de que la Gilera 125 RX TRAIL sea suya. ¡Suerte!

D. _____
 Dirección _____
 Ciudad _____ C.P. _____
 Provincia _____ Teléfono _____

LOS 100 COCHES DEL 86.



BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

REGALAMOS UN FIAT UNO FIRE

CREDITOS PARA RENOVAR PARQUE

CONCURSO

PATINAZO EN EL ESCUDO

ESTA historia la remite Antonio Quintanilla Ibarburen, un joven de quince años radicado en Santander, que vivió con su hermano una peligrosa aventura: «Mi hermano Luis y yo salimos de Santander a las siete de la mañana de un día de marzo. A bordo de un Pegaso 170 de dos ejes, conducido por Luis, cargamos en Torrelavega y nos dirigimos a Burgos. Subiendo el puerto del Escudo nos encontramos con abundantes placas de hielo. Hacia la mitad de la rampa las ruedas delanteras comenzaron a patinar. Mi hermano fue metiendo marchas cortas, pero el camión se deslizaba hacia abajo. Entonces me pidió que me tirara del vehículo, cosa que él también iba a hacer. Sin embargo, por detrás de nosotros apareció un autocar de transporte escolar y varios turismos más. Mi hermano aguantó todo lo que pudo. Una de las ruedas estaba ya en el aire, sobre el terraplén. Con mucha sangre fría, esperó a que la carga actuara como contrapeso, y de nuevo en la carretera, lo lanzó no sin dificultad hacia la otra cuneta. Después saltó del camión, que se detuvo casi al instante. El saldo fue favorable, salvo que mi hermano cayó mal y se fracturó un brazo. Quiero destacar la seguridad con que en todo momento actuó mi hermano.»



SE cumple ahora un año desde que la Dirección General de Transportes Terrestres y la Asociación de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) firmaban un convenio crediticio con la Caja Postal para renovar la flota terrestre española, una de las más anticuadas de Europa, plan que ha tenido una escasa acogida entre los transportistas. Según los expertos del sector, la poca utilización del convenio se ha debido a la aguda crisis que atraviesa el

sector y a la falta de concienciación de los propietarios. Los convenios entonces suscritos eran de dos tipos, de créditos al comprador y de créditos al vendedor. La primera fórmula está destinada a financiar directamente a las empresas privadas de transporte incluidas en el registro del Ministerio de Transportes, provistas de autorización de servicio público y siempre que la finalidad consista en renovar o modernizar su flota de vehículos. Con esta fórmula, la Caja Postal financia hasta el 85 por 100 de la inversión.

RECORDAMOS que para participar en el concurso, las cartas deben ser remitidas a MOTOR16, c/ Hermanos García Noblejas, 41, 28037 Madrid, indicando en el sobre «Para el mejor camionero». Cada carta publicada recibirá como premio un reloj digital, y entre ellas se elegirá la mejor historia, cuyo ganador será premiado con un Fiat Uno Fire.

La segunda fórmula consiste en que el beneficiario del préstamo es directamente la financiera de la marca correspondiente al vehículo adquirido. La inversión del comprador se reduce a la aceptación de los efectos cambiarios, que gestiona la Caja Postal. En esta modalidad sólo se han solicitado préstamos por valor de mil millones de pesetas, mientras que a través de la primera las cifras movidas son insignificantes.



IVECO

EL MUNDO DEL TRANSPORTE

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

CATALOGO

Num. 2 1986

Motor 16

500 Ptas.

2000 PRUEBAS

*Gasolina. Diesel. Familiar
Todo Terreno. Cabrio. Deportivo
Coste por kilómetro*

Leo Burnett



Pruebe todos los modelos.

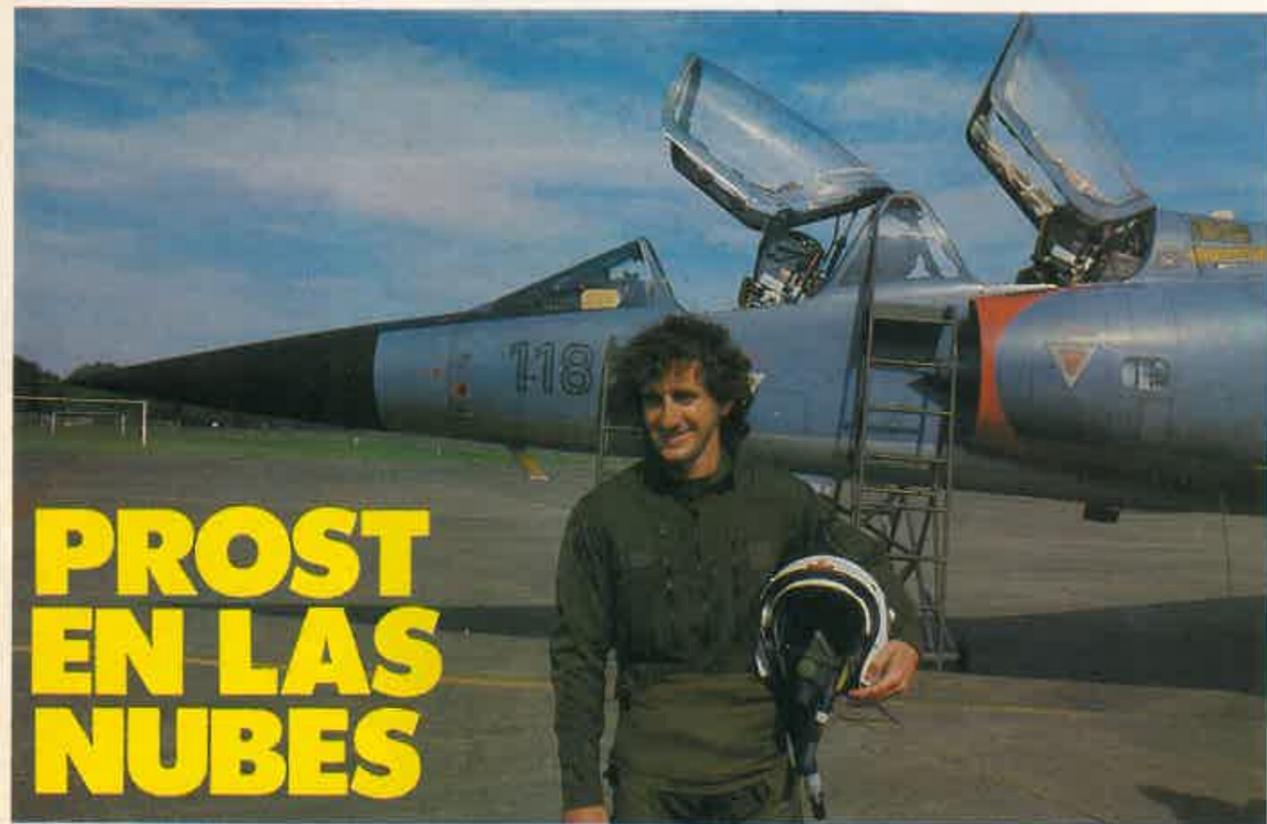
- Más de doscientas pruebas, agrupadas en 31 categorías, por precio, función, tamaño, modelos, gasolina, diesel, etc.
- Todos los consumos evaluados.
- Costos por Km. reales.
- Fichas técnicas (velocidad punta, par motor, aceleración).
- Precios actualizados de todos los modelos.
- Guía completa de todas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

**164 páginas
a todo color,
500 Ptas.**



adidas el equipo titular

Pasan los años. Pasan los fichajes. Pero adidas está siempre en el equipo titular. Sin reservas. A las botas de fútbol adidas se les saca el mejor partido. La mayor duración en plantilla. Ya son muchas temporadas dando pie a grandes jugadas. Centrando. Rematando. Goleando. Una gama completa de excelentes adidas. Las encontrarás en tiendas de deportes y en grandes almacenes. Inclúyelas en tu equipo. Dan mucho juego.



PROST EN LAS NUBES

ALAIN Prost también se marca, también siente los efectos de la velocidad, y aunque es el campeón del mundo de Fórmula 1, un piloto que casi cada día de la semana se pasea sin el menor complejo a más de trescientos por hora al volante de su McLaren-TAG Porsche, también es sensible a los movimientos extraños, a las sensaciones de angustia que un avión de caza, un avión supersónico lanzado a más de mil quinientos kilómetros por hora, produce sin tasa ni control. La confirmación de estas palabras se produjo hace pocas semanas y queda recogida en las fotografías de esta página, fotos en las que se ve a un Prost en traje de piloto del aire y no de piloto de circuitos.

Prost, que siempre viaja como pasajero en grandes aviones comerciales o en birreactores de alquiler, quería sentir el empuje de un avión de verdad, de un Mirage F1 B. Después de volar siempre en percherones más o menos corpulentos, de viajar en utilitarios del aire, quería probar un «pura sangre», un fórmula uno del cielo, algo totalmente justificable si se tiene en cuenta que Prost, como piloto, no tiene sangre en sus venas, sino gasolina de alto octanaje.

El general Norlain, comandante de la base aérea situada



en Mont de Marsan, se encargó de hacer realidad los deseos del campeón francés. El propio general Norlain se puso a los mandos del Mirage en el que Prost desempeñó un papel muy simple, el de copiloto silencioso.

En cuarenta y cinco minutos Prost tuvo la oportunidad de saborear todas las «delicias» de un viaje a más de dos veces la velocidad del sonido. En esos minutos, que al piloto del equipo Marlboro-McLaren le debieron parecer una eternidad, el general Norlain hizo toda una demostración de «loopings», caídas en picado, vuelos rasantes y otras filigranas, aplicadas con un sadismo refinado.

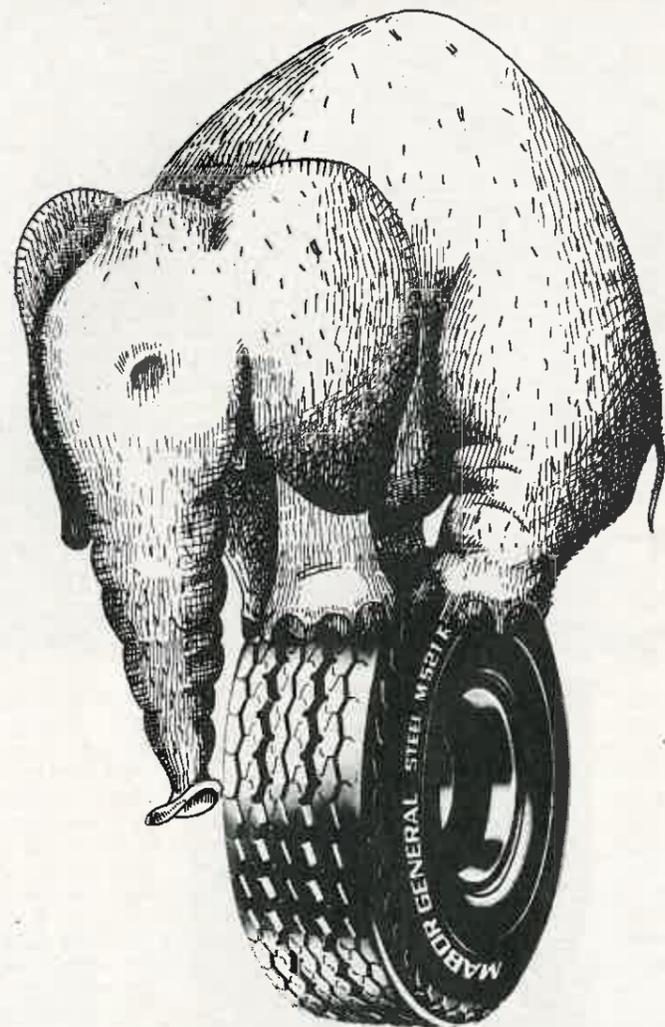
Al descender del avión, el pequeño piloto francés tenía en su cara ese tono

blancuzco que habla por sí solo de sensaciones fuertes, y «eso que no hemos alcanzado el límite del aparato, pero la verdad es que ha sido más que suficiente para conocer sus posibilidades». Al final del paseo, y tras recuperar un tono de piel más natural, Prost tuvo fuerzas para sonreír mientras recibía un diploma que testimonió su bautismo supersónico y su capacidad para soportar las tremendas exigencias de un avión tan rápido como el Mirage F1 B.

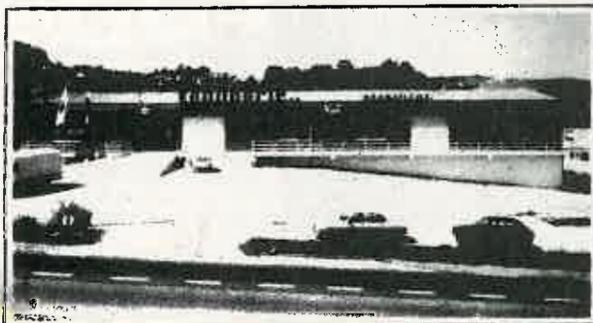


Angel Marco
Fotos: Gamma

Aguantan por muy pesado que te pongas



Los neumáticos M 521 Radial de MABOR están hechos para soportar grandes cargas. Su configuración contribuye a ofrecer mayor estabilidad a vehículos pesados y camiones. La concepción, verdaderamente innovadora, del M 521 Radial, permite un fácil manejo del vehículo con menor esfuerzo para el conductor. Cada vez más profesionales de la carretera se deciden por el M 521 Radial. Y siempre salen ganando.



Seguridad. Fuerza. Rapidez.



Distribuidor exclusivo para toda España
CONTINORTE S.A.

Condesa Casa Barcoña, 7. Telex 83096 AUGO - E. Apartado 201
Teléfono: (986) 41 45 22 - VIGO-4

Neumáticos que ruedan al frente de la tecnología

DEPORTE

LA temporada americana ha permitido desarrollarse a los tres hombres del momento: Nigel Mansell, Ayrton Senna y Alain Prost.

El primero se impuso en el Gran Premio de Canadá, batiendo al equipo McLaren y a su propio compañero Nelson Piquet, ayudado en parte por una

rapidísima intervención de los mecánicos durante el cambio de ruedas, cuando se ha tomado la revancha imponiéndose en Detroit, mientras que Prost consiguió en ambas pruebas subirse al podio, una vez como segundo y la otra como tercero, sumando así importantes puntos de cara al campeonato.

Si en Montreal Mansell había domi-



G.P. DE DETROIT LA REVANCHA DE SENNA



Jacques Laffite fue segundo. Completó el éxito de los motores Renault.



Nigel Mansell, junto a su esposa, Roxane, en la foto, ganó en Canadá y fue quinto en Detroit.



Alain Prost se subió al podio las dos veces. Ha conseguido un segundo y un tercer puestos.



Derek Warwick volvió a la Fórmula 1. Sus tiempos fueron próximos a los de Patrese.

nado con una cierta facilidad, en Detroit el hombre fue Senna. Comenzó por arrebatarle a Mansell, con quien comienza a tener un pique personal, el mejor tiempo en los entrenamientos. De todas formas, tras los entrenamientos con depósitos llenos de la mañana del domingo, el equilibrio pareció haberse establecido al ser Mansell el hombre más rápido. Pero cuando la carrera comenzó, Senna se quedó solo en la pista, mientras que Mansell se veía reunido en un grupo perseguidor, con los Ligier de Arnoux y Laffite, el McLaren de Prost y su propio compañero Piquet.

Pero Senna había hecho una elección de cubiertas muy blandas, y en quince vueltas tuvo que parar a cambiar neumáticos, dejando en cabeza a Arnoux, Laffite, Mansell, Prost y Piquet, a los que rápidamente comienza a recuperarles el terreno perdido. A media carrera, los dos hombres de Ligier, Prost y Mansell, pararon para cambiar neumáticos, dejando a Piquet y Senna luchando por el primer puesto. Poco después ambos deberían entrar a su vez para el cambio de ruedas —el segundo en el caso de Senna—, que sería decisivo para el resultado final. Mientras que los mecánicos de Senna invirtieron sólo siete segundos en devolverle a la pista, los de Piquet tardaron casi veinticinco. La diferencia fue que Senna volvió a la pista en primera posición, mientras que Piquet quedó retrasado. Intentando compensar el retraso, el bicampeón del mundo chocó con un murete, teniendo que abandonar. La misma conclusión tuvo la carrera de Arnoux, que se quedó sin frenos y no pudo evitar el terminar contra el «guard rail».

En las últimas vueltas de la carrera, Senna se permitió doblar a Mansell, quien fue adelantado también por Michele Alboreto, que terminó en la cuarta posición. También hubo cambio en el segundo puesto, cuando Laffite adelantó a Prost, que tenía algún problema de consumo.

El triunfo de Senna y el segundo puesto de Laffite pone de manifiesto la adaptación del motor Renault a este trazado, justo una semana después de que en Montreal, Senna, Arnoux y Laffite se quejaron de una cierta falta de potencia. De todas formas, para las escuderías que utilizan el motor francés, se acercan malos tiempos, pues en los circuitos rápidos los Williams y McLaren parecen más competitivos.

Lo que sí parece claro es que el campeonato debe jugarse entre Senna, Mansell y Prost, mientras que el gran favorito de principio de temporada parece desconcentrado. Ni en entrena-

Si últimamente se le ha pasado por la cabeza la idea de enterrar su vehículo viejo para siempre y comprar otro nuevo, está de enhorabuena.

El parque automovilístico español es demasiado viejo. Por eso, si su coche tiene más de diez años y lo compró hace dos o más, podrá ahora cambiarlo por uno de nueva fabricación o ya matriculado anteriormente, siempre que su antigüedad no sea superior a los dos años y que se encuentre en óptimas condiciones de circulación.

Para ello la Dirección General de Tráfico ha suscrito un acuerdo con los Bancos y concesionarios autorizados, de manera que usted puede obtener un crédito especial a un bajo interés real del 12 % y pagarlo cómodamente en cinco años.

Renovarse y vivir.



DGT
Dirección General de Tráfico
Ministerio del Interior

Recuerde:
INTERES: 12% REAL
PAGO: 5 AÑOS

Infórmese en:

BANCO CENTRAL · BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA · BANCO HISPANO AMERICANO · GANVAM



Michele Alboreto terminó las dos carreras. En Detroit fue cuarto, tras adelantar al Williams de Nigel Mansell.

NORTEAMERICA EN BREVE

● Los responsables de la Fórmula Indy agrupados en la asociación denominada CART están intentando acabar con la Fórmula 1 en Norteamérica. De momento, parece probable que la concesión del circuito de Montreal vaya el año que viene a un grupo proclive a la fórmula norteamericana.

● Con ese objetivo, también se anunció que a los pilotos que participaran en el Gran Premio de Detroit, el fisco estadounidense les cobrarían los impuestos correspondientes a sus ganancias en los últimos tres años. Bernie Ecclestone y Piquet viajaron a Nueva York al día siguiente del Gran Premio de Canadá para solucionar el problema.

● Accidentado en los entrenamientos con depósitos llenos del día del Gran Premio de Canadá, Patrick Tambay no pudo correr en Detroit. Su puesto fue ocupado por Eddie Cheever. De esta forma los dos componentes del equipo Jaguar de Sport-Prototipos — Warwick y él — participaron en la prueba.

● Hubo cambios en la inscripción del Gran Premio de Detroit. Christian Danner pudo finalmente subirse en el Arrows, después de que la FISA diera el visto bueno al traspaso desde Osella. Su puesto en el equipo italiano lo ocupó el canadiense Alan Berg. Mientras, de Alemania llegó la noti-

cia de la salida de peligro de Marc Surer, que fue recibida con alboroto por parte de Boutsen.

● Se da como seguro el fichaje de Ayrton Senna y el ingeniero Gerard Ducarouge por parte de Ferrari. La cifra en que se habría basado el acuerdo con el piloto serían los cinco millones de dólares.

● Stephan Johansson tiene un pie fuera de Ferrari. Pero otro dentro de McLaren como segundo de Prost.

● Keké Rosberg parece destinado a ir a Lotus, después de que Nigel Mansell se haya negado a aceptar la oferta que le hizo Peter Warr para volver.

● Mansell tiene caducado su contrato con Williams, pero no parece estar preocupado con la renovación.

● A Lotus, General Motors le ha bloqueado sus negociaciones con Ford para disponer el año que viene de motores Cosworth.

● Tyrrell en cambio parece tener asegurado el motor Ford que seguirá empleando Karl Haas en sus Lola.

● Benetton cambiaría de motores. Primero tiene que probar el motor Alfa Romeo. Pero también tiene contacto con Honda, que le podría suministrar también sus motores.

● Brabham tiene contrato con BMW hasta finales de 1987. Aunque flirtea con Ford, parece difícil que vaya a romper el acuerdo con la marca alemana.

● Hablando de motores ha surgido el rumor de que Audi podría llegar a un acuerdo con Tag y Porsche para subvencionar el desarrollo del motor V-6 a condición de que llevara su logotipo. Su retirada de los rallies le permite disponer de presupuesto para estas acciones.



mientos ni en carrera consigue mezclarse en esa lucha por los primeros puestos.

En lo que se refiere a Ferrari, después del resultado de Spa se esperaba una recuperación del equipo Ferrari. En Canadá, la serie de roturas de las turbinas Garret que se montaron por primera vez en estos motores obligaron a conformarse con el octavo puesto como mejor resultado. En Detroit, hubo un buen tiempo en entrenamientos de Johansson, que intenta vender su imagen para el año que viene, y una buena última mitad de carrera por parte de Alboreto, que logró volver a puntuar.

PARRILLA DE SALIDA

12 A. Senna Lotus-Renault 1-38-301	[1]	5 N. Mansell Williams-Honda 1-38-839
6 N. Piquet Williams-Honda 1-39-076	[2]	25 R. Arnoux Ligier-Renault 1-39-689
28 S. Johansson Ferrari 1-40-312	[3]	26 J. Laffite Ligier-Renault 1-40-676
1 A. Prost McLaren-TAG 1-40-715	[4]	7 R. Patrese Brabham-BMW 1-40-819
2 K. Rosberg McLaren-TAG 1-40-848	[5]	16 E. Cheever Lola-Ford 1-41-540
27 M. Alboreto Ferrari 1-41-606	[6]	20 G. Berger Benetton-BMW 1-41-836
18 T. Boutsen Arrows-BMW 1-42-279	[7]	11 J. Dumfries Lotus-Renault 1-42-511
8 D. Warwick Brabham-BMW 1-42-558	[8]	3 M. Brundle Tyrrell-Renault 1-42-815
19 T. Fabi Benetton-BMW 1-43-658	[9]	4 P. Strelf Tyrrell-Renault 1-43-796
17 C. Danner Arrows-BMW 1-44-259	[10]	14 J. Palmer Zakspeed 1-44-401
15 A. Jones Lola-Ford 1-44-450	[11]	21 P. Ghinzani Osella 1-45-059
23 A. de Cesaris Minardi-MM 1-46-705	[12]	24 A. Nannini Minardi-MM 1-47-230
22 A. Berg Osella 1-48-682	[13]	29 H. Rothengatter Zakspeed 1-49-680

CLASIFICACION

1, Ayrton Senna (Lotus-Renault), 1-51-12/847; 2, Jacques Laffite (Ligier-Renault), a 31-017; 3, Alain Prost (McLaren-TAG), a 31-824; 4, Michele Alboreto (Ferrari), a 1-30-936; 5, Nigel Mansell (Williams-Honda), a 1 v.; 6, Riccardo Patrese (Brabham-BMW), a 2 v.; 7, Johnny Dumfries (Lotus-Renault), a 2 v.; 8, Jonathan Palmer (Zakspeed), a 2 v.; 9, Philippe Strelf (Tyrrell-Renault), a 2 v.; 10, Derek Warwick (Brabham-BMW), a 3 vueltas.

ASI VA EL MUNDIAL

Pilotos

1, A. Senna, 36 puntos; 2, A. Prost, 33; 3, N. Mansell, 29; 4, N. Piquet, 19; 5, K. Rosberg, 14; 6, J. Laffite, 13; 7, S. Johansson, 7; 8, G. Berger y R. Arnoux, 6; 10, M. Brundle, T. Fabi y R. Patrese, 2 puntos.

Constructores

1, Williams, 48 puntos; 2, McLaren, 47; 3, Lotus, 36; 4, Ligier, 19; 5, Ferrari, 13; 6, Toleman, 8; 7, Tyrrell y Brabham, 2 puntos.



Despégate con el Nuevo Citroën Visa GTI. Ahora con 115 C.V.

Se avecina una nueva avalancha de objetos voladores. Más rápidos. Más potentes que nunca. Son los nuevos CITROËN VISA GTI, equipados con una auténtica bomba de relojería en forma de poderoso motor, capaz, ahora, de desarrollar 115 C.V. y alcanzar cifras de velocidad objetiva en torno a los 192 km/h.

Un coche que en carretera es visto y no visto, pero que en ciudad atrae sobre sí todas las miradas. Porque, entrando en detalle, el VISA GTI ofrece un equipamiento y un acabado tan espectacular como su agresivo y aerodinámico aspecto exterior. Venga a probarlo. Verá lo que es un deportivo con todas sus consecuencias.

VISA GTI (115 CV)	
Velocidad máxima:	192 km/h.
Aceleración: 0-100 Km/h:	8,8 sg.
Consumos:	90 Km/h: 6,1 l/100 Km
	120 Km/h: 8,0 l/100 Km
Consumo Urbano	9,2 l/100 Km

RSCG Y ASOCIADOS

MOTOS

CON DERBI A LOS MUNDIALES

TODAS aquellas personas que compren un ciclomotor Derbi antes del día 31 de agosto entran en un sorteo cuyo premio consiste en viajar con un acompañante a uno de los siguientes Grandes Premios: Holanda (28/6), Inglaterra (3/8) o Alemania (28/9). El primer sorteo ya ha tenido lugar, siendo el afortunado don Fulgencio Marin, de Benidorm (Alicante).

mundo de los rallyes, y esto le ha servido para escribir un libro distinto a todos los publicados anteriormente sobre este mundo, que, como todos, tiene sus interioridades. «Rallymanía», editado por Sirocco, relata paso a paso las doce pruebas del Campeonato de España de 1985, salpicando de anécdotas, muchas de ellas inéditas, cada uno de los capítulos. Colomer, Sirocco y Joan Aymami —autor de la mayor parte de las fotografías— piensan repetir la experiencia este año y muchos otros más.

FORMULA 1

BUDAPEST, PREPARADO

EN un tiempo récord, al igual que ocurrió en Jerez, los húngaros han logrado acabar un circuito per-

manente, donde el 10 de agosto se correrá una carrera del Mundial de Fórmula 1. El circuito, el primero de un país del Este en acoger al «gran circo», está situado a veinte kilómetros de Budapest y para construirlo ha sido necesario remover más de medio millón de metros cúbicos de tierra. No será de los más rápidos del Mundial, pero sí de los más seguros y mejor equipados. La velocidad media estimada para los Fórmula 1 oscila entre los 140 y 180 kilómetros por hora para este trazado, de diez metros de anchura, casi cuatro kilómetros de recorrido y veinte curvas.



TURISMOS

CAMPEONATO DE EUROPA EN EL JARAMA

EL Real Automóvil Club de España ha conseguido recuperar la carrera del Campeonato de Europa de Turismos, que en principio había perdido para este año. La fecha que han conseguido es la del 5 de octubre, es decir, una semana antes que la prevista en Estoril, que será la clausura.

Antes de las dos pruebas previstas en la península Ibérica quedan por disputarse las de Salzburgring, Nurburgring, las 24 Horas de Spa, Silverstone, Nogaro y Zolder.

Hasta el momento, y después de disputadas las siete primeras pruebas en pilotos, manda el británico Percy, por delante de su jefe en el equipo Rover Walkinshaw y el sueco Lindstrom.

MONOPLAZAS

LLEGA LA FORMULA PANDA

COINCIDIENDO en el tiempo con la introducción de la Fórmula Ford, una nueva sociedad que lidera el durante mucho tiempo responsable de competición de Seat, José Juan Pérez de Vargas, ha propuesto también una fórmula de monoplasas, de inferior categoría, que podría suponer el primer paso para nuestros jóvenes aspirantes a pilotos. Se trata de implantar en España la Fórmula Panda ita-



Rohrl retorne al redil del equipo Lancia antes de final de año. El piloto alemán efectuaría su tercer retorno al equipo que dirige Cesare Fiorio del que había salido a finales de 1983 para pasar a engrosar las filas de Audi. Su llegada a Lancia se correspondería con el nombramiento de un nuevo director deportivo en la marca, dado que Fiorio está destinado a un cargo de mayor responsabilidad. Para este puesto se duda entre Bortoleto, el actual director deportivo del Jolly Club, y Torriani, un antiguo copiloto del equipo Fiat.

En Audi, en principio, no está prevista la participación oficial de sus coches el año que viene. Sin embargo, se apoyaría la de equipos privados apoyados por concesionarios de los diferentes países. La marca trabaja sobre una nueva versión del coupé Quattro que llevaría diferencial Torsen.

De todas formas, todo el mundo está pendiente de las decisiones que se tomen en la reunión del Comité Ejecutivo de la FISA el próximo día 26 de junio.

Las decisiones que allí se tomen marcarán el futuro del programa deportivo de Ford para este año. De momento sólo parece segura la participación en el RAC británico, en plan de despedida.

Lancia en cambio no se da por vencida. A Nueva Zelanda envía tres coches en vez de dos. A Alen y a Eriksson se une en la expedición Massimo Biasion, que debía participar en las mismas fechas en el 24 Horas de Yprés. Su compromiso

liana, que emplea motores de origen Fiat de 903 cc. que a diferencia de aquella podrán ser ligeramente retocadas para conseguir una potencia de unos 75 caballos.

Los chasis serán de la marca Tatuus, que se encargará de fabricar toda la estructura tubular. Carrocería, ruedas y mecánica serán montadas en España. El precio total del coche rondará el millón y medio de pesetas. Y el calendario constará de un mínimo de ocho carreras, un par de ellas en el extranjero, pruebas en las que el traslado de los coches será por cuenta de la organización. En estos momentos se busca un patrocinador para el certamen, que no está descartado que pudiera ser Seat para lanzar el reemplazante del actual Panda.

RALLYES

ROHRL A LANCIA

EXISTEN grandes posibilidades de que Walter



BOXES

● Durante el mes de agosto tendrá lugar el Raid Ibérica Total, que recorrerá 6.000 kilómetros off-road por tierras de España. La novedad más importante este año es la posibilidad de realizar el rallye completo o bien solamente el recorrido de diez días incorporándose en Sierra Nevada para llegar a Andorra.



● Finalizó el Rallye de Cerdeña con muy poca suerte para los participantes españoles. Juan Hernández y Agustín Fernández con Suzuki 600 fueron noveno y decimotercero respectivamente, mientras que Pepe López, piloto oficial de Gilera, pasó de la sexta a la 45 posición al ser penalizado por perder su tarjeta de control. José Antonio Varea con Vespa, tras resistir numerosas eta-

pas, no llegó al final de esta prueba, que en motos ganó Lalay con Honda 250, y en coches Bertolini con Daihatsu Rocky.

● El París-Dakar del próximo año está despertando muchos intereses. Entre los distintos proyectos que existen el más avanzado, al parecer, es un equipo totalmente español compuesto por dos coches, una moto y un camión. Los coches serían Nissan Patrol turbodiesel y una importante marca nacional correría con el patrocinio del equipo.

● En el Circuito de Calafat se va a celebrar la segunda edición de las 24 Horas Internacionales Scooters, en las que el plato fuerte será la lucha de Vespa y Lambretta. Los premios en esta edición alcanzan el medio millón de pesetas y la participación está limitada a cincuenta equipos, compuesto cada uno por tres pi-

lotos.

● Paralelamente a la celebración de estas 24 Horas, Univer Diagonal ha previsto un completo programa de actividades paralelas, entre las que destaca la prueba del Campeonato de Cataluña de Karts clase K-2 y una concentración de Clásicos Deportivos, que sin duda serán un espectáculo en el circuito catalán.

so en las antípodas va a permitir a Tabaton participar con el coche oficial en la prueba belga. En ella intentará arrebatar el liderazgo del Campeonato de Europa a su compatriota Dario Cerrato, que tras su victoria en la Targa Florio ha pasado a ocupar el primer puesto de la clasificación.

Los que se han quedado descolgados son los españo-

les. Ambos esperan poder recuperarse con su participación en El Corte Inglés. Después Beni tiene que ir al Hunsruck Rallye y posiblemente al Halkidiki. En cambio, Serviá no podrá sumar nuevos puntos hasta el otoño. Su participación en el Madeira puede darse por cancelada e incluso es dudosa la del Príncipe de Asturias.

APROVECHA LOS TIEMPOS QUE CORREN

Los buenos tiempos.

Son tiempos de motos impresionantes. Como las MZ. De fabricación alemana; con un merecido prestigio, ganado desde sus mismos orígenes por sus antecesoras DKW.

Motos de dos tiempos.

Formidables. Sin mezclas, con dosificador de aceite independiente. Con frenos de disco y magníficamente equipadas.

Tiempos de MZ.

La MZ-ETZ-250, es una moto rápida, robusta, duradera y sin apenas gastos de mantenimiento. Y para que veas que corren los mejores tiempos, ahora está al alcance de tu mano y de tu bolsillo.



265.000 pes
IVA INCLUIDO



Informate en: **Wartburg-Trabant Española, s.a.**
San Bernardo, 114 - 28008 Madrid Telf. (91) 447 20 63 - 447 29 77 Concesionarias en toda España.



BALLESTA

NO, SI ORIGINAL LO ES, PERO NO SÉ, NO SÉ...



Tarjetas Postales



Xavier Domingo

HACE tanto calor que se sueña con tormentas de verano o, por lo menos, con uno de esos chubascos densos que dejan el aire puro y brillante. La lluvia llega a echarse de menos y con ella el olor a tierra mojada y el color verde limpio de las hojas de los árboles o el brillo denso del asfalto y los adoquines si soñamos esta lluvia veraniega en la ciudad.

Tormentas de verano

Sentado frente al ordenador en el que escribo en un piso alto de Chamberí, prefiero pensar en el campo y quizá incluso en Galicia, en donde no me falta lluvia ningún verano y a veces llega de repente y me pilla sentado debajo de unas parras de buen albariño. Las primeras gotas golpean con fuerza y rebotan en los pámpanos. Luego resbalan y se dejan caer en la cabeza de los sorprendidos comensales de un almuerzo que se prolonga. Entonces siempre decimos: «Se veía venir, ya decía yo que no tardaría en llover.»

Dicen los corredores de Fórmula 1 que el mejor momento para hacer alta velocidad es justamente ese que precede a la lluvia. Se producen entonces momentos de total inmovilidad del aire, de suave y transparente luminosidad, de fresco e insospechado instantes antes de tal fenómeno, y aseguran los pilotos que en esos minutos que preceden a la lluvia los neumáticos se adhieren mejor al asfalto de la pista. Puede que sea así.

tillería y especialista en la protección de quienes se ven sorprendidos por las tormentas. El Papa Wojtyla, que visitó Montserrat en día de espantosa tempestad, también debió recurrir a esa santa meteorológica.

Para los pecadores, en noches de este cariz, queda el recurso de la cama, sobre todo en buena compañía. ¿Lo han probado? Los especialistas dicen que los sueños acuosos indican necesidades y deseos sexuales. El cielo hecho catarata y derramándose sobre la tierra es más que un sueño. Y en verano, cuando los días secos amenazan con desertizar toda vida y transformarla en esqueleto, la lluvia significa renacimiento, Pascua de Resurrección.

Si las tormentas de verano pueden suscitar descarríos y también pánicos, no es raro que en todas las mitologías aparezcan como imagen de un caos inicial, batalla de titanes u orgía de dioses, de la cual, finalmente, nace el orden del mundo y su improbable armonía.

Uno, sin embargo, desea su llegada sólo para que refresque un poco y no para que nazcan nuevos mundos en los que, por supuesto, no sabría «más verdad», como pide la desgarrada petenera de la Niña de los Peines: «Quisiera yo renegar de este mundo por entero. Volver de nuevo a empezar, por ver si en un mundo nuevo encontraba más verdad.»



PEUGEOT 205 TURBO 16

DESDE sus primeras participaciones, el 205 Turbo 16 mostró un tremendo potencial ganando seis pruebas consecutivas del Campeonato del Mundo, cinco de ellas con Ari Vatanen al volante y la última con Salonen. En 1985, este último piloto se proclamó campeón del mundo de la especialidad y el coche venció a su vez en el certamen reservado para marcas. En el pre-

sente año, con la aparición del Lancia Delta S4, la superioridad del Peugeot se ha visto un poco comprometida y después de celebrarse las primeras pruebas se ha podido comprobar la gran igualdad existente entre ambos coches. De cualquier manera, la FISA ha sentenciado ya a los actuales grupo B, prohibiendo su participación en rallyes a partir de 1987.



Motor 16



Importados por Seat

Los Vehículos Comerciales Volkswagen son diferentes. Por dentro y por fuera.

A primera vista pueden parecer un microbús. O a veces, incluso, un camión. Pero basta con asomarse a su interior para descubrir el grado de confort y equipamiento que se disfruta a bordo.

Los Vehículos Comerciales Volkswagen son los máximos exponentes en cuanto a seguridad, fiabilidad y economía. Como buenos Volkswagen. Los vehículos más vendidos de su categoría. 6.000.000 en todo el mundo.

La más amplia gama. Para cada tipo

de necesidad. Desde los Transporter a los LT.

Todas las versiones van equipadas con motores tan potentes como económicos, en versiones gasolina, diesel o turbo diesel. Para que el consumo no se convierta nunca en una carga.

Tanto los Transporter como los LT ofrecen grandes espacios de carga aprovechables al máximo. De muy fácil acceso.

Acérquese hasta su concesionario y conozca las distintas versiones de los Vehículos Comerciales Volkswagen.

Descubrirá que no se trata de turismos.

Ni de microbuses. Ni de camiones. En realidad son mucho más que eso. Son Volkswagen.

Deseo recibir más información sobre los Vehículos Comerciales Volkswagen.

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

Vehículos Comerciales Transporter y LT

RETRATO de yuppie



N 34

Este hombre pertenece a una raza en vía de aparición: es uno de los yuppies, los jóvenes profesionales urbanos.

Trabaja en un sector del terciario avanzado: sus consejos vienen pagados a precio de oro y otro tanto vale su tiempo.

Por ello, apenas puede, deja el automóvil y marcha como una flecha en el tráfico sobre la vieja y potente motocicleta: una joya que no desentona en nada junto a sus trajes de corte impecable.



Naturalmente endo- N 15 chip
sa siempre el casco: un casco tecnológicamente avanzado,



N 19 E
zabilidad que deriva de los estudios de ergonomía.

El casco justo para un motociclista inteligente: para quien ha comprendido que la moto puede también ser un instrumento de civilización.



¿Qué casco es? Bien, si tenéis necesidad de conocerlo no sois yuppies.

Pero, si habéis leído todo este anuncio podréis llegar a serlo.

Empezad a conocer los otros cascos de la gama Nolan.

NOLAN

Civilización del casco.



Sicilia, 174-176. 08013 BARCELONA
Tlf: 245 63 05

EL R-21 YA ES FAMILIAR



SEMANAL
Motor 16
CERTEZA

28 de junio 1986

Núm. 140 • 200 ptas.

PRUEBA

ASI SON LOS R-21



16 PAGINAS

**ESPECIAL
MOTOS**



EXCLUSIVA

**BUTRAGUENO: MIS
COCHES FAVORITOS**

