

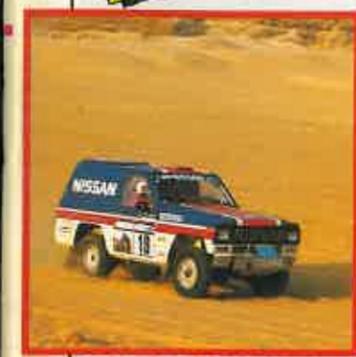
BARCELONA '92  
**FELICIDADES**

**PRUEBA: LOS NISSAN BLUEBIRD**

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

**DEPORTE**

25 de octubre 1986 • Núm. 157 • 220 ptas.



**RALLYE FARAONES  
LOS ESPAÑOLES  
APRIETAN**



**ESTORIL  
TOYOTA Y PERCY  
EUROCAMPEONES**



**JARAMA  
FESTIVAL  
RENAULT**



**SAN REMO  
LANCIA OK  
PEUGEOT KO**

# SIERRA COSWORTH

**PRUEBA A  
252 KM/H**



**SALON DE BIRMINGHAM**



## Si Iberia confía a Mobil la lubricación de sus reactores, ¿por qué no Vd. la de su automóvil?

El reactor de un avión requiere un lubricante que garantice su funcionamiento en las condiciones más severas. Por eso, Iberia, desde hace ya veinte años, utiliza exclusivamente los lubricantes sintéticos Mobil, igual que otras muchas compañías aéreas de prestigio. Los lubricantes sintéticos Mobil han merecido, desde el principio, la aprobación y recomendación de los principales constructores de aeronaves.

Por algo será. Los adelantos tecnológicos logrados en sus lubricantes sintéticos para aviación han hecho posible que Mobil se coloque en la primera línea de lubricantes sintéticos para la industria, la marina y la automoción.

Mobil, avalada por su larga experiencia y su avanzada tecnología, introduce en España su línea de lubricantes sintéticos. Entre ellos destaca **Mobil 1 Rally Formula, SAE 5W-50, para automóviles con motores de gasolina y diesel, normales o turbo. Mobil 1 Rally Formula le ofrece máxima protección durante 40.000 km. o un año, lo que se cumpla primero.**



# Mobil

Lubricantes sintéticos

Los hechos lo demuestran. No sólo en aviación sino también en los circuitos de Fórmula 1, Mobil es líder indiscutible. El equipo Williams, que encabeza actualmente el campeonato de Fórmula 1, confía a Mobil la lubricación de sus sofisticadas máquinas pilotadas por los campeones Nigel Mansell y Nelson Piquet.

Si Mobil es capaz de proteger, como lo hace, los motores de aviación, marina y Fórmula 1, piense usted lo que puede hacer por su maquinaria o por su propio vehículo.

Puede que nuestros lubricantes no sean los más baratos, pero son los más avanzados.

La más avanzada tecnología en lubricación

### Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Director: Félix Lázaro.  
Subdirector: Alberto Mallo.  
Redactor Jefe: Sergio Piccione.  
Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); José María Cernauda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.  
Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.  
Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).

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

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

Director gerente: José Luis 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. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGEL Polígono Industrial, Avda. Valdeaparra, s/n. 28090 ALCOBENDAS (Madrid).

Es una publicación del GRUPO 16.  
Director de Publicidad: Balduino 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.

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. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: SGEL Polígono Industrial, Avda. Valdeaparra, s/n. 28090 ALCOBENDAS (Madrid).

Es una publicación del GRUPO 16.  
Director de Publicidad: Balduino 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.

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

## SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
8	LO ULTIMO	Los nuevos Volvo 740 y 240
10		Peugeot 405
13		Nuevos Dodge



18	A FONDO	Ford Sierra RS Cosworth
27	MERCADO	Ecos de la semana
28		Precios coches nuevos
32		Precios coches usados
34		Precios de motos



36	A FONDO	Nissan Bluebird
44	SALON DE BIRMINGHAM	
52	COMPRAR Y VENDER	
58	CUENTENOS SU CASO	



62	DEPORTE	Rallye de San Remo
68		Rallye Faraones
72	A TODO GAS	
73		Ayrton Senna
74		Final Copas Renault
78		Euroturismos: Estoril
82	JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

## Los 10 de Ford

Al comienzos de los años setenta, en pleno auge de expansión económica, España era el único país europeo en el que la presencia de las multinacionales norteamericanas del automóvil era prácticamente inexistente. Y sería Ford la marca que abriría brecha en un mercado que era por entonces el 6 por 100 del total europeo.

Desde que saliera el primer coche de la planta de montaje de Almusafes, un flamante Ford Fiesta de demostrada vocación exportadora, han pasado ya diez años, y éste decenio ha dejado bien a las claras el evidente papel que Ford ha jugado en el desarrollo de la industria española de automoción. No es casualidad además que 1977, primer ciclo anual completo de presencia de esta multinacional en España, la industria autóctona del automóvil rozó por primera vez la cifra del millón de coches producidos, y superó, también por vez primera, la cota de los trescientos mil vehículos exportados a mercados foráneos. A estas cifras, que situaban a España en el sexto lugar mundial como fabricante de automóviles, había contribuido de forma destacada la compañía 1976 1986 recién llegada, con más de doscientas mil unidades del modelo Fiesta. Es un dato más que habla del impacto que las nuevas instalaciones automovilísticas tuvieron en el panorama de la industria española.

Sería fatigoso sacar a relucir aquí las apabullantes cifras de una bien llevada gestión de la marca con marchamo norteamericano, pero perfectamente adaptada y asimilada ya a nuestro entramado socioeconómico. Proceso que además no ha sido ajeno a los nuevos rumbos adoptados por la legislación española en esos años mediante la introducción de mayores dosis de competencia entre las empresas, y la más reciente perspectiva del ingreso de España en las Comunidades Europeas, que ha contribuido a acelerar la reorganización no sólo de Ford sino de sus colegas de cara a un mercado más abierto y fuertemente competitivo.

El futuro de Ford España, además, tanto desde el punto de vista industrial como comercial se presenta sin fisuras. Buena prueba de ello es que los 80.000 millones de pesetas que la casa matriz va a invertir en Europa se van a quedar en Almusafes para sacar el sustituto del viejo y exitoso Fiesta. Un éxito que sin duda se va a volver a repetir.



FORD ESPAÑA



## La grua de papel

**N**UESTRO amigo Pablo Antofañanzas, que es mucho más listo que lo que pesa, ha tenido últimamente una feliz idea: marcar a los periodistas con un brazalete intransferible para que en el Jarama no haya lugar a dudas. La idea no es nueva y hasta es posible que sea graciosa; hubo un tiempo, cuando los años difíciles, que los periodistas llevaban una escarapela para identificarse entre los «grises» transitorios.

Uno, que siempre ha tenido cierta aprensión a que le marquen, no deja de pensar en otras soluciones más prácticas: por ejemplo, tatuarnos las partes blandas, con lo que, de paso, se podría hacer publicidad de una marca de cigarrillos o de máquinas de coser. O, como a los toros, hacernos hendiduras en las orejas. Por ejemplo, una muesca para los «plumillas» y otra, en forma de media luna, para quienes padecen la Leica... y así hasta casi el infinito. Este sistema estaría muy bien como acreditación para los señores parlamentarios, que con un simple vistazo podrían ser reconocidos por sus electores y no como ahora, que hay que verles la etiqueta de la sudadera.

Con cariño, J. M. Cernuda

### CAR-CLUB

## COCA-COLA CON VOLVO

**U**NA de las firmas comerciales más unida al deporte, Coca-Cola, ha desarrollado la idea de contar con un Car rodante que sirva de sala de prensa, punto de encuentro, enclave de cámaras de TV, zona de relax, etcétera. De ahí que, en co-

laboración con Volvo, haya dado vida al Car-Club, un vehículo de 18 metros de largo y dos terrazas, con dos salones en el interior y una capacidad aproximada para sesenta personas. El autobús Volvo, modelo B-10-M articulado, ha sido carrozado en Bélgica y lleva un motor de 228 caballos. Va equipado con material audiovisual, teléfono, video, hi-fi y una cámara de TV montada en la parte trasera con un monitor en la cabina.



### GASOLINA

## RAZONES PARA BAJAR



**H**AY margen para una mayor caída de los precios energéticos al consumidor si se mantiene la tónica actual del mercado internacional del crudo. Estas manifestaciones —efectuadas por el presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos, Oscar Fanjul— han vuelto a disparar las especulaciones sobre la evolución futura del precio de los combustibles, que podrían sufrir una rebaja. Fanjul añadió, además, que la «reducción prioritaria del déficit público ha impedido realizar ajustes en los precios energéticos para la industria y los consumidores».

### FORD-ALFA ROMEO

## TANTEOS A ALTO NIVEL

**Q**UIEN está aprendiendo bastante estos días sobre la industria automovilística es el primer ministro italiano, Bettino Craxi, gracias a los novios que le han salido a Alfa Romeo. Tras Agnelli, Craxi ha recibido a Donald Petersen, presidente de Ford Motor, quien le ha expuesto la bondad de sus planes, y cuyo resultado final habrá de conocerse antes del 7 de noviembre. Mientras tanto, Giovanni Agnelli, que no pierde su buen humor, comentaba irónicamente hace unos días que los trabajadores de Alfa Romeo tal vez prefieran a la firma americana, «ya que Fiat ofrece «ritmo» de trabajo y Ford ofrece «fiesta»».



## ¡VISCA BARCELONA!

**B**ARCELONA, Cataluña, España eran un puro grito de alegría el pasado día 17 cuando la Ciudad Condal era nominada para organizar los Juegos Olímpicos de Verano de 1992. La zozobra de muchos días de angustiosa espera quedaba disipada después de que el presidente del COI, Juan Antonio Samaranch, hiciera el anuncio oficial. Todos los que amamos el deporte estamos de enhorabuena.

### SALUD

## ACEITE USADO, PELIGRO DE CANCER

**E**L fabricante de los aceites Castrol ha iniciado una campaña de información a sus clientes advirtiéndoles de los peligros de la manipulación de los aceites usados de motores de gasolina, según un estudio llevado a cabo por el laboratorio Cocawe en colaboración con el Instituto Americano del Petróleo. La investigación ha revelado que los aceites usados provenientes de motores de gasolina, no en los diesel o de metanol, pueden dar lugar a distintas enfermedades de la piel, desde dermatitis a cáncer de piel, cuando existe contacto continuado de estos aceites con la piel, tanto directamente como a través de trapos impregnados o de la ropa o calzado de trabajo.



## NISSAN: EL FUTURO LLEGO

Nissan ha decidido producir su CUE-X. Esta berlina de alta clase incorpora toda serie de adelantos, incluido las cuatro ruedas directrices. Su aparición en el mercado debería producirse en septiembre del año que viene como gama 1988.

Esta decisión se produce al mismo tiempo que los responsables de la firma nipona anuncian los malos resultados del primer semestre, que se podrían traducir en pérdidas a final de año. La causa es la caída del dólar frente al yen, que afecta también a Toyota.

### USADOS

## A VUELTAS CON EL IVA

**L**A Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos (Ganvam) ha vuelto a presentar ante el Ministerio de Hacienda su petición de un mejor trato fiscal para el automóvil en general, y, centrándose en los usados, denuncia que el régimen especial está incidiendo de forma negativa en el mercado de segunda mano, produciendo una distorsión artificial de los precios



y canales de venta. En este sentido se ha pedido que las transacciones se liquiden por el régimen general, constituyendo la base im-

positiva la diferencia entre los precios de compra y de venta, sin presunción de beneficio cuando éste no exista realmente.

### AFICION

## EL NIÑO DE PORSCHE

**U**NA bonita anécdota tuvo lugar en la presentación de las gamas de Porsche y Saab. En Porsche España reciben a menudo cartas solicitando posters, pegatinas, catálogos, etcétera. Una de esas comunicaciones la firmaba un niño de doce años, Francisco Rodríguez de la Calle, quien, siempre por carta, continuó una buena relación con la empresa. Con motivo del acto antes señalado, el niño, que confesaba saber tanto de Porsche por «devorar» las revistas especializadas, entre ellas, y sobre todo, MOTOR16, estuvo presente en el acto, en el que se le obsequió con un libro sobre Porsche y se le permitió conocer «in situ» los principales modelos de la marca alemana.



## Verde y Rojo

● Al responsable de que en la avenida de Guadalajara se hayan plantado unos setos «protegiendo» las zonas de cruce de los peatones, que lo que hacen es que se oculten hasta el instante mismo en que asoman a la calzada. ¿Se apuesta algo alguien a que esta barbaridad se perpetuará hasta que calga el siguiente atropellado?

● La concesionaria de la autopista Madrid-Adanero ha puesto en marcha un sorte, entre sus usuarios, en el que ofrecen nada menos que 8.941

premios. En el último mes, los redactores de MOTOR16 hemos pasado cerca de cien veces por esta autopista y sus responsables han sido tan sagaces que han logrado que no nos toque ni un bolígrafo.

● Porsche España ha inaugurado una preciosa exposición de miniaturas en escala 1:43 de los Porsche de carreras de los últimos años, con 73 preciosas reproducciones. Pero al menos podrían haber tenido el cuidado de exponer alguno de los tres coches (Ducados'85, Fortuna'86 y Danone'86), que han sido llevados por pilotos españoles.

● La firma Valeo no sólo organiza un excelente rallye, el más importante de la zona centro. Con tal motivo ha asfaltado bastantes kilómetros de carretera y ha colocado guardarrail en no pocos metros para, primero hacer más segura su prueba y después, para que estas medidas de seguridad repercutan sobre todos los usuarios.

# CROMA. ES OTRO MUNDO.



**FIAT**

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

## FIAT CROMA.

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

**FIAT**

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

#### CONCESIONARIOS EN MADRID

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

#### CONCESIONARIOS EN BARCELONA

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

# VOLVO DESPEGA

Los excelentes resultados económicos que en los dos últimos años ha obtenido Volvo les permiten emprender toda una serie de proyectos para renovar por completo su actual gama, lanzando al mercado nuevos modelos y versiones.

La primera aparición de las novedades suecas deberá producirse en el próximo Salón de Ginebra (en la primavera del 87), en que el actual 760/740 recibirá importantes retoques estéticos y mecánicos.

Desde el punto de vista de la carrocería, se va a modificar la penetración aerodinámica, con un morro más inclinado y un nuevo frontal, sin abandonar el tradicional aire de la marca y la parrilla metálica. Las líneas angulosas se mantienen, pero más matizadas. En cuanto a la mecánica, la nueva generación 760/740 recibirá al fin un motor de verdadera vanguardia, con cuatro válvulas por cilindro, 2,3 litros de cilindrada y 185 caballos de potencia en la versión inyección.

Este primer y tímido paso marcará el inicio de una



nueva fase comercial, buscando el reforzamiento de las ventas en Europa y con un modelo totalmente nuevo para alcanzar estos objetivos: el 440.

Esta berlina de tracción delantera se fabricará en Holanda (Eindhoven), en las antiguas instalaciones de DAF y su tamaño y categoría se situaría muy próximo a lo que actualmente constituye la serie 300. Este nuevo modelo de tipo medio de la firma sueca aparecerá el próximo verano.

Por último, y como proyecto para un futuro algo más lejano (deberá aparecer en el 89), Volvo trabaja ya



Pueden apreciarse algunas diferencias externas entre el actual Volvo serie 700 y el futuro, más perfilado y con la rejilla de menor altura. Los motores de los nuevos 760 serán de 4 válvulas por cilindro.



El año próximo se lanzará el Volvo 400 de tracción delantera. Al gusto europeo y dispuesto a dar definitivamente la batalla en los mercados continentales.

en la sustitución de la actual serie 200. En colaboración con Bertone, el Volvo de los años 90 dispondrá de tracción delantera y a las cuatro ruedas, como respuesta de los suecos a la seguridad que la tracción total supone en sus condiciones climatológicas.

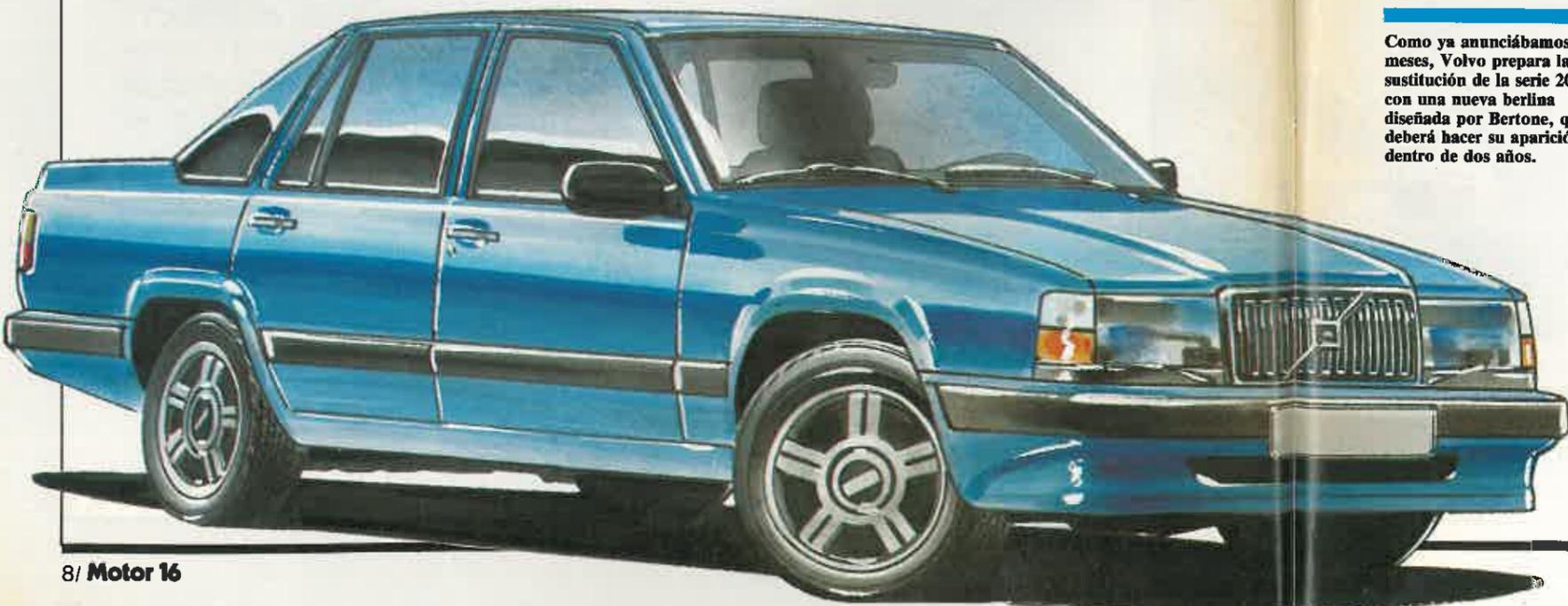
Todos los motores de los futuros Volvo suecos utilizarán cuatro válvulas por cilindro, con importantes mejoras en los motores turbodiesel, tema en que Volvo siempre ha disfrutado de una notable experiencia. Este coche sí será fabricado en Gotemborg y mantiene la tradicional línea angular

que siempre ha caracterizado a los modelos de marca escandinava, con un maletero de línea alta (como los Mercedes, Omega o nueva

serie 7 de BMW vistos recientemente) y la luna trasera más inclinada que lo que conocemos en los actuales serie 700 de la marca, que

buscaban la atracción que el público norteamericano siente hacia este diseño tan parecido a los vehículos típicamente estadounidenses.

Como ya anunciábamos hace meses, Volvo prepara la sustitución de la serie 200, con una nueva berlina diseñada por Bertone, que deberá hacer su aparición dentro de dos años.



El cinturón de Barcelona, más...

## RELEVO PARA LOS 240

VOLVO prepara la sustitución de la serie 240, la serie más veterana dentro de la gama ofrecida por el sueco...

esquema mecánico de las versiones actuales, es decir, motor delantero longitudinal y tracción a las ruedas traseras.

USADOS

## LITESTAR LA MOSCA CON RUEDAS

ESTE aparato extraño, mezcla de avión y automóvil, un ingenio de cuatro ruedas con ciertos aires de

insecto espacial es el Litestar, el último vehículo diseñado por el ingeniero aeronáutico James R. Bede, un

americano especialista en aviones de caza que tras participar en la creación de los F4J y de los A3J proyectó

un reactor de bolsillo, el BS, que tuvo un papel clave en la película «Octopussy».

El Litestar no sólo es un vehículo superligero, ya que pesa menos de cuatrocientos kilos, sino también uno de los más aerodinámicos del momento, ya que su coeficiente de resistencia al aire

no tiene nada que envidiar al de los aviones más avanzados. Este curioso vehículo, un «automóvil de dos ruedas», según las palabras de su propio creador, puede llevar dos personas y todo su equipaje con la mayor facilidad del mundo. El conductor y el pasajero se sientan en tándem, como en una moto, y las maletas se colocan bajo la cúpula trasera. El Litestar es, además, un vehículo seguro, según cuentan las personas que lo han probado, ya que el chasis se cierra sobre sí mismo hasta formar una especie de jaula metálica que protege ante cualquier tipo de colisión.

El Litestar utiliza el motor de una moto, un bicilíndrico en V de setecientos centímetros cúbicos refrigerado por agua. Con setenta caballos de potencia se superan los doscientos por hora.

También se conoce el precio de este nuevo ingenio, algo menos de millón y medio de pesetas, en Estados Unidos.



Ofensiva 405: El nuevo modelo se lanzará en la primera mitad de 1987. En principio está prevista su fabricación en Francia y Gran Bretaña.



## PEUGEOT EL 405 A PUNTO

ESTA a punto de comenzar la producción del nuevo modelo de Peugeot, que se colocará entre el 309 y el 505. Su entrada en producción supone la definitiva desaparición del 305. Se trata de un coche medio de tres volúmenes, que entre en

competencia con los Opel Ascona, R-21, Austin/MG Montego, etc.

La producción está prevista en las plantas francesas y en la de Ryton, en Gran Bretaña.

Con este modelo Peugeot continúa con la renovación

de su gama, en la que los modelos más veteranos que todavía subsisten son el 104, el más pequeño de cuantos produce Peugeot y que será reemplazado a la larga, y el 505, a quien todavía le queda una larga vida puesto que su puesto podría ser ocupado a medias por el nuevo 405 y un futuro nuevo modelo alto de gama, que debería aparecer dentro de dos años.

## COURREGES LUZ PARA EL SUZUKI

EL prestigioso modista galo, André Courreges, que con anterioridad ya había remodelado otros coches, se ha lanzado en esta ocasión con el Suzuki-Santana.

El nuevo Suzuki tan sólo recibe modificaciones a nivel de carrocería e interiores. En la parte externa se incorporan llantas de aleación, protecciones para los grupos ópticos delanteros y traseros, una

Courreges ha retocado el Suzuki Santana para el mercado francés

funda para la rueda de repuesto y un anagrama que identifica a este modelo. En el interior, asientos de cuero, moqueta y tablero son los cambios. El coche ya se comercializa en Francia; su posible comercialización en nuestro país está sin determinar.



## PARA EL MERCADO USA NUEVO VOLKSWAGEN

LA feroz competencia que en el mercado norteamericano suponen los modelos procedentes de Corea (Hyundai) y países del Este

(Zastava, Yugo), ha obligado a Volkswagen a estudiar un nuevo modelo, fabricado en Brasil y gozando, por tanto, de un precio barato gracias a una mano de obra también más barata.

Partiendo de la base mecánica del VW Voyage (que es un tres volúmenes del brasileño Gol), se estudia un nuevo modelo que en estas fechas lleva a cabo sus ensayos secretos entre Nevada y Canadá.

Movido por un motor de 4 cilindros en línea y 1,8 litros de cilindrada, incorporará un equipamiento muy completo y los tradicionales paragolpes de absorción, obligatorios en la mayor parte de los Estados USA.

La mayor dificultad encontrada hasta el momento por la firma bábara son las estrictas normativas antipolución estadounidenses, difíciles de superar por el motor brasileño, que ha obligado a profundas modificaciones en el motor Volkswagen, pero su lanzamiento es ya prácticamente una realidad.



Una mosca muy rápida. Supera los 200 kilómetros por hora.



Mitad coche, mitad moto. Los ocupantes van sentados como en una motocicleta.



Un VW barato para los Estados Unidos. Competirá con el yugoslavo Zastava Yugo.



Se fabrica en Brasil y deriva del Gol. Actualmente se prueba en secreto en Nevada.



# Ahora, las potentes baterías CAT también para su coche.

La fuerza que permite el arranque instantáneo de este camión CAT ahora también puede arrancar su coche. Estas nuevas baterías MEGA-START de CATERPILLAR incorporan la más avanzada tecnología en baterías para coche.

Las baterías MEGA-START han sido diseñadas y construidas para proporcionarle un arranque instantáneo, en cualquier tipo de clima... una y otra vez.

Si su batería no le responde



MEGA-START. Como su nombre indica.

adecuadamente busque una MEGA-START y consiga potencia CAT para arranque inmediato. Arranque tras arranque, tras arranque. Tal y como su nombre indica.

Distribuidor en España



Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 00 13 - 28043 Madrid

Arganda: (91) 8712612	Las Palmas: (928) 692850
Barcelona: (93) 5600090	Zaragoza: (976) 295320
Valencia: (96) 2520275	Malaga: (952) 330450
Sevilla: (954) 721350	La Coruña: (981) 780126
Bilbao: (94) 6730500	
Oviedo: (985) 262008	Y más de 300 Puntos de
Tenerife: (922) 613100	Venta en toda España



## DODGE DAYTONA CALIENTE, CALIENTE

El Dodge Daytona es el bombazo deportivo que va a conmocionar el mercado americano en los próximos meses. Lee Iacocca, el hombre fuerte del grupo Chrysler, grupo en el que está encuadrada la marca Dodge, conoce desde hace tiempo el atractivo de los coches deportivos. La nueva gama Dodge Daytona es la respuesta de Chrysler a ese deseo de emociones fuertes que se ha desatado en muchos usuarios.

Hay tres versiones, el Daytona normal, el coche más tranquilo del grupo con sus cien caballos de potencia; el Daytona Pacifica, el modelo de más lujo, repleto, además, de elementos aerodinámicos en su exterior, y, por último, el Shelby Z, una verdadera máquina de carreras.

Los Daytona son los primeros coches de origen estadounidense que reúnen dos técnicas muy experimentadas en el mercado europeo, la tracción delantera y el motor turbo.

El Daytona básico es el punto de partida para la

nueva gama, un modelo que ofrece de serie un motor tranquilo, un cuatro cilindros de dos litros y medio de cubaje con inyección electrónica de gasolina que, a duras penas, llega a los cien caballos de potencia. El Daytona básico es un coupé espectacular que, a falta de aceleraciones excitantes o de velocidades de infarto, hace gala de una línea aerodinámica poco habitual en los coches USA. El Daytona básico puede montar en opción un cuatro cilindros de 2,2 litros de cubaje sobrealimentado por turbocompresor que, gracias a sus 140 caballos de potencia, permite alcanzar los 180 por hora.

Este motor, denominado Turbo 1, aparece también en el Daytona Pacifica, una versión de lujo en la que el aire acondicionado, el cuadro de mandos digital y otros detalles de lujo son los encargados de marcar la diferencia.

El Daytona Shelby Z es la guinda del pastel. El nombre de Carroll Shelby, antiguo piloto de Fórmula 1 y de prototipos, convertido

ahora en un excelente preparador de coches, se asocia a un Dodge Daytona equipado con el motor Turbo II, un cuatro cilindros de 2,2 litros de cubaje, desarrollado en el departamento de competición, que da 174 caballos de potencia y permite rozar los doscientos kilómetros por hora.

El Daytona Shelby Z está preparado para soportar esa potencia. Lleva una suspensión especial con muelles y amortiguadores más duros, los neumáticos son enormes y de perfil ultrabajo, de medidas 225/50 VR 15, mientras que el sistema de frenos utiliza cuatro discos bien dimensionados.



Los Dodge tienen ese estilo deportivo que hace furor. El Daytona Pacifica, abajo, es el más lujoso de toda la gama



**FUE BARATO  
MIENTRAS DURO.**

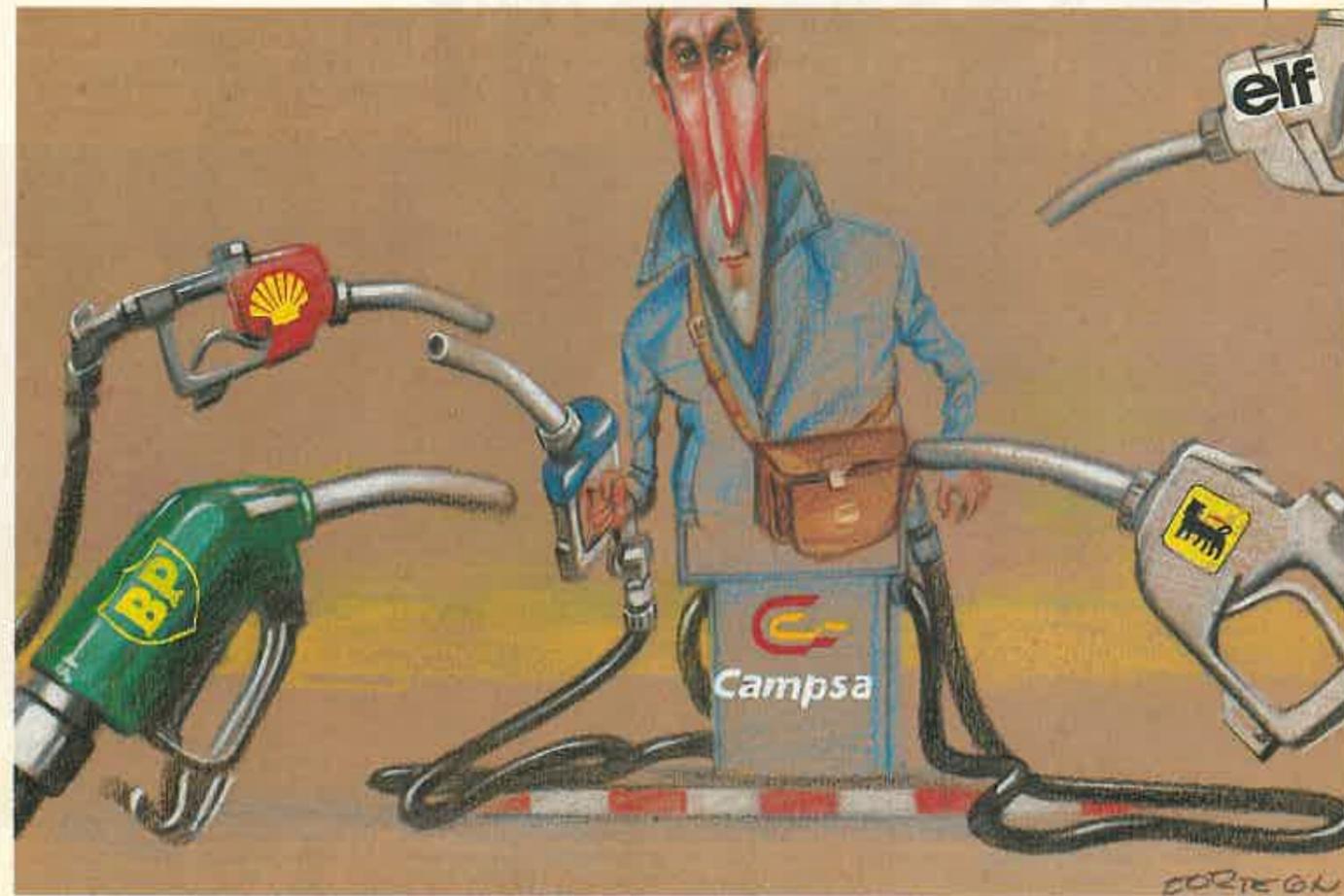
**EXIJA.**

No corra riesgos. Utilizar en su coche recambios que no sean originales puede costarle muy caro.

Sólo Seat sabe lo que es bueno para su coche. Por eso, si quiere garantía de calidad y funcionamiento, exija tecnología original.

Exija Recambios Originales Seat.

**Recambios Originales.**



La nueva Campsa, la remozada Campsa, está en la picota de Bruselas. El proceso de desmantelamiento del viejo monopolio ha sido motivo de quejas ante la CEE y todo indica que las autoridades energéticas españolas van a tener que acelerar la liberalización de la venta de productos derivados de petróleo.

## **MULTINACIONALES CONTRA CAMPSA**

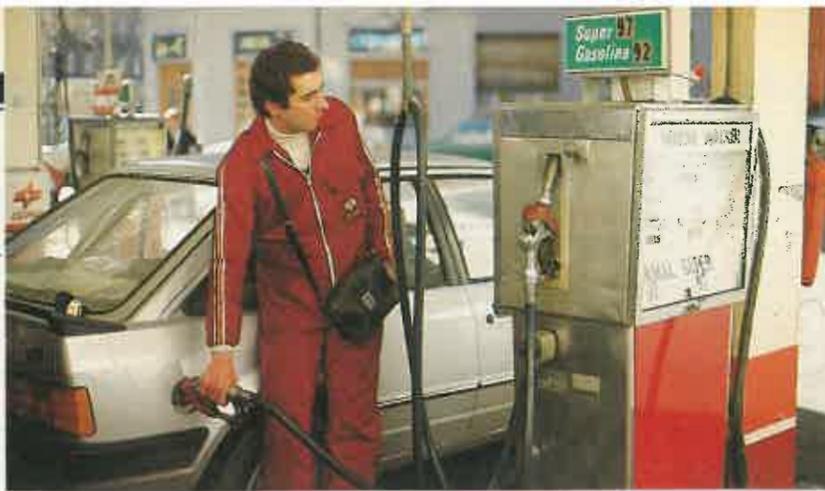
# **LA GUERRA DE LAS MANGUERAS**

La adaptación de Campsa a las normas comunitarias, que dispone de un plazo que llega hasta final de 1991, ha comenzado a crear quebraderos de cabeza a las autoridades españolas. Por un lado, la propia Comisión Europea se ha interesado por el proceso jurídico del desmantelamiento comercial de Campsa. Por otro, un bufete de abogados radicados en la «capital» de la Comunidad anuncia haber presentado una denuncia por presunto incumplimiento de la

normativa comunitaria en lo referente al monopolio de petróleos. Y detrás de estos dos casos planea la sombra de las grandes multinacionales del sector, empeñadas en llevarse un buen bocancho del mercado petrolero nacional.

Hace ahora tres meses, en el Ministerio de Industria y Energía se recibía una carta de la Comisión Europea (órgano ejecutivo de la Comunidad), en la que el director general de Competencia, Peter Sutherland, solicitaba información sobre el proceso jurídico de des-

mantelamiento del monopolio comercial. En concreto, la carta se interesaba sobre algunos aspectos de la reordenación del sector, que afectaban especialmente a la posibilidad de comercialización por parte de las multinacionales de los contingentes de importación de productos petrolíferos negociados en el tratado de adhesión; el futuro régimen de distancias de las estaciones de servicio, y de la eventualidad de un abuso de posición dominante por parte de Campsa en determinados acuerdos



Las quejas de las multinacionales llegan con fuerza a Bruselas. Hasta los gasolineros nacionales se sienten perjudicados.

con gasolineros e intereses institucionales.

Para los expertos españoles del sector consultados por esta revista, el interés de los dirigentes comunitarios no se centra tanto en el ordenamiento global de nuestro sector petrolero, sino más bien en la ordenación —todavía pendiente— de la venta al por menor. Y es precisamente en esa ordenación de los puntos de venta de productos derivados al por menor donde se coincide con el interés de las multinacionales petroleras.

A la actitud de las grandes compañías hay que unir otros intereses domésticos. La próxima firma con el Ayuntamiento de Barcelona de un acuerdo con Campsa para la comercialización de productos en dicha zona, en línea con el acuerdo ya alcanzado con los municipios de Madrid, parece que es la razón de la preocupación que están mostrando los gasolineros españoles, al considerarse, además, muy perjudica-

dos por los cambios que supone la integración de España en la Comunidad Europea.

En Industria, de momento, se ha perdido tiempo para dar respuesta a las preguntas procedentes de la Dirección General de la Competencia europea, y en algunos círculos se estima que la contestación podría coincidir con la publicación en el «BOE» de las nuevas normas sobre estaciones de servicio.

Respecto al segundo frente —la presunta denuncia de un bufete de abogados—, el mutismo en la Administración española es absoluto, y en algunos medios comunitarios se dice no tener constancia de haber recibido ninguna comunicación. De todas formas, la existencia de la denuncia —ahora o más adelante— no sería de extrañar, ya que las multinacionales del sector, desde el momento en que el «Boletín Oficial» publicó la normativa de adaptación de la nueva Campsa, mostraron su disgusto por la forma en que se arbi-

traba el proceso. Incluso representantes del Gobierno holandés anunciaron la posibilidad (era mayo de 1986) de demandar a España por considerar que el texto legal aprobado no respetaba el acervo comunitario.

Más adelante, la multinacional Shell Oil, radicada en origen en Holanda, amenazaba veladamente con una denuncia contra el Gobierno español. Esta compañía tenía entre sus planes la apertura en nuestro país de una cadena de estaciones de servicio con su nombre como bandera, intención que coincide con la imposibilidad de que empresas extranjeras puedan abrir gasolineras con su nombre para comercializar productos petrolíferos que España debe importar de la CEE durante el periodo transitorio, y que es uno de los extremos que más quejas han provocado ante la Dirección General de la Competencia.

Como ya es sabido, España debe importar hasta diciembre de 1991 unos determinados contingentes de productos derivados de petróleo refinados por empresas instaladas en la CEE. Sin embargo, y a causa de las normas dictadas por el Gobierno español, que prohíbe la venta de estos productos al por menor, se está impidiendo en la práctica que las multinacionales puedan instalar sus propias estaciones de servicio en suelo español.

De momento éste es el panorama que se les presenta a las autoridades energéticas españolas. Y parece inminente la clarificación del mercado petrolero español, libre «de iure», que no «de facto».

Raúl R. Sáez

## GASOLINA DE MARCA

Las presiones que se dejan sentir sobre la nueva Campsa ya han dado un resultado: no habrá abanderamiento único, lo que ha creado cierto malestar entre las refinerías —y sus marcas— integradas en la nueva compañía, que en los tres últimos años han renunciado a montar su propia red de gasolineras, tal y como se había firmado entre las empresas refinadoras, la propia Campsa y el Ministerio de Industria.

Como se recordará, aquel protocolo acarrea la renuncia de las refinerías que tuvieran estaciones de servicio a dichos puntos de venta, que pasarían a integrarse bajo una denominación común y mediante contratos a largo plazo con Campsa. Esta cláusula fue introducida por deseo de la propia Campsa, que veía no sin temor cómo las refinerías habían ido adquiriendo poco a poco numerosas

estaciones de servicio ante la expectativa de la liberalización del mercado. Ahora mismo se estima que la red de gasolineras propiedad de las tres empresas más activas en la labor de



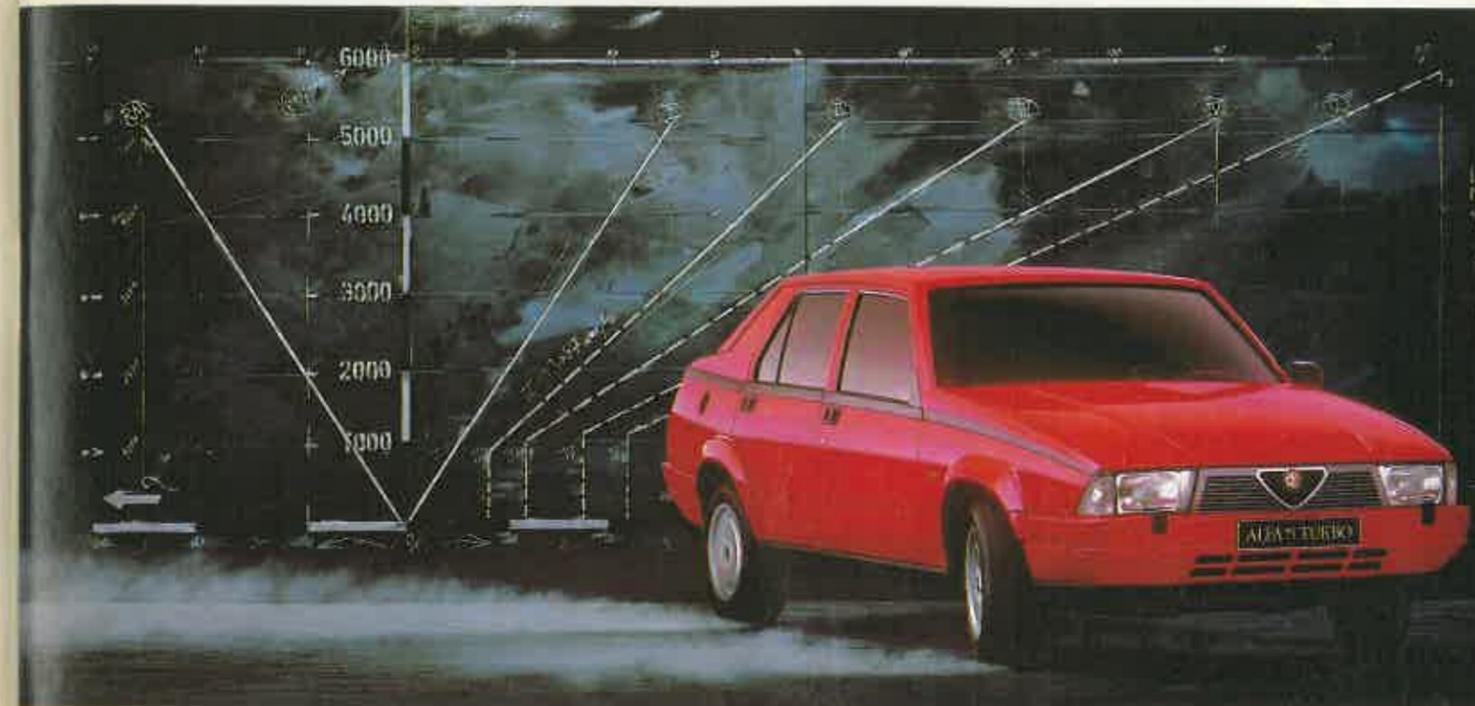
abanderamiento de estaciones de servicio alcanza casi el millar por toda la geografía española, la mayoría de ellas, con la marca de cada refinería y otras sin abanderamiento, pero en régimen de prioridad a los productos propios.

El interés de las empresas de refino por las estaciones de servicio se centró en la venta de aceites lubricantes, producto liberalizado y en el cual estas empresas han efectuado importantes inversiones en los últimos años. Las empresas más activas comercialmente hablando son la privada CEP- SA (con CEPSA multigrado y otros aceites), la pública EMP (Repsol, CS, etcétera) y, en menor medida, Explosivos Río Tinto (con la marca Ertoil).

Ante la nueva situación, Campsa y las refinerías han acordado repartirse una serie de estaciones de servicio que no cuentan actualmente ni con un contrato de suministro a largo plazo ni con un compromiso de abanderamiento. La «guerra de las banderas» ha vuelto a empezar.

# 2600 r.p.m.

JAMAS UN TURBO HABIA ACTUADO TAN RAPIDAMENTE.



## NUEVO ALFA 75 TURBO. UN TURBO QUE ACTÚA DESDE 2.600 R.P.M. CON AGILIDAD. CON POTENCIA. VERTIGINOSAMENTE.

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

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



Alfa: la pasión de conducir

**A FONDO**

## FORD SIERRA RS COSWORTH

# 204 CV CONTRA 1

### VIRTUDES

Motor excelente  
Caja de cambio buena  
Frenos eficaces

### DEFECTOS

Poco agarre del eje delantero  
Cinturones de seguridad incómodos  
Visibilidad hacia atrás mala

**E**l caballo es uno de los animales más bonitos y elegantes del planeta; el Ford Sierra RS Cosworth, uno de los coches más rápidos y espectaculares entre los turismos de producción en serie. En el madrileño Hipódromo de la Zarzuela hemos convocado una «entrañable reunión», en la que ambos han tenido ocasión de comparir unos minutos de sesiones fotográficas que nos han dado pie a establecer una curiosa comparación, de la que sale ganador el automóvil, que, dicho sea de paso, parte con una ventaja abusiva: los 204 caballos de su motor disparan al vehículo a una velocidad cercana a los 240 km/h., mientras el estupendo mamífero entrenado para la competición no supera los 60 km/h. en sus instantes más veloces; aunque debemos tener en cuenta que es uno solo...

La colaboración entre Ford y Cosworth, como es sabido, viene desde antiguo. Dentro del programa conjunto elaborado por ambas empresas nació hace unos meses el nuevo Sierra Cosworth, que acaba de llegar a nuestro país.

La baza más importante es su precio, mucho más competitivo que el del resto de los rivales que pudieran hacerle sombra en lo referente a prestaciones puras y comportamiento.



El salpicadero tiene poca personalidad y carece de un manómetro de presión de aceite. El alerón posterior contribuye a mejorar la estabilidad a altas velocidades. Las llantas llevan una falsa tuerca central que se quita con una llave y sirve de antirrobo.



# LA COMBINACION PERFECTA DE COMODIDAD Y ALTO RENDIMIENTO.



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

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

Thema 1.6 Turbo	- 2.000 c.c., 165 CV., 218 Km/h., 0-100 Km/h. en 7,2 seg.
Thema Turbodiesel	- 2.500 c.c., 100 CV., 185 Km/h., 0-100 Km/h. en 11,9 seg.
Thema 6 V	- 2.850 c.c., 150 CV., 208 Km/h., 0-100 Km/h., en 8,2 seg.
Thema 1.6	- 2.000 c.c., 120 CV., 195 Km/h., 0-100 Km/h. en 9,7 seg.

## LANCIA THEMA



la diferencia de viajar en LANCIA.

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

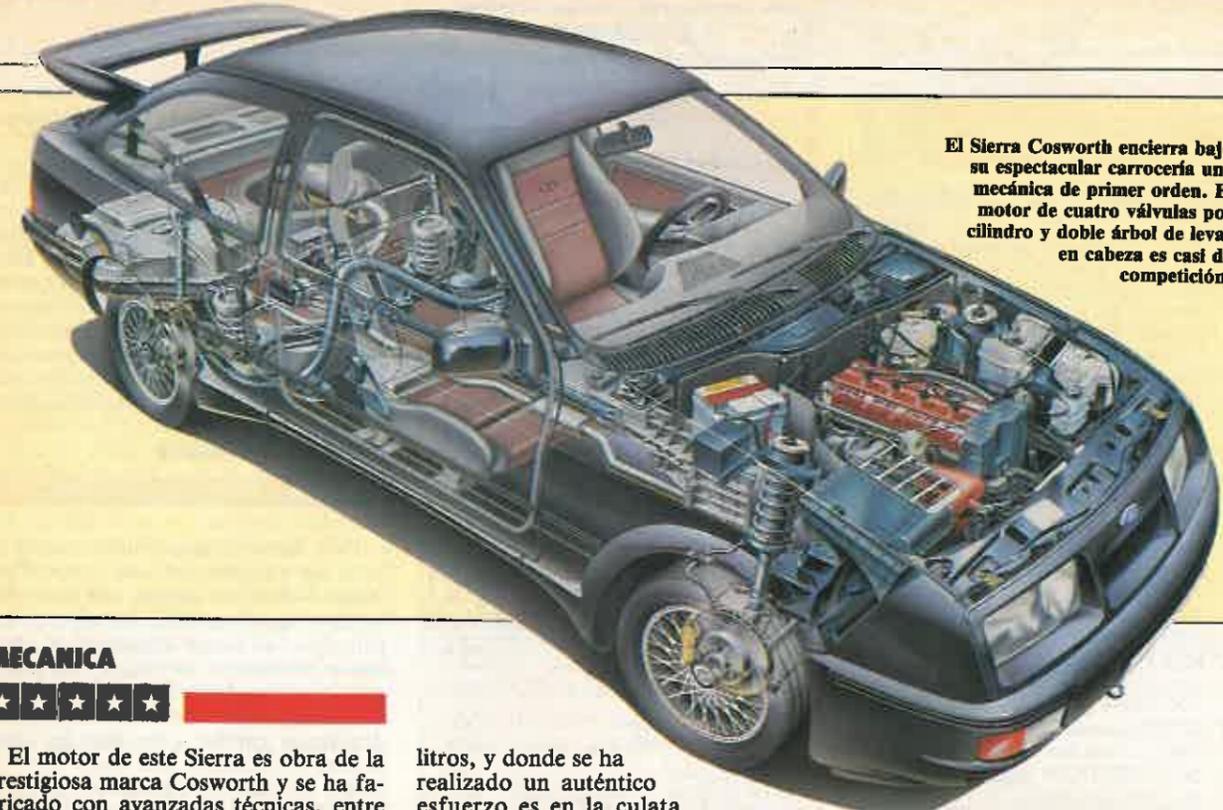


### CONCESIONARIOS EN MADRID:

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

### CONCESIONARIOS EN BARCELONA:

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



El Sierra Cosworth encierra bajo su espectacular carrocería una mecánica de primer orden. El motor de cuatro válvulas por cilindro y doble árbol de levas en cabeza es casi de competición.

### MECANICA



El motor de este Sierra es obra de la prestigiosa marca Cosworth y se ha fabricado con avanzadas técnicas, entre las que se encuentran la utilización del ordenador y el rayo láser. Tanto el turbocompresor como la inyección y el encendido están controlados por sistemas electrónicos de alta precisión, que permiten una regulación muy exacta de la mezcla de combustible y una presión del turbo óptima en cada circunstancia, con lo que la respuesta al acelerador es sumamente rápida en todo momento. El bloque de este motor toma como base el del modelo de serie que emplean desde hace algún tiempo los Sierra dos

litros, y donde se ha realizado un auténtico esfuerzo es en la culata, que, con 16 válvulas y dos árboles de levas en cabeza, se parece mucho a la que llevan los Mercedes 190 2.3, también desarrollada por la empresa británica Cosworth.

Al funcionamiento del motor no se le puede hacer el más mínimo reproche. Se mueve con una suavidad pasmosa y empuja con energía desde antes de las 3.000 revoluciones. Una vez alcanzadas las 4.000 vueltas, el tirón es todavía más fuerte —aunque, insistimos, sin brusquedades—, para llegar al límite en

pocos instantes y sin rechistar. Los 204 caballos están siempre preparados para actuar al más ligero requerimiento y se consiguen velocidades elevadísimas, lo mismo saliendo desde parado que acelerando en marchas largas, como la cuarta o la quinta, circulando despacio. El ruido y las vibraciones se mueven en unos márgenes discretos, gracias a unos amortiguadores de rozamiento situados en los colectores y a la perfecta insonorización.

### SONORIDAD



Al ralentí .....	58,1
A 60 km/h. ....	66,6
A 90 km/h. ....	70,1
A 120 km/h. ....	73,2
A 140 km/h. ....	75,2
A tope .....	87,3

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

### FRENOS



#### DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h. ....	9,7
A 100 km/h. ....	27,9
A 120 km/h. ....	39,2

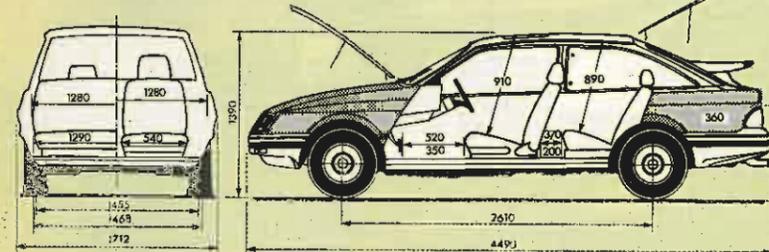
### EQUIPAMIENTO



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

Opciones Ford Sierra RS Cosworth: Techo solar manual, 71.421; pintura metalizada, 37.373. Precios con IVA incluido.

### FORD SIERRA RS COSWORTH



FICHA TECNICA



**FORD SIERRA RS COSWORTH**

**MOTOR** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.993 c.c. (90,82x76,95 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica con turbocompresor. Compresión: 8 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad del depósito: 65 litros. Potencia máxima: 204 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 28,1 mkg. a 4.500 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas traseras, con autoblocante. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 10 km/h.; 2.ª, 15,2 km/h.; 3.ª, 22,1 km/h.; 4.ª, 29,5 km/h.; 5.ª, 36,7 km/h. Embrague: Mando por cable.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 10,6 metros.

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

**SUSENSIONES** Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 7x15 pulgadas. Neumáticos: 205/50 VR 15.

**PESO** En orden de marcha: 1.240 kg.

PRESTACIONES



**VELOCIDAD MAXIMA**  
(Km/h.) ..... 232,3

**ACELERACION (seg.)**  
400 m. salida parada ..... 15,1  
1.000 m. salida parada ..... 27,0  
De 0 a 100 km/h. .... 7,1

**RECUPERACION (seg.)**  
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..... 17,0  
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..... 20,4  
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..... 30,1  
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..... 35,6  
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..... 6,8  
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..... 9,6

CONSUMO



	L./100 km.
<b>CIUDAD</b>	
A 27,9 km/h. de promedio	13,9
<b>CARRERA</b>	
A 90 km/h. de cruceo	8,3
En conducción rápida	16,5
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h. de cruceo	10,2
A 140 km/h. de cruceo	11,2
A 180 km/h. de cruceo	14,5
<b>CONSUMO MEDIO</b>	
<b>PONDERADO</b>	
Litros/100 km.	11,9
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	500

La caja de cambios también es auténticamente de carreras. Las marchas entran con una precisión asombrosa y sin oponer resistencia, además de poderse efectuar la maniobra con la rapidez que requieren los coches de competición. Las relaciones de cambio están bien estudiadas y sólo hay un pequeño salto entre la cuarta y la quinta, apenas apreciable gracias a la respuesta del motor. El conjunto se completa con un diferencial autoblocante que sirve para impedir que las ruedas patinen en una aceleración fuerte o con suelo deslizante.

COMPORTAMIENTO

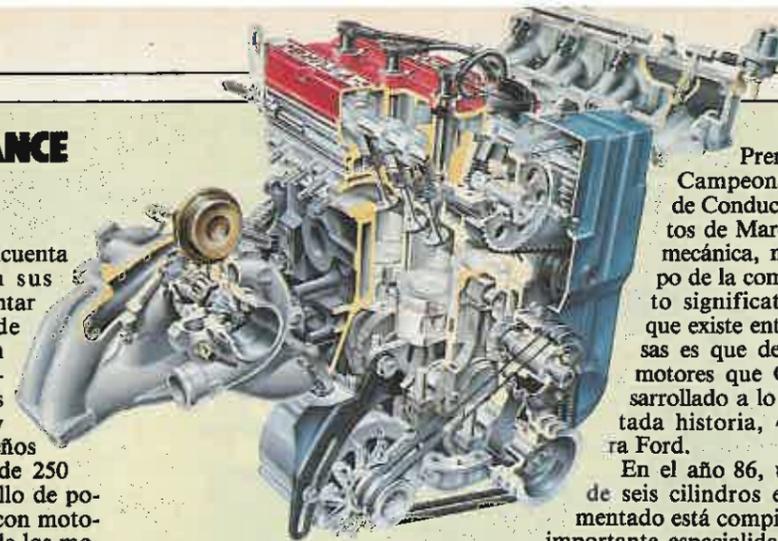


Dos factores importantísimos a la hora de analizar un coche deportivo, como el que nos ocupa, son la estabilidad y las reacciones del mismo. En principio, el Sierra Cosworth no presenta problemas circulando con alegría, pero sin demasiadas pretensiones. La cosa se complica en el momento que decidimos emular a los grandes campeones y pisamos el acelerador con firmeza. En estas circunstancias, la carrocería apenas se balancea y se tiene una gran sensación de control sobre la máquina, pero, a medida que las curvas se suceden, nos damos cuenta de la dificultad que hay para hacer que el morro del coche vaya por el camino deseado.

EL LARGO ROMANCE FORD-COSWORTH

A finales de los años cincuenta dos hombres unieron sus ahorros y esfuerzos para montar un pequeño garaje, cerca de Londres, donde se dedicaron a hacer reparaciones mecánicas. Hoy, casi tres décadas más tarde, Frank Costin y Keith Duckworth son los dueños de una compañía con más de 250 empleados, que tiene el orgullo de poseer más victorias que nadie con motores de Fórmula 1. La época de los modestos utensilios quedó atrás, y en la actualidad las factorías inglesas cuentan con una moderna tecnología de diseño y construcción, todo ello asistido por ordenadores.

Desde los primeros momentos existió una colaboración entre Ford y Cosworth, que día a día se fue haciendo más



Premios ganados, 10 Campeonatos del Mundo de Conductores y otros tantos de Marcas avalan a esta mecánica, mítica en el campo de la competición. Un dato significativo de la unión que existe entre ambas empresas es que de los 52 tipos de motores que Cosworth ha desarrollado a lo largo de su dilatada historia, 47 han sido para Ford.

En el año 86, un nuevo motor de seis cilindros en V y turboalimentado está compitiendo en la más importante especialidad del automovilismo deportivo. Una vez más, los ingleses y los alemanes han unido sus esfuerzos en un proyecto común. Desgraciadamente, los días de los motores turbo en Fórmula 1 están contados, y este trabajo, todavía en desarrollo, no podrá alcanzar el grado de fama que tuvo su antecesor.

estrecha. Como fruto de estos trabajos en común nacieron los motores DFV, que equipaban a la mayor parte de los monoplasas de la fórmula reina y que se mantuvieron largas temporadas en la «cumbre», justo hasta la llegada de lo que podríamos denominar la era de los turbo. Ciento cincuenta y cinco Grandes

Tiene una tendencia acusada a seguir recto en la entrada de los virajes, que se acentúa cuanto más cerrados son éstos. La solución no es nada fácil, ya que, para resolver el contratiempo, debemos de acelerar lo suficiente como para que el motor tenga fuerza y tire

del eje trasero; pero si lo hacemos demasiado violentamente, el coche comenzará un derrapaje de la parte de atrás, que, aunque es noble y progresivo, tendremos dificultad de controlar por la cantidad de potencia que se transmite.

Por otra parte, la velocidad a que hay que mover las manos en esta situación pondrá a prueba nuestra capacidad al volante. Además, el susto es prácticamente inevitable. Otra solución, que sólo es válida si la velocidad no es demasiado elevada, será levantar

Guía para ir al fin del mundo.



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

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

GAMA PEUGEOT 205

Gasolina 3 y 5 puertas.

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

Diesel 3 y 5 puertas.

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



PEUGEOT 205 Contigo al fin del mundo.



La carrocería del Sierra apenas balancea, aún en los apoyos más fuertes. Al comportamiento, sin embargo, hay que hacerle una crítica: el eje delantero se muestra perezoso a la entrada de las curvas, sobre todo si éstas son lentas. Corregir este defecto a alta velocidad requiere unas buenas dotes al volante.

el pie del acelerador y esperar a que el coche vuelva a colocarse.

La dirección es muy rápida, con sólo dos vueltas y media entre los extremos, y, aunque es asistida, se mantiene siempre la sensación de control sobre el vehículo gracias a un sistema que la endurece progresivamente en función de la velocidad. Tiene también un detalle importante, y es que eleva el régimen del motor cuando el volante está girando a tope para evitar que se cale, como ocurre en otros modelos, que no resisten la fuerza que resta al motor el mecanismo de servoasistencia. La suspensión tiene la dureza imprescindible que requieren los coches deportivos y de gran potencia, pero no resulta incómoda a los pasajeros. Aunque se notan las irregularidades de la carretera, no se van dando saltos que machaquen los riñones. Por otro lado, el coche es bastante bajo y el escape pega en el suelo con facilidad.

Los frenos, con sistema antibloqueo (ABS), funcionan a la perfección.

También la potencia se transmite al suelo sin el menor patinazo, con la ayuda de un diferencial autoblocante.

Las luces, tanto en su posición de cruce como de larga, son tremendamente eficaces y permiten circular de noche a tanta velocidad como nos permita el corazón.

#### CARROCERÍA



El Cosworth mantiene la aerodinámica del resto de los Sierra, a pesar de contar con rejillas y formas estudiadas para mejorar la refrigeración de frenos y turbo. Un alerón diseñado de forma que pegue el coche al suelo cuando se rueda a alta velocidad, unos estribos laterales y aletinos que permiten alojar

neumáticos anchos de competición, un spoiler delantero y un paragolpes con el mismo color del coche (que puede ser blanco, negro o azul metalizado) son otras de las modificaciones de carrocería, que ascienden a un total de noventa y dos.

En el interior no hay muchos cambios. Unos formidables asientos Recaro, volante y pomo de la palanca de cambio de cuero y algún otro detalle de menor importancia es todo lo que hay. La postura de conducción es magnífica y sólo se ve ensombrecida por lo incómodo del cinturón de seguridad y por unos pedales colocados para hacer un uso deportivo de ellos. También nos ha parecido escasa la visibilidad hacia atrás, que, entre el alerón y el montante posterior, queda bastante reducida.

Jaime Hernández

Fotos: Ramón Rodríguez

### FRENTE A SUS RIVALES

DESPUES de analizar profundamente la extensa lista de modelos que se ofrecen en el mercado nacional, hemos llegado al convencimiento de que no existe ningún rival directo con quien pueda competir el Ford Sierra RS Cosworth. De todas formas, hay un reducido grupo de coches que tienen ciertas similitudes, en algunos apartados, con el que probamos en este número, pero que por unos u otros motivos se ha creído conveniente desear de este capítulo.

En primer lugar, tendríamos el Opel Monza, un vehículo construido para el mismo tipo de usuarios y con características parecidas de precio, pero que está en vías de desaparición, por lo que no quedan muchas unidades a la venta. Con el Rover Vitesse ocurre lo mismo y sólo hay ya unas

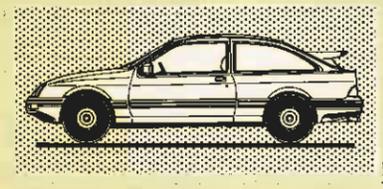
pocas unidades en stock. Luego estarían, como oponentes más significativos, el Mercedes 190 E 2.3/16 y el BMW M535i, que, aunque tienen también esa filosofía de vehículos deportivos derivados de un turismo de gran producción, son muchísimo más caros que el Ford. Otro tanto sucede con el Maserati Biturbo, que, no obs-

tante, es un coche más exclusivo. Por último, nos encontraríamos con el Saab 900 Turbo 16, que, sin tener un carácter deportivo tan marcado como el del Ford, también podría incluirse entre las posibles opciones. El modelo sueco tiene un enfoque mucho más familiar, a pesar de que lleva un motor de rendimiento brillante. Además, vale casi un millón de pesetas más que el vehículo centroeuropeo.

Por tanto, visto este estudio, se deduce que el Ford Sierra RS Cosworth representa una magnífica alternativa en el terreno de los automóviles con pretensiones velocísticas y formas espectaculares, todo ello con un precio inferior a los cuatro millones de pesetas, que hay que considerar tremendamente ajustado, si tenemos en cuenta las cifras que se barajan en este sector del mercado automovilístico, con modelos tan caros.

#### SIERRA RS COSWORTH 3.917.945 plus.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.993 c.c. Potencia: 204 CV a 6.000 rpm. Peso: 1.240 kg. Velocidad máxima: 232,3 km/h. Consumo medio ponderado: 11,9 l./100 km. Volumen del maletero: 360 litros.



# NUEVO RENAULT 21 DIESEL.



## DEDICADO A LOS CAZADORES DE LIBERTAD.

### Libertad en Diesel.

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

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

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

### El espacio en libertad.

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

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

### El confort en libertad.

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

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



**ECOS  
DE LA  
SEMANA**

## FORD: OFERTAS DE ANIVERSARIO

**E**XACTAMENTE el 18 de octubre se celebra el décimo aniversario de la salida del primer Ford de la planta de Almusafes. Con tal motivo, la marca ha puesto en marcha una serie de ini-

ciativas comerciales de gran interés y que resumimos en esta página: España los nuevos Scorpio, con motores 2,9i y 2,4i. Habrá una versión limitada y exclusiva, con mayor equipamiento (techo eléctrico, alarma antirrobo, radio-cassette de mando en plazas

traseras, ecualizador, ordenador de a bordo y control de velocidad automático. Serán 350 unidades.

La tracción integral se ofrecerá como «paquete» opcional en las versiones 2,9i GL y Ghia, combinadas con los frenos ABS y servodirección. Esta opción tendrá un precio de 930.000 pesetas, IVA incluido.

— La financiación a través de Ford Credit reduce sus intereses en un 40 por 100, por lo que la tasa queda fijada en un 8,5 por 100. Esta oferta aniversario será válida durante el mes de octubre.

— Entre el 16 de octubre y el 16 de noviembre se sorteará diariamente un Fiesta Hit 950 entre todos los compradores de cualquier Ford.



ciativas comerciales de gran interés y que resumimos en esta página:

— Aparición de la versión Hit del Fiesta, que sustituye al Balear. Entre su equipo de serie destaca un excelente aparato radio-cassette estéreo, llantas 13x15" y neumáticos de perfil 70. Se ofrece con motorizaciones 957, 1100 y 1600 diesel.

— Versión Super Sport del Fiesta, con el motor 1400 de 75 caballos. Como equipo de serie y al margen de su propia identificación, mencionar la suspensión deportiva, luz trasera antiniebla y retrovisor exterior derecho.

— A partir de diciembre llegarán a



## SEGUNDA MANO

### QUE MIRAR (II)



un descuento en el precio final del vehículo.

Otra zona a la que se debe de prestar atención es el suelo del automóvil. Hay que observar el desgaste de las al-

fombrillas delanteras, según el cual se podrá hacer una aproximación a los kilómetros reales del coche. Si lleva alfombrillas, levante éstas y compruebe el estado del suelo; mire también debajo de las moquetas y aislantes de ruido y observe que no hay zonas de corrosión en éste.

Hay que comprobar también el estado de los pedales del acelerador, freno y embrague levantando las gomas si las tuviera. Si éstos se encuentran muy desgastados, el automóvil tendrá más de 50.000 kilómetros.

Mire también debajo de los asientos delanteros. En las barras sobre las que se deslizan éstos suele acumularse el polvo, si éste es abundante nos indicará que se ha usado bastante el vehículo.

En esta rápida revisión no olvide dar un repaso al perfecto funcionamiento de manivelas, tiradores y cierres de las puertas, indicadores del cuadro de mandos, luces, cierre de la guantera y posibles holguras en los respaldos de los asientos.



# Siempre fiel.

## Batería Bosch: Potencia sin límites.

La nueva Batería Bosch es pura potencia para responder al máximo en cualquier situación.

Su avanzada tecnología, que combina una especial aleación de plomo-calcio y antimonio, proporciona mayor

fiabilidad en el arranque, más seguridad en su diario funcionamiento y un excelente comportamiento en temperaturas extremas.

Nueva Batería Bosch, potencia sin límites para que,

durante kilómetros y kilómetros, le sea totalmente fiel.



**BOSCH**  
Así de seguro.



PRECIOS

# Mercado

## MOTOS

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

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

### BENELLI

250				238.840
654 Sport	920	64	190	526.550
800 SEI	920	80	215	781.675

### BIMOTA

SB4*	1.074	112	267	2.932.452
SB4-S	1.074	112	267	2.993.103
SB5-S	1.100	112		3.084.544
SB5-SP*	1.135	118	285	3.329.650

### BMW

R 65	650	50	175	936.694
R 80 GS	757	70	174	948.584
K 75 C	740	75		1.143.800
K 100*	967	90	215	1.317.378
K 100 RS*	967	90	220	1.587.230
K 100 RT*	967	90	210	1.617.901

### CAGIVA

Derbi 125*	124,8	15	105	430.324
Ala Verde 250	242,0	25		400.890
Ala-Rossa 350*	343,1	32		617.075
Aluzuma 650	649	65		1.060.040

### DERBI

Variante Cal	49,7			146.970
Variante Start	49,0			100.876
DS 50*	49,0			144.970
Scoot 74	74,1	5,5	76	178.970
Scoot 74 (Int. 41)*	74,1	5,5	76	189.950
HC-125 Cross	123,8	31		337.950
HC-250 Cross	246,1	42		389.950

### GILERA

50 GR-2	49,8			123.300
75 GR-1*	74,5			150.304
RV 200*	193,4	25	137	481.858
RX 200	193,4	26		467.858

### GUZZI

V-65	643,4	62		202.190
V-65 SP	643,4	63		241.514
V-65 Custom*	643,4	62	184	789.706
V-65 Lario	643,4	68		855.421
V-65 TT	643,4			707.801

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

850 T-6*	844	67	188	786.671
850 La Mans II	844	75		857.037
1000 SP	948,8	67		889.255
1000 California II	948,8	71		1.118.283
La Mans 1000*	949	82	225	1.151.140

### HONDA

PXZ 60	49			103.900
PXZ 60R (Av. elec.)	49			134.900
MBX 75	74,5	12		257.000
Scoopy SH-80*	75,5	8		219.900
CS-125	124	12		226.485
XL 200 H	196	18		380.000
XL 200 Pro-D	196	18		426.301
VF-1000 R*	999	130	250	1.752.988

### HUSQVARNA

125 XC	124			436.700
250 XC	245			476.400
500 XC	489			497.000
125 WR (Evol.)	124			447.000
349 WR (Evol.)	339,4			495.000
400 WR (Evol.)	395,8			527.000
125 CR (Cross)	124			426.800
250 CR (Cross)	244,7			478.600
500 CR (Cross)	489			684.100

### JAWA

350	343,5	27		220.000
-----	-------	----	--	---------

### J. J. COBAS

Total	349,6			375.000
TR-2C	250	30		2.000.000
JC-1 Inst. KTM	236,6	48		853.000
JC-10 (Int. Yamaha)	347	58		1.500.000
TA-80 (Int. April)	78,8	20		1.700.000
TA-90 (Int. Minardi)	78,6	21		1.800.000

### KAWASAKI

KZ 650*	653	52	178	649.800
KZ 650 S	653	55		728.800
KLR 600 E	564	45		683.750
GPZ 600 H	592	75		889.750
GPZ 900 H	898	115		1.149.750

### KTM

GS 125 End.	123,6	31,5		426.500
-------------	-------	------	--	---------

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		454.000
MX 250	238,6	46		454.000
GS 390	380	48		460.000
Paje 600	500			522.000
GS 600	568	45		515.000

### LAMBRETTA

125 Electr.	123	6		158.858
200 Linea	199	9,7		181.853
200 Electr.	199	9,7		180.523

### LAVERDA

1500 RGS	981	94		1.027.000
----------	-----	----	--	-----------

### MERLIN

DG 7 125	124,6			297.208
DG 7 212	212			296.600
DG 3 H				360.000
CRESTA	348,6			340.000
GG 11 4 Tempor	348,6			358.000

### MZ

ETZ 250*	243	31	130	266.000
----------	-----	----	-----	---------

### MONTESA

Cota 242	242			210.700
Cota 330	327,8			277.400
Cota 330 Trial	327,8			286.600
Enduro 90 H7	94,8		72	175.000
Enduro 250 H7	246,2		119	245.500
Enduro 380 H7	348,6		130	367.500
Inpale 125	124,6	10	100	228.500
Inpale 175	174,7	13	100	271.990

### MORINI

125 Move	123,5	12		268.000
250 2-C	239,5	25	130	303.000
350 X-2	344,1	28	180	506.000

### MZ

ETZ 250*	243	31	130	266.000
----------	-----	----	-----	---------

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

### PUCH

X-10	48,0			79.400
Maxi	48,0			80.400
Maxi PA	48,0			100.000
Maxi Po Negra	48,0			102.400
Minca L	48,0			130.400
Lido Vato	73	8,5		206.000
T4 M-32 FD	71,0	8,8		236.976

### RIEJU

Stade	74	8,5		182.000
Marathon MR-90	75	14		284.500
Marathon Enduro	90	20		327.000
Marathon Cross	90	20		307.000

### SUZUKI

GSX 400 E	395			635.000
GSX 550 ES*	540	55	192	895.000
GSX 750 ES*	747	64	210	1.045.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.390.000

### VESPA

Vale	49,7			85.120
Vespa	49,7			99.456
Vespa ALX	49,7			108.864
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
Imi 150	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
Imi 200	197,9	10,2	110	243.390

### YAMAHA

DT 90*	72,9	9,7	83	217.590
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	378.000
RD 350 LC*	347	69	180	698.000
X5 400	395	45,5	175	686.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FZ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

## NOTICIAS DE EMPRESA

### HONDA EN LA GENERALIDAD

Don Lluís Ranau i Folch, director general de Seguridad Ciudadana del Departamento de Gobernación de la Generalidad de Cataluña, recibió recientemente del señor Yamada, director general de Montesa Honda, S. A., una unidad de la Honda CBX 650, modelo policía, como muestra de la voluntad de colaboración entre ambas entidades.

### BIBLIOTECA MOTOCICLISTA

Ediciones CEAC acaba de iniciar una nueva colección dedicada a las motos que constará de seis tomos y que recibe el nombre de Biblioteca Técnica y Práctica de la Motocicleta. Los dos primeros libros de esta colección, «Carburación y electricidad» y «El motor de dos y cuatro tiempos», siguen en la línea de todas las publicaciones de esta editorial; es decir, libros perfectamente explicados e ilustrados, destinados a satisfacer todos los posibles interrogantes que se le pueden presentar al lector. El autor de estos dos títulos es Miguel de Castro y el precio de venta al público con impuestos incluidos será de 1.425 pesetas.



### EN FORMA

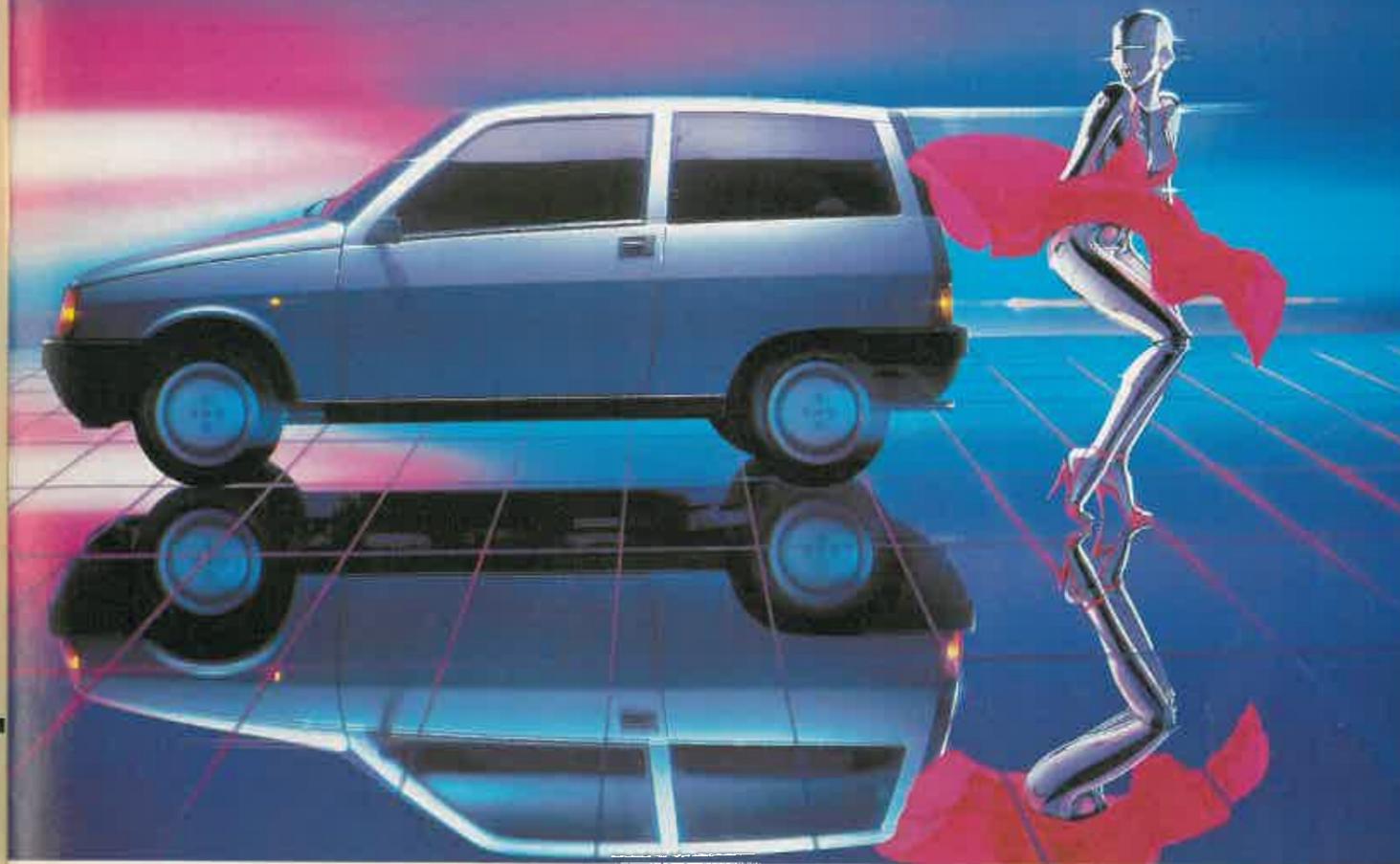
Una nueva línea de juguetes de carácter deportivo acaba de ser lanzada por la marca Feber. Esta línea abarca deportes como la halterofilia, aerobic y la gimnasia rítmica. Junto a los elementos propios del juego, se incluye un póster

y una cassette dirigida por profesionales para orientar a los alumnos. De esta manera se ofrece a los niños la posibilidad de dar sus primeros pasos en el mundo del deporte.

### ACUERDO DAF-ROVER

La empresa Daf Truck acaba de firmar un acuerdo con el grupo Rover para que éste suministre a Daf furgonetas y camiones ligeros de hasta 10 toneladas de PTC. Estos nuevos vehículos se comenzarán a vender a primeros de 1987 en los Países Bajos, Bélgica, Luxemburgo, Alemania, Francia, Italia, Austria y España. Las previsiones apuntan hacia la fabricación de unas dos mil unidades para el primer año.

# Y-10 EL FUTURO YA.



El futuro ya está aquí. De la mano de Lancia. El Y-10 acaba de ver la luz. Un coche absolutamente innovador y personal. Equipado con el motor Fire 1000. Totalmente construido por ordenador y robots. El resultado: Un motor sin problemas, con un bajísimo consumo y una ausencia casi total de mantenimiento. Un coche lleno de brío y alegría. Para divertirse conduciéndolo. Con un interior espacioso y cómodo, propio de los coches grandes.

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

**Y-10 Fire:** 999 c.c. 45 CV 145 Km/h. 4,2 l. a los 100 Km. Precio final. 1.002.820 Ptas.  
**Y-10 Turbo:** 1.049 c.c. 85 CV. 180 Km/h. 5,8 l. a los 100 Km. Precio final. 1.372.560 Ptas.

**AUTOBIANCHI Y-10**

Autobianchi es una firma LANCIA.

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

### CONCESIONARIOS EN MADRID:

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

### CONCESIONARIOS EN BARCELONA:

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



# A FONDO

## NISSAN BLUEBIRD MENUDO PAJARO

**N**ISSAN-Motor Ibérica importa a España los automóviles japoneses Bluebird a la espera de que la producción en el Reino Unido alcance el mínimo comunitario que permita exportarlos a nuestro país y de este modo beneficiarse de una importante reducción de aranceles. Esto ocurrirá a mediados del 88. Mientras tanto, directamente de Japón llegan a nuestro país dos versiones

del Bluebird, la berlina de tipo medio/alto más popular de la marca, de la que se han fabricado siete millones de unidades en los últimos treinta años. Desde luego que la denominación Bluebird es lo único que se ha mantenido de este modelo, que tiene un diseño totalmente nuevo. Las dos versiones son la SLX, con motor 2 litros de carburadores, y la SGX, con motor 1.800 turbo-gasolina, que creemos que es la más

interesante para el mercado español, pese a que sus importadores dicen poder vender dos veces más el atmosférico que el turbo.

### MECANICA

★ ★ ★

Como es habitual en los coches japoneses, el Bluebird recurre a la tracción delantera, con el motor colocado



### VIRTUDES DEFECTOS

Nivel de equipamiento	Precio exagerado
Dirección asistida	Consumos elevados (SGX)
Confort y calidad de acabados	Prestaciones discretas (SGX)



transversalmente. La versión turbo utiliza un motor de cuatro cilindros de 1.809 centímetros cúbicos, casi «cuadrado» (diámetro de pistones igual a la carrera), en el que se han estudiado muy concienzudamente los flujos de admisión y escape. Otra cosa es que los resultados obtenidos sean buenos.

Resulta un poco raro el que no se haya decidido la importación de la versión de 16 válvulas, con turbo y 190 caballos de potencia, que hubiera cubierto mucho mejor la imagen de coche de capricho. Hay que conformarse, pues, con esta versión de 135 caballos (que corresponden a una potencia inferior si la medimos con la norma DIN), de dos válvulas por cilindro y distribución hidráulica. Se parte de una compresión (8:1) muy baja, aunque habitual en los turbo, y se utiliza un compresor Garrett T-2 con una presión máxima de soplado de 0,75 bares. Si nos hemos de fiar del manómetro del cuadro, la verdad es que nunca hemos visto que la presión subiera de 0,6 bares.

En contra de lo que es habitual en los turbo actuales, el Bluebird no incorpora intercambiador de calor, pero sí un sofisticado sistema electrónico de regulación del caudal de inyección, que es una Bosch L-Jetronic.

En cuanto al motor dos litros, se trata ya de un motor de carrera larga, buscando una mejor utilización, como se demuestra por una cifra de par máximo obtenida a un régimen más lógico que las 4.000 rpm. que ofrece el motor

La aerodinámica del Bluebird ha sido estudiada para resolver los problemas de viento lateral.



turbo. En el atmosférico, el par máximo se obtiene a 3.600 rpm. y es verdaderamente más progresivo a medio régimen. Recurre a una alimentación por medio de carburadores (uno doble), que nos ha ofrecido unos consumos más razonables que el modelo anterior.

En cualquiera de las dos versiones el motor se acopla a una caja de cambio de cinco velocidades, con cuarta y quinta sobremultiplicadas. En definitiva, con desarrollos excesivamente largos para lo que es conveniente en nuestro país. En el turbo, una quinta de casi 39 kilómetros por hora cada 1.000 vueltas, con una aerodinámica más bien normalita y un peso en vacío de 1.215 kilos, es imposible de mantener ante cualquier repecho con la potencia



del Bluebird. Prueba de ello es que la velocidad máxima se obtiene en cuarta, a menos de 5.000 vueltas, régimen justo por encima del de par máximo. Desde luego, el valor (195 kilómetros por

hora) dado por el fabricante queda muy lejos de la realidad, al menos en la unidad probada por nosotros. Eso sí, la caja de cambio es de una notable suavidad y precisión de funcionamiento, como es habitual en los coches fa-

bricados en Japón. La versión 2.0 tiene unos desarrollos más cortos, que ofrecen una utilización algo más racional.

Excelentes los frenos, con unos generosos discos ventilados delante y discos macizos traseros, en la versión turbo. En ningún momento dan sensación de fatiga. En los primeros kilómetros las pastillas tendían a humear en solicitudes intensivas, pero una vez asentadas la humareda cesó y nunca perdió calidad la frenada. El SLX, con tambores traseros, ofrece una frenada correcta.

### CARROCERIA

Dicen los técnicos de la marca que el Bluebird se ha concebido «de dentro a

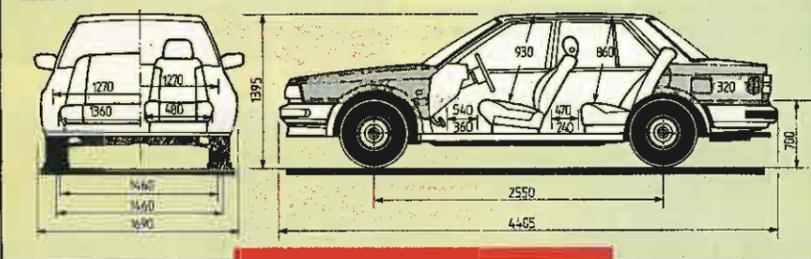
### SONORIDAD



	1.8 T	2.0
Al ralenti .....	45,9	46,2
A 60 km/h. ....	62,4	62,8
A 90 km/h. ....	67,5	68,0
A 120 km/h. ....	71,1	72,0
A 140 km/h. ....	73,5	76,2
A tope .....	79,4	82,4

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

### NISSAN BLUEBIRD



### FICHA TECNICA



	SGX 1.8 TURBO	SLX 2.0
<b>MOTOR</b>		
Disposición .....	Delantera transversal	Delantera transversal
Número de cilindros .....	4, en línea	4 en línea
Cilindrada .....	1.809 c.c. (83x38,6)	1.973 c.c. (84,5x88)
Cigüeñal .....	5 apoyos	5 apoyos
Distribución .....	Arbol en cabeza	Arbol en cabeza
Alimentación .....	Iny. L-Jetronic y turbo	Carburador doble
Compresión .....	8:1	8,5:1
Tipo de carburante .....	97 octanos	97 octanos
Capacidad del depósito .....	60 litros	60 litros
Potencia máxima .....	135 CV/6.000	105 CV/5.200
Par máximo .....	19,5 mkg/4.000	16,3 mkg/3.600
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción .....	Delantera	Delantera
Caja de cambio .....	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm en 1.ª ..	8,5	7,8
Velocidad a 1.000 rpm en 2.ª ..	14,7	13,8
Velocidad a 1.000 rpm en 3.ª ..	22,6	21,2
Velocidad a 1.000 rpm en 4.ª ..	31,6	28,1
Velocidad a 1.000 rpm en 5.ª ..	38,9	34,6
<b>DIRECCION</b>		
Tipo .....	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante entre topes ..	3,0	3,0
Diámetro de giro .....	10 metros	10 metros
<b>FRENOS</b>		
Sistema .....	Disco/disco	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES</b>		
Tipo .....	Independiente	Independiente
<b>RUEDAS</b>		
Llanta .....	Aleación 6x15	Chapa 5x14
Neumáticos .....	195/60 HR15	185/70 SR 14
Peso .....	1.215 kg.	1.175 kg.

### PRESTACIONES



	1.8 T	2.0
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b> (km/h.) .....	184,1	173,0
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m. salida parada .....	17,2	18,6
1.000 m. salida parada .....	31,7	34,6
De 0 a 100 km/h. ....	8,6	11,5
<b>RECUPERACION</b>		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	20,6	20,3
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	23,0	21,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	36,8	37,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	41,8	41,5
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..	10,3	12,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..	14,8	17,9

### CONSUMO



	1.8 T	2.0
<b>CIUDAD</b> A 24 km/h. de promedio .....	15,2	11,9
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h. de cruceo .....	6,9	6,6
En conducción rápida .....	17,2	11,4
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h. de cruceo .....	10,7	9,8
A 140 km/h. de cruceo .....	14,0	10,9
<b>CONSUMO MEDIO</b>		
<b>PONDERADO</b>		
Litros/100 km. ....	12,3	10,1
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos .....	440	545

# Garantizamos las reparaciones. Para toda la vida.



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

La Red de Concesionarios Ford tiene

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

Esta nueva garantía de su Concesionario Ford se suma a la garantía normal de un año sin limitación de kilometraje, a la garantía

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

Para más información, pregunte en su Concesión Ford.



Diseño y Calidad

## Las mejores garantías del mercado.

fuera», es decir, han diseñado un interior y lo han rodeado de elementos mecánicos. Y eso se nota, porque hay una cierta disyunción entre el excelente interior, cuidado hasta los últimos detalles, y una carrocería más tradicional, encargada de *soportar* los elementos mecánicos, bastante conservadores.

Los habituales *gadgets* japoneses no podían faltar en el Bluebird: asientos delanteros con seis regulaciones diferentes en el turbo (distancia de la banqueta, inclinación del respaldo, altura de la banqueta, apoyo lumbar, altura del reposacabezas y ancho del reborde de apoyo de la espalda); elevallas eléctricas de dos velocidades en las cuatro ventanillas; luz para la cerradura exterior con temporizador; luz interior también con temporizador y reostato, doble antena para radio y completo equipo prerradio con cuatro altavoces, espejos retrovisores con mando eléctrico, asientos semipracticables para largos objetos, cinturones traseros, limpiaparabrisas con seis velocidades de actuación...; en fin, toda una completísima parafernalia, acompañada de un buen equipo de aire acondicionado, prácticamente obligatorio porque los coches que vienen a España vienen con todos los extras y será muy difícil prescindir de alguno de ellos.

Así pues, un interior muy cuidado, confortable y cómodo, con una combinación de tapizados y guarnecidos de muy buen gusto.

Exteriormente, el Bluebird es una berlina de buen tamaño (4,53 metros), por lo que ambas puertas permiten un cómodo acceso. Aerodinámicamente está bien resuelto, pero no es un coche que presuma de Cx, como se demuestra, porque el valor del coeficiente de penetración aerodinámico no figura en ninguna documentación. Sí se hace hincapié, sin embargo, en el estudio de la aerodinámica lateral, que juzgamos importante y eficaz. Así, el Bluebird es apenas sensible al viento lateral.

#### COMPORTAMIENTO



No es siempre fácil resolver los problemas de comportamiento que suponen en un vehículo de utilización familiar, la inyección de potencia que acarrea la utilización de un turbo. Los responsables del Nissan han sido en este aspecto originales, porque han incorporado en el SGX un sistema que a priori debería ser definitivo: la modificación de los tarados de suspensión desde el propio puesto de mando. Así, una pequeña palanca acciona un dispositivo de endurecimiento de los amortiguadores, con lo que, a voluntad del conductor, el comportamiento debería oscilar entre el confort de una berlina convencional y la eficacia de un coche deportivo. Lo que ocurre es que en cualquiera de las tres posiciones de la palanca apenas notamos diferencia al-



El volante de la versión turbo es de cuatro radios  
El atmosférico tiene uno más funcional que el sobrealimentado



El 2.0 apenas se diferencia de su hermano mayor  
Sólo el manómetro de presión del turbo los distingue



Los asientos traseros son abatibles  
Tanto en el 1.8 Turbo como en el 2.0

En el SGX existen dos mandos  
Para los apoyos lumbar y dorsal



Son multitud los detalles de equipamiento: mando de regulación de dureza de suspensión (en el SGX), asientos ajustables electroneumáticamente (SGX), elevallas eléctricas en las cuatro ventanillas. El motor parece más complejo de lo que es.



guna. El Bluebird SGX, como los tracciones delantera, tienen cierta tendencia a irse de morro, acusada por un excesivo balanceo de la carrocería. Al principio asusta un poco este balanceo, que origina además algunas desviaciones de trayectoria, para ir poco a poco cogiéndole el aire y al final acabamos por acostumbrarnos, aunque nunca a confiarnos del todo. Está, pues, el Bluebird más cerca de lo que es una berlina tranquila que lo que las siglas y el turbo podrían dar a entender.

Si la versión turbo la encontramos (incluso en su posición más dura) bastante balanceadora, en el SLX disminuye este efecto, aunque no hay ninguna razón mecánica que lo justifique. Sólo las mejores prestaciones del turbo son responsables del comportamiento. Y resulta entonces que el dos litros nos parece más razonable, para su utilización tranquila, que el turbo, que no ofrece una verdadera suspensión deportiva, sino casi idéntica a la de su homónimo menos potente y donde resulta menos adecuada.

En cuanto a la conducción es notablemente sencilla y sin grandes esfuerzos se logran medias bastante altas, sobre todo si no hay mucho tráfico que nos obligue a continuos cambios de marcha.

No es el turbo un coche de prestaciones brillantes. Hoy día los 185 kilómetros por hora están al alcance de cualquier coche de tipo medio. Es excelente la cifra de aceleración pura (de 0 a

100 km/h.) gracias a que alto de vueltas el motor empuja muy bien. Por el contrario, los valores de recuperación nos han defraudado ligeramente, ya que esperábamos algo más.

Por su parte, el SLX es, en su nivel, más modesto pero más lógico. Al menos no hay tanto desfase entre lo que anuncia el fabricante y lo que hemos logrado medir. No es que sean prestaciones destacables para un motor de dos litros, pero tampoco los usuarios de esta

berlina van buscando mucho más, como ocurre en el turbo.

Es en los consumos donde hemos encontrado lo más criticable de este japonés. Aunque el gasto de combustible ha perdido parte de la importancia que se le prestaba hace unos años, tampoco está el mundo como para ir quemando gasolina, y en la versión turbo se roza el despilfarro. En cuanto se pisa el acelerador, superamos los 15 litros sin el menor problema, y eso son niveles de

Un comportamiento bastante normal, aceptable para la versión atmosférica. Para la versión turbo del Bluebird, de mayores prestaciones, resulta algo crítico.





Vea bien a estos hombres. ZF le garantiza que los verá muy pocas veces.

Son los hombres del Servicio de Asistencia de ZF. Especialistas en cajas de cambios, direcciones, ejes y todos los productos que fabrica y monta ZF. Y usted los verá muy pocas veces. Sólo las necesarias para el buen mantenimiento de sus productos ZF. Pero, cuando los necesite, comprobará que están preparados para atenderle con la máxima rapidez y eficacia. Porque están altamente cualificados. Porque realizan cursos de actualización constantemente. Porque poseen los recambios originales ZF. Y porque están donde los necesite. En toda España.

Aunque los necesite pocas veces, siempre puede contar con ellos. Se lo garantiza ZF España.

AUTO-MECANICA NORTE, S.A., C/ Fray Ceferino, 29, Tels.: (985) 29 34 84 - 7, 33001 Oviedo ■ COMERCIAL AUTO-SUR, S.A., C/ Archiduque Carlos, 46, Tels.: (96) 378 20 00 - 4, 46014 Valencia ■ NAVAUTO, S.A., Ctra. Zaragoza, km. 3, Tels.: (948) 23 71 93 - 23 58 77, Cordovilla (Pamplona), (Sólo servodirecciones) ■ SOBIAUTO, S.A., Pº Carlos I, 63, Tels.: (93) 309 56 86 - 309 55 31, 08005 Barcelona ■ TRANSMISEVILLA, S.L., Polig. Industrial Aeropuerto, Sector A-2, Parcelas 9 y 11, Naves 47 y 48, Tels.: (954) 51 44 30 - 51 41 37, Télex: 72346 SMI E, 41007 Sevilla



ZF ESPAÑA, S.A., Avda. Fuentemar, 9, Tels.: (91) 671 54 50 - 54 - 58, Télex: 43076 ZF E, Coslada, Madrid, Tel. Recambios: (91) 673 38 07

coche de altísimas prestaciones... y no de todos. En cuanto al 2.0, sin llegar a esos extremos, tampoco son ninguna maravilla.

### FRENTE A SUS RIVALES

Es verdaderamente difícil enjuiciar a los dos Nissan frente a los otros coches que se ofrecen en el mercado español. Hemos elegido los seis más próximos (por precio o características técnicas) de cada una de las versiones. En términos generales, los que se aproximan en

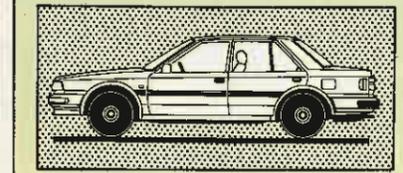


La única diferencia externa entre ambos coches son las llantas.

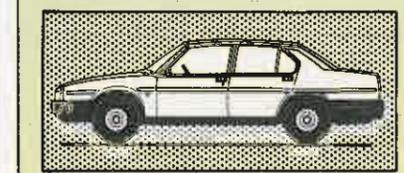
precio, ofrecen unas prestaciones muy superiores; por el contrario, los que tienen unos valores de potencia y dimensiones parecidos, normalmente son más baratos, excepto BMW o Saab, que no se distinguen precisamente por ofrecer un producto para bolsillos pequeños. Difícilmente, por tanto, los Nissan aguantan bien una comparación objetiva. Es verdad que ofrecen un grado de equipamiento más que notable y que su calidad no tiene ningún fallo.

José M. Cernuda  
Fotos: Ramón Rodríguez

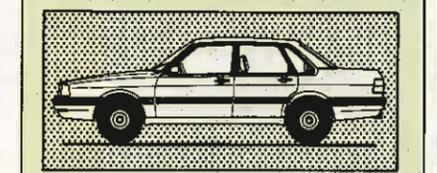
**NISSAN BLUEBIRD SX** 2.930.170 ptas.  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.809 c.c. Potencia: 135 CV a 6.000 rpm. Peso: 1.215 kg. Velocidad máxima: 184 km/h. Consumo medio ponderado: 12,3 l/100 km. Volumen del maletero: 320 dm<sup>3</sup>.



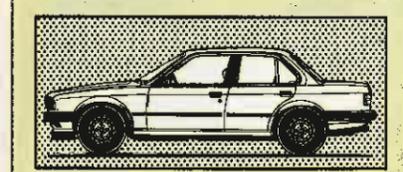
**ALFA 90 2.5 Q.Q.** 2.840.150 ptas.  
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.492 c.c. Potencia: 156 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.170 kg. Velocidad máxima: 198 km/h. Consumo medio ponderado: 9,3 l/100 km. Volumen del maletero: 345 dm<sup>3</sup>.



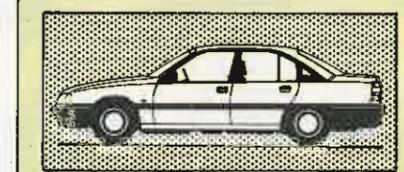
**AUDI 90** 2.992.619 ptas.  
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.226 c.c. Potencia: 136 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.060 kg. Velocidad máxima: 195 km/h. Consumo medio ponderado: 10,8 l/100 km. Volumen del maletero: 275 dm<sup>3</sup>.



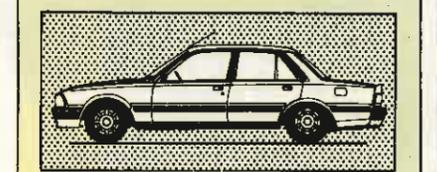
**BMW 320i 4 puertas** 3.105.740 ptas.  
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.990 c.c. Potencia: 125 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.070 kg. Velocidad máxima: 191 km/h. Consumo medio ponderado: 11 l/100 km. Volumen del maletero: 362 dm<sup>3</sup>.



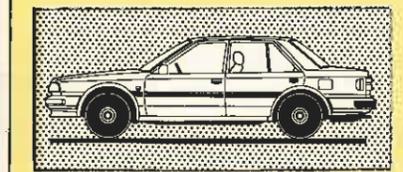
**OPEL OMEGA 2.0i CD** 2.970.361 ptas.  
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.998 c.c. Potencia: 122 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.144 kg. Velocidad máxima: 203 km/h. Consumo medio ponderado: 9,2 l/100 km. Volumen del maletero: 350 dm<sup>3</sup>.



**PEUGEOT 505 TURBO I.** 2.993.773 ptas.  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.155 c.c. Potencia: 160 CV a 5.200 rpm. Peso: 1.330 kg. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo medio ponderado: 12 l/100 km. Volumen del maletero: 387 dm<sup>3</sup>.



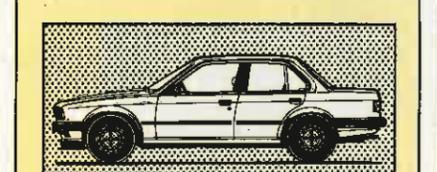
**NISSAN BLUEBIRD SLX** 2.524.170 ptas.  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.973 c.c. Potencia: 105 CV a 5.200 rpm. Peso: 1.175 kg. Velocidad máxima: 173 km/h. Consumo medio ponderado: 10,1 l/100 km. Volumen del maletero: 320 dm<sup>3</sup>.



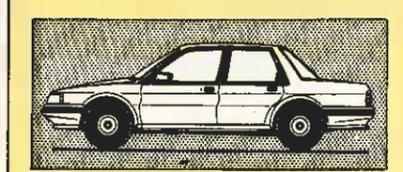
**ALFA 90 2.0i** 2.295.150 ptas.  
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.962 c.c. Potencia: 128 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.090 kg. Velocidad máxima: 189 km/h. Consumo medio ponderado: 9,7 l/100 km. Volumen del maletero: 345 dm<sup>3</sup>.



**BMW 318i 4p.** 2.633.545 ptas.  
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.766 c.c. Potencia: 105 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.050 kg. Velocidad máxima: 184 km/h. Consumo medio ponderado: 8,5 l/100 km. Volumen del maletero: 362 dm<sup>3</sup>.



**AUSTIN MONTEGO MYFAIR** 1.848.974 ptas.  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.994 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 dm<sup>3</sup>.



**SAAB 900i 4 p.** 2.586.675 ptas.  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.985 c.c. Potencia: 118 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.165 kg. Velocidad máxima: 175 km/h. Consumo medio ponderado: 10,8 l/100 km. Volumen del maletero: 340 dm<sup>3</sup>.



**SANTANA 6X5 2.0i\*** 2.583.080 ptas.  
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.994 c.c. Potencia: 115 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.085 kg. Velocidad máxima: 179 km/h. Consumo medio ponderado: 9 l/100 km. Volumen del maletero: 335 dm<sup>3</sup>.



BIRMINGHAM MOTOR SHOW

COCHES, MUJERES  
Y ARTESANOS

El A.C. Ace, un dos plazas con tracción a las cuatro ruedas y mecánica Ford, que ha sido una de las novedades del Salón de Birmingham. Presentado en el stand de Ford, es su principal atractivo.



**A** PENAS quince días después de la inauguración del Salón de París abre sus puertas el de Birmingham. No hay, por tanto, que sorprenderse de que las novedades sean mínimas. Se trata más bien de una segunda edición de aquél adaptada al gusto británico.

Pese a ser una segunda edición, el Salón estaba lujosamente presentado. Más incluso que otros años, prueba de una cierta recuperación de la industria y el mercado británico. Una recuperación que queda plasmada en el lanzamiento del Jaguar XJ.6 y del Rover 800, dos portaestandartes de la industria británica. Concretamente, el Jaguar ha sido una conmoción. El todo Inglaterra se pasó por el stand de la marca para brindar por el éxito del nuevo modelo. Nobleza, personalidades de los diferentes sectores de la sociedad, fueron presa de una especie de histeria colectiva ante este nuevo modelo de la legendaria marca, vuelta al sector privado después de haber languidecido durante años bajo el control gubernamental. De todas formas, incluso estos dos coches puramente británicos eran ya conocidos. El Rover ha estado ya en París, y el Jaguar, aunque en principio trataron de tenerlo tapado hasta Birmingham, al final tuvieron que ceder a las presiones del importador de la marca en Francia y llevarlo a París para los últimos cuatro días de la exhibición. En cambio, había algunas novedades entre fabricantes en los que no se esperaba nada nuevo. Por ejemplo, Peugeot, que presentaba un 309 SR Inyección, con el motor 1.600, con 115 caballos de potencia, de momento exclusivamente para el mercado británico. O Vauxhall/Opel, que exponía el Belmont o Kadett tres volúmenes, con el motor 1.800 centímetros cúbicos con inyección —se denomina SRi— del GSi, con 115 caballos, una versión que de momento no existe en ningún otro merca-



En la muestra británica, los modelos más o menos abrigados son una constante. Ellas hacen que el Cavalier Cabrio no pase inadvertido.



Una vista tres cuartos trasera del A.C. Ace, cuya línea es auténticamente atractiva.



El Quicksilver, una versión personalizada del Vauxhall Astra GSi, o lo que es lo mismo, Kadett GSi en su versión de motor de 2 litros



Los hombres de Ginetta trabajaron duro para terminar el primer prototipo de su G.32.

Aunque al final apareció en París para los últimos cuatro días de Salón, el nuevo Jaguar fue la gran estrella de Birmingham.



El Tracer es el resultado de un cuidadoso trabajo artesanal. Dentro de un chasis tubular, que esconde la carrocería, se aloja la mecánica del MG Metro Turbo.



El más atractivo de los coches presentados por UVA era éste, denominado M6GTR, que se ofrece completo, con un motor V-8 de 3,5 litros de los viejos Rover.

do europeo. Ambas marcas tienen plantas en Inglaterra. En cambio, la rival Ford, no presentaba nada nuevo. Quizá por ello dio entrada en su stand al A.C. Ace, un cabriolet de dos plazas realizado sobre la base del Ford Sierra, del que toma su mecánica, que puede ser bien el motor V-6 2,8 EFI, bien el cuatro cilindros Cosworth Turbo. Tiene la carrocería en acero, la suspensión independiente a las cuatro ruedas, tipo McPherson ajustable, etcétera. La suspensión es a las cuatro ruedas, según el sistema Ford empleado en el Sierra y el Scorpio. De las demás marcas inglesas, Rolls-Royce y Bentley, bajo las formas ya conocidas del Silver Shadow, Silver Spur y Corniche, una, y Eight y Turbo, la otra, presentan motores equipados de sistemas de inyección electrónica que han permitido ganancias en potencia que van del 14 al 22 por 100 en el caso de los Rolls, y del 10 al 16 por 100 en el caso de los Bentley. Aston Martin Lagonda tenía como estrella el coupé Zagato, con su poderoso motor V-8 de



Acosadísimo Nigel Mansell, que estuvo firmando autógrafos en el stand de Honda.

400 caballos, que casi eclipsaba a la berlina Lagonda y al cabriolet Vantage Volante.

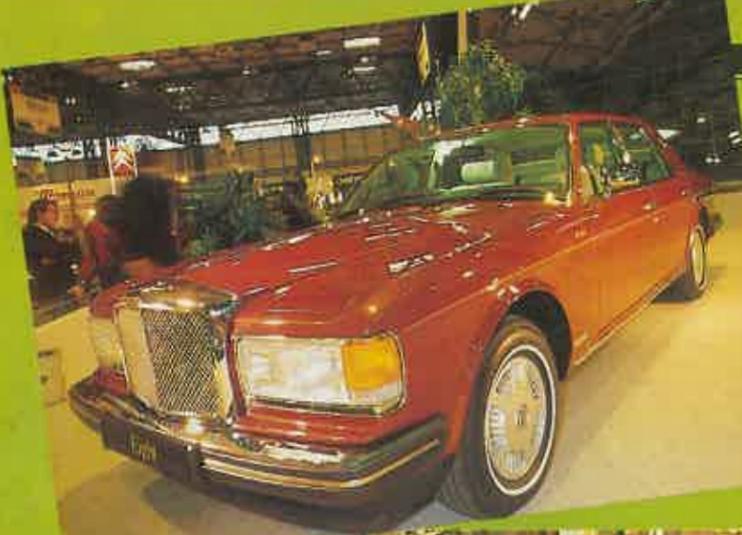
Lotus presentaba novedades mecánicas poco visibles desde el exterior de sus aparentemente inalterados modelos. Uno era el nuevo motor de alta compresión para el Espirit Turbo, gracias a lo cual gana cinco caballos, y otra es la nueva caja automática tipo «sport» de ZF que se ha colocado en el Excel, que recibe en esta versión la denominación SA.

En cambio, TVR presentaba tres nuevos modelos. El 420 SEAC, con chasis en kevlar, que es un dos plazas descapotable; la versión coupé de este último, tratada para admitir a cuatro pasajeros; y el deportivo 280 S con motor Ford V-6 de 2,8 litros.

Para terminar con los fabricantes establecidos en Gran Bretaña, queda que hablar de Nissan, que comienza a producir el nuevo Bluebird, que dentro de dos años será capaz de comenzar a vender en Europa, una vez haya alcanzado el 80 por 100 de componentes comprados en este continente. Junto a ellos



Hasta que no aparezca el nuevo Elan, Lotus se ha tenido que conformar con introducir novedades de detalle.



Dos clase alta: el Bentley Eight y el Aston Martin Zagato. En el primero de ellos la novedad son los nuevos sistemas de inyección.



Sorprende la aparición en Inglaterra de un Kadett tres volúmenes.



El Gold de Midas es un clásico apenas incambiado. En cambio, TVR presentaba este nuevo descapotable de dos plazas.



TVR también presentaba este deportivo, evolución del modelo M de los años setenta. Utiliza el motor V-6 2,8 EFI, de Ford, con 150 caballos.

aparecían los Patrol producidos en España, lo mismo que en el stand de Suzuki aparecían los Santana producidos en Linares. La presencia española la completaba Seat, que también presentaba en Inglaterra la versión cinco puertas del Ibiza. Entre los demás fabricantes, nada especial que resaltar.

Para terminar hemos dejado los pequeños constructores británicos, de mínimas series, algunos de los cuales venden sus coches en kit. Como Catherham, que produce una versión modernizada del antiguo Lotus Super 7, al que ahora ha dotado de un nuevo puente de Dion en la suspensión trasera y un cambio de cinco marchas. Por cierto, que ahora a todos los compradores de sus coches les hace acudir a una sesión de aprendizaje de conducción. Coleman Milne, por su parte, llenaba su stand con dos Scorpio Limusina, una transformación que ellos realizan a la que llaman Grosvenor y que se puede obtener en cuatro y seis puertas. Dutton tenía como novedad el nuevo spider denominado Legera ZS, con motor de Ford Escort XR3i y cambio manual de cinco marchas.

El grupo de artesanos que trabajan en Ginetta hicieron un esfuerzo para terminar a tiempo el nuevo modelo G.32, que utiliza el motor de Ford Escort, sea en su versión 1.600 de carbu-

**ROVER 216. CONDUCCIRLO ES EL MEJOR ARGUMENTO.**



**L**leve un Rover 216 por carretera. Comprobará que está conduciendo otra clase de automóvil. La clase Rover. Con la seguridad de la más avanzada tecnología, para superar fácilmente cualquier situación. Disfrutando en todo momento de un confort y equipamiento de un nivel superior a la media. Y consumiendo mucho menos por kilómetro de lo que Vd. podía imaginar.

Conduzca un Rover 216. Es la mejor prueba que puede hacer.

Véalo y pruébelo en su concesionario Austin Rover.



**ROVER 216**

Desde 1.638.000 Ptas. (precio incluido I. V. A.).



ROVER 216 SE. Motor: 1.598 c.c. 5 velocidades. Carburación electrónica: 83 CV. Velocidad máxima: 163 km/h. Aceleración: 0-100 en 10,9 seg. Consumo: 5,1 litros a 90 km/h. - 6,7 litros a 120 km/h. - 8,8 litros en circuito urbano. Equipamiento: Espejos exteriores con mando interior. Tapizado en terciopelo. Acabado de puertas en madera. Cierre centralizado en puertas y maletero. Apertura mando interior maletero y tapa depósito combustible. Tapacubos embellecedores. Elevavinas eléctricos. Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración: 0-100 en 9,9 seg. Consumo: 5,6 litros a 90 km/h. - 7,1 litros a 120 km/h. - 8,5 litros en circuito urbano. Equipamiento adicional: Spoiler delantero y trasero. Llantas de aleación. Asientos deportivos.

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

## ECOS DE BIRMINGHAM

● Para el Salón de Birmingham se había oficializado ya el nombramiento de Chris Woodward como director comercial de Austin Rover. Un hombre joven —treinta y ocho años— que después de haber comenzado en Chrysler había ocupado diversos cargos en Land Rover y en Leyland. En esta última fue director de ventas y marketing bajo el mando de Les Warthon.

● Este y Graham Day, el presidente de la compañía, no pudieron acudir al Salón por estar negociando con Honda una ampliación de los acuerdos existentes que, entre otras, cosas podría permitir a compañías como la filial española de la marca el hacerse cargo de la venta de los coches que a Honda le concedan en el cupo de japoneses.

● En lo que no habrá problema es en que vendan el Honda Legend —el Rover 800 en versión japonesa— que Austin Rover fabrica en Inglaterra para Europa. El coche resultará más económico que el Rover por tener una presentación más funcional.

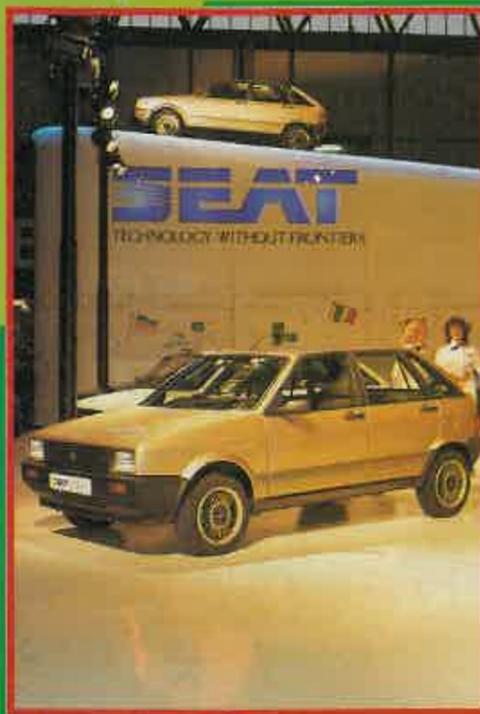
● Rover ha creado una compañía en Estados Unidos para vender el modelo 800, que allí se denominará Sterling, con el 50 por 100 de capital americano. Como presidente ha nombrado a Ray Ketchledge, antiguo responsable de las ventas de Volkswagen, Audi y Porsche en aquel país. La venta comenzará a principio de año.

● Dentro del optimismo general, Vauxhall era el garbanzo negro a causa de sus pérdidas. La dirección de GM Europa está incluso dispuesta a organizar una dirección comercial diferente para vender el Carlton (Omega) y los nuevos Senator cuando aparezcan. Si no mejora la situación, podría acabar como Bedford, la división de vehículos industriales: cerrada.

tes barras antivuelco y un buggy. Los tres coches se podían adquirir en kit o montados con motores V-8 de 3,5 litros del Rover Vitesse, los dos primeros, y con motor Volkswagen refrigerado, por aire el segundo.

Todos estos coches artesanales, junto a las alucinantes modelos de carne y hueso, daban a Birmingham el atractivo necesario.

Sergio Piccione  
Fotos: Alex Puyol  
(Enviados especiales)



Mientras que Seat mostraba su nuevo Ibiza 5 puertas, Peugeot hacía lo mismo con una versión del 309, denominada SRI, equipada del motor 1600 inyección, de 115 caballos.



Pocas novedades aparentes en Reliant, aunque, sin embargo, había nuevos motores, tomados del Nissan Silvia Turbo. Los modelos anteriores llevaban los Ford 1300 y 1600.

Otro coche que rozó la réplica de algún modelo clásico es el NG, que se ofrece con una gama de motores que van desde los 4 hasta los 8 en V. Y cilindradas de 1.800 a 2.800 c.c.



radadores, que la inyección o la turbo, colocado en posición central longitudinal. Junto con el nuevo modelo estaban los ya conocidos G.26 y G.27, este último un dos plazas abierto con aspecto de coche de competición. Marcos, por su parte, ha sacado para este Salón una versión spider de su tradicional coupé.

Nada nuevo, en cambio, en los Gold de Midas, los Morgan y el Panther Kallista. Se esperaba que esta última marca expusiera de nuevo el prototipo del modelo Solo, visto hace dos años, pero dado que el lanzamiento tendrá lu-

gar el próximo año y que se han introducido algunos cambios en el prototipo, han decidido abstenerse.

Agradable sorpresa la del dos plazas Tracer, una realización consistente en un chasis tubular con órganos mecánicos del MG Metro Turbo muy bien presentada. Junto a ella había una versión muy especial del Peugeot 205 GTi, al que denominaban Pzazz.

Finalmente, UVA (Unique Vehicle & Accessory) presentaba tres coches: un coupé dos plazas con aspecto de Ferrari P.4, una barqueta abierta, con fuer-

# ¡ATENCIÓN!

## LOS "REPUESTOS" ESTARAN MAÑANA EN DESTINO.

**Seguro.** Antes de las once. De lunes a viernes, a través de nuestro servicio "UNIEXPRESS FAST", conseguirá que sus repuestos o aquello que quiera enviar, estén antes de las once del día siguiente en Madrid, Barcelona, Elche, Alicante, Hospitalet, Bilbao, Valencia y Zaragoza. Salidas desde Madrid y Barcelona.

Y si necesita hacer un envío del viernes para el sábado, utilice el servicio "LOS SABADOS DE UNIEXPRESS". Repartimos antes del mediodía. En este caso sólo en Madrid y Barcelona. ... **Tranquilo. Mañana el envío estará en destino.** Pregúntenos sobre estos nuevos servicios.



UniExpress **FAST**

LOS SABADOS DE  
\* UNIEXPRESS \*

UniExpress

Llegamos donde no llega nadie

MADRID. Llanos de Jerez, 23. Polígono Industrial de Coslada. 28820 Coslada (Madrid) Teléf. Uniexpress: (91) 673 34 31

BARCELONA. Carretera Circunvalación, tramo VI. Zona Franca. 08004 Barcelona. Teléf. Uniexpress: (93) 335 50 89

# Cuéntenos su caso

## IVA EN LOS TODO-TERRENO

COMO lector de su revista quisiera hacerles una consulta referente al vehículo Lada Niva 2121, concierne al pago de impuestos. He comprado un vehículo de la referida marca y modelo, habiendo pagado en el momento de la compra el 12 por 100 correspondiente al IVA. Más tarde me han comentado que Hacienda puede reclamar la diferencia entre el 33 por 100 y el 12 por 100, por ser un vehículo industrial, y la utilización que hago de él es privada.

Quisiera conocer cuáles son las disposiciones al respecto, si este vehículo está definitivamente homologado y cuál es el importe del mismo.

**Francisco Javier Prieto Delgado**  
Ponferrada

**Respuesta.**—Con respecto a su pregunta, decirle que por debajo de los tres millones de pesetas que cueste como franco fábrica, un todo-terreno deberá abonar únicamente el 12 por 100 en concepto de IVA. Respecto al Lada Niva, la respuesta es que si se encuentra homologado como un todo-terreno.



## Agenda

Del día 21 al 27 de octubre

**TELEVISION**

- El domingo 26, a lo largo del programa «Estudio estadio», se retransmitirá desde Adelaida (Australia) la última prueba puntuable para el **Campeonato del Mundo de Fórmula 1**. Esta temporada, hasta la última carrera no se conocerá al campeón del mundo, ya que son tres los pilotos que optan al título del año 86: Mansell, Prost y Piquet.
- También el domingo 26, y dentro del programa «Estudio estadio» edición mañana, se conectará con Barcelona, donde se estarán celebrando las clásicas **24 Horas de Montjuich**. Esta conexión se repetirá a las 17,50 horas, también por la Primera Cadena.

**AUTOMOVILISMO**

- El 26 de octubre se celebrará en tierras catalanas el **Rally de Cataluña**. Esta es la penúltima prueba del Campeonato de España de Rallyes. Organiza el Real Automóvil Club de Cataluña.
- La última prueba del **Campeonato de España de Montaña** se celebrará en tierras almerenses el domingo 26 de octubre.

**MOTOCICLISMO**

- Organizado por el **Club Motocross Pozuelo, de Madrid**, el día 26 se celebrará una prueba puntuable para el **Campeonato de España de Motocross**.

## CRITICA DE TIENDAS

### Ventauto, S. A. UN LEON CON EXPERIENCIA

CUENTA Ventauto, S. A., concesionario oficial de Peugeot-Talbot, con una de las exposiciones de vehículos nuevos más grandes de Madrid. En sus 450 metros cuadrados se encuentran expuestos al público unos quince automóviles, los cuales gozan de una perfecta visibilidad, tanto desde el exterior de la tienda como desde el interior. La exposición se encuentra asistida por cinco vendedores, los cuales atienden al público de una manera perfecta, primando, ante todo, la atención al cliente.

Dispone de talleres propios, situados en un local contiguo al de la exposición. La superficie total de estos talleres es de 1.300 metros cuadrados. En

ellos tienen cabida todas las secciones necesarias para atender cualquier posible avería que se pudiera dar en el automóvil. La sección de chapa la tienen en Móstoles, pero el concesionario corre con los posibles gastos que pudiese ocasionar el transporte del vehículo.

Los talleres están atendidos por un jefe de servicio y unos veinte operarios, destacando el señor Conde, un verdadero artista en todo lo concerniente a motores diesel y uno de los pocos expertos que hay en Madrid en reparación de cajas de cambio automáticas.

Dispone de una gran

sección de repuestos, atendida por quince empleados. En ella se puede encontrar cualquier pieza en el acto, y si no dispusieran de ella en el momento, en un par de días la tienen a disposición del cliente.

Los vehículos de ocasión se encuentran estacionados en un local que el concesionario tiene justo enfrente de la exposición. Ventauto dispone de un stock de unos cuarenta vehículos de segunda mano, para los que ofrece una garantía variable, que en ningún caso es inferior a los tres meses y que alcanza el año para determinados modelos, ofreciendo además para estos vehículos

una financiación especial.

La financiación de sus automóviles nuevos la realiza por medio de la financiera del grupo PSA, ofreciendo además la posibilidad de realizar dicha financiación por medio de bancos.

Ventauto, S. A., se encuentra situado en el paseo de los Olivos, número 117, de Madrid, y su teléfono es: (91) 464 01 00. Dispone de un punto de venta situado en la calle Rafael Finat, número 17 (Tel. 705 37 93) y de otro concesionario situado en Móstoles, en la calle Simón Hernández, número 54 (Tel. 645 00 22), este es un concesionario que dispone además de la exposición de talleres propios.

**Puntuaciones:** Exposición, 8,5; vendedores, 8; talleres, 8,5; recambios, 8; financiación, 7; stock, 7.



Gran Volumen

# EL TRABAJO NO LE PESARA.



Furgón

El más moderno en transporte ligero viene fuerte. Con el Ducato 14 (1.400 kilos) y el Ducato Maxi (1.800 kilos) el trabajo no se hace pesado.

### MOTORES ROBUSTOS

El Diesel de 2.500 c.c. y 70 CV lanza al Ducato a 125 Km/h.

El motor Turbo Diesel, único en el transporte ligero, con 2.450 c.c. y 90 CV, supera fácilmente los 135 Km/h.

Y algo muy importante: el consumo, 9,4 l. cada 100 Km. para el Maxi, tanto el Diesel como el Turbodiesel, y 8,7 y 8 l. cada 100 Km. para el Ducato 14 Diesel y el Turbodiesel, respectivamente.

### LA COMODIDAD COMO PRINCIPIO

La funcionalidad de las puertas, los 9,8 m<sup>3</sup> de capacidad totalmente

aprovechables, los sólo 59 cm. de altura del piso de carga, etc., hacen que las maniobras de carga y descarga se hagan con total comodidad. Pero la comodidad también es para el conductor y los pasajeros.

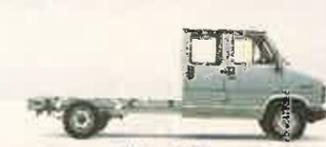
Asientos anatómicos, dirección suave y precisa, potente climatización, gran

visibilidad, gran accesibilidad a los mandos... Así es el Fiat Ducato.

Una idea en la que ya su concepción se hizo pensando en la funcionalidad, la comodidad y la capacidad. Todo para que el trabajo no se le haga pesado o para disfrutar en su tiempo libre.

Pruebe un Fiat Ducato, no le pesará.



			
Furgón. Para que el trabajo no se le haga pesado.	Combi. 6 ó 9 plazas, ideal para el transporte mixto de carga y pasajeros.	Panorama. Nueve plazas. Tan cómodo como un turismo de lujo.	Furgón Techo Elevado. Para cargas de altura.
			
Furgón Gran volumen. El máximo en capacidad: 9,8 m <sup>3</sup> .	Cabina con chasis corto o largo.	Cabina doble.	Chasis motor. Para preparaciones especiales.

# Ducato... es un FIAT.

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

GRUPO BARRIO

**CONCESIONARIOS EN MADRID**  
 • AGOSA, Dr. Esquerdo, 178. Tel. 251 14 32 • **COMERCIAL AUTOHISPANIA**, Ctra. de Barcelona, Km. 11,300. Tel. 747 24 00 • **EKIMBO**, S. A. Paseo de Castilla, 1 (Alcorcón). Tel. 619 10 73  
 • **LORENZO SALCEDO**, S. A. Ctra. de Toledo, Km. 14,500 (Getafe). Tel. 681 62 63 • **MOTOR ZURBANO**, S. A. Zurbano, 68. Tel. 410 52 00 • **VAGMA**, S. A. López de Hoyos, 62. Tel. 411 67 44. Avda. de los Toreros, 14. Tel. 245 72 02. Gta. Puente de Segovia, 3. Tel. 470 13 50.

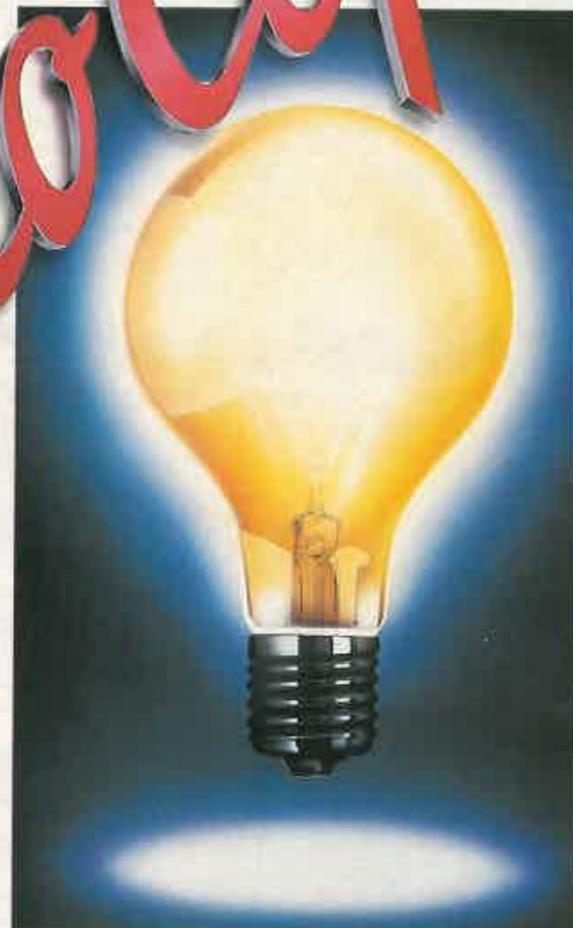
**CONCESIONARIOS EN BARCELONA**  
 • **AUTO ITALIA**, S. A. Balmes, 212. Tel. 238 00 21 • **AUTO 88**, S. A. Gran Vía de les Cortes Catalanes, 760. Tel. 245 28 02 • **DIFISA**, Ronda de Poniente, 73 (Sabadell). Tel. 715 33 98  
 • **MAREME MOVIL**, Camí Real, 551, esquina Paseo Dr. Fleming, s/n. (Mataró). Tel. 798 32 50  
 • **THEMAUTO**, Autovia de Castelldefels, Km. 5 (Prat de Llobregat). Tel. 370 00 61. Gran Vía Carles III, 55. Tel. 330 81 83.

# Radio *estilo Cope*

Radio con ideas, renovadora,  
moderna.

Radio joven, actual, que conecta  
con la gente de hoy.

La nueva manera de hacer radio,  
diferente, con otro aire... estilo  
Cope.



**Cadena Cope**

RADIO MIRAMAR

*... de persona a persona*



# RALLYE SAN REMO

## DESFILE LANCIA



**P**OR fin, después de más de dos años y medio sin saborear las mieles del triunfo, el finlandés Markku Alen ha vuelto a vencer en una prueba valedera para el Campeonato del Mundo de Rallyes, desde que en 1984 lograra el triunfo en el Tour de Corse. Una victoria resultado de una serie de acontecimientos más o menos extraños que han puesto fin a una etapa aciaga en la carrera deportiva del piloto holandés, tras efectuar un

rallye siempre al máximo de sus posibilidades y de las de su vehículo, y en el que la mala suerte parecía perseguirle una y otra vez.

Decidido el título mundial en Finlandia, el Rallye de San Remo presentaba, no obstante, una interesante participación. Jean Todt no dudaba en inscribir a Bruno Saby junto a los habituales Juha Kankkunen y Timo Salonen, contando además con el italiano Andrea Zanussi, en lucha con Dario Cerrato



por el título transalpino. El equipo Lancia Martini acudía, como ya había anunciado, con Markku Alen y Massimo Biasion, sumándoseles el mencionado Cerrato y su Lancia Delta S4, del Jolly Club. Austin Rover volvía a tierras italianas por primera vez desde 1979 con tres Austin Metro para Tony Pond, Malcom Wilson y el belga Marc Duez, mientras que en el grupo A, Kenneth Eriksson y su VW Golf GTI 16 válvulas encontraban un fuerte oponente en Jean Ragnotti y su Renault 11 Turbo, junto a los habituales Fiat Uno Turbo y el Audi Coupé del austriaco Rudolf Stohl.

Desde el primer tramo las cosas no rodaron bien para Markku Alen, que golpeaba la rueda trasera derecha de su Lancia Martini Delta S4 contra una piedra, pinchando un neumático y cediendo un minuto cuatro segundos respecto al mejor tiempo de Bruno Saby.



Ya con el título mundial en la vitrina, los Peugeot fueron descalificados por no estar conformes al reglamento.



Hacia más de dos años que Markku Alen no lograba ganar un rallye del Mundial. Su triunfo en Italia le va a permitir luchar por el mundial de pilotos con Kankkunen. A la derecha, Biasion, vencedor «moral» del rallye.





Nunca pudieron los Metro mezclarse en la lucha por la victoria  
Malcom Wilson fue finalmente cuarto, a siete minutos del vencedor

Mikael Eriksson fue el vencedor en grupo A  
Su máximo rival fue Alessandro Fiorio, con un Fiat Uno

Peugeot dominaba la primera etapa en asfalto repartiéndose el piloto francés y Andrea Zanussi los mejores tiempos, finalizando el piloto italiano en primera posición. Biasion y Cerrato se quejaban del comportamiento de sus respectivos vehículos, mientras que el belga Duez era el primero en abandonar al quemar la junta de culata de su Austin MG Metro.

Tras recorrer 300 kilómetros de autopista y túneles interminables hasta la Toscana, Markku Alen resurgía de nuevo sobre los tramos cronometrados de tierra y empezaba a poner tiempo por medio, seguido de Massimo Biasion y los finlandeses de Peugeot, Sa-

lonen y Kankkunen, recuperando el tiempo perdido sobre el asfalto. Andrea Zanussi, que había logrado mantener la primera posición al término de la primera etapa, la perdía en beneficio de Biasion al golpear su Peugeot contra una piedra en el camino perdiendo un semieje y Timo Salonen se salía de la carretera abandonando prematuramente la prueba. A partir de ese momento se empezó a librar una furiosa batalla entre Massimo Biasion y Juha Kankkunen por la cabeza, que a pesar de descubrir el rallye por primera vez se desenvolvía a la perfección sobre el terreno italiano.

Compartiendo sólo un mejor crono-

ex aequo con Salonen y otro con Kankkunen. Markku Alen se mostraba irresistible sobre un terreno conocido, animado por los espectadores, en un deseo de borrar su error en el Rallye de los Mil Lagos y de estar en las mejores condiciones para renovar su contrato con el equipo italiano. Sin embargo, tras superar a su compañero de equipo y cuando se encontraba a un solo segundo de Juha Kankkunen, Markku, para evitar un espectador, se ceñía demasiado en una curva a izquierdas pinchando un neumático y perdiendo un minuto veintidós segundos respecto al piloto de Peugeot..., en una prueba patrocinada por la marca francesa.

Kankkunen obtenía de esta forma un respiro, teniendo a Biasion a sus espaldas al término de la tierra, a quince segundos; Cerrato a un minuto seis segundos, Alen que había sufrido problemas de transmisión tras el pinchazo, a un minuto siete segundos, y Zanussi, a dos minutos veintiocho segundos. Bruno Saby perdía casi diez minutos al detenerse a cambiar una rueda y tener problemas con el gato y Tony Pond se veía superado por Malcom Wilson, sexto, al salirse de la carretera chocando contra una casa, dañando la parte posterior de su Austin Metro.

En el grupo A, Jean Ragnotti veía cómo la ventaja obtenida en el asfalto sobre Kenneth Eriksson iba reduciéndose hasta verse obligado a abandonar por problemas de motor. Segundo en este grupo era, sorprendentemente, Alessandro Fiorio con el Fiat Uno Turbo, único superviviente del equipo del Jolly Club.

De regreso a la Riviera, Biasion superaba rápidamente a Kankkunen en los últimos tramos de la tercera etapa y todo hacía presagiar que lo propio haría Cerrato y Alen. Sin embargo, a mediodía del jueves iba a surgir la sorpresa y la polémica. Jean Todt era llamado para verificar en su presencia el Peugeot 205 Turbo 16 de Bruno Saby, a petición de los comisarios deportivos,



La segunda posición de Darío Cerrato le asegura prácticamente el campeonato italiano  
Su gran rival, Zanussi, fue excluido, como todos los Peugeot, cuando ya había sido superado

en lo referente al carenado de protección inferior del vehículo francés y un posible uso del denominado efecto suelo. Por la tarde, sin mediar más explicaciones, los tres vehículos supervivientes del equipo Peugeot eran descalificados, sin autorización para tomar la sa-

lida, a pesar de las alegaciones de Jean Todt referentes a las verificaciones efectuadas sobre los mismos elementos en las tres últimas pruebas del Campeonato del Mundo. Sin duda, un elemento más a sumar al conflicto surgido entre la marca francesa y la FISA, en la



## LA RADIO CINE

Con toda la magia del celuloide.  
Para seguir bailando bajo la lluvia.  
O añorar lo que el viento se llevó.  
Para sentirnos terribles como drácula. Inocentes como Chaplin. Seductores como Redford. Tiernos y cómicos como Woody.  
Porque el cine es emoción. La más fuerte o la más dulce.  
Es una aventura sin límites que Carlos Pumares recrea para nosotros cada noche.  
Con el tenue polvo de las estrellas.  
Con algo tan increíble como el séptimo arte.  
Un arte comparable al de hacer la radio bien hecha.



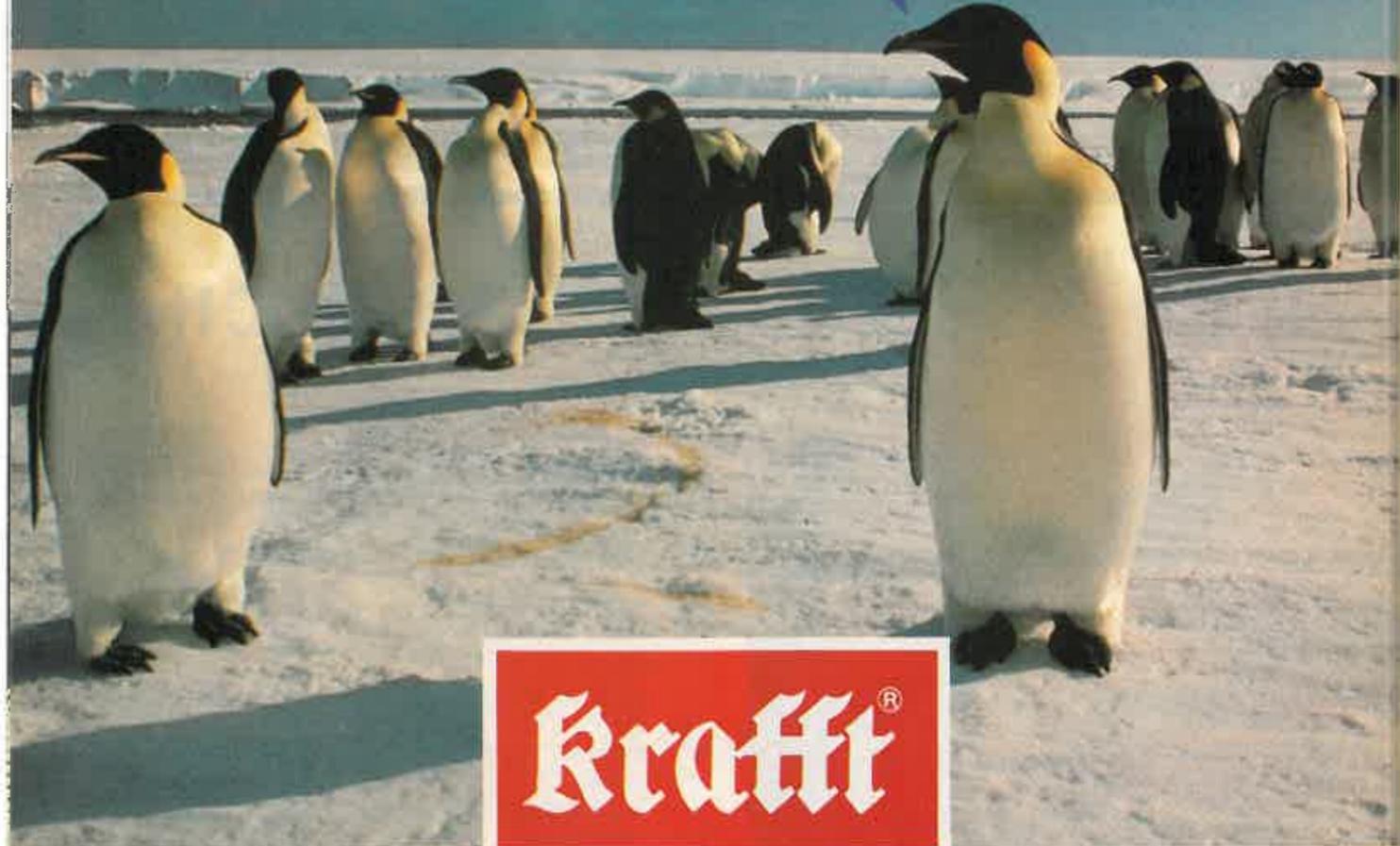
Carlos Pumares

antena 3





**PON EL ABRIGO AL COCHE**



**Ya rueda LANCIA DELTA HF GRUPO A**



**Zanussi se jugaba el título italiano**  
Fue excluido como todos los 205 T 16

persona de su presidente, Jean-Marie Balestre, a raíz del contencioso judicial referente a la supresión del grupo B en 1987, y sobre la que deben pronunciarse los tribunales a mediados del mes de noviembre.

La cuarta y última etapa no era más que un paseo para los pilotos de Lancia, entre los que el líder Massimo Bia-

La nueva reglamentación del Campeonato del Mundo de Rallyes, que obliga a la utilización de coches del grupo A, ha obligado a las marcas a todo un nuevo planteamiento de su estrategia deportiva. Lancia, que ha ganado el Mundial en el 72, 74, 75, 76 y 83, acaba de presentar en el Rallye San Remo el que puede ser absoluto favorito del próximo Mundial: el Lancia Delta HG 4WD, que estará homologado antes del primero del año y que estará en la salida del próximo Rallye de Montecarlo, en los últimos días de enero de 1987.

Basado en el Lancia Delta 4 x 4 presentado en mayo de este mismo año, el grupo A, del que se construirán 5.000 ejemplares, ofrece 165 caballos de potencia gracias a un turbo-

compresor, intercambiador de calor aire-aire y overboost; todo ello, en el motor de dos litros e inyección. En la versión de carreras se llegará hasta los 230 caballos a 6.250 rpm.

Al igual que en el Delta conocido, la transmisión es a las cuatro ruedas, con un diferencial Ferguson entre los ejes delanteros y trasero y un Torsen en el trasero, esta disposición, la más eficaz hasta el momento, permite además una cierta capacidad de reglaje entre ambos ejes, bien por medio de sistemas y viscosos (Ferguson), como cinemáticos (Torsen). En definitiva, el Lancia se presenta como el primer 4 x 4 potente y moderno, a la vez que respaldado por un equipo experimentado. Sin duda, será el rival a batir.



finlandés Markku Alen firme en breve. Mientras, la Prensa italiana daba por seguro el fichaje de Juha Kankkunen, lo que el director deportivo de Lancia negaba rotundamente. Cuando el río suena, agua lleva... Y es que el «capo» de Lancia es zorro viejo y no quiere levantar la liebre antes de tiempo, o tal vez intente presionar a Alen para que se decida a favor del equipo italiano.

● Al volante de un Peugeot 205 Turbo 16 E2, Ari Vatanen retornaba a la competición, abriendo la ruta como vehículo «0». Conservador sobre el asfalto, el finlandés recobraba la confianza sobre la tierra de la Toscana, sufriendo una leve salida de carretera por un problema de interfonos, debiendo cambiar el capó posterior de su Peugeot.

**TRAMO A TRAMO**

● Espectador de excepción en la prueba italiana era el piloto alemán Walter Rohrl, quien, mochila al hombro, no dudaba en recorrer a pie las largas distancias para llegar a pie de tramo como uno más. Una pena que el alemán no estuviese en la competición.

● Para el año que viene, Cesare Fiorio sólo cuenta con los servicios de Massimo Biasion, esperándose que el



sion era obligado a dejar paso a Markku Alen, con el fin de que el finlandés pueda aspirar todavía al título de pilotos en competencia con Juha Kankkunen, y que seguramente servirá para renovar su contrato con Lancia por decimoctavo año consecutivo.

Texto y fotos:  
**Estéban Delgado**

**CLASIFICACION FINAL**

- 1, Alen-Kivimaki (Lancia Delta S4), 5 h. 31 min. 35 seg.;
- 2, Cerrato-Cerri (Lancia Delta S4), a 1-18;
- 3, Biasion-Siviero (Lancia Delta S4), a 1-42;
- 4, Wilson-Harris (Austin MG Metro 6R4), a 7-02;
- 5, Eriksson-Diekman (VW Golf GTI 16v), a 35-53, grupo A;
- 6, Kreck-Motl (Skoda 130 LR), a 56-37;
- 7, Florio-Pirollo (Fiat Uno Turbo), a 57-09, grupo A;
- 8, «Tehne»-Thimonler (Opel Manta 400), a 57-54;
- 9, Kvaizar-Janecek (Skoda 130 LR), a 1-01-38;
- 10, Lupidi-Davanzo (Renault 5 GT Turbo), a 1-04-41, grupo N.

**ASI VA EL MUNDIAL**

**Pilotos**

- 1, Juha Kankkunen, 91 puntos;
- 2, Markku Alen, 89;
- 3, Massimo Biasion, 59;
- 4, Timo Salonen, 43;
- 5, Bjorn Waldegaard, 40.

**Marcas**

- 1, Peugeot, 141 puntos;
- 2, Lancia, 139;
- 3, Volkswagen, 79;
- 4, Audi, 29;
- 5, Toyota, 20.

# RALLYE FARAONES "APRIETAN" LOS ESPAÑOLES

**M**IGUEL Prieto y Jorge Babler están a un paso de lograr un importante éxito deportivo, venciendo en el Rallye Faraones, en donde marchan en segunda y tercera posición al término de la mitad de la más dura prueba raid, tras el París-Dakar.

El Rallye Faraones, con 4.800 kilómetros de recorrido, en su casi totalidad por el desierto egipcio, está resultando demoledor para la mayoría de los equipos, que han conocido serios problemas, marchando muy retrasados o perdiendo a los mejor colocados.

En la primera fase de la prueba, y tras el breve paréntesis en que el francés Vilsange impuso su eficaz buggy (que posteriormente abandonaría al romper un palier), han sido los Mitsubishi oficiales de Al Hajri y Cowan los dominadores. El príncipe de Qatar, vencedor el pasado año con el Porsche que se utilizaría meses más tarde en el Dakar, demostró su habilidad en este tipo de pruebas y su buen conocimiento del terreno. Sin embargo, en la tercera etapa, en la que incluía el tramo de 400 kilómetros a tiempo impartido de las Grandes Dunas, perdió mucho

tiempo al bloquearse la caja de cambio de su Pajero. Tras solucionar sus problemas, inició una fortísima recuperación, que le permite figurar en estos momentos en cuarta posición.

No pudo Lartigue beneficiarse de los problemas de Al Hajri, ya que el Lada oficial del importador francés padeció tan graves problemas eléctricos que ha preferido abandonar, cuando marchaba con penalizaciones imposibles de recuperar. Para que la desesperación del equipo fuese completa, su gran estrella, Jackie Ickx, conoció los mismos problemas en su coche, que le llevaron



Miguel Prieto ocupa la segunda posición del Faraones con su modesto Nissan Diesel, frente a coches de gasolina mucho más potentes. Junto a estas líneas, Carlos Mas, que marcha en una excelente segunda posición, en motos confirmamos el dominio de las Yamaha sobre las BMW en la prueba africana.





Los hermanos Babler, arriba, se han retrasado una hora al perderse en el desierto. Pese a ello, marchan terceros. El italiano Andreto (22) va primero, tras los abandonos de Lartigue, Cowan e Ickx. El príncipe de Qatar, Al Hajri (1), marcha retrasado. Bruno de Montagut se acerca a las posiciones de cabeza con su Mercedes.

a tomar la misma decisión que su compañero. Fallida, pues, la toma de contacto de los nuevos Lada, que tendrán que trabajar mucho para estar en condiciones de afrontar el próximo Dakar.

Los problemas de los favoritos no terminaron, porque Cowan sufrió también un bloqueo de caja de cambio y tuvo que abandonar cuando podría estar entre los tres primeros. Su abandono fue aprovechado por el italiano Andreto, un especialista en este tipo de pruebas, que ya el pasado año había despuntado en el rallye egipcio y que cuenta con un buen apoyo por parte del importador en su país.

Pero para los españoles lo más importante es el extraordinario papel que están llevando a cabo los dos equipos oficiales del Team Nissan. Miguel Prieto,

con Ramón Termens como copiloto, marcha en segunda posición, a veinticuatro minutos de Andreto, y los dos hermanos Babler, terceros, a poco más de hora y media, tras haberse perdido en la segunda etapa y perder cerca de una hora en encontrar el buen camino. En las dos últimas etapas, celebradas en el fin de semana, las clasificaciones han estado a punto de sufrir importantes cambios. De una parte, porque Al Hajri ha penalizado seis horas en un control de paso, que faltaba en su carnet de ruta. Por otro, por un grave accidente del italiano Andreto, que dañó muy seriamente su Pajero y en el que perdió la vida un espectador. De todos modos, Prieto perdió también bastante tiempo por una sucesión de pinchazos (hasta tres en la séptima etapa), que le llevó a adoptar una táctica muy prudente. Así, los dos Parol españoles ruedan prácticamente todo el tiempo a vista, intentando ayudarse si surgiese cualquier contratiempo. Faltan tan sólo dos etapas para el fin y hasta ahora la clasificación es muy superior a la que se esperaba al inicio. Destacar también el excelente resultado que está obteniendo el español Carlos Mas, sobre una Yamaha oficial, que ya es segundo de la general, detrás del italiano Picco y por delante de Rahier.

**Victor Piccione**  
(Enviado especial)

**CLASIFICACIONES**

1.ª etapa. Tutankamon, prueba de clasificación, de 30 kilómetros.  
1, Vilsange (Buggy), 7-11; 2, Lartigue (Lada), 7-18; 3, Cowan (Mitsubishi), 8-17; 4, Prieto (Nissan), 8-55; 5, Babler (Nissan), 9-13; 6, Ickx (Lada), 9-34; 7, Al Hajri (Mitsubishi), 17-54.  
2.ª etapa. Especial Grandes Pirámides, de 380 kilómetros.  
1, Al Hajri, 13-36; 2, Lartigue, 42-18; 3, Cowan, 42-50; 4, Prieto, 45-25; 5, Andreto (Mitsubishi), 50-21; 6, Ickx, 52-16; 7, Babler, 1-25-38.  
3.ª etapa. Especial Grandes Dunas, de 400 kilómetros.  
1, Andreto, 1-01-55; 2, Prieto, a 22-26; 3, Babler, a 1-20-34; 4, Seppi (Mercedes), a 1-41-42; 5, Di Mayra (Range Rover), a 2-02-57.  
4.ª etapa. Especial de los Contrabandistas, de 350 kilómetros.  
1, Andreto, 1-01-05; 2, Babler, a 8-05; 3, Prieto, a 25-30; 4, Al Hajri, a 28-50; 5, Blin (Mercedes), a 34-13.  
5.ª etapa. Especial de Montañas Olvidadas, de 190 kilómetros.  
1, Al Hajri, 17-39; 2, Andreto, a 11-46; 3, Prieto, a 12-34; 4, Crespin (Land Rover), a 26-49; 5, Di Mayra, a 28-56; 6, Babler, a 30-39.

6.ª Etapa. Especial del Templo de Ramsés, de 310 km.  
1.º, Al Hajri, 49-52. 2.º, Andreto, a 17-03. 3.º, Babler, a 17-59. 4.º, Prieto, a 21-14. 5.º, Seppi (Mercedes), a 21-14. 6.º, Di Mayra, a 21-41.  
7.ª Etapa. Especial del Valle de los Leones, de 190 km.  
1.º, Andreto, 54-16. 2.º, Babler, a 6-57. 3.º, Prieto, a 7-43. 4.º, Morvan (Toyota), a 13-53. 5.º, Blin (Mercedes), a 17-52.  
8.ª Etapa. Especial de las Gacelas de Sudán, de 280 km.  
1.º, Al Hajri, 16-40. 2.º, Andreto, a 25-05. 3.º, Babler, a 28-20. 4.º, Prieto, a 32-. 5.º, Cassegrain (Mitsubishi), a 33-30.

**CLASIFICACION GENERAL TRÁS LA OCTAVA ETAPA**

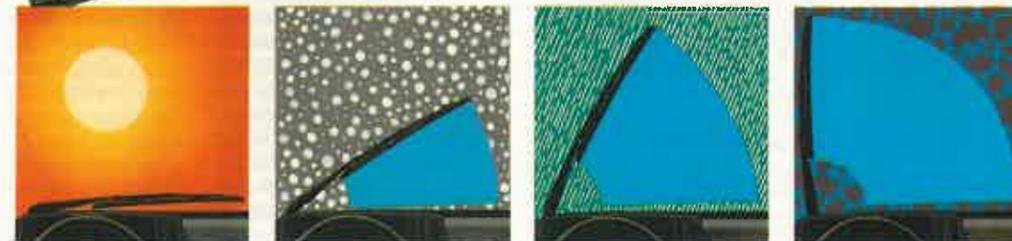
1.º, Andreto-Simoni (Mitsubishi Pajero), a 6 h. 24-51. 2.º, Prieto-Termens (Nissan Patrol diesel), a 43-16. 3.º, Babler-Babler (Nissan Patrol diesel), a 1 h. 53-53. 4.º, Cassegrain-Juncker (Mitsubishi Pajero), a 3 h. 41-36. 5.º, Martini-Airoldi (Mercedes 280 GE), a 5 h. 46-45.

**SWF "A la larga."**

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



*Calidad a la Vista.*



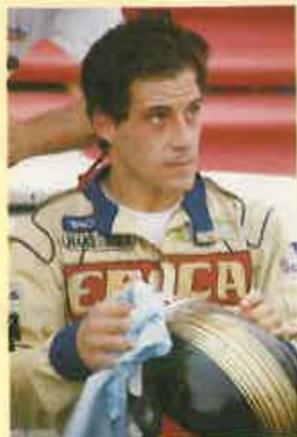
Las escobillas limpiaparabrisas SWF están estudiadas para abastecer con una gama reducida la casi totalidad de las marcas de vehículos, tanto de turismos como vehículos industriales. SWF es una marca líder representada por AZ ESPAÑA, una empresa dispuesta a invertir medios y esfuerzo para conseguir con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



COPA DE EUROPA

VINUESA CON UN DALLARA

El piloto madrileño Alfonso García de Vinuesa ha logrado un acuerdo con Trivelato para correr la Copa de campeones con el Dallara que ha utilizado el piloto italiano De la Chiesa en este mismo año. El piloto español, con el patrocinio de Purolator, ha estado rodando intensamente en el circuito de Imola, sobre el que ha rodado más de 700 kilómetros, como preparación previa a la carrera. Sin embargo, Alfonso no ha logrado realizar tiempos acordes con su categoría, ya que el monoplaza no disponía de los reglajes apropiados y el motor estaba en exceso cargado de kilómetros.



TROFEOS

LA RECTA FINAL

Ados pruebas de la culminación de los campeonatos de rallyes, los distintos trofeos promocionales se encuentran también en la recta final. Sin duda el Cataluña, que se celebra el próximo fin de semana, avanza ser decisivo, si bien es verdad que sólo el Trofeo Opel



J. L. Graña

Corsa parece que pueda tener animación, con Sangrador y Otero luchando por la victoria.

La Copa Ford debería ser para Cima, que cuenta con cuatro victorias y un segundo puesto y a quien nunca han ganado ni Ros ni Argenta. La basta pues al asturiano con finalizar las pruebas que restan.

Xavier Domingo es prácticamente seguro ganador del Desafío Peugeot. Luis Ramos ha comenzado a puntuar muy tarde, al igual que Teixidó.

Y, por último, la Inter Ibiza. Graña es sin discusión quien se merece la victoria y es poco menos que imposible que no la alcance, pero la complejidad de su reglamento deja con posibilidades a cuatro pilotos en la lucha por el subcampeonato: Aragón, Blanco, Holke y Calmet.

TROFEO OPEL CORSA

Celebradas 8 pruebas. Faltan 2. Se retienen 5 resultados.

- 1.º, Sangrador, 770 puntos (5 resultados; el peor, 120 puntos).
- 2.º, Otero, 635 p. (4 r.).
- 3.º, Roza, 595 p. (5 r.; el peor, 75 p.).
- 4.º, J. M. Alonso, 455 p. (4 r.).
- 5.º, Gardón, 435 p. (4 r.) y Collin, 455 p. (3 r.).
- 7.º, Sanuy, 150 p. (1 r.).
- 8.º, Piñón, 135 p. (1 r.).
- 9.º, Sätz, 120 p. (1 r.).
- 10.º, Álvarez, 100 p. (1 r.).

COPA FORD

Celebradas 7 pruebas. Faltan 2. Se retienen todos los resultados.

- 1.º, Cima, 49 puntos.
- 2.º, Ros, 42 p.
- 3.º, Argenta, 35 p.
- 4.º, Maynar, 28 p.
- 5.º, Pino, 19 p.
- 6.º, Escuder, 14 p.
- 7.º, Eguibar, 10 p.
- 8.º, Joseja y Cambor, 6 p.
- 10.º, Meana, 5 p.

DESAFIO PEUGEOT

Celebradas 9 pruebas. Faltan 2. Se retienen 6 resultados.

- 1.º, Domingo, 361 puntos (6 resultados; el peor, 24 puntos).
- 2.º, Ramos, 239 p. (4 r.).
- 3.º, Hevia, 220 p. (4 r.).
- 4.º, Teixidó, 105 p. (2 r.).
- 5.º, Azcona, 91 p. (4 r.).
- 6.º, R. de Lizana, 88 p. (1 r.).
- 7.º, Ojeda, 63 p. (1 r.).
- 8.º, Moreno, 42 p. (2 r.).
- 9.º, Ripoll, 36 p. (1 r.).
- 10.º, Company y Fernández, 18 p. (1 r.).

COPA INTER IBIZA

Celebradas 7 pruebas. Falta 1 más la final. Se retienen 4 más la final.

- 1.º, Graña, 260 puntos (4 resultados; el peor, 60 puntos).
- 2.º, Aragón, 135 p. (puede sumar aún 1 resultado).
- 3.º, Blanco, 126 p. (suma 1) y Holke (4 r.; el peor, 36 puntos).
- 5.º, Calmet, 105 p. (suma 1).
- 6.º, Zenker, 90 p. (suma 1).
- 7.º, Viesca, 84 p. (4 r.; el peor, 18 p.).
- 8.º, Orozco, 60 p. (suma 1).
- 9.º, Magdaleno, 30 p. y Rodríguez (suma 1).

Boxes

Carlos Sainz se encuentra preparando el Rallye de Cataluña con una meticulosidad casi enfermiza. Estrenará un nuevo coche y utilizará un Maxi turbo como muleto. Carlos quiere vencer a Tabaton como última posibilidad de ganar el Campeonato Nacional.

Los días 1 y 2 de noviembre va a celebrarse en el circuito gerundense de Siis una prueba de rallyesprint, en la que se espera participen algunas de las figuras europeas de la especialidad, así como varios pilotos españoles habituales en el Campeonato de Rallyes de Tierra.

En el circuito de Adelaida, y como aperitivo previo al GP de Fórmula 1, va a tener lugar un enfrentamiento entre un monoplaza Brabham BT55 y un helicóptero Westland Lynx, considerado como el más rápido del mundo. La carrera consistirá en dos

vueltas al circuito (5,2 kilómetros en total) y con 200 metros de distancia entre ambos para que las turbulencias de las hélices no afecten al Fórmula 1.

A pesar del descontento de Honda sobre la nueva reglamentación de Fórmula 1, la marca nipona ha anunciado la fabricación de un propulsor atmosférico de doce cilindros. Igualmente, Ford está desarrollando en colaboración con TAG un nuevo motor atmosférico.

Cijersa, empresa explotadora del circuito de Jerez, ha inaugurado una escuela de Fórmula 3, en colaboración con una escuela de la misma especialidad del circuito francés de La Chartre. Los cursos tienen una duración de dos días y un precio de 75.000 pesetas.

MOTOCICLISMO

MONTJUICH EN MARCHA

Ya se conocen cuáles van a ser los más importantes equipos que participarán en las 24 Horas de Montjuich. De nuevo va a plantearse un duelo entre Europa y Japón ya que habrá una Suzuki oficial frente a una Ducati de fábrica. La Suzuki será pilotada por tres velocistas galos habituales del Mundial: Christian le Liard, Hervé Guilleux y Thierry Espié. En cuando a la Ducati, volverá a hacer vibrar a los aficionados españoles, pues a sus mandos estarán dos plurivencedores de la carrera: Benjamín Grau y Juan Garriga, a los que se unirá nada menos que Carlos Cardús.



ADELAIDA DECIDE

MANSELL, PROST O PIQUET

Tres pilotos tan sólo son los que tienen posibilidades de suceder en el título mundial al francés Alain Prost: el británico Nigel Mansell, el brasileño Nelson Piquet o el propio campeón.

A Nigel Mansell le basta con finalizar entre los tres primeros para proclamarse campeón y eso en el caso de que cualquiera de sus rivales ganase la carrera australiana. Porque, tanto Piquet como Prost, no sólo tienen que ganar, sino que el británico no se suba al pódium. Si ninguno de ellos dos (Prost o Piquet) gana, Mansell no necesitaría siquiera acabar la carrera para coronarse campeón.

En forma

A pregunta de si el piloto de Fórmula 1 es o no un atleta me la han hecho varias veces.

Responder en términos absolutos es muy difícil. Prefiero explicar qué representa para mí la preparación física y psíquica, dos aspectos tremendamente unidos entre sí.

Cuando corría en Fórmula 3 no seguía ningún tipo de entrenamiento en particular. Las carreras eran mucho más breves, y el coche, menos fatigoso de pilotar que un Fórmula 1. Entré en el mundo de los Grandes Premios en la temporada 1984, con el Tolman-Hart, y en la primera carrera vi que no estaba preparado para la nueva situación. El problema mayor lo tuve en el Gran Premio de Sudáfrica, segunda carrera de la temporada. Llevé a término mi primera prueba completa, corriendo desde el inicio hasta el fin sin el morro del monoplaza. Cruzé la meta en sexta posición; pero, en vez de llegar radiante al box para festejar el primer punto en el Mundial, me quedé en el habitáculo sin poder salir. Tuvieron que ir mis mecánicos a sacarme. No podía mover la espalda ni el brazo derecho: los músculos estaban fuera de su posición normal y los tuve inmovilizados por algún tiempo.

De aquella experiencia he aprendido dos cosas. La primera es que debo preocuparme seriamente de mi preparación atlética. La segunda es que no se puede correr un Gran Premio entero al ciento por ciento de la concentración y del esfuerzo físico, como si fuera una carrera de Fórmula 3 de media hora; hay que tener presente que la carrera es larga y se debe conservar una pequeña reserva de energía.

En Brasil, en Sao Paulo, empecé a trabajar con un preparador físico, el profesor Nuno Cobra. Debo decir que lograr una buena forma, suficiente para aguantar un Gran Premio, no requiere mucho tiempo. Después de

dos o tres meses podía acabar una carrera sin problemas. No es necesario ser un superhombre para terminar una carrera de Fórmula 1, pero un piloto mejor preparado que otro corre en una situación de menor esfuerzo físico, y esto le da ventaja.

Mi programa de preparación incluye correr de 8 a 12 kilómetros diarios y después hacer pesas. Aunque me impongo el llevarlo a rajatabla, no siempre es posible, a causa de la vida nómada que la Fórmula 1 impone y es obvio decir que los días que debo pilotar no hago entrenamiento, ya que el hecho de conducir es en sí mismo el mejor entrenamiento específico; el caso de Monza, donde corrí cerca de 200 metros, no hace al caso. Dedicar un poco de tiempo todos los días a mi preparación física no me cuesta ningún sacrificio, ya que supone un paréntesis en mi jornada, nada fatigosa, y si un día no lo hago tengo la sensación de haber olvidado alguna cosa importante. También es cierto que, cuando tengo periodos cortos de actividad, que son pocos, estoy tres o cuatro días sin hacer nada, y esto no perjudica mi preparación, pero es importantísimo no descuidar el entrenamiento metódico en la semana que precede un Gran Premio. Esto es fundamental para concentrarse, incluso psicológicamente, en lo que es el objetivo: la carrera. En este sentido, el entrenamiento físico ayuda mucho a la preparación psíquica; las dos cosas van paralelas.

En la actualidad trabajo todavía con el profesor Cobra en un programa preparado por la Universidad de Montreal. Tuve el primer contacto con ellos en el Gran Premio de Canadá del 84, donde me usaron como cobaya, llenándome el cuerpo de electrodos que revelaban



LA COLUMNA DE AYRTON SENNA

datos del funcionamiento de la máquina Senna durante un Gran Premio. Ese año realicé especialmente para mí un programa de preparación física y alimentación. Este último



timo punto, la alimentación, no se debe tampoco olvidar, y aunque no sigo una verdadera dieta, recibo indicaciones para llevar una alimentación equilibrada. El peso ideal para mi complexión está entre 64 y 67 kilos. Durante la semana llevo una alimentación normal, pero el día de la carrera aumento la cantidad de proteínas y disminuyo la de grasas, además bebo mucho agua— para evitar el riesgo de deshidratación, y nunca bebo alcohol, pero sólo porque no me gusta, ya que una pequeña cantidad de alcohol no influye en las prestaciones de un piloto. Reconozco que, en el tema de la alimentación, no sigo el programa al pie de la letra, ya que me gusta mucho un primer plato de pasta, por ejemplo, tortelinis. Normalmente, en los restaurantes pido un primer

plato de pasta y un segundo también de pasta, aunque sé que debo de comer menos pasta y más legumbres.

Volviendo a la preparación física, admito que hay periodos en que pienso demasiado en las carreras, como cuando hay problemas con el coche o con el equipo, y esto puede ser contraproducente. Cuando esto ocurre y siento un stress particularmente fuerte es bueno alejar esta presión. En Monza, por ejemplo, estaban conmigo dos amigos brasileños: Armando, mi manager, y Mauricio Gugelmin, un piloto que corre en Fórmula 3.000. Comenzamos el fin de semana haciendo burlas recprocas y sólo espero que la rotura del semieje en la salida no fuera también más que una broma. Pero mi problema principal es que tiendo a concentrarme mucho, algunas veces demasiado, en el coche y sus problemas, y cuando estoy solo mi cabeza está siempre metida en estas meditaciones. Por esto, el día anterior a la carrera prefiero estar con amigos, por alejar la presión psicológica, que, a la larga, llega a producir stress. El problema de las depresiones lo he experimentado este año en la pista, cuando sabía ya desde la salida que no podría correr tan rápido como querria, ya que en mi carrera debía de prevalecer la economía de combustible.

No me parece que este método de vida sea obsesionante; no es tan imperativo como en el caso de una maratón o de un atleta en el sentido literal de la palabra. Superman no está en la Fórmula 1, al menos desde el punto de vista físico, pero no se puede dudar que hoy no es posible ser uno mismo toda la semana e infiltrarse en el habitáculo sólo el fin de semana para disputar un Gran Premio. Si alguien tiene el físico para hacerlo, difícilmente puede encontrarse en las perfectas condiciones psicológicas para correr.



Ayrton Senna

# FINAL COPA RENAULT EUROPEA

# SE LLENO LA PLAZA

**N**UEVE carreras, pilotos de seis nacionalidades diferentes y más de cuarenta mil espectadores son el resumen de dos días en el Jarama, dos días marcados por la lucha de las mecánicas Renault. Las dos Copas españolas, la Turbo y la Iniciación, así como la Copa Alpine, fueron los platos fuertes de la jornada. Enrique Marques ganó la carrera de los R-5 Iniciación; Ramón Rodríguez

dominó la R-5 Turbo, y Massimo Sigala se impuso sin problemas en la Alpine, carrera en la que el español Jesús Pareja logró una magnífica sexta plaza. La Copa Alpine, la última carrera del domingo, llegó al Jarama con la incertidumbre que le daban tres aspirantes al título, el francés Gouhier, el italiano Sigala y el alemán Shutz. Los tres demostraron sus intenciones ya desde los entrenamientos, al conseguir las tres primeras plazas de la parrilla. Los Alpine, con más de doscientos cincuenta caballos de potencia, lograron tiempos similares a los de un buen Fórmula Ford. El argentino Larrauri se hizo con la quinta plaza y Jesús Pareja un sexto, aunque se bajó un poco enfadado de su coche tras las pruebas. La carrera comenzó con violencia: dos alemanes, Becker y Ketterersén, en-

gancharon al final recta: dos chatarras con daños valorados en más de tres millones de pesetas fueron el resultado. Sigala se puso en cabeza, el francés Gonin saltó hasta el segundo lugar y detrás se colocaron Gouhier, Heger y Pareja. El sueño del español sólo duró siete vueltas, atacó a Heger en la entrada de la recta, justo en una mancha de aceite, y su coche salió como una peonza. A partir de ese instante se acabaron los duelos. Sigala dominó con tranquilidad a Gonin; Gouhier, Shutz y Heger se quedaron a seis segundos, mientras que Larrauri y Pareja lucharon por la sexta plaza. El orden final fue el mismo, aunque a dos vueltas del final cayó el alemán Shutz por culpa de un pinchazo. La Copa R-5 Turbo española ya tenía un campeón, Castro, pero estaba en

juego la segunda plaza con dos aspirantes serios, Rodríguez y Maguregui. Los dos hicieron los mejores tiempos de entrenamientos, seguidos de Palau, el amigo de colegio de Pérez Sala. Maguregui salió en carrera a por todas, y rodó en cabeza las dos primeras vueltas y media, hasta que se rompió su motor. A partir de ese instante Rodríguez se fue en solitario, perseguido primero por Palau, que tuvo un accidente en la octava vuelta, y después por García Civera. Castro y Gluckman estuvieron luchando por la tercera plaza, y al final se impuso el nuevo campeón de España, Castro. La carrera de la R-5 Iniciación fue, de nuevo, un «asunto» de Marques y Domecq. Los dos pilotos dominaron los entrenamientos, ya que sacaron casi un segundo a Puras y a Saldaña. La



El italiano Massimo Sigala hizo una buena jugada. Ganó la carrera de la Copa Alpine y el Campeonato europeo.



Ramón Rodríguez no tuvo enemigos en la R-5 Turbo. Al romper Maguregui pudo ganar sin problemas.



La salida de la copa francesa fue impresionante. los más rápidos Erik Cheil hizo una carrera muy inteligente. Ganó sin problemas



Las primeras vueltas de la R-5 Iniciación tuvieron emoción. Marques y Domecq demostraron su superioridad casi desde la salida



Los alemanes Becquer y Ketterersen colisionaron antes de llegar al final de recta nada más darse la salida. A la izquierda, dos ingleses de la Copa Renault.

prueba tuvo poca historia. Domecq estuvo en cabeza las tres primeras vueltas, pero después le pasó Marqués, que se escapó sin problemas. Domecq se mantuvo segundo. Detrás se formaron dos grupos: por un lado Saldaña, en lucha con Puras, y, por otro, Moltó, María José Revaldería y Gómez Blanco. Al final sólo hubo un cambio significativo, la «niña» de la red Renault pudo con sus rivales masculinos y se hizo con la quinta plaza. El podio estuvo formado por Marqués, Domecq y Saldaña.

La Fórmula Renault Turbo debutaba también en nuestro país. Tres españoles, dos de ellos habituales en la parrilla de esta competición, Rafael Beltrán y Juan Serdá, compartieron plaza con el recién llegado Antonio Cutillas, todos ellos metidos en la división B, reservada a los coches más veteranos. Los dos Eric, Comas y Cheli arrasaron a sus rivales, tanto en entrenamientos como en carrera. Al final ganó Cheli, seguido de Comas; Gounon fue el tercero. Los españoles estuvieron bien. Beltrán quedó decimosegundo de su categoría; Cutillas, el 14, y Serdá, el 16.

Angel Marco  
Fotos: Alex Puyol

## EL JARAMA DE COPAS

● El éxito de público fue una de las claves de esta gran final de las Copas Renault europeas. El esfuerzo publicitario en los medios más diferentes, las entradas gratuitas y un día soleado llevaron a más de cuarenta mil personas al Jarama. Un éxito importante que recordó los mejores días de la Fórmula 1 y los Grandes Premios de Motociclismo.

● Los participantes ingleses, acostumbrados a reparar sus coches sobre suelos verdes, a caminar por zonas de hierba, tuvieron la habilidad suficiente para montar su parque de trabajo en una de las escasísimas zonas «ajardinadas» del siempre desértico Jarama. Un leve paseo por la zona británica bastaba para transportar al menos imaginativo a circuitos tan alejados como Brands Hatch o Silverstone.

● La época del vídeo ya ha llegado a las carreras. Un participante inglés, Len Orton-Green, hizo toda la carrera con una cámara instalada en el arco de seguridad de su coche; ejemplo que después imitaron varios pilotos alemanes. Orton Green se «marcó» un trompo impresionante en la primera curva de Le Mans que paralizará el corazón de los espectadores cuando se vea en la pequeña pantalla. Los vídeos que Michelin mostró en su camión de relaciones públicas atraje-

ron las miradas de miles de curiosos.

● Los participantes de la Copa Renault italiana dieron la nota de color. Tres de los mejores pilotos compraron carteles de toros en los que no dudaron en inscribir su nombre. La corrida «imaginaria» tenía fecha, 19 de octubre, y entre los diestros estaban Paco Ojeda, Paco Camino, Ciro de Pirro, Salvatore Cupani y otros enamorados del peligro.

● Españoles e italianos compartieron el desagradable honor de ser los participantes con los coches más magullados. Los suizos y los alemanes, por su parte, hicieron gala de unos R-5 que parecían recién salidos del concesionario.

● El locutor oficial del circuito, José Enrique García, se dirigió a los medios especializados para pedir una tregua en los ataques casi constantes que se han hecho a su labor. Sus horas de estudio

Una escoba y unos cuernos  
Fue la broma del francés Colas



han sido muy provechosas y puede decirse que hizo una labor casi perfecta desde las nueve de la mañana hasta las cinco de la tarde, un auténtico maratón de aciertos.

● El francés Christian Colas, piloto de la Fórmula Renault Turbo, quiso conjurar la mala suerte con unos medios bastante extravagantes. Colas se puso en la parrilla de salida con una escoba puesta boca arriba atada al motor, «los gallegos saben bastante de estas artes mágicas», y con dos cuernos de cartón enormes pegados al casco. El truco debió funcionar porque Colas, que fue el último en los entrenamientos, consiguió acabar en el puesto 20.

● Massimo Sigala, un veterano de los circuitos, también tiene sus supersticiones. Sigala salió a la carrera con una camiseta decorada con el archifamoso perro Snoopy, una de las mascotas más «gafes» dentro de los circuitos, ya que tiene una larga historia de tragedias a sus espaldas. El piloto italiano hizo una carrera magistral que le dio la victoria y el título europeo, una buena forma de romper el mal fario.

● Los patrocinadores de los diferentes participantes de la Copa Renault son un mundo muy especial. Un suizo llevaba una publicidad de un gimnasio peculiar, una especie de gimnasio-sauna, mientras que un corredor francés mostraba en los flancos de su coche dos enormes «croissant», los productos de la fábrica de repostería que le aporta el capital.

# VIAJE A LA LUZ DE LA SEGURIDAD



## FAROS HALOGENOS

# Valeo

La doble potencia de los Faros Halógenos

Valeo CIBIE y Valeo KINBY

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

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



## EUROTURISMOS EN ESTORIL

# SASIAMBARRENA DECIDIO EL TITULO



**W**IN Percy deberá estar eternamente agradecido al piloto español José Angel Sasiambarrena, que tuvo en sus manos, sin saberlo, la decisión del Campeonato de Europa de Turismos de este año, cuya última carrera se corrió el domingo en Estoril. En esta prueba partía como favorito al título Roberto Ravaglia, un hombre de BMW a quien su victoria en el Jarama colocó en una inmejorable posición, ya que, si Percy no ganaba en Portugal, el italiano sólo necesitaba un punto para ser campeón. Pero las cosas no le fueron bien al equipo BMW-Schnitzer en esta última carrera, y a falta de muy



Si Sasiambarrena hubiera entrado en boxes, dejando libre la sexta plaza que había logrado, Ravaglia habría ganado el título.

pocas vueltas del final, Ravaglia rodaba decimoprimer, sin posibilidad de subir un puesto para lograr el punto que tanto necesitaba, mientras que Percy tenía asegurada la segunda plaza. Así las cosas, si Sasiambarrena, que iba sexto, abandonaba, Ravaglia tenía su punto y por eso al español le ordenaron en su equipo que entrara en boxes cuando sólo faltaba una vuelta. Pero Sasiambarrena, sin saber lo que ocurría, pensó que por sólo una vuelta no merecía la pena parar, ignorante de que su retirada daba el campeonato a un hombre de BMW.

La carrera la ganó el Ford Sierra XR4i pilotado por Soper y Niedzwiedz, que



En los primeros compases los Sierra empezaron dominando, por detrás de ellos el Rover de Percy y el BMW de Ravaglia intentaban abrirse paso.



**Campeón por un punto.** El inglés Win Percy no habría apostado por él antes de empezar la carrera, pero la suerte estuvo de su lado en el circuito de Estoril. Este piloto, que empezó su carrera deportiva con los monoplazas, llegó incluso a correr alguna carrera de Fórmula 3, se pasó después a los turismos, ya que sus posibilidades económicas eran escasas. Su amistad con su actual patron Tom Walkinshaw le permitió dar el salto y correr en Europa a bordo de los competitivos Rover Vitesse.

tomaron la cabeza mediada la carrera cuando el primer coche del equipo Volvo se vio obligado a parar sucesivamente en boxes con problemas mecánicos que le hundieron en la clasificación. Por detrás del Sierra, el Rover de Walkinshaw-Percy se mantenía segundo con Hahne-Allam, también con Rover, guardándose las espaldas sin que en ningún momento peligrara su posición, ya que el segundo Sierra quedó retrasado en las primeras vueltas como consecuencia de un toque con otros vehículos. Los BMW y Volvo también tuvieron continuos problemas que les obligaron a parar repetidas veces en boxes. Mientras que Brancatelli, Shlesser y Joosen llevaban el tercer Rover del equipo Bastos-Textaco hasta una bien ganada cuarta plaza, entrando en la meta en la misma vuelta que el vencedor. Por detrás de ellos, y ya con vuelta perdida, Andersson y Baldi eran quintos, salvando así el pabellón de Volvo.

Una merecida sexta plaza consiguió el BMW de Cibiemme con los colores de Tabacalera. José Angel Sasiambarrena, que estuvo a punto de formar equipo con Rossi, ya que sus tiempos de entrenamientos eran mejores que los de Mincangeli, remontó desde la décima plaza en que estaban situados cuando su compañero de equipo Bosshard le dejó el volante, superando a los BMW oficiales y



Los Sierra sorprendieron con su victoria. Soper y Niedzwiedz se vieron favorecidos por los problemas del primer coche sueco

por delante de sus compañeros de escudería Cipriani-Lobato, que estuvieron a punto de rebasarlo cuando el piloto español dio un trompo a pocas vueltas del final.

Los otros españoles que corrieron en Estoril no tuvieron mucha suerte. Jesús

Díez Villarroel, que tomó el último relevo del Toyota Corolla de Bylch cuando marchaban primeros de la división pequeña, sufrió una rotura de la correa del ventilador y parado en el arcén permitió que otro piloto abriera el capó, por lo que fueron descalificados. Por su

ESTORIL EN BREVE



● No faltó a la cita portuguesa el Golf de Ruiz-Thiery, ya que Camac, la marca de neumáticos que da nombre al equipo, tiene su sede en el país vecino. En esta ocasión Alberto Ruiz-Thiery compartía su coche de nuevo con Antonio Albacete, siendo el tercero del equipo el portugués Lages.

● También corrió en Estoril Jesús Díez Villarroel, que esta vez estaba invitado por el checoslovaco Bylch. Pero el Toyota Corolla del equipo fue descalificado por un despiste del piloto español. Parado en una curva dejó que otro piloto abriera el motor para mirar dónde estaba el problema, sin tener en cuenta que recibir ayuda exterior fuera de boxes es motivo de exclusión.

● Es práctica habitual de los equipos cuando un Campeonato está en juego inscribir al piloto con posibilidades en varios coches. En esta ocasión Ravaglia compartió con Quester

y Capelli el segundo coche de Schitzer, ya que su habitual montura con Pirro como compañero tuvo problemas en la primera mitad de carrera que le alejaron del triunfo.

● Entre los rumores que corrían por Estoril destacaba el posible fichaje de Walkinshaw por el Australian National Racing para pilotar un Holden Commodore, coche que se perfila como uno de los favoritos el próximo año.

● Por detrás de Percy y Ravaglia, 219 y 218 puntos, respectivamente, Vogt con 204 ha sido tercero, seguido de Walkinshaw, 203, y Oestreich con 161. Mientras que en el Campeonato de Marcas Toyota se llevó el título con todos los honores al haber sido la marca a batir en la división pequeña y BMW, División II y División III, ha ocupado el segundo y tercer puesto.

● El día soleado y la gran afición al automovilismo de los portugueses llenó el circuito. Un ambiente de carreras que poco se parecía al desolado

aspecto del Jarama, en cuanto a espectadores se refiere, el domingo anterior.

● Los problemas con la gasolina volvieron a aparecer en Portugal. Interminables verificaciones de combustible, que hubo de llevar a analizar a Lisboa, hicieron eterna la publicación de la clasificación oficial.

● Las reglas en algunos países impiden que cuando se televisa una carrera los coches lleven publicidad de tabacos, pero los pilotos siempre arregian la cuestión para no defraudar a los espectadores. En este caso, Sasiambarrena, cuyo coche está patrocinado por Ducados, descubrió que con tan sólo quitar la «s» final del nombre de los cigarrillos tenía el camino libre y sin problemas.

● Siguiendo con el piloto de Ducados, es seguro que el próximo año correrá el Mundial de Turismos con los colores de Tabacalera. Lo que no está tan claro es con qué coche participará. De momento, un puesto en Cibiemme lo tiene asegurado, pero los contactos para subirse en un Ford o en un Holden Commodore siguen. El piloto, que no quiere precipitarse, esperará todo el tiempo que pueda antes de tomar una decisión, ya que pretende elegir la montura más competitiva.



Como es habitual, Vogt esta vez con Rensing y Oestreich, volvió a ganar la División II.

Para el equipo hispano-luso formado por Ruiz-Thiery-Albacete y el portugués Lages llegar a la meta era ya todo un éxito, si se tiene en cuenta la parquedad de sus medios.

parte, Ruiz-Thiery, Albacete y el portugués Lages, uno de los equipos con menos medios de todos los participantes, se defendieron con dignidad durante toda la prueba, pero a falta de cinco vueltas problemas de frenos del Golf GTi les obligaron a parar en boxes con lo que pasaron a ocupar la quinta plaza de su clase, ya que el incidente les hizo perder dos puestos. La victoria en esta división fue para el Audi 80 pilotado por Suster y Seikel, mientras que los dos BMW 325i de Linder Rennsport ocuparon los primeros puestos de la división II.

M.º Jesús Benoit  
Fotos: Alfonso J. Nieto

CLASIFICACION

- 1, Soper-Niedzwiedz (Ford Sierra XR 4 Ti), 3-33-20, 1.º en la División III;
- 2, Walkinshaw-Percy (Rover Vitesse), 3-34-16;
- 3, Hahne-Allam (Rover Vitesse), 3-34-33;
- 6, Sasiambarrena-Bosshard (BMW 635 CSI), a dos vueltas;
- 9, Quester-Capelli-Ravaglia (BMW 635 CSI), a tres vueltas;
- 11, Rensing-Oestreich-Vogt (BMW 325i), a tres vueltas, primero en la División II;
- 1.º en la División I, Suster-Seikel (Audi 80 GLE);
- 2.º Fermine-Liederkerke-Legourd (Toyota Corolla GT);
- 24, Thiery-Albacete-Lages (VW Golf GTi).

Sito confía en Honda



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

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



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



HONDA



## BALLESTA



## Tarjetas Postales



## Xavier Domingo

LOS criminales terroristas que pusieron la bomba frente a los populares Almacenes Tati, de la rue de Rennes, en París, utilizaron un BMW.

Probablemente eso no hizo ninguna gracia a los fabricantes y vendedores de este magnífico automóvil, pero hay que reconocer que los asesinos fueron astutos y que la Policía ha aprendido ahora que no hay ningún auto libre de sospecha.

Muchas veces he observado, en controles policiales después de algún atentado, que los agentes dejan pasar mucho más fácilmente a los turistas de la «gama alta» que a los utilitarios modestos. Y también que dedican más atención a los conductores jóvenes que a los de edad madura, y ambas cosas suelen coincidir. Es decir, que la mayoría de los jóvenes viajan en utilitarios y las personas de cierta edad en turistas de categoría.

Un coche burgués inspira confianza a los representantes del orden. Confianza y respeto. Un coche pobre infunde sospechas.

Fue un BMW de color negro el que

## Un coche burgués

se detuvo un miércoles de sangre frente a los Almacenes Tati de la rue de Rennes. Un hombre de media edad, elegante y bigotudo, descendió tranquilamente y depositó en la papelera metálica un paquete. Volvió al auto, que partió tranquilamente por el carril reservado a los autobuses. Un minuto después estallaba la bomba haciendo seis muertos y más de cincuenta heridos, un docena de los cuales muy graves.

Alguien retuvo parte del número de la matrícula, perteneciente a Yvelines, un barrio residencial del sur de París. Un barrio residencial, un BMW negro, un pasajero de edad madura y correctamente trajeado y encorbatado. La imagen misma de la respetabilidad. A ningún policía de los muchos que patrullaban por París y registraban a la gente en las puertas de los cines, de los hoteles y restaurantes y de los grandes almacenes, y entre ellos los propios Tati, se le hubiera ocurrido someter a control al serio y apacible BMW de los terroristas.

Ahora, como el famoso burgués de una buena película italiana, ya no hay ningún coche «por encima de toda sospecha». El primer utilitario de la historia del automóvil, aquel magnífico Ford T, fue el coche de los gánsters de Chicago, como el Citroën «pato» el de los de París y Marsella. La ETA usa con preferencia el 127. Autos prácticos, fáciles y comunes. Los terroristas de la rue de Rennes han dado el salto cuatritativo. Un BMW. En lo alto de la gama. Es diabólico.

## FUJITSU TEN

# ¿El paraíso sobre ruedas? Será suyo con el audio para coches FUJITSU TEN



### Requerimientos mínimos de nuestra serie M...

- Sintonización sintetizadora del PLL
- Búsqueda automática • Sintonización prefijada • Sistema anti-ruido • Sistema Dolby de reducción del ruido • Sistema de inversión automática con magnetoresistor • Cabeza dura de permalloy • Carga automática • Amplificador automático incorporado de 4 canales • Interruptor de sonoridad • Control del balance • Filtros de ruido • Regulador de tensión

Todo esto y mucho más. Pero sólo se lo ofrece FUJITSU TEN, que es donde todo comienza.

### ...y lo que hacemos para que sean el paraíso.

**POTENCIAL:** El usuario puede fácil y económicamente obtener más y mejores características. La serie M de 4 parlantes viene equipada con atenuadores de potencia y amplificación previa para instalar en el futuro un amplificador de alta potencia o un ecualizador gráfico.

**PRECISIÓN:** A fin de asegurar al conductor un sonido de audio de la mayor calidad, algunas características, tales como el sistema de ajuste de azimut dual, le brindan una precisa alineación de la cinta de ambos lados.

**RENDIMIENTO:** El ajuste automático le permite

un manejo más seguro y más descansado. El control automático de separación del ultrasintonizador regula la sintonización en áreas de señales débiles. El control automático del tono reduce el siseo. Y un circuito RF AGC AMP, un mezclador de balance MOS FET de doble compuerta, y un blanqueador del ruido ayudan, cada uno a su modo, a mejorar el sonido automáticamente.

**PLACER:** Los mandos de fácil manejo incluyen grandes perillas de control dual, tonos de confirmación de corta duración, exploración prefijada, un gran panel de cristal líquido, un visor OPTI-MI de colores cambiantes, iluminación con bordes verdes para el manejo nocturno, y mucho más.

La próxima vez que elija un audio para coches, no cuente sólo las funciones. Cuente hasta diez. FUJITSU TEN, el mejor sonido sobre ruedas.

Para recibir mayor información, diríjase a:

### MUSICOM sa

Car Audio  
Consejo de Clientes, 403 bajos Tels. (93) 231 51 12-246 38 01  
Télex: 54789 MUUC-E Barcelona 08009 (España)

INGENIERIA ALEMANA A SU ALCANCE.



# Opel Kadett. En toda la línea.

Opel Kadett está en línea.

En línea con nuestro tiempo. Su estilizada línea de diseño, con un coeficiente de penetración de sólo 0.32, le confiere una apariencia distinguida y moderna.

En línea con la carretera. Sus tres versiones de motor 1.3, 1.6 y 1.6 Diesel le permiten un desplazamiento rápido y seguro sobre todo tipo de asfalto.

En línea con la familia. Con espacio interior de extraordinarias dimensiones, con una visibilidad a toda prueba y un confort que se complementa con el más perfecto acabado.

En línea con la capacidad. El maletero, de apertura total para facilitar la carga, tiene un volumen de 550 litros, el más grande de su categoría.

En línea con la economía. La belleza de sus formas y la serena presencia del Opel Kadett inducen a pensar en un precio elevado, lo que no se corresponde con la realidad. Opel Kadett tiene la mejor relación calidad precio del mercado y unos niveles de consumo inferiores a los automóviles de menor categoría.

Opel Kadett es un coche en toda la línea y está a su alcance.

OPEL



PRUEBA: LOS NISSAN BLUEBIRD

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

25 de octubre 1986 • Núm. 157 • 220 ptas.

DEPORTE

# SIERRA COSWORTH

PRUEBA A  
252 KM/H.



RALLYE FARAONES  
LOS ESPAÑOLES  
APRIETAN



ESTORIL  
TOYOTA Y PERCY  
EUROCAMPEONES



JARAMA  
FESTIVAL  
RENAULT



SAN REMO  
LANCIA OK  
PEUGEOT KO



SALON DE BIRMINGHAM