

EXTRA
3º AÑO
132
PAGINAS

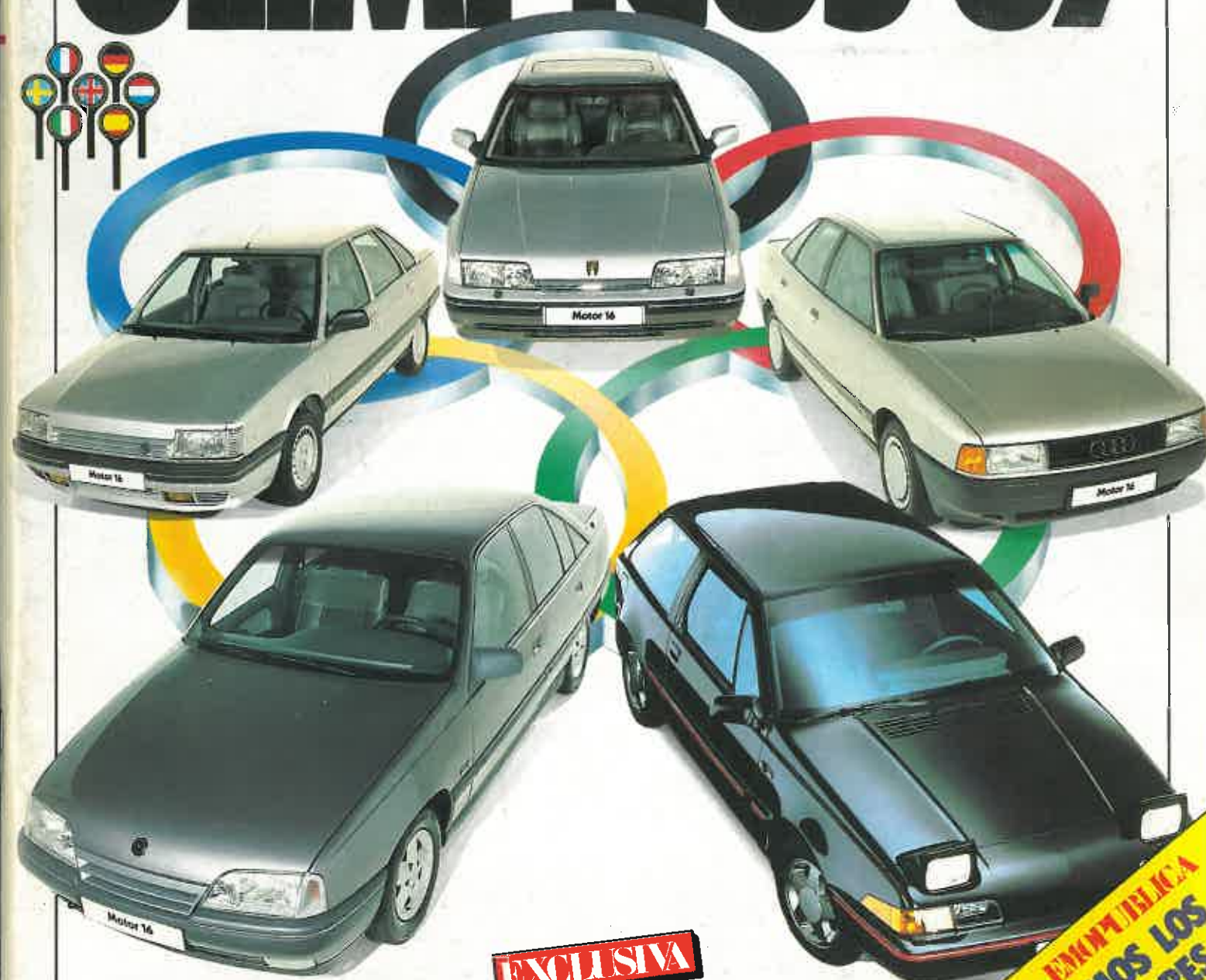
F-1: PROST, TODA LA SUERTE DEL MUNDO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

1 de noviembre 1986

Núm. 158 • 250 ptas.

ASI SON LOS COCHES DEL AÑO OLIMPICOS 87

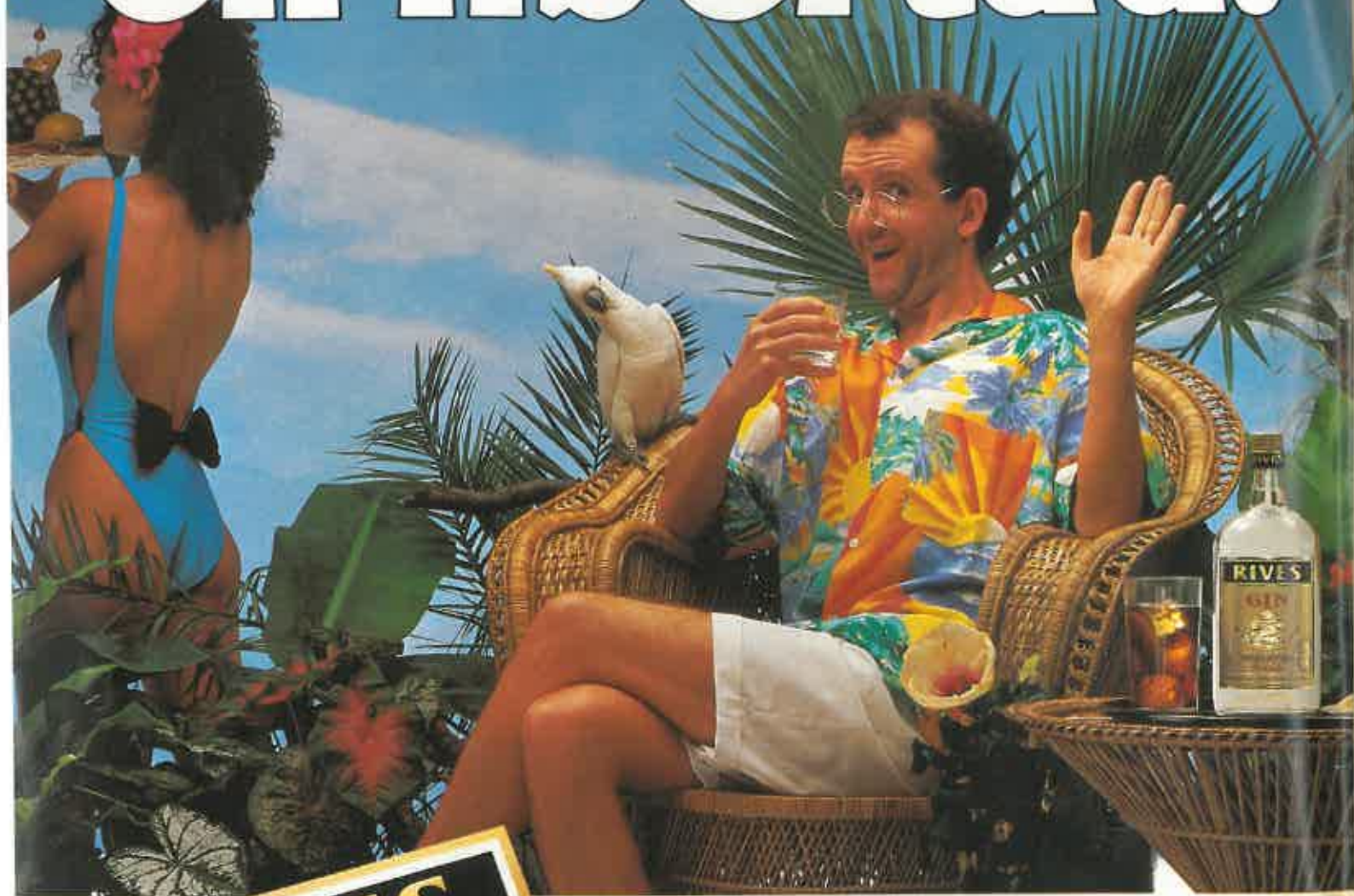


EXCLUSIVA

LOS COCHES DE 250 POLITICOS

**ENCUESTA EXCLUSIVA
COMO SOMOS LOS
CONDUCTORES**

Disfrútala en libertad.



GIN RIVES

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 Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benito, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel 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); Lila 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 Fuyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Castronómica); 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 Ruf. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 277 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Viumbrales.

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

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

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

Es una publicación del GRUPO 16.

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

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



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

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA

6 LAS VALVULAS DE MOTOR 16

24 ACTUALIDAD Aniversario Ford

27 MERCADO Ecos de la semana

28 Precios de coches nuevos

32 Precios de coches usados

35 LOS COCHES DEL AÑO



50 FRENTE A FRENTE Ibiza, contra sus rivales

63 A FONDO Opel Kadett 1.6S GLS

68 FUERA DE SERIE Número 1 en USA

72 GENTE SOBRE RUEDAS Los coches de los políticos

83 Fermín Véllez

89 MOTOS Montesa Cota 304

94 CUENTENOS SU CASO

99 COMPRAR Y VENDER



107 DEPORTE Rallye Faraones

110 Rallye Cataluña

114 A todo gas

116 Montes de Cuenca

118 G. P. de Australia

122 Williams-Honda de F-1

126 F-1: Los momentos clave

128 Reglamentos

130 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Tercer cumpleaños

CURIOSO país el nuestro, en el que la mayoría de los conductores se sienten gratificados con la Guardia Civil de Tráfico, pese a los mandobles que, en forma de multa, ésta le propina cada dos por tres. La Benemérita tiene una bien ganada fama por sus actuaciones en la carretera, donde ha conseguido con éxito ser profundamente respetada, pero es una lástima que esas operaciones de «caza y captura» del conductor con coches-radar apostados en los lugares más insólitos, le resten brillantez a las «parejas del asfalto». Por el contrario, no sale tan bien parada la actuación de los policías municipales, según una encuesta nacional realizada por la empresa Emopública, que publica en exclusiva MOTOR16 en este número, en el que celebramos nuestro tercer aniversario.

En este largo viaje de tres años, nuestra revista ha visto crecer semana a semana su difusión, consiguiendo ser protagonista de uno de los grandes éxitos editoriales de los últimos tiempos. Y no nos duelen prendas anunciarlo a los cuatro vientos porque el mérito no es sólo nuestro, sino de los muchos millares de lectores que ya se han decidido a seguirnos cada semana, y de los anunciantes que nos arropan con sus mensajes. Por nuestra parte, nos hemos esforzado, y seguiremos haciéndolo, por ofrecer un producto moderno, fresco y atractivo. En esta operación hemos volcado nuestros mejores esfuerzos, hasta el punto de que creemos haber conseguido realizar el periodismo del motor más profesional y dinámico de nuestro país. Ahí está, sin ir más lejos, el seguimiento puntual de la Fórmula 1, en el que una vez más hemos sido la única publicación española que ha realizado este esfuerzo. No ha sido un capricho. Ha sido sencillamente la obligación de cumplir ese objetivo que nos hemos marcado: El que nuestros lectores sean los mejor informados.

En este número extraordinario ofrecemos también un informe especial sobre los automóviles de nuestros diputados. Un trabajo exhaustivo cargado de historias humanas, que nos permitirá conocer mejor a nuestros políticos a través de sus coches. Por cierto, que la gran sorpresa es lo «tacañones» que son los padres de la Patria a la hora de invertir sus dineros en automóviles. Hay muy pocas concesiones a la galería, quizá por miedo al qué dirán.

Félix Lázaro



- La firma alemana Röhm, primer fabricante europeo de plexiglás, está intentando homologar un parabrisas en material plástico que podría comercializar a mediados del año próximo. Si consigue que las autoridades europeas homologuen este tipo de parabrisas, supondría toda una revolución en el sector del vidrio.
- General Motors intenta que las diferencias de precio entre los Kadett fabricados en

España y los importados de Alemania sea mínima, para lo cual algunas versiones del cinco puertas van a bajar de precio, equipándose al Kadett tres volúmenes.

● Siguiendo con General Motors, se confirma el retraso en el lanzamiento del Omega hasta el 28 de noviembre, con el fin de aumentar el stock operativo de lanzamiento. Según todos los indicios y los primeros pedidos, en los días inmediatos al inicio de comercialización podría producirse un importante retraso en las entregas, que quiere evitarse.

● Pese a los retrasos que se están produciendo en las homologaciones de sus modelos, Austin Rover espera poder comercializar a primeros de año el Montego Turbo, con 150 caballos. A finales de noviembre debería poder comercializar el familiar.



BARCELONA

PARQUIMETROS A CREDITO

DESDE este verano, los parquímetros barceloneses dan crédito a los usuarios. Estos, además de pagar con monedas corrientes, a veces tan engorrosas de conseguir, podrán utilizar las más usuales tarjetas de crédito, lo cual es una novedad absoluta en nuestro país. Pese a que se temían aumentos de tarifas, el Ayuntamiento ha aprobado ya los precios para 1987.

ROVER

PRECIOS PARA EL 800

LOS nuevos Rover 800 ya tienen precio. El Rover

Sterling costará 4.670.000 pesetas, con el IVA incluido. La versión 2.0 S tiene un precio de 3.350.000. Se espera que su comercialización en España se inicie en

las próximas semanas, puesto que su homologación está prevista para finales de mes de octubre, y a continuación se procedería a ponerlo a la venta.

SUPER, EL ALFA 90

ALFA Romeo Española presenta en estos días la nueva gama Alfa 90 Super. Importantes son los cambios introducidos, pues aparte de retocar el aspecto exterior con molduras, escudos, paragolpes renovados y nueva gama de colores, se ha adoptado una nueva serie de relaciones más cortas, mejorando los tiempos de recuperación y aceleraciones. También se modifica el anillo sincronizador de la primera, que más de un problema ha dado a Alfa.

La versión de seis cilindros en el motor 2.5 c.c. estará disponible en opción con el sistema antibloqueo de frenos ABS Teves, de reciente fabricación. En la versión Turbo Diesel, con la introducción de un turbocompresor de dimensiones más contenidas, se ha logrado reducir el tiempo de entrada del turbo, mejorando así las curvas de potencia y par. Los precios, aun con toda esta serie de mejoras, se mantienen invariables, detalle al que últimamente no nos tiene acostumbrados ninguna marca.



CONCURSO

LOS PASTORES, CON MOTOR 16

POR segundo año consecutivo, MOTOR16 ha colaborado con el Club Español del Pastor de Brie en la Exposición Monográfica, celebrada en el complejo Azca, de Madrid, concediendo un trofeo a uno de los perros concursantes. En la presente edición también contaron con la colabora-



ción de Porsche España, que exhibió su gama de 1987, El Corte Inglés y Renfe, entre otras entidades. En la imagen, «Lucas», el perro que obtuvo el primer premio nacional, junto a su propietario, José Joaquín Flechoso.

DERBI

YUMBO, REMODELADO



DERBI ha remodelado uno de sus ciclomotores más vendidos: el Yumbo. Si lo más visible es la nueva estética, que le da un aire muy similar al que tienen los vehículos japoneses, la mecánica también ha sido



DOS MILLONES DE UNOS

En estos días se acaba de producir la unidad dos millones del Fiat Uno, con lo que se marca un récord dentro de la propia marca. Su producción comenzó en enero de 1983. Se alcanzó el primer millón de unidades en marzo de 1985. En la actualidad se produce a una cadencia superior a las dos mil unidades por día.

mejorada: nueva bomba de freno, silenciador modificado y amortiguador trasero de mayor recorrido. En cuanto a la estética, se ha adoptado una nueva pintura, protector del freno delantero y de la horquilla y se han rediseñado multitud de pequeños detalles. El motor permanece invariado, pero no necesitaba retoques. Con unas cotas internas de 38x43 mm., se obtienen los 49 centímetros cúbicos, y recordemos que el interior del cilindro está tratado con Nikasil, la admisión es de láminas y posee cuatro velocidades. El precio en la calle, incluido el IVA, es de 144.970 pesetas.

SUBASTAS

NO SE VENDIERON

DURAN, en su subasta del pasado día 22 de octubre, incluía, entre alfombras, muebles y otros enseres, dos coches de época que habían suscitado el interés de aficionados españoles y extranjeros. Pero pese a este interés que el Rolls-Royce Silver Wraith, de 1950, y el Bentley Standard Steel Saloon «R», de 1953 (en la



foto), habían despertado, ninguno de los dos se vendió y ambos volverán otra vez al garaje de su propietario. Sin duda, los ocho millones y medio en que salía el Rolls y los cuatro y cuarto del Bentley suponen mucho dinero para cualquier amante de los automóviles antiguos, aunque caprichosos siempre hay; pero en esta ocasión se debieron quedar en casa.

PEUGEOT

¡LOS 309, AQUÍ YA!

DESDE los primeros días de noviembre, el comprador español podrá optar a los nuevos Peugeot 309. Se comercializarán tres versiones, todas ellas de gasolina. Las motorizaciones son de sobra conocidas para el



Arriba y abajo



● Miguel Prieto, que acaba de ganar el Rallye Faraones, con lo que son ya dos las victorias en raids internacionales logradas por este piloto de Vitoria, siempre a bordo de los fiables Nissan Patrol diesel.

● Juan Carlos Croissier, ministro de Industria, ha tenido el valor político de proponer una nueva reducción del precio de los combustibles; aunque haya muy pocas posibilidades de que se lleve a cabo, y aunque en el fondo de lo que se trata es de frenar

la inflación, el ex del INI no cabe duda de que está en «alza» automovilística.

● El bueno de Juan Manuel Fangio, a quien nadie discute sus títulos mundiales y su categoría como conductor, pero que se permite adelantar a un camión, con doble raya continua, ante las cámaras de TVE. Quizá lo grave haya sido que precisamente TVE no le dé ninguna importancia al tema. ¿Y qué opina Palacín?

vista su aparición a lo largo del año 87.

Los precios de los nuevos 309 serán, aproximadamente, de: 1.265.000, el Profil; 1.480.000 pesetas costará el SR, y 1.600.000, el GT.

INTERIOR

PALACÍN MANDA MAS

EL hasta ahora director general de Tráfico, José Luis Martín Palacín, ha sido nombrado subsecretario del Ministerio del Interior a propuesta del titular del Departamento, en la última reunión del Consejo de Ministros y dentro de una amplia remodelación de ese organismo. Para sustituirle ha sido designado David León Blanco, un zamorano —nacido en San Pedro de las Cuevas— de cincuenta y un años de edad, casado y con tres hijos. León Blanco, que era gobernador civil de Burgos desde el año 1982, es licenciado en Derecho y experto en temas laborales y sindicales.



LAS VALVULAS DE MOTOR 16

MOTOR 16 celebra su tercer aniversario y, como ya se ha hecho tradicional, con este motivo se premia a entidades y personas que a lo largo del año 1986 se han destacado más en el mundo de la automoción y deporte, otorgándoles el trofeo creado en exclusiva por José Lucas, «Las válvulas de MOTOR 16», que en la presente edición se han construido con las del motor Renault de Fórmula 1 EF15B que ganó el Gran Premio de España.

En 1986 han merecido los citados premios *Carl Hahn*, hombre del año; *Renault 21*, por el lanzamiento del año; *Peugeot*, por la gestión empresarial; *Opel*, por la consolidación en el mercado nacional; *Alfa Romeo*, por el éxito comercial; *Javier Sáenz Cosculluela*, por la mejora de carreteras; *Tabacalera*, por el patrocinio deportivo; *Jorge Martínez «Aspar»*, por el Campeonato del Mundo de Motociclismo, y a *Luis Pérez Sala*, por sus éxitos en la Fórmula 3000.

CARL HAHN

HOMBRE DEL AÑO

«VOLKSWAGEN se hace cargo de Seat con buena disposición económica y de ánimo.» Estas palabras de Carl Hahn, presidente del consejo ejecutivo de Volkswagen AG, pronunciadas en la sede del INI en el pasado mes de junio, cerraban —o iniciaban, según se mire— el proceso de privatización y pase de la otrora empresa modelo Seat a manos de los germanos del grupo VAG. Y detrás de esta operación, que ha provocado sudores durante muchos meses, aparece un

hombre decidido, consciente de sus decisiones y un apostador nato como es Carl Horst Hahn. El presidente de VW, recientemente reelegido en ese puesto hasta 1991, y que cumplió los



sesenta años el primero de julio pasado, nació en Chemnitz, una ciudad ahora en el territorio de la República Democrática Alemana, cuyo nombre no figura por ningún lado, ya que ahora se llama Karl-Marx-Stadt. Desde 1954, y salvo un pequeño lapsus, Hahn ha recorrido todo el escalafón de VW. Ha sido el primer defensor de la operación con INI-Seat y ello le ha creado verdaderos quebraderos de cabeza en el seno de su compañía, donde a veces se le ha plantado cara de una manera brutal. En su haber figura además haber llevado en el pasado año a la marca que preside al primer puesto del «ranking» de ventas en Europa, superando ampliamente a sus más directos competidores. Y todo apunta a que este año volverá a repetir la hazaña. Valor no le falta.

RENAULT 21

LANZAMIENTO DEL AÑO

PRESENTADO el pasado mes de mayo, el Renault 21 ha conocido un extraordinario éxito comercial, habiendo alcanzado en sólo dos meses el cuarto puesto del ranking de ventas. El éxito de ventas se debe conjuntamente a la bue-

na imagen de la marca y al interés del modelo, que reemplaza al R-18, que en sus tiempos llegó incluso a ser líder de ventas.

El R-21 español ha supuesto un gran esfuerzo industrial de parte de Fasa-Renault, que logró quemar etapas para poder lanzarlo apenas dos meses después que lo hiciera la Regie Renault en Francia. En un principio se lanzaron las versiones equipadas con motores de gasolina de 90 y 120 caballos, siguiéndole, dos meses después, la versión diesel de 67 caballos.

Hay también que destacar el esfuerzo a la hora de ajustar precios, que han resultado ser bastante contenidos y que han supuesto un motivo de reflexión para algunos de sus competidores.



PEUGEOT

GESTION EMPRESARIAL

DESPUES de varios ejercicios desesperanzadores, Peugeot-Talbot camina hacia los beneficios, porque sin duda ha encontrado la buena senda. En el pasado año, la cuenta de resultados de esta marca se cerraba con un saldo negativo de 494 millones de pesetas, cifra cercana al equilibrio si se tiene en cuenta que un año antes había perdido 5.200 millones; en 1983, 8.000 millones, y en 1982, casi 13.000 millones de pesetas. El veterano presidente de la compañía, Estanislao Chaves, que se muestra confiado «en brindar con champaña la entrada en números negros al cerrar mil novecientos ochenta y seis», justifica esta marcha por el aumento de las ventas, la racionaliza-



ción de la producción y la reorganización financiera del pasivo. Una de las claves de esta evolución hay que encontrarla, sin duda, en el éxito espectacular que un solo modelo, el Peugeot 205, ha registrado en el mercado. Ahora, tras los

acuerdos firmados con la Administración, que permitirán acentuar el proceso de saneamiento de la compañía, y la aparición ya de otro bombazo en el mercado, el Peugeot 309, el optimismo no se puede ocultar.

OPEL

CONSOLIDACION EN EL MERCADO

EL último fabricante de automóviles llegado a

nuestro país, General Motors España, no ha encontrado un camino de rosas, precisamente, desde que saliera de su planta de Figueruelas el primer Opel Corsa allá por septiembre de 1982, hace ahora cuatro años. La marca, entonces desconocida para el gran público; la crisis en la venta de automóviles y la saturación en ese momento del mercado, por causas internas, provocaron una irregular marcha de la compañía, que llevó en algunas ocasiones al desánimo a sus dirigentes. Sin embargo, las tornas, a cuatro años vista, han cambiado. De Figueruelas ha salido ya el Opel Corsa un millón, y el montaje del Kadett tres volúmenes desde hace unos meses ha dado un giro notable a la imagen de la marca en nuestro país. General Motors puede decir, sin duda, que ha consolidado su presencia en el mercado y no falta en esa casa la esperanza de seguir arañando porciones del mercado. De momento, y según los datos de ventas de enero-agosto de este año, GM España ha colocado en el mercado interno un total superior a 51.000 unidades, que la sitúa, con una cuota de mercado del 12,8 por 100, en el tercer puesto del «ranking» de los vendedores, detrás de Renault y de Ford.





ALFA ROMEO

EXITO COMERCIAL

Si ha existido este año una marca con un éxito comercial deslumbrante, ésta ha sido Alfa Romeo Española, filial de la firma italiana. Esta compañía ha sido tradicionalmente de trazos exclusivistas; de ahí que su

presencia en el mercado nacional haya sido considerada como anecdótica. Sin embargo, las cosas han cambiado radicalmente desde hace poco tiempo. Por un lado, la creación de la filial antes citada y de una extensa red de servicios, y por otro, la renovación de la gama de modelos y la política atractiva y agresiva en precios establecida por la compañía desde el pasado mes de enero, coincidiendo con

nuestra adhesión a las Comunidades Europeas, han dado como resultado una continua y vertiginosa escalada de la firma en nuestro mercado.

Así, si en el año 1985 no se alcanzaba la cifra de 1.600 unidades vendidas, cualquier mes del año actual ha conseguido superar ese volumen. En lo que va de año, las ventas han alcanzado las 8.875 unidades, frente a 1.233 en el mismo pe-

riodo del ejercicio precedente, lo que da idea del «boom».

La expansión de Alfa Romeo en nuestro país es, por tanto, un hecho contrastado y se piensa que será aún mayor en 1987 con la remodelación de la gama 33 y con la comercialización, esperada desde hace tiempo, del llamado Alfa 164.

JAVIER SAENZ DE COSCULLUELA

MEJORES CARRETERAS

Si decimos ahora aquí que las carreteras españolas, además de malas, se nos han quedado pequeñas, no estamos descubriendo nada nuevo. La clave está en que lo digan sus responsables. Pues bien, desde 1982, año de la primera victoria electoral del PSOE, los sucesivos Gobiernos del país se han tomado muy en serio el tema de las carreteras. De



Urbanismo van a jugar fuerte la baza de las autovías, que serán sacadas rápidamente a concurso, adelantándose en las fechas previstas del plan. Un buen empujón para unas mejores carreteras que el país se merece.

TABACALERA

PATROCINADOR DEPORTIVO

Este año, Tabacalera, siempre unida al mundo del deporte, ha realizado un importante esfuerzo encauzado en tres áreas específicas: automovilismo, motociclismo y vela. Gracias a este esfuerzo, algunos jóvenes pilotos han podido correr y otros han tenido la posibilidad de estar en los circuitos europeos, e incluso con los colores de Ducados Aspar se ha proclamado campeón del mundo.

Su apoyo ha permitido a Jesús Pareja estar en el Mundial de Sport Prototipos y en la copa Renault Europa, a José Ángel Sasiambarrena, correr el Europeo de Turismos; a Pedro Bastos, participar en la Fórmula Ford, y a Fernando Gó-

mez, seguir el Campeonato de España de Montaña, sin olvidar la participación de Luis Miguel Villalba en el mundial del Karting. La presencia de Tabacalera a lo largo de los últimos años en el deporte de las cuatro ruedas se ha consolidado en 1986 con la creación del equipo Ducados y su ayuda paralela a pilotos presentes en gran parte de las especialidades de este deporte. Aspar, Herreros, Sánchez Marín, Nieto, Torrontegui y Carlos Mas son algunos de los pilotos que han recibido este apoyo.

En cuanto a la vela, el «Fortuna Lights» es ya un barco habitual en las más prestigiosas competiciones internacionales, pero además la marca Fortuna ha estado unida al programa olímpico de la Federación Española de Vela.

Este esfuerzo bien merece ser premiado. El apoyo al deporte a este nivel es algo que durante mucho tiempo se echó en falta en nuestro país, y en el momento actual, el apoyo de Tabacalera a nuestros deportistas es clave a la hora de evaluar sus actuaciones. Sin su soporte, los resultados habrían sido mucho más difíciles de lograr.

FINA PRESENTA SUS LUBRICANTES

Descubra con FINA los lubricantes que hoy triunfan en Europa.

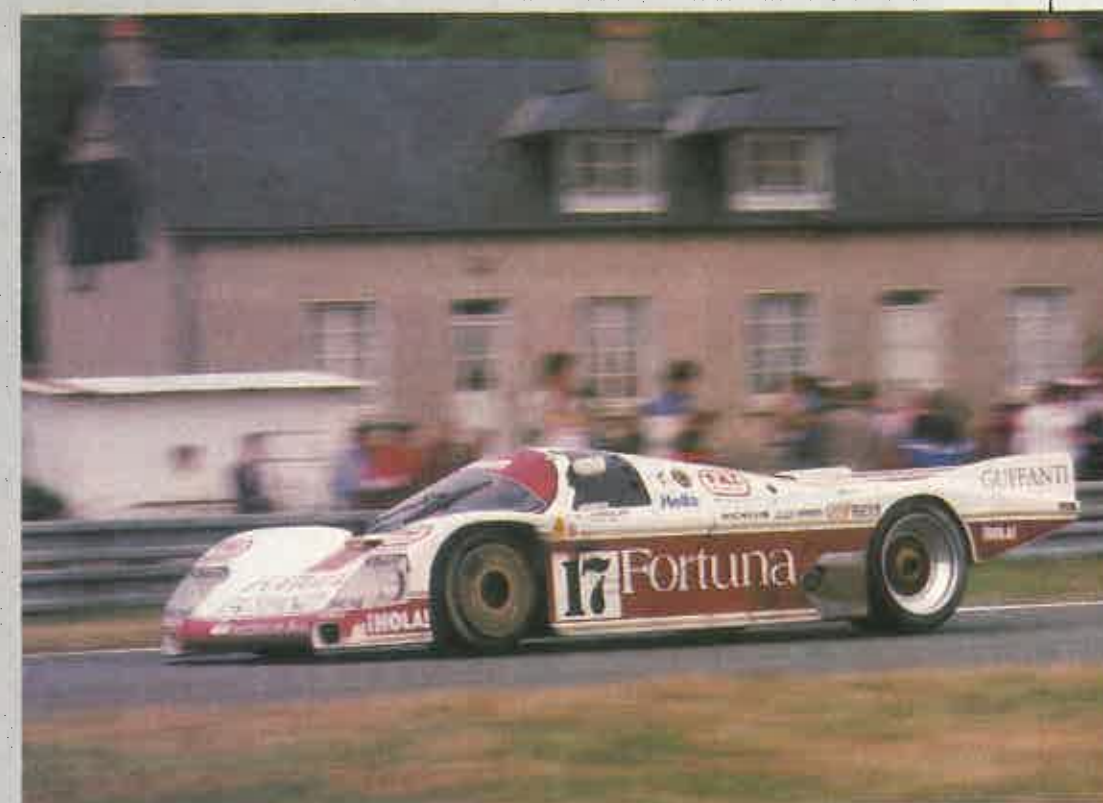


FINA
A todo motor.

ahí saldría el Plan General de Carreteras, vigente desde 1984 a 1991, que pretende dotarnos de una red vial eminentemente más racional y moderna.

Pero los logros de una obra pública no se ven más que a largo plazo, y, jugando a corto, el actual titular del MOPU, Javier Sáenz de Cosculluela, ha conseguido incluir en el proyecto de Presupuesto General del Estado para 1987 una importante partida presupuestaria de su Departamento: de los 251.000 millones de pesetas de crédito para inversión, las carreteras serán la estrella, ya que a ellas se destinará el 42 por 100, o lo que es lo mismo, un monto superior a los 104.000 millones de pesetas.

Además de la construcción de 1.324 kilómetros de carreteras y la supresión de 160 puntos viales conflictivos, los responsables del Ministerio de Obras Públicas y





**JORGE MARTINEZ
«ASPAR»**

CAMPEON DEL MUNDO

JUSTO seis días antes de cumplir los veinticuatro años, Jorge Martínez «Aspar» se proclamaba campeón del mundo en el circuito italiano de Misano, a falta todavía de una carrera. Pero para este joven alcireño la consecución del título no fue un camino de rosas y tuvo que luchar, con ese tesón que le caracteriza, para ver realizado su sueño. Con

varios Campeonatos de España a sus espaldas y una pasión por las motos que le viene desde niño —a los catorce años ya regentaba un taller de motos y a los dieciséis disputó su primera carrera—, ya el pasado año se quedó a las puertas de la corona mundial tras una magnífica temporada en que demostró lo que era capaz de hacer este piloto, que tuvo que madurar deportivamente a marchas forzadas tras el accidente de Ricardo Tormo, amigo y maestro del alcireño, de quien tomó un relevo cargado de responsabilidades. El próximo año seguirá también con Derbi y es muy posible que se anime

con una cilindrada mayor, aunque Jorge tiene muy claro que sólo se subirá a una moto con posibilidades de ganar.

El piloto de Alcira y Derbi han coronado así, con el cetro mundial, una asociación que debe prolongarse durante muchos años y que no tardaremos en ver en la categoría de los 125 centímetros cúbicos, dado que la de 80 parece tener los días contados. En cualquier caso, el binomio Aspar-Derbi estará siempre en primera línea; eso es lo que se han propuesto.

**LUIS PEREZ
SALA**

EXITOS EN F-3.000

TRAS su cara de niño bueno y la imagen de timidez que envuelve a su persona se esconde un piloto metódico y rápido, que sabe muy bien dónde está su meta. Luis Pérez Sala, de familia le viene, siempre soñó con llegar a la Fórmula 1, y, sin duda, es en la actualidad el español que más posibilidades tiene de lograrlo. Con un cerebro que parece una computadora, sabe contro-

larse dentro y fuera de la pista, y esta cualidad es, sin duda, la base de sus éxitos. Nació en Barcelona hace veintiséis años y estudió Arquitectura hasta que decidió dedicarse de lleno al automovilismo. Luis sabe que aún, pese a los éxitos conseguidos, le falta un largo camino por recorrer. Este año ha sido la revelación de la Fórmula 3.000, donde ha ganado dos carreras y a punto ha estado de ser el campeón, manteniendo durante toda la temporada un comportamiento inteligente y demostrando en los momentos clave valor y agresividad, cualidades que no pueden faltar a un buen piloto. Si Campsa y Tabacalera le siguen apoyando, es muy probable que el año próximo entre los elegidos del Mundial de Fórmula 1 se encuentre este piloto español, cuya trayectoria deportiva dio comienzo en la Copa Renault. Posteriormente, su formación fue consolidándose en la Copa Europea Alfasprint, cuyas carreras se celebraban algunas de ellas coincidiendo con los Grandes Premios de Fórmula 1, y más tarde en la Fórmula 3, especialidad por la que han pasado prácticamente todos los pilotos que hoy compiten en la fórmula reina.



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. 

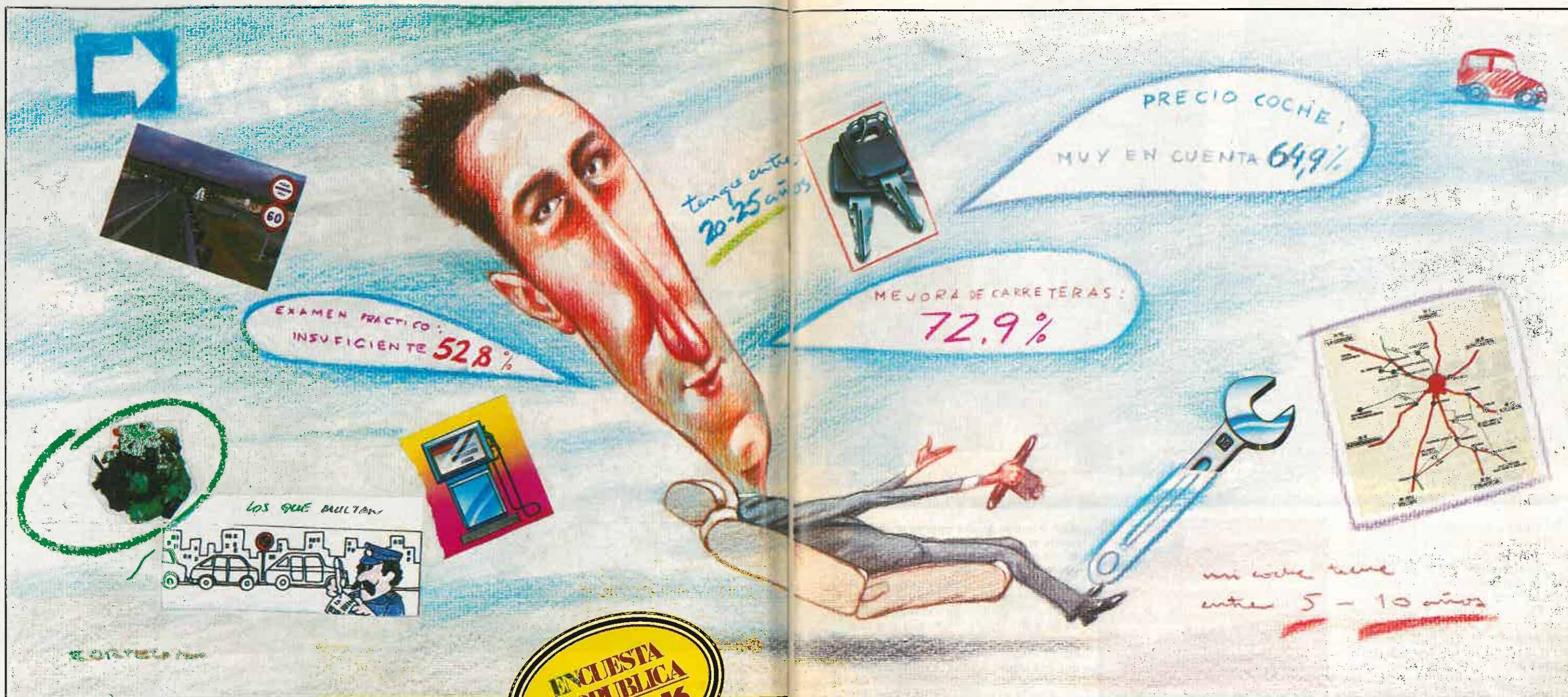
Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

CONCESIONARIOS EN MADRID:

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

CONCESIONARIOS EN BARCELONA:

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



COMO SON LOS CONDUCTORES ESPAÑÓLES

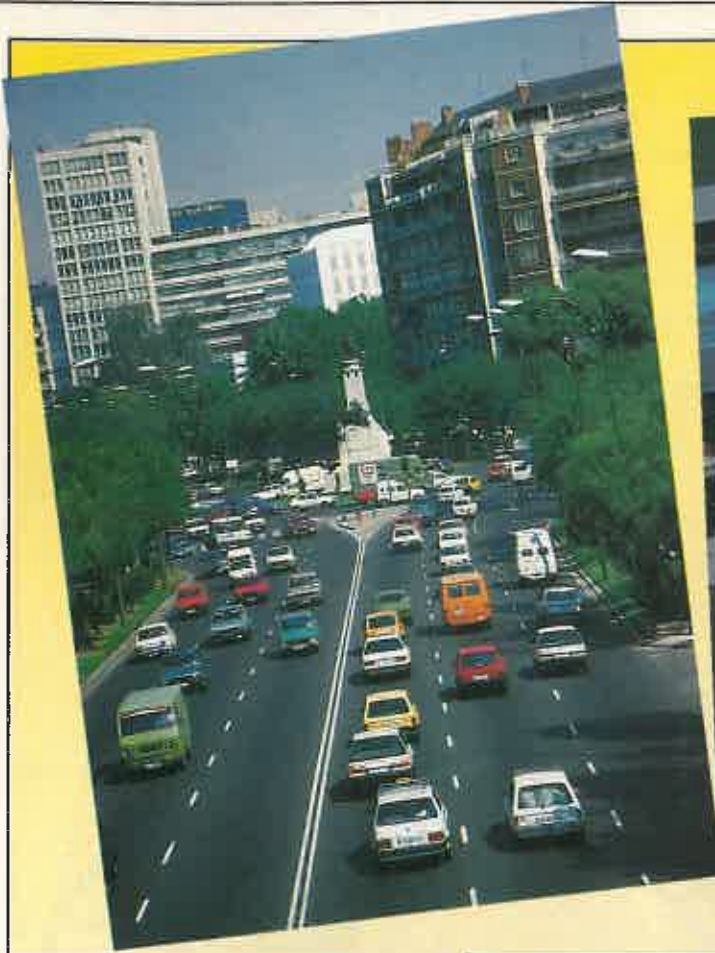
Los conductores españoles, en líneas generales, están encantados con la actuación de la Guardia Civil de Tráfico. No lo están tanto, sin embargo, con los agentes de la Policía Municipal. Recorren menos de 10.000 kilómetros anuales, quieren mejores carreteras nacionales y comarcales, «pasan» bastante de las autopistas de peaje y consideran que el precio y la seguridad son elementos básicos a la hora de comprarse un coche. Así, poco más o menos son los conductores españoles.

JUAN Español Conductor es, en su mayoría, un hombre joven, de clase y educación media, que tiene un empleo remunerado con unas cien mil pesetas al mes y vive, por lo general, en medio urbano. Juan ha obtenido su permiso de conducir en una autoescuela y posee un coche más bien viejo, cuyo origen, en la mitad de las ocasiones, es de segunda mano. Nuestro personaje cree que las carreteras son malas, sin paliativos, y prefiere que la Administración desarrolle e impulse las carreteras comarcales y nacionales antes que las autopistas. Confía y ve con buenos ojos a la Guardia Civil de Tráfico, pero se muestra reticente ante la labor de las Policías locales. A la hora de elegir un coche, se fía de la propia experiencia y de la de sus allegados, y toma más en cuenta el precio y la seguridad del vehículo que la velo-



Aprender a conducir

	Total	Sexo		Edad			
		Hombre	Mujer	De 18 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	Más de 65 años
Auto-escuela	85,2	81,5	95,4	92,4	88,5	75,8	62,0
Solo	13,2	16,3	4,6	9,6	11,5	18,9	18,5
Con amigos	3,1	3,1	3,1	3,3	2,3	2,5	19,4
Con familiares	3,9	4,4	2,4	3,2	4,2	3,6	5,6
En la mili	0,6	0,8	—	—	—	2,5	—



Al conductor medio español le preocupa la preparación práctica en el aprendizaje de conducir, que es considerada insuficiente en su mayoría. El acceso a las grandes ciudades también es motivo de preocupación.

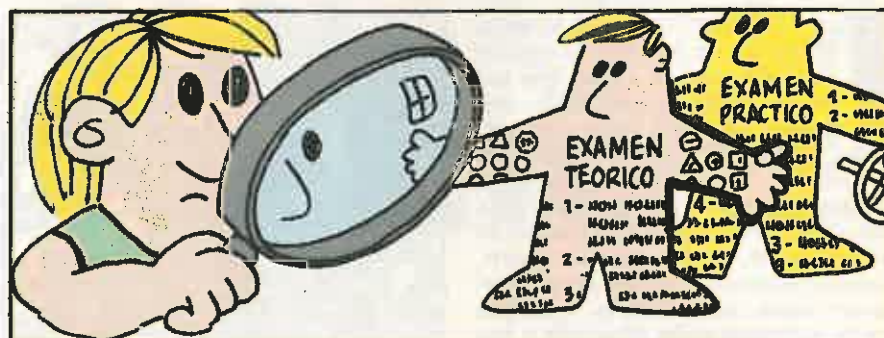
ciudad punta o el tamaño. Juan Español Conductor hace pocos kilómetros al año, tanto en ciudad como en carretera, y considera prioritario que se mejore la red vial por encima incluso de que exista un buen sistema de asistencia sanitaria en las carreteras. Y un dato que se nos olvidaba: dos de cada tres españoles conductores han oído hablar de MOTOR16. Estos son los principales resultados que perfilan el retrato robot del conductor español, obtenidos de una encuesta nacional encargada por esta revista, de la que presentamos a continuación un amplio resumen.

Antes de entrar en aspectos más detallados de lo que supone conducir —y conducirse— hoy en día por nuestras vías, el cuestionario se interesaba por el aprendizaje de la conducción. Contemplando los resultados (remitimos desde ahora a los cuadros publicados en estas mismas páginas) se observa que la mayoría de los conductores aprenden a conducir en autoescuelas, y tan sólo un futuro conductor de cada ocho opta por aprender por su cuenta. Las mujeres son las que más utilizan las autoescuelas (un 95 por 100) frente a un 81 por 100 los hombres. También se observa que los sujetos más jóvenes son los que acuden en mayor medida a las autoescuelas, mientras que de los conductores que actualmente tienen o sobrepasan los cuarenta y cinco años casi una quinta parte de ellos aprendieron

La mayoría tiene más confianza en la Guardia Civil que en los municipales.

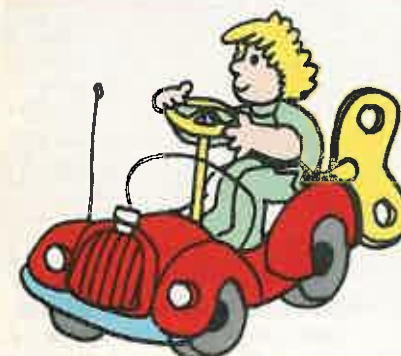
solos a conducir, debiéndose probablemente este dato a la liberalización que existía en el tema de aprendizaje de la conducción.

El juicio que se desprende de la preparación teórica para conducir con seguridad es positivo para un 63 por 100 de los entrevistados, mientras que hay una valoración negativa en cuanto a la enseñanza práctica, considerándose que ésta es insuficiente en un 53 por 100 de los conductores encuestados. Un dato llama la atención sobre la formación



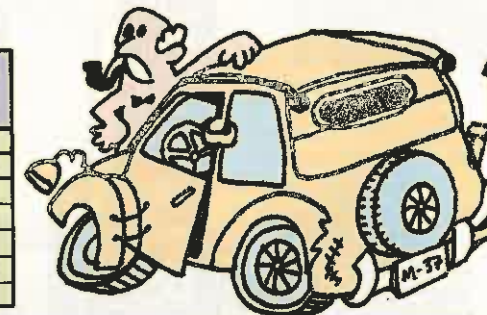
El examen, a examen

		Sexo		Edad			
		Total	Hombre	Mujer	De 18 a 24 años	De 25 a 44 años	Más de 45 años
Teórico	Suficiente	63,2	61,5	67,9	68,4	61,2	62,3
	Insuficiente	29,7	29,4	30,6	31,6	30,9	27,4
Práctico	Suficiente	40,5	40,4	40,8	44,8	34,0	50,7
	Insuficiente	52,8	51,0	57,7	55,2	68,9	39,1



A qué edad se compra coche

	Total	Sexo	
		Hombre	Mujer
18-19 años	21,1	22,4	15,7
20-25 años	37,0	34,1	49,3
26-35 años	28,3	28,7	27,0
36-45 años	9,2	10,3	5,3
Más de 45 años	3,8	4,0	2,6



Cuántos años tiene su coche

	Total	Edad				Expedición licencia		
		De 18 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	Más de 65 años	Antes 1980	Entre 1980 y 1982	Entre 1983 y 1985
Menos de 5 años	41,4	39,5	45,3	37,6	22,3	40,5	56,9	29,8
De 5 a 10 años	37,9	27,0	38,6	38,3	52,4	39,8	31,1	27,9
Más de 10 años	20,2	33,5	15,7	23,2	25,2	19,4	9,6	42,3

teórico-práctica entre quienes tienen el carnet de tipo B, el más común, los cuales consideran insuficiente los dos aspectos de la enseñanza: parece que los conductores más experimentados, esto es, los que más kilómetros recorren al año, así como los más jóvenes, son más críticos a la hora de opinar, censurando más las preparaciones teórica y práctica que el resto de los conductores.

Otro de los aspectos analizados es el del total de kilómetros que recorre anualmente y como media el conductor español. De los datos de la encuesta se deduce que aproximadamente el 50 por 100 de los conductores no pasa de los 5.000 kilómetros/año en ciudad, y un 62 por 100 tampoco supera los 10.000 kilómetros/año en carretera. Uno de cada dos conductores recorren hasta 5.000 kilómetros anuales, tanto en carretera como en ciudad, siendo los hombres los que más kilómetros recorren, ya que un 40 por 100 de las mujeres hacen un máximo de 2.500 kilómetros. Se observa que conforme aumenta la edad se incrementa la proporción de conductores que recorren anualmente en ciudad hasta 2.500 kilómetros al año, mientras que, una vez traspasado este límite, es mayor el porcentaje de conductores jóvenes que recorren de 2.500 a 5.000 km/año dentro de las ciudades. El fenómeno contrario se detecta en el caso de las carreteras. Así, los más adultos tienden a conducir un mayor número de kilómetros en nuestras carreteras, al contrario de los más jóvenes, que lo hacen en menor medida.

¿Cuándo se compran los españoles el primer coche? A esta pregunta hay que responder, en primer lugar, que ocho de cada diez conductores ha comprado alguna vez un automóvil, mientras que casi dos de cada diez utiliza uno pres-



Kilómetros recorridos al año										
	Total	Sexo		Edad				Habitat		
		Hombre	Mujer	De 18 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	Más de 65 años	Capital provincia	+ 50.000 habitantes	
En ciudad	Hasta 2.500	28,7	24,2	41,5	40,4	22,4	29,4	59,3	27,9	30,8
	De 2.501 a 5.000	20,7	18,9	25,6	19,5	23,0	18,0	10,2	20,0	22,5
	De 5.001 a 10.000	17,4	21,7	5,3	10,8	18,6	20,8	11,1	19,9	11,2
	Más de 10.000	22,7	28,5	6,1	15,2	23,0	30,1	4,6	21,7	25,0
En carretera	Hasta 2.500	23,5	18,9	36,2	41,5	21,7	16,0	8,3	24,4	21,0
	De 2.501 a 5.000	20,6	21,0	19,5	16,6	21,0	21,1	31,5	22,5	15,8
	De 5.001 a 10.000	18,3	21,0	10,7	12,9	17,0	23,7	27,8	17,4	20,6
	De 10.001 a 25.000	15,7	18,9	6,9	10,7	15,8	20,6	8,3	10,3	14,4
	Más de 25.000	11,2	13,3	5,3	4,3	11,8	14,4	14,8	2,2	13,4

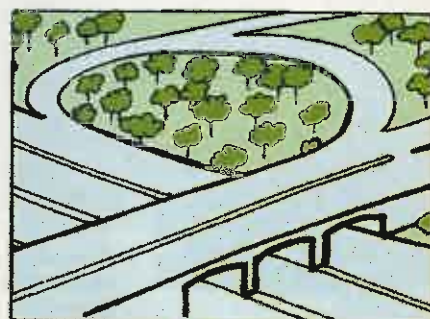


Las carreteras españolas

	Muy buenas	Buenas	Regulares	Malas	Muy malas
Autopistas de peaje	12,5	54,5	21,7	5,2	2,2
Autopistas sin peaje	7,3	39,5	25,6	9,5	1,8
Autovías	5,6	42,8	32,7	12,6	3,4
Carreteras nacionales	1,4	19,8	39,1	28,0	11,3
Carreteras comarcales	0,2	2,8	15,3	31,5	49,7

Qué carreteras queremos

	Total	Habitat	
		Capital provincia	+ 50.000 habitantes
Carreteras comarcales	35,7	30,6	48,7
Carreteras nacionales	32,7	33,9	29,8
Autovías	18,7	18,8	18,5
Autopistas sin peaje	16,4	17,0	14,9
Autopistas con peaje	4,2	4,7	2,8



Qué piden los conductores

	% de preferencia
Mejora de carreteras	72,9
Señalización	43,7
Acceso a grandes ciudades	43,3
Vigilancia	34,6
Campañas de seguridad	29,2
Asistencia mecánica	26,7
Campañas de información	24,6
Formación de conductores	24,3
Asistencia sanitaria	23,8

mayoritariamente el estado de las autopistas, tanto de peaje como sin peaje. Llama la atención, respecto a esta última, el alto porcentaje de entrevistados (un 15 por 100) que desconoce el concepto autopista sin peaje. Las autovías tampoco salen mal paradas. Otro caso es el de las carreteras nacionales y comarcales, que por término general contabilizan un suspenso prácticamente total.

Tras estos resultados, y ante la pregunta de qué tipo de vías debe desarrollar la Administración, un 36 por 100 se inclina por fomentar las carreteras comarcales y un 33 por 100 las nacionales, destacando la opinión favorable en este sentido de los más jóvenes. O lo que es lo mismo, no interesa tanto contar con una red estupenda de autopistas si antes no se han acondicionado las vías más utilizadas por la población en general, es decir, las de cortos recorridos, teniendo en cuenta además que es sólo una vez al año —en perio-



La mejora de las carreteras, prioritaria. Si es de las comarcales, mejor.

tado o posiblemente el que existe en el hogar familiar. La compra del coche la efectúan en mayor proporción los hombres (cabezas de familia) que las mujeres, utilizando éstas el coche del hogar. Asimismo se observa que la proporción de los que alguna vez han comprado un coche aumenta a medida que se incrementa la edad, produciéndose este salto a la propiedad entre los veinticinco y cuarenta y cuatro años; es decir, cuando se accede a un nuevo estatus social, se consigue un empleo y se forma un hogar. Entre los jóvenes, un aspecto que llama a la reflexión es la compra de automóviles viejos, en su mayoría con más de diez años de edad, dado el escaso nivel adquisitivo de este segmento de la población.

Una vez el carnet en el bolsillo y el coche aparcado junto al bordillo, el español conductor se enfrenta a su red viaria, red que no sale muy bien parada. En general, tanto el conductor experimentado como el novel aprueba

Lo que Volkswagen es capaz de poner en 17 cms.

A los ingenieros de Volkswagen les ha bastado con hacer el Golf 17 cms. más largo para conseguir algo que parecía imposible: mejorarlo.

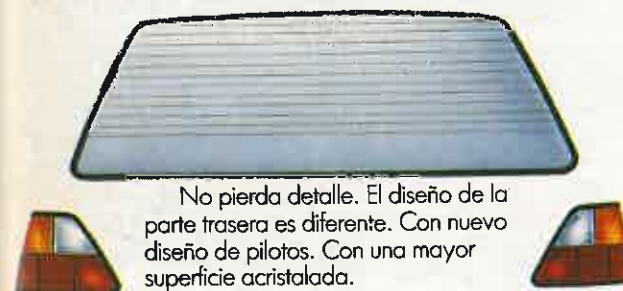
Después de haber sido el coche más vendido en Europa. Año tras año.

Después de llegar a una producción diaria de más de 3.500 vehículos, el Golf ha sido superado.

Y en 17 cms., Volkswagen ha encontrado lugar para todo.

Preste atención. El interior es más amplio. Con una superficie de asientos de 2,60 m².

A propósito, los asientos son ahora mucho más anatómicos y envolventes. Más cómodos.



No pierda detalle. El diseño de la parte trasera es diferente. Con nuevo diseño de pilotos. Con una mayor superficie acristalada.



Tampoco podemos pasar por alto su completo equipamiento. Diversos indicadores y testigos de control. Un moderno sistema de calefacción y aireación. Y un nuevo volante, de seguridad, totalmente acolchado.

El motor del Golf Gasolina ha sido mejorado. Tiene ahora más potencia, lo que le permite alcanzar las más altas prestaciones: 178 km/h. en la versión de 90 CV. 167 en la de 75 CV.

Sólo su consumo es menor. Nada más que 5,5 lts. a los 100 km. en el motor de 90 CV y 5,3 en el de 75 CV. Todo eso, gracias a su económico motor y a su increíble aerodinámica, de 0,34 CX.



La capacidad de maletero es ahora también mayor: 410 lts. Nada menos que 90 lts. más que el de su predecesor. En el nuevo Golf hay lugar para todo.



El nuevo Golf ofrece además, con su nuevo depósito de 55 lts. un asombroso nivel de autonomía.

En el nuevo Golf, la avanzada mecánica Volkswagen está presente hasta en el más pequeño detalle. Póngase en marcha. Desde el primer momento podrá disfrutar del silencio que se vive a bordo. Incluso a las más altas velocidades, gracias a su bajo número de revoluciones y a la perfecta insonorización del habitáculo.

A proporcionar este excepcional grado de confort también contribuye su moderno sistema de suspensión. Y su dirección de cremallera, suave y precisa, con columna de seguridad.

Hablando de seguridad, no hay que olvidar sus frenos. De disco-tambor, con servofreno. Todos los modelos están provistos de sistema de frenos de doble circuito en diagonal.

Golf CL Gasolina. En versiones de 2 y 4 puertas. **Acabados CL, GL y GT**



Golf Gasolina

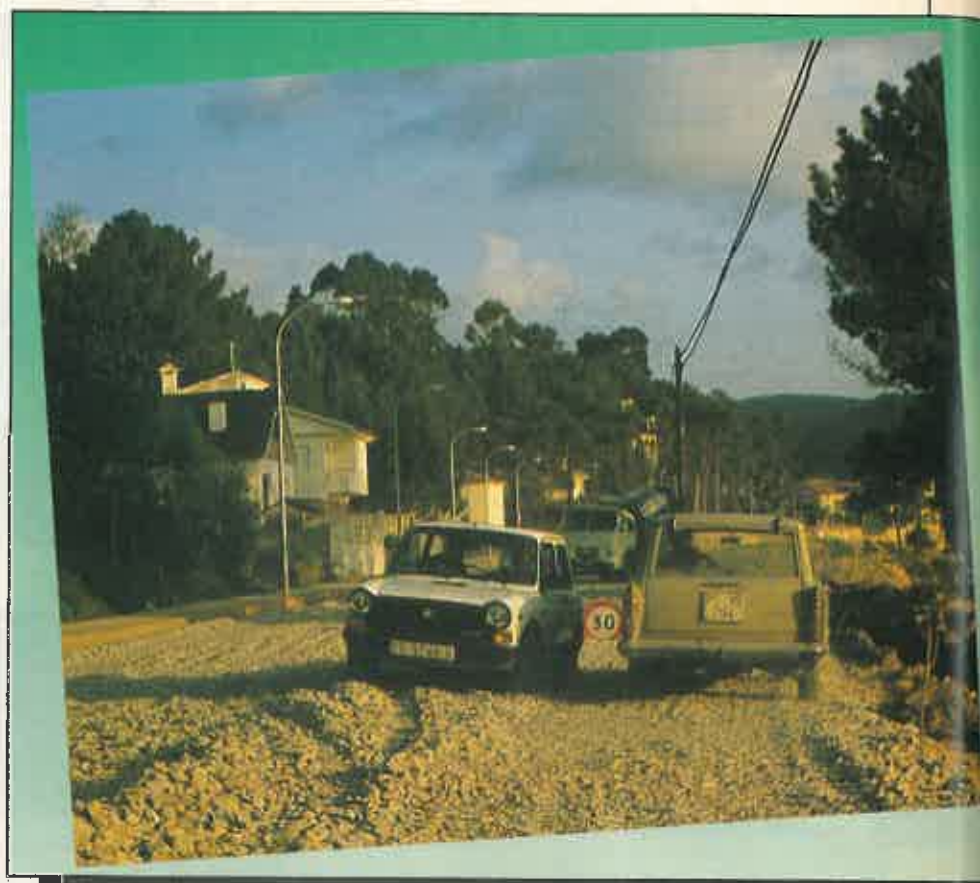
Importado por Seat.

CL/GL: 1.595 c.c. 75 CV. Velocidad máx. 167 Km/h. Consumo a 90 Km/h. 5,3 l. Desde 1.740.305 Ptas. IVA incluido.
GT: 1.718 c.c. 90 CV. Velocidad máx. 178 Km/h. Consumo a 90 Km/h. 5,5 l. Desde 2.028.915 Ptas. IVA incluido.

do veraniego— cuando el español medio realiza un largo recorrido.

Por ello, ante los aspectos viales en que debe de prestar más atención la Administración, en primer lugar y con diferencia, el Juan Español Conductor se vuelca por una mejora prioritaria de la red de carreteras. Otro grupo importante de conductores se deciden por la señalización de la red vial y el acceso a las grandes ciudades. La vigilancia también preocupa y es demandada por un tercio de los encuestados. Habría otro bloque de conceptos de los que en igual medida se debería ocupar la Administración: las campañas de seguridad, la asistencia mecánica y sanitaria y las campañas de información.

Respecto a este último punto, la encuesta enjuicia las campañas realizadas por la Dirección General de Tráfico. De acuerdo con los resultados, la mayoría opina que esas campañas son eficaces, útiles e informativas. Sin embargo, son consideradas como insuficientes y, en cuanto a poder de convicción, los síes y los noes quedan por igual. Y llega el turno a los agentes de Policía, tanto de carretera como de ciudad, donde se observa una curiosa dicotomía. Para los conductores españoles, la Guardia Civil de Tráfico goza de mayor popularidad y mejor imagen que las Policías Municipales, en principio



Los conductores valoran negativamente la labor de los policías municipales en cuanto a la justicia de las sanciones y la eficacia de su trabajo.



Cómo se elige el coche

	% del total
Propia experiencia	38,4
Conversación amigos/familia	36,1
Concesionario	20,3
Casa fabricante	10,1
Revista especializada	9,1
Taller de reparación	8,1
Publicidad	2,8
Otras formas	2,0
Por el precio	1,3
Salones y ferias	0,8

Qué se le pide al coche

	Muy en cuenta	Bastante	Regular	Poco	Nada
Marca	30,6	35,8	14,0	11,3	7,9
Modelo	23,5	44,0	15,2	8,4	8,6
Tamaño	20,8	51,1	16,0	7,6	4,3
Carrocería	15,7	45,5	21,0	9,9	7,1
Tipo de combustible	23,7	49,1	11,4	8,3	7,2
Consumo	48,0	41,9	4,8	2,5	2,5
Seguridad	52,7	41,2	3,3	1,5	1,0
Velocidad punta	14,9	27,9	24,6	16,0	15,8
Potencia	23,3	45,3	14,3	9,7	6,7
Precio	64,9	28,8	3,8	1,3	1,0
Tipo de financiación	31,6	32,5	12,7	8,5	14,2
Servicio posventa	29,9	35,7	14,4	4,9	13,8
Relación calidad/precio	43,7	42,0	8,6	2,0	3,1
Coste de mantenimiento	36,8	44,0	8,9	5,6	4,3
Fabricación nacional o importado	23,1	25,3	15,9	14,5	20,2



El precio y la seguridad, básicos para la compra de un coche.

Campañas de la DGT

Eficaces		Útiles		Informativas		Insuficientes		Convencientes	
SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO
59,1	36,4	73,4	22,3	79,2	16,4	65,2	28,6	47,7	44,1



Los que multan

	Policía Municipal		Guardia Civil de Tráfico	
	SI	NO	SI	NO
Justa en sanciones y multas	35,7	58,0	66,0	24,8
Eficaz en su trabajo	41,4	51,6	73,0	19,0
Correcta en el trato	61,9	30,2	70,6	21,6
De ayuda al conductor	55,3	38,3	80,4	14,4

por ser este último bloque el que realiza su trabajo en ciudad y son muchos los factores que inciden en la dificultad para desplazarse en un vehículo con una conducción fluida, segura y cómoda. Y no hablamos ya del momento en que hay que aparcar el vehículo.

Pese a la buena imagen que ofrece la Agrupación de Tráfico de la Benemérita, los jóvenes son los más reticentes a su labor, aumentado la aceptación de su tarea conforme crece la edad. De las ocupaciones de la Guardia Civil es sin duda la de ayuda al conductor la de mayor unanimidad favorable entre los conductores (un 80 por 100). No tienen tanto carisma los policías municipales, cuyas actuaciones, en cuanto a eficacia en el trabajo y ecuanimidad en sanciones y multas, son valoradas negativamente. Y cuanto más reciente es la adquisición del carnet, más dureza hay en calificar a los policías de nuestros Ayuntamientos.

La edad del parque también es motivo de análisis. Como se observa en los cuadros adjuntos, casi la mitad del parque de automóviles tiene menos de cinco años de edad. En cambio, dos de cada diez tienen más de una década de vida, o, lo que es lo mismo, la media edad del parque se sitúa en una banda que oscila entre los tres y los siete años. Los propietarios de coches con menos de cinco años son principalmente los residentes en poblaciones mayores de cincuenta mil habitantes y los que declaran pertenecer a la clase media-alta. Por el contrario, los que dicen pertene-



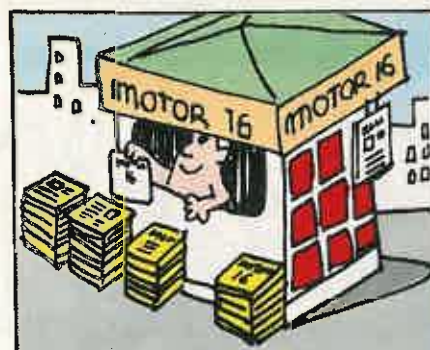
Rubio, puro y con filtro. El nuevo placer de Victoria.

Victoria Club. Un club muy selectivo, con un filtro para dejar pasar sólo lo mejor: el sabor de una excelente liga de tabaco rubio americano, envuelta en una capa de tabaco natural. 20 cigarrillos rubios, con filtro exclusivo. Un nuevo placer. Muy personal.

cer a la clase media-baja poseen coches de más de diez años, así como los más jóvenes del colectivo (de dieciocho a veinticuatro años), sin duda porque compran coches de segunda mano, y los mayores de dicho colectivo, que superan los cuarenta y cinco años, porque no han cambiado de coche.

A la hora de comprar un coche, el asesoramiento se presenta como imprescindible. Pues bien, de acuerdo con los datos de la encuesta la elección se efectúa primordialmente por la experiencia propia del individuo y por la información que sobre diversas marcas y modelos se adquiere a través de conversaciones con amigos y familiares. Es decir, el asesoramiento no se suele efectuar a través de los canales que podríamos calificar como normales (revistas especializadas, casa fabricante, publicidad, ferias y exposiciones, etcétera), sino que adquiere mayor importancia la experiencia vivida personalmente o por personas cercanas al individuo.

Un tema de especial interés es aquel que se refiere a los factores que se toman en consideración en el momento de la decisión de la compra de un vehículo. En este sentido de la encuesta se deduce que es el precio, la seguridad y el consumo, por este orden, los tres elementos clave que el comprador potencial valora en mayor medida. Le se-



Los españoles recorren anualmente menos de 10.000 kilómetros.

Así se conoce MOTOR16

	Sexo			Edad				Expedición licencia			Habitat	
	Total	Hombre	Mujer	De 18 a 24 años	De 25 a 44 años	De 45 a 64 años	Más de 65 años	Antes 1980	Entre 1980 y 1982	Entre 1983 y 1985	Capital provincia	+ 50 000 habitantes
Si	68,3	69,9	63,8	69,7	71,1	64,0	50,0	68,1	67,6	70,3	69,0	66,7
No	31,7	30,1	36,2	30,3	28,9	36,0	50,0	31,9	32,4	29,7	31,0	33,3

Prácticamente dos conductores de cada tres entrevistados conocen la revista MOTOR16 y un 32 por 100 de los encuestados no han oído hablar de ella. Los hombres, en un 70 por 100, están algo más atentos que las mujeres (64 por 100) y son los jóvenes-adultos los que en mayor medida saben de esta revista que el resto de su grupo. No se observan diferencias de relevancia entre los conductores de capitales y los de poblaciones de más de cincuenta mil habitantes. Cuanto mayor es la experiencia de la conducción en carretera y/o ciudad, mayor es el conocimiento que tienen de la revista. MOTOR16 está, además, más difundida entre los sectores de clase social alta (el 71 por 100) que en el grupo de clase social baja, situándose el desconocimiento de este colectivo en un 42 por 100.



El aumento de la vigilancia es solicitada por la mayoría de los automovilistas. Supera incluso al deseo de una mayor asistencia mecánica y sanitaria.

guirán la relación calidad/precio, el coste de mantenimiento y el tamaño. No preocupa tanto, por el contrario, si es un coche importado o de producción nacional y la velocidad punta, que es algo en que se fijan tan sólo el 15 por 100 de los encuestados.

La marca es la más tenida en cuenta por quienes tienen entre cuarenta y cinco y sesenta y cuatro años, y el tamaño, el tipo de carrocería, el combustible, la seguridad, el servicio posventa y la relación calidad/precio son más importantes para aquellos que cuentan entre veinticinco y sesenta y cuatro años. Obviamente, el precio y el tipo de financiación son elementos especialmente considerados por los conductores menores de veinticinco años.

Raúl R. Sáez

FICHA TÉCNICA

Universe: Conductores con carnet B-1, que lo hayan obtenido antes de 1986.

Ámbito: Península. **Tamaño muestral:** Quinientas entrevistas personales en la calle, por cuotas de sexo, edad y año de obtención del carnet B-1.

Diseño muestral: Capitales de provincia y poblaciones de más de cincuenta mil habitantes. **Fecha de trabajo de campo:** Del 6 al 10 de octubre de 1986. **Margen de confianza:** 95,5 por 100. **Realización:** Emopública y Asociados (miembro de ANEIMO) en exclusiva para MOTOR16.



Dennis Benton & Bowles



CON MERCEDES USTED TIENE TODAS LAS DE GANAR

Mercedes-Benz de 850 a 1800 kgs.

La versión que usted necesite (más de 160, en cuatro modelos básicos).
Con todas las ventajas.
Capacidad hasta 10 m³.
Potencia para elegir: 58 CV. y 72 CV.
Dos distancias entre ejes.
Y la carrocería, como usted la desee.

Con un transporte ligero Mercedes, usted tiene todas las de ganar.
En Técnica, lo más avanzado.
En Servicio, lo más completo.
Asistencia Integral Mercedes.
Garantía Internacional de 1 año sin límite de kilómetros, y 2 años ó 200.000 kms. para el motor, cambio, transmisión y eje propulsor.
Ahora, es tiempo de Mercedes.

Consulte a su Concesionario. Tiene para usted muy favorables condiciones de financiación y valoración de su actual vehículo.



Mercedes-Benz

En servicio, tan buenos como en técnica.

Nuevo Opel Ascona. Sienta su fuerza interior.

El nuevo diseño exterior del Opel Ascona salta a la vista: nuevo frontal con parrilla laminada pintada en el mismo color que la carrocería, spoiler aerodinámico, nuevos intermitentes, nueva óptica trasera...

Nuevo, sobre todo, por su nuevo diseño interior.

Para empezar, ahora dispone también de un motor de 2 litros de inyección, con sistema Motronic. Así se optimiza el comportamiento en cuanto a potencia y par motor, al tiempo que reduce los índices de consumo y contaminación por gases de escape. Aquí está la prueba: 187 Km/h. de velocidad máxima, una aceleración de 0 a 100 Km/h. en 10 segundos.

La comodidad interior se ha mejorado notablemente. El modelo GLS cuenta con cerradura centralizada que bloquea también depósito y maletero. Los cristales delanteros cuentan con elevallunas eléctricos. Además de los reposacabezas delanteros se han colocado otros en los asientos posteriores. Y el espejo exterior del conductor es manejable eléctricamente desde el interior. Una suma de detalles que contribuyen a hacer el nuevo Opel Ascona aún más confortable.

El nuevo Opel Ascona se ofrece en múltiples versiones de motor y equipamiento: 4 puertas LS 1.6 y 1.6 Diesel; 4 y 5 puertas GLS 2.0 i; 2 y 5 puertas GT 2.0 i.

Véalos en su Concesionario Oficial Opel y elija el suyo.



OPEL 



FORD ESPAÑA DIEZ AÑOS SOBRE RUEDAS

El Rey Don Juan Carlos contempla, hace diez años, el primer Ford Fiesta salido de Almusafes. Junto a él, Henry Ford II.

lo se podían vender coches fabricados en el país, de modo que el acceso al mercado pasaba por la instalación de una fábrica. Las negociaciones entre Ford y las autoridades españolas se desarrollaron desde comienzos de los

años setenta y cuajaron con la creación de Ford España en 1973, con la decisión de montar una planta de coches en Almusafes —más tarde complementada con la decisión de fabricar motores— y en la asignación de un modelo concreto para la nueva factoría, el Fiesta, de evidente vocación exportadora. Han pasado ya diez años desde que el primer Ford Fiesta saliera de la ca-

La plana mayor actual de Ford España celebra la fecha Patrick P. Byrne, acompañado de otros altos cargos de la compañía



CULMINADA la primera fase del Plan de Estabilización de 1959, que sacó a España de la autarquía franquista para pasar a un régimen de libre mercado, aunque con matices, el sector español de automoción afrontaba la década de los setenta, la de verdadera expansión de la economía nacional, con un conglomerado de rémoras que le restaban competitividad y margen de maniobra para expandirse.

Esa liberalización de la economía española, en un segmento como el del automóvil, vendría apoyada por un hecho clave: la instalación en nuestro país de una potente multinacional, norteamericana por más señas, de la industria de automoción: la llegada de Ford.

A principios de la pasada década, España era el único gran mercado europeo en el que la presencia de la multinacional Ford era prácticamente inexistente. Antes de 1976, las ventas de Ford en nuestro país apenas alcanzaban el millar de unidades anuales.

En las mismas fechas, en España só-

dena de montaje, y no se puede obviar el papel que la filial de la marca de Detroit ha jugado en el panorama industrial español. Al mismo tiempo que se producía esta implantación, el sector de automoción ha visto cómo se introducían nuevos modos, con la presencia de una mayor competencia entre las empresas fabricantes, y cómo nuestro país iniciaba la andadura hacia la plena integración en las Comunidades Europeas, que ha propiciado la toma de posiciones de esa industria autóctona ante las nuevas formas que un mercado li-



El Escort, otro éxito de Ford. Cuatro años siendo el más vendido en Europa

bre aporta en materia de competencia y libertad.

En estos diez años que Ford España ahora festeja, de las instalaciones de Almusafes han salido 2.233.817 coches, de los que la gran mayoría (1.937.600) corresponden al modelo Fiesta, repartiéndose el resto entre un cuarto de millón de Escort y casi cuarenta mil Orion. La capacidad instalada de la fábrica levantina se han mantenido en torno a las 280.000 unidades/año.

Dadas las características de la norma bajo la cual la multinacional Ford fue autorizada a instalarse en nuestro país, la exportación ha sido el elemento clave en torno al cual ha girado la política de la compañía. En estos diez años analizados, las exportaciones de automóviles han ascendido a 1.653.736 unidades, y las de motores a 1.710.067 unidades. Las ventas en el mercado interior han seguido una marcha espectacular y la cuota de mercado de Ford se va a situar este año en el 15 por 100. Ford ha colocado en el mercado doméstico una cifra aproximada a los ochocientos mil vehículos. Estos resultados se han reflejado claramente en los balances económicos de la compañía, que obtuvo unos beneficios en el decenio de 57.433 millones de pesetas, con el punto máximo situado en el ejercicio 1984, con 16.200 millones de saldo positivo.

Ford apostó fuerte por España y lo va a seguir haciendo. En las recientes negociaciones entre la Administración y los fabricantes para reindustrializar el sector, Ford se ha comprometido a invertir en nuestro país, y durante los próximos años, un monto igual a 80.000 millones de pesetas, con el objetivo de sacar desde España el modelo que sustituya al viejo Fiesta.

AQUELLOS TIEMPOS DE DETROIT

por José María López de Letona



EN la tarea de un ministro siempre hay luces y sombras, como es natural. Mi paso por el Ministerio de Industria, en un periodo en el que España buscaba a través de la industrialización un desarrollo equilibrado, y que se vio cortado, como en todo el mundo, por la crisis de la energía, tiene muchos momentos gratos por lo que supusieron de confianza en el futuro industrial español. Uno de ellos lo constituye, sin duda, el hecho de que una gran multinacional automovilística, como la Ford, viniera a establecerse en España, utilizando nuestro país como su playa de desembarco en Europa y dando una prueba al mundo de su confianza en nuestras posibilidades.

Evocar las negociaciones que llevamos a cabo hace doce años es para mí, por tanto, algo cargado de recuerdos felices. Eran los años de la industrialización española y de la confianza en el despegue del país. Europa aparecía entonces como un horizonte lógico para el desarrollo creciente de España. La Comunidad Económica Europea, a cuyas puertas ya habíamos llamado, se abriría un día no lejano a nuestros productos. Ya en 1970 yo había manifestado públicamente que no podíamos intentar acercarnos a Europa a ciegas, y que aunque ese acercamiento supondría algunas dificultades a corto plazo, a la larga sus ventajas serían muy superiores.

Siempre confié en el interés evidente que tenía desde el punto de vista industrial la integración en el Mercado Común. El sector automovilístico era un sector clave, y yo estaba seguro de que si conseguimos incentivar adecuadamente la presencia de alguna potente multinacional, España podría no sólo fabricar automóviles, sino lanzarse con éxito a la aventura de la exportación.

Me dirigí a cuatro poderosas empresas —Ford, General Motors, Chrysler y Volkswagen—, y la primera de ellas fue la que se mostró más receptiva a mis propuestas, la que mejor entendió lo que pretendíamos, que, en el fondo no era otra cosa que ante la seguridad de que España acabaría entrando en el Mercado Común, las empresas de todos los sectores, y más concretamente las del automóvil, deberían tener una mayor competitividad.

Pero una mayor competitividad, en un sector como el del automóvil, só-

lo se consigue fabricando series elevadas y para esto lo que hace falta es mercado. El mercado interior no era entonces suficiente para captar por sí solo la producción de una planta de la envergadura de la de Almusafes, que es una de las más rentables actualmente, por cierto, de cuantas Ford tiene en todo el mundo. Había que salir fuera, al mercado europeo, con coches fabricados en España. Y para ello nuestra legislación tendría que modificarse e intentar pasar, en el sector automovilístico, del proteccionismo a la apertura al exterior. Siempre tuve confianza en el éxito de la operación si se daban los pasos necesarios con las debidas garantías.

Aquellas primeras conversaciones las llevamos personalmente Carlos Pérez de Bricio, que era director general de Industrias Siderometalúrgicas, y yo mismo con Henry Ford II y Philip Caldwell, el anterior chairman de Ford y entonces responsable de Ford Europa. Nos fuimos a América a verles en su salsa, en la factoría que tenían en la ciudad de Detroit, y allí les explicamos lo que pretendíamos. Por cierto, que en aquel momento el famoso señor Iacocca era director general de Ford, y en su calidad estuvo presente en aquella reunión. Previamente habíamos decidido que la exigencia de fabricación de componentes de cada automóvil vigente en España tenía que rebajarse para que el fabricante extranjero pudiera traer al menos la mitad de su material de su país de origen. La proporción pasó del 90 al 50 por 100. Ford consideró interesante el proyecto y creo que acertó. A su visión personal y a su confianza en España me parece que se debe un gran porcentaje del éxito que se ha obtenido.

Lo demás ya es conocido. Tras dos años de conversaciones la nueva fábrica estaba en marcha. Han pasado diez años y el tiempo ha confirmado que las previsiones fueron correctas: España podía fabricar grandes series de automóviles y, además, acabaría entrando en el Mercado Común.

Todos los ministros hemos sido criticados alguna vez. De mí a veces se ha dicho que pequé de «desarrollismo» en ciertos momentos de mi etapa ministerial. Pero no me parece que, por fortuna, la venida de Ford a España pueda considerarse entre las iniciativas supuestamente fallidas de aquella época.

La Historia se repite.

Cuadernos de Historia 16 inició el pasado Septiembre la reedición de sus Cuadernos publicados.

De esta forma, nuestros lectores, encontrarán cada semana, dos números en el quiosco, el habitual correlativo a la colección iniciada hace ahora un año y uno de los primeros ejemplares.

El precio se mantiene en 125 Ptas. ejemplar y ahora las oportunidades son mayores para aquellos que en su momento no iniciaron la colección y que pueden realizarla en la mitad de tiempo.

Recuerde que Cuadernos de Historia 16 está compuesto por 100 Cuadernos monográficos, coleccionables en 10 tomos, que tratan con amplitud y visión moderna todos los grandes temas de la Historia.



Esta semana:
LANZAMIENTO.

Esta semana:
REEDICION.

Suscríbese a Cuadernos y consiga gratis este importante regalo: "Historia de España", de Historia 16, cuyo precio de venta al público es de 3.000 Ptas.

Sí, deseo suscribirme a la colección Cuadernos de Historia 16.

- ☐ Por 50 números, al precio de 5.000 Ptas.
 - ☐ Por 100 números, al precio de 10.000 Ptas.
- y me envían, totalmente gratis, el volumen "Historia de España" de Historia 16.

La forma de pago que elijo es la siguiente:

- ☐ Adjunto talón a nombre de Información y Revistas, S. A.
 - ☐ Giro Postal a Información y Revistas, S. A.
- Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

D. _____

Dirección _____

Localidad _____

C.P. _____



Cuadernos
Historia 16.
Toda la Historia
en 100 Cuadernos.

Mercado

AHORRO CON LUCAS



EL programa «Lucas cambio standard», elaborado por la empresa británica, consiste en sustituir motores de arranque o alternadores averiados por otras unidades refabricadas. Cuando cualquiera de estos dos elementos se quita de un automóvil, por no funcionar correctamente, es enviado a una de las cinco plantas que la empresa tiene en Europa, donde se procede al desmontaje completo, se sustituyen las piezas en mal estado y se acondiciona adecuadamente para venderse de nuevo en el mercado.

Este plan se introduce por primera vez en nuestro país, con grandes ventajas, tanto para el usuario como para los talleres. La primera de ellas es la economía, con un ahorro considerable respecto al montaje de una pieza sin usar. Otra es la rápida instalación de la misma gracias a la cual el vehículo averiado permanecerá mucho menos tiempo en el taller. La última haría referencia a una absoluta fiabilidad, al estar todo el proceso supervisado mediante los controles de calidad necesarios y que se asegura con una garantía total de doce meses, con mano de obra incluida.

Una ventaja suplementaria para los talleres es la reducción del stock, sobre todo de piezas muy caras que antes casi no se vendían, pero que había que tener.

Se refabrican modelos de cualquier marca y de momento sólo está disponible este sistema para vehículos de turismo, aunque la oferta se espera aumentar para el próximo año a la gama industrial.

La operación que Lucas introduce ahora en España lleva bastantes años funcionando en el resto de Europa con éxito, como demuestran las estadísticas: en Alemania, por ejemplo, las unidades intercambiadas por este procedimiento eran, en el año 80, un 25 por 100, mientras que en la actualidad han pasado a ser un 60 por 100 del total del mercado.

SEAT acaba de poner a la venta el modelo Ibiza Street, el cual, junto con el Panda Movida, completan la oferta de Seat de automóviles destinados a la gente joven. El precio total de este nuevo modelo, 850.000 pesetas, le hace una opción interesante para aquellas personas que quieran adquirir un automóvil desenfogado en un precio aceptable.

SEGUNDA MANO

QUE MIRAR (III)



ESTA semana nos vamos a ocupar del motor, principal elemento a comprobar antes de decidirnos de manera definitiva por el vehículo seleccionado. Como regla general, y para aquellas personas que no tengan los suficientes conocimientos técnicos como para poder determinar de manera cierta la existencia de alguna posible deficiencia mecánica, es aconsejable que se hagan acompañar por un profesional de la mecánica, el cual les ayudará a realizar una elección más acertada.

En primer lugar, arranque el vehículo. Este deberá hacerlo de manera suave y rápida. Si esto no se produce así puede ser debido a problemas tanto en el motor de arranque como en la carga de la batería. Si se escucha con atención el sonido del motor en parado se pueden detectar algunos ruidos característicos de vehículos con muchos kilómetros a cuestas; estos ruidos pueden ser desde un ligero ruido de taqués hasta una biela en mal estado.

La comprobación del embrague es sencilla: bastará con meter una marcha larga, tercera o cuarta, y soltar el embrague. Si el automóvil se cala en el acto, todo irá bien, pero si se va calando poco a poco, entonces habrá que preocuparse del estado del embrague.

En esta comprobación a vehículo parado no hay que olvidarse de la dirección; ésta se puede comprobar agarrando el volante, que no deberá tener holgura, y si se da un giro completo tampoco deberá dar saltos. Estos problemas pueden ser debidos a la caja de la dirección, una pieza bastante costosa, al sinfín o a los silent-blocks.

Otro aspecto del automóvil que merece un repaso es el estado en que se encuentren las suspensiones. Esta es quizá la comprobación más sencilla de hacer. Basta con apoyarse en el amortiguador que se desee comprobar. Si éste baja y en su subida se detiene de manera brusca, la amortiguación estará en buen estado, pero si rebota varias veces, entonces el amortiguador no se encontrará muy bien.

El estado del aceite del cárter servirá también como indicador del estado del interior del vehículo. Si se encuentran restos de agua u otras sustancias, habría que pensar en el deterioro de la junta de la culata.

Pero la mejor manera de comprobar todos estos aspectos es dándonos una vuelta en el automóvil, en la que, además de ver los fallos mecánicos que habíamos observado con anterioridad, podremos notar la aparición de nuevas deficiencias.



COCHES NUEVOS

Coste por kilómetro: Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento.

Consumo medio: El consumo medio de cada modelo de es-

ta lista se consigue con el promedio de un 60 por 100 del consumo en ciudad, un 30 por 100 del consumo en carretera a 90 y un 10 por 100 del consumo en autopista a 120. En la lista de opciones no se incluyen, por falta de espacio, todas las que ofrece cada marca; aunque sí se incluyen las que creemos más interesantes para el usuario.

* Probado MOTOR16

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Coste/km.	Precio
	c.c.	CV	km/h.	litros/100 km.	km/año	total

ALFA ROMEO

Sprint V.1.5. Q.V.*	1.490	105	178	10,4	11,54	1.783.375
Alfa 33 SL	1.490	95	169	9,4	10,72	1.463.375
Alfa 33 Q.V.*	1.490	95	169	9,4	10,72	1.563.375
Alfa 33 Q.V.*	1.490	105	179	10,4	11,54	1.683.375
Alfa 33 Fam. 4x4*	1.490	95	167	9,8	11,05	2.033.375
Alfa 75 2.0*	1.962	128	194	10,7	11,88	2.020.149
Alfa 75 Q.V.*	2.492	156	208	11,9	13,76	2.702.549
Alfa 75 TD*	1.995	95	165	8,5	7,64	2.288.375
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	10,74	2.240.142
GTV 2.5 V6*	2.492	180	220	11,0	13,03	2.842.550
Spider 2000*	1.962	128	188	10,5	11,73	2.740.150
Alfa 96 2.0*	1.962	128	188	9,7	11,95	2.295.150
Alfa 96 2.5 Q.V.*	2.492	156	198	9,3	11,63	2.840.150
Alfa 96 2.0 TD*	2.393	110	180	8,7	8,64	2.588.775

OPCIONES: Servodirección: Alfa 75 2.0: 75.000. Pintura metalizada: Alfa 33 SL, Alfa 33 QV, Alfa 33 QV, Sprint QV: 35.000. Resto de la gama: 60.000. Llantas de aleación ligera: Alfa 33 SL, Alfa 33 QV: 65.000. Alfa 75 2.0, Alfa 75 2.0 TD, Alfa 90 2.0, Alfa 90 2.4 TD, GTV 2.0, Spider 2.0: 80.000. Tapicería de cuero: GTV 2.0, GTV 2.5: 130.000. Spider 2.0: 105.000. Paquete opcional Alfa 33 familiar 4x4: Pintura metalizada y ruedas de aleación: 100.000 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

ARO

Aro 10	1.285	54	125	9,5	9,54	1.335.454
243 D	3.120	65	110	10,1	7,90	1.514.796
244 D	3.120	65	110	10,1	7,90	1.558.484
329 D	3.120	65	110	10,1	7,90	1.446.700
Hispano D	2.710	70	120	10,0	7,85	1.733.644

AUDI

80 GTE	1.781	112	187	9,5	10,82	2.662.356
Audi 90*	2.226	136	195	10,8	11,58	2.992.619
Audi 90 Quattro	2.226	136	195	10,8	12,00	4.379.431
100 Base	2.226	138	202	10,2	10,78	2.823.656
100-CU*	2.226	138	202	10,2	11,50	3.652.031
Audi 100 CD Avant*	2.226	138	191	10,6	11,81	4.339.531
100 CD TD	1.986	87	168	7,2	6,89	4.245.056
Audi 200	2.226	138	197	11,1	12,25	4.476.791
Audi 200 Turbo*	2.144	182	226	12,0	13,01	5.842.431
Coupe-GT	2.226	136	196	8,3	9,94	3.581.431
Coupe GT Quattro*	2.226	136	192	11,6	12,66	4.678.681
Quattro	2.144	200	222	9,1	11,56	8.399.985

OPCIONES: Pintura metalizada: Audi 80, Audi 90, Audi Coupé: 28.650. Audi 100 Base: 80.000. **PRECIOS F.F.**

AUSTIN

Metro 1.3 LE 3P*	1.275	63	146	7,6	8,55	994.804
Metro 1.3 NLE 3P*	1.275	63	146	7,6	8,55	1.043.804
Metro 1300*	1.275	71	156	8,2	9,86	1.146.804
Maestro Mayfair 1.5*	1.994	83	165	8,7	10,14	1.515.875
Maestro 2.0 EFI*	1.994	112	176	9,8	11,05	1.830.975
Maestro Mayfair 2.0*	1.994	100	171	9,3	10,64	1.848.974
Maestro 2.0 EFI*	1.994	112	184	9,8	11,05	2.074.975

OPCIONES: Pintura metalizada: Metro: 9.567 pesetas; Maestro y Montego: 15.945 pesetas; Rover serie 200: 15.945 pesetas; Rover serie SD 1: 28.703 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

AUTOBIANCHI

A 112 Junior	903	42	130	6,5	7,53	826.028
Y-10 Fire*	993	45	148	6,0	7,17	1.016.629
Y-10 Turbo*	1.049	85	181	8,2	9,13	1.388.535

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Coste/km.	Precio
	c.c.	CV	km/h.	litros/100 km.	km/año	total

OPCIONES: Techo abrible: A-112: 25.270. Y-10 Fire, Y-10 Turbo: 39.900. Pintura metalizada (todos los modelos): 18.620. Paquete opcional: Check control, vacuómetro, cuentarrevoluciones, manómetro de aceite: Y-10 Fire: 29.925. Check control: Y-10 Turbo: 14.630. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

BMW

316*	1.766	90	176	9,1	10,48	2.174.695
316 4P*	1.766	90	176	9,1	10,49	2.334.295
318 i	1.766	105	184	8,5	10,00	2.473.945
318 i 4P	1.766	105	184	8,5	10,00	2.633.545
320 i	1.990	125	191	11,0	12,14	2.946.140
320 i 4P*	1.990	125	191	11,0	12,15	3.105.740
325 i	2.494	171	217	10,0	13,45	3.644.390
325 i 4P*	2.494	171	217	10,0	12,22	3.803.990
325 i Cabrio*	2.494	171	214	11,5	13,46	4.578.050
325 i x	2.494	171	210	11,7	12,56	4.671.150
325 i x 4P*	2.494	171	210	11,7	12,56	4.830.750
324 i	2.494	86	159	7,9	7,28	2.909.925
324 i x	1.990	125	189	9,0	9,91	3.334.500
525 i	2.693	125	177	12,6	13,47	3.556.350
525 i x	2.494	150	197	10,5	11,75	3.858.260
528 i	2.788	184	212	10,4	12,56	4.357.010
M535 i*	3.453	218	228	11,8	13,84	5.779.130
M 5*	3.453	286	252	13,7	15,47	10.341.630
624 TD*	2.443	115	185	8,5	7,66	3.734.525
628 CSI	2.788	184	212	8,8	11,29	7.123.410
635 CSI	3.430	218	227	8,7	11,34	8.106.530
635 CSI*	3.453	286	248	13,8	15,56	10.500.630
M635 CSI*	2.788	184	201	9,9	12,16	5.003.390
728 i	3.210	197	208	9,8	12,09	5.863.900
735 i	3.430	218	217	9,8	12,23	7.122.430
745 iA*	3.430	252	226	14,5	16,10	8.368.640

OPCIONES: Caja de cambio automática: 325 i, M535 i, 732 i, 735 i, 635 CSI: 89.600 pesetas. Caja de cambio 5 velocidades: 316, 318 i, 320 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, 524 i: 88.900 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i, 528 i, 524 i: 70.800 pesetas. ABS: 320 i, 324 i, 520 i, 524 i: 287.700 pesetas; 325 i, 525 i, 528 i: 264.200 pesetas. Dirección asistida: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 100.500 pesetas. Pintura metalizada: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 61.300 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, M 5, 524 i: 79.200 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 91.500 pesetas. Cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 38.700 pesetas. Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 13.200 pesetas. Techo corredizo e inclinable mecánico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 93.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, 524 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 107.100 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 145.300 pesetas. Techo corredizo e inclinable eléctrico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 130.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, 524 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 143.400 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 182.100 pesetas. Elevación eléctrica delantero y trasero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i: 133.000 pesetas. Aire acondicionado: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 31.700 pesetas. ABS: 320 i, 324 i, 520 i, 524 i: 287.700 pesetas; 325 i, 525 i, 528 i: 264.200 pesetas. Dirección asistida: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 100.500 pesetas. Pintura metalizada: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 61.300 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, M 5, 524 i: 79.200 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 91.500 pesetas. Cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 38.700 pesetas. Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 13.200 pesetas. Techo corredizo e inclinable mecánico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 93.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, 524 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 107.100 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 145.300 pesetas. Techo corredizo e inclinable eléctrico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 130.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, 524 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 143.400 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 182.100 pesetas. Elevación eléctrica delantero y trasero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i: 133.000 pesetas. Aire acondicionado: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 31.700 pesetas. ABS: 320 i, 324 i, 520 i, 524 i: 287.700 pesetas; 325 i, 525 i, 528 i: 264.200 pesetas. Dirección asistida: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 100.500 pesetas. Pintura metalizada: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 61.300 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, M 5, 524 i: 79.200 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 91.500 pesetas. Cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 38.700 pesetas. Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 13.200 pesetas. Techo corredizo e inclinable mecánico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 93.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, 524 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 107.100 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 145.300 pesetas. Techo corredizo e inclinable eléctrico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 130.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, 524 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 143.400 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 182.100 pesetas. Elevación eléctrica delantero y trasero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i: 133.000 pesetas. Aire acondicionado: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 31.700 pesetas. ABS: 320 i, 324 i, 520 i, 524 i: 287.700 pesetas; 325 i, 525 i, 528 i: 264.200 pesetas. Dirección asistida: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 100.500 pesetas. Pintura metalizada: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 61.300 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, M 5, 524 i: 79.200 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 91.500 pesetas. Cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 38.700 pesetas. Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 13.200 pesetas. Techo corredizo e inclinable mecánico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 93.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, 524 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 107.100 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 145.300 pesetas. Techo corredizo e inclinable eléctrico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 130.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, 524 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 143.400 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 182.100 pesetas. Elevación eléctrica delantero y trasero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i: 133.000 pesetas. Aire acondicionado: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 31.700 pesetas. ABS: 320 i, 324 i, 520 i, 524 i: 287.700 pesetas; 325 i, 525 i, 528 i: 264.200 pesetas. Dirección asistida: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 100.500 pesetas. Pintura metalizada: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 61.300 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, M 5, 524 i: 79.200 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 91.500 pesetas. Cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 38.700 pesetas. Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 13.200 pesetas. Techo corredizo e inclinable mecánico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 93.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, 524 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 107.100 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 145.300 pesetas. Techo corredizo e inclinable eléctrico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 130.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, 524 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 143.400 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 182.100 pesetas. Elevación eléctrica delantero y trasero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i: 133.000 pesetas. Aire acondicionado: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 31.700 pesetas. ABS: 320 i, 324 i, 520 i, 524 i: 287.700 pesetas; 325 i, 525 i, 528 i: 264.200 pesetas. Dirección asistida: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 100.500 pesetas. Pintura metalizada: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 61.300 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, M 5, 524 i: 79.200 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 91.500 pesetas. Cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 38.700 pesetas. Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 13.200 pesetas. Techo corredizo e inclinable mecánico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 93.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, 524 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 107.100 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 145.300 pesetas. Techo corredizo e inclinable eléctrico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 130.200 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, 524 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 143.400 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 182.100 pesetas. Elevación eléctrica delantero y trasero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i: 133.000 pesetas. Aire acondicionado: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 31.700 pesetas. ABS: 320 i, 324 i, 520 i, 524 i: 287.700 pesetas; 325 i, 525 i, 528 i: 264.200 pesetas. Dirección asistida: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 100.500 pesetas. Pintura metalizada: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i: 61.300 pesetas; 520 i, 525 i, 528 i, 524 i, M 535 i, M 5, 524 i: 79.200 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 91.500 pesetas. Cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 i, 520 i, 525 i, 528 i, 524 i: 38.70

Mercado

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total pzas.
Patrol Gasolina Corto	2.753	120	150	15,1	2.257.055
Patrol Corto Baja	2.820	76	124	11,8	2.108.444
Patrol Corto Alto	2.820	76	124	11,8	2.076.524
Patrol Corto 6 Cil.	3.246	95	138	12,7	2.383.615
Patrol Largo Alto	2.820	76	124	11,8	2.412.524
Patrol Wagon 6 Cil.	3.246	95	138	12,7	2.672.575
Vanilla 5 Plazas	1.952	60	118	9,3	1.476.764
Vanilla 8 Plazas	1.952	60	118	9,3	1.585.964

OPCIONES: Pintura metálica: Vanette, Patrol: 19.040 pesetas. **Diferencial autoblocante:** Corto 4 cil., Corto 6 cil., Largo 6 cil.: 49.280 pesetas. **Asientos en sentido de marcha:** Corto techo alto 4 cil.: 19.600 pesetas. **Dirección asistida:** Bluebird: 90.000 pesetas. **Llantas de aleación:** Bluebird Sex: 70.000 pesetas. **Aire acondicionado:** 180.000. **Pintura metálica:** 40.000 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

OPEL

Corsa City 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	868.665
Corsa LS 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	898.723
Corsa LS 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	937.559
Corsa LS 1.0 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	980.651
Corsa LS 1.0 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.019.487
Corsa LS 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.025.196
Corsa GLS 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.102.266
Corsa GLS 1.3 5V 5P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.143.363
Corsa GT 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.198.569
Corsa TL 1.2 5V 4P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.053.094
Corsa TL 1.2 GLS 5V 4P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.135.926
Corsa TRM 1.3 5V 4P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.180.470
Kadett LS 1.3 5P*	1.297	75	170	6,5	8,26	1.381.182
Kadett 1.6 LS 5P*	1.598	82	172	8,2	9,73	1.451.779
Kadett 4P 1.3 5P*	1.297	75	172	6,5	8,26	1.381.710
Kadett 4P 1.6 GL*	1.598	82	169	8,2	9,73	1.452.307
Kadett 4P 1.6 GLS*	1.598	82	172	8,2	9,73	1.546.072
Kadett GSI 2.0 3P*	1.998	130	208	8,5	10,08	1.972.120
Kadett GSI 2.0 5P*	1.998	130	208	8,5	10,08	2.055.112
Kadett LSI 5P*	1.598	55	150	7,1	6,71	1.503.675
Kadett 4P 1.6 GLD*	1.598	55	150	7,1	6,71	1.507.665
Kadett 4P 1.6 GLSD*	1.598	55	150	7,1	6,71	1.734.031
Ascona LS 1.6 4P*	1.598	82	170	8,3	9,21	1.661.900
Ascona GLS 2.0 1.4P*	1.998	115	187	8,5	9,99	1.980.831
Ascona GLS 2.0 5P*	1.998	115	187	8,5	9,99	2.078.852
Ascona HT 2.0 1.2P*	1.995	115	187	8,5	9,99	1.860.945
Ascona GT 2.0 1.5P*	1.998	115	187	8,5	10,67	2.015.491
Ascona LS Diesel 4P*	1.598	54	143	6,8	5,59	1.707.799
Manta Coupé GSI	1.979	110	185	7,6	9,25	1.962.264
Manta Coupé 2000	1.979	125	198	11,8	12,70	2.403.304
Omega 2.0	1.998	122	200	8,6	10,17	2.414.295
Omega 2.0 1.4D	1.998	122	200	8,6	10,18	2.970.361
Omega 2.3 TD	2.260	90	176	7,2	6,86	2.637.949
Omega 2.3 TD CD	2.260	90	176	7,2	6,87	2.906.343
Sensator C 3.0 1*	2.969	180	210	9,9	12,14	3.771.485
Sensator C 3.0 1*	2.969	180	210	13,4	15,02	4.430.896
Monza C 3.0 1*	2.969	180	205	13,1	14,76	3.659.487
Monza GSE 3.0 1*	2.969	180	205	13,1	14,77	3.793.785

OPCIONES: Pintura metálica: Corsa todas las versiones: 15.672 pesetas. Kadett GL, GLS: 21.014; LS, GSI: 33.250. Ascona y Manta: 39.385. Omega: 50.896. **Elevadores eléctricos delanteros:** Ascona: 25.428. Kadett: 53.908. Ascona: 50.325. Omega: 52.205. **Dirección asistida:** Kadett GL, GLS: 72.303. Ascona: 81.649. **Techo solar deslizante:** Corsa: 43.870. Kadett: 58.890. Ascona: 68.170. Manta: 79.424. Omega manual: 79.550; eléctrico: 136.800. **Llantas de aleación:** Corsa: 28.389. Ascona: 85.162. Omega: 79.800. **Computadora de abordo:** Kadett: 33.126. Ascona: 33.366. **Volante ajustable en altura:** Kadett, Ascona: 24.812. **Aire acondicionado:** Manta: 146.941. Omega: 191.364. **Antibloqueo de frenos ABS:** Omega: 211.999. **Autoblocante trasero:** Manta: 52.797. Omega: 57.789.

PEUGEOT

205 XL 4V*	1.118	55	146	7,0	7,81	986.408
205 XR*	1.294	65	154	7,9	8,55	1.152.907
205 GL 4V*	1.118	55	146	7,0	7,81	1.023.907
205 GR*	1.204	63	150	8,0	8,63	1.136.707
205 SR*	1.294	65	154	7,9	8,55	1.193.207
205 GT*	1.442	83	167	8,6	9,20	1.263.078
205 GT A.A.*	1.442	83	167	8,6	9,20	1.374.778
205 GTX*	1.592	94	172	9,3	10,63	1.329.478
205 GTI*	1.580	105	189	8,1	9,65	1.875.600
205 XLD*	1.769	60	155	6,6	5,68	1.184.607
205 GLD*	1.769	60	155	6,6	5,68	1.220.607
205 SRD*	1.769	60	155	6,6	5,68	1.344.207
205 GL*	1.971	108	173	10,6	11,45	1.780.011
205 GR*	1.971	108	173	10,6	11,45	1.951.011
205 SR*	1.971	108	173	10,6	11,46	2.095.611
205 GTI A.A.*	2.165	130	176	11,0	11,89	2.599.785

	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Costo/km.	Precio
MODELO	c.c.	CV	km/h.	litros	10.000	total
				km/ltro		pzas.
505 Turbo Inyección*	2.155	180	200	12,0	12,97	2.993.774
505 BLD 5V	2.498	76	150	8,6	7,58	2.040.512
505 GRD fam.	2.498	76	150	8,6	7,58	2.201.712
505 GND fam.	2.498	76	146	8,6	7,70	2.561.164
505 SRD Turbo*	2.498	95	167	9,3	8,00	2.466.711
505 GTD Turbo A.A.*	2.498	95	158	8,7	7,89	2.732.612
604 GTD Turbo*	2.498	95	158	8,7	7,78	3.449.072

OPCIONES: Pintura metálica: 205, 11.300 pesetas; 505, 29.700 pesetas. **Elevadores eléctricos, cerraduras centralizadas y tapón con llave:** 205 XR y 205 SR, 21.400 pesetas. **Elevadores eléctricos y cerraduras centralizadas:** 505 (toda la gama), 26.000 pesetas. **Llantas de aleación:** 205 GTI, 23.750 pesetas; 505 GTI, 62.850 pesetas.

PORSCHE

924 S*	2.479	150	214	10,6	12,73	4.742.650
944 S	2.479	190	228	11,2	13,25	6.285.450
944 Turbo*	2.479	220	245	14,7	16,14	7.721.850
911 Carrera*	3.164	231	238	13,2	14,93	8.602.050
911 Carrera Targa*	3.164	231	242	13,2	14,93	9.027.650
911 Carrera Cabriolet*	3.164	231	242	13,2	14,94	9.626.150
911 Turbo*	3.299	300	260	11,8	13,96	13.498.130
928 S 4	4.957	320	275	14,6	16,27	13.471.530

OPCIONES: Pintura metálica: 924 S, 944 S, 944 Turbo: 142.310 pesetas; 911, toda la gama: 176.890 pesetas; 928 S4: 211.470 pesetas. **Lavafaros, todos los modelos excepto 911 Turbo y 928 S4:** 47.880 pesetas. **Spoiler delantero y trasero:** 911, excepto Turbo: 389.740 pesetas. **Turbo boost:** 911 Carrera: 3.622.920 pesetas. **Techo eléctrico:** 924 S, 944 S, 944 Turbo: 243.390 pesetas; 911 Carrera Coupé, 911 Turbo: 285.950 pesetas; 928 S4: 309.890 pesetas. **Diferencial autoblocante:** Todos los modelos excepto 928 S4: 170.240 pesetas. **Amortiguadores deportivos:** Todos los modelos excepto 911 Turbo: 61.180 pesetas. **Sistema antibloqueo de frenos ABS:** 944 S y 944 Turbo: 480.770 pesetas. **Dirección asistida:** 924 S y 944 S: 159.600 pesetas. **Interior en cuero a elegir:** 911 Coupé y Targa: 857.850 pesetas; Carrera Cabrio: 734.160 pesetas; 911 Turbo: 246.050 pesetas; 928 S4: 957.600 pesetas. **Cerradura centralizada:** Todos excepto 924 S, 911 Turbo y 928 S4: 77.140 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

RENAULT

R4 TL*	1.108	38	125	6,7	7,38	747.479
R5 C*	956	41	136	7,2	7,20	808.642
R5 TL 3P*	1.108	46	138	7,4	7,36	893.496
R5 TL 5P*	1.108	46	138	7,4	7,36	949.822
R5 GTL 3P*	1.237	55	148	7,8	8,13	1.015.457
R5 GTL 5P*	1.237	55	148	7,8	8,13	1.071.457
R5 GTS 3P*	1.397	72	162	7,6	8,30	1.138.413
R5 GTS 5P*	1.397	72	162	7,6	8,30	1.194.539
R5 GT Turbo*	1.397	115	198	8,5	9,73	1.438.435
R5 GT Turbo Comp.*	1.397	115	200	8,1	9,40	1.527.944
R5 GTD 3P*	1.595	55	148	6,7	5,74	1.182.702
R5 GTD 5P*	1.595	55	148	6,7	5,74	1.236.168
R5 GLT*	1.108	45	133	8,5	8,97	942.706
R5 GLT*	1.237	56	149	7,1	7,89	1.142.642
R5 GTL*	1.397	60	153	7,5	8,22	1.205.152
R5 TSE*	1.397	72	158	7,9	8,55	1.324.586
R9 TXE*	1.721	82	171	8,0	8,63	1.413.297
R9 GTD*	1.595	55	147	7,0	5,92	1.377.121
R11 GT*	1.237	56	149	7,1	7,89	1.153.016
R11 GTL*	1.397	60	149	7,6	8,30	1.247.845
R11 TSE*	1.397	72	159	7,9	8,55	1.362.225
R11 GTX*	1.721	80	169	8,2	8,80	1.360.363
R11 TXE*	1.721	80	169	8,2	8,80	1.453.596
R11 Turbo*	1.397	105	188	8,7	9,89	1.584.575
R11 GTD*	1.595	55	148	7,0	5,93	1.421.410
R18 GTL*	1.647	83	162	9,1	10,22	1.471.658
R18 GTL Familiar*	1.647	83	162	9,1	10,22	1.548.399
R18 GTX*	1.995	102	176	9,3	10,39	1.673.020
R18 GTX Familiar*	1.995	102	176	9,3	10,39	1.760.002
R18 Turbo*	1.585	125	184	10,1	11,14	1.809.789
R18 GTD*	2.068	67	155	8,2	7,25	1.766.226
R18 GTD Familiar*	2.068	67	155	8,2	7,25	1.845.095
R21 GTS*	1.721	90	182	7,8	8,48	1.651.897
R21 TXE*	1.995	120	194	9,0	11,28	1.898.533
R21 GTD*	2.068	67	164	6,7	6,36	1.875.683
R25 GTS*	1.995	103	183	9,4	11,61	2.371.215
R25 GTX*	2.165	123	196	10,8	12,86	2.955.795
R25 V6 Inyección*	2.684	144	203	12,0	13,86	4.182.859
R25 V6 Turbo Inyección*	2.458	182	226	12,3	14,13	5.082.731
R25 GTD*	2.068	64	155	7,1	7,61	2.653.600
R25 Turbo Diesel*	2.068	85	175	7,9	8,17	3.231.060

				Consumo	Costo/km	Precio
	Cilindrada	Potencia	V. máx.	litros	15.000	total
MODELO	c.c.	CV	km/h	100 km	km/lt	ptas.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

ROVER

Rover 216 SE*	1.598	83	162	7,9	9,49	1.653.975
Rover 216 Vitesse*	1.598	102	174	8,0	9,58	1.941.975
Rover 2600 S	2.597	132	187	9,1	10,58	2.621.150
Rover VDP EFI	3.532	193	203	10,1	11,42	3.942.150
Rover Vitesse*	3.532	193	205	13,7	15,26	3.823.150
Rover 2.4 SD*	2.393	91	172	9,6	8,30	2.727.775
Ranger Rover 4P 5V	3.528	126	155	18,5	19,40	4.286.247
Ranger R. V. EFI M.*	3.532	163	173	14,2	16,55	5.158.562
Ranger R. EFI Aut. 4P	3.532	163	173	15,5	16,76	5.618.968

OPCIONES: Pintura metálica: Rover 216, 18.315 pesetas. Rover, 34.384 pesetas. **Techo practicable manual:** Rover 2.400 y 2.600, 49.810 pesetas. **Llantas de aleación:** Rover 2.400 y 2.600, 99.676 pesetas. **Tapicería de cuero:** Rover 2.400 y 2.600, 74.757 pesetas. **Aire acondicionado:** Rover 216: 176.569.

SAAB

900 1.2P	1.985	118	175	9,6	10,90	2.387.175
900 1.3P	1.985	118	175	9,6	10,90	2.533.475
900 1.4P	1.985	118	175	9,6	10,90	2.586.675
900 Turbo 8 2P	1.985	145	195	10,9	12,96	4.325.950
900 Turbo 8 3P	1.985	145	195	10,9	12,96	3.572.250
900 Turbo 8 4P	1.985	145	195	12,4	14,91	3.590.850
900 Turbo 16 3P S	1.985	175	210	9,3	11,67	4.849.050
900 Turbo 16 S Cabrio.	1.985	175	210	9,3	11,69	4.856.350
9.000 16 5P	1.985	190	190	9,6	11,89	3.585.550
9.006 Turbo 16 8P	1.985	175	221	10,3	12,50	5.367.750

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

En esta sección ofrecemos la valoración que de los automóviles de segunda mano establece la Asociación Profesional Ganvam. Se trata de unos precios medios orientativos, a los que hay que restar el 15 por 100 como beneficio del profesional y los gastos para su reparación. Estos descuentos, se entiende, son para fijar los precios de compra de usados.



ALFA ROMEO

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Alfa 33 Q.O.	1050	950	-	-	-	-	-	-
Alfa 33 Q.V.	1150	1050	-	-	-	-	-	-
Alfa 90 Q.O.	1200	1100	1000	900	800	-	-	-
Alfa 90 Q.V.	1550	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 90 2.4 T.D.	1900	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 90 2.4 T.D.	1700	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 160	1275	1150	1050	925	800	700	600	550
Alfa 160	1500	1375	1250	1100	1000	850	750	650
Alfa 160	1900	1750	1600	1450	1300	-	-	-
Alfa 160	1900	1750	1600	1450	1300	-	-	-

AUDI

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
80 GL	1500	1350	1250	1100	850	750	-	-
80 GLD	1600	1450	1300	1100	-	-	-	-
80 GLD	1500	1350	1200	1000	-	-	-	-
80 GTE	1800	-	-	-	-	-	-	-
80 Quattro	3000	-	-	-	-	-	-	-
90	2000	-	-	-	-	-	-	-
100 CC	2000	1800	1600	-	-	-	-	-
100 CD	2500	2250	2000	1100	950	800	700	-
100 CD Diesel	2400	2150	1900	1000	850	700	600	-
100 CC Diesel	1900	1700	1550	-	-	-	-	-
200 Turbo	4000	3600	3200	1800	1650	1500	-	-
200 CD	3000	2700	2400	-	-	-	-	-
Coupe GT	2500	2200	2000	1500	-	-	-	-
Quattro	5500	5000	4500	4000	-	-	-	-

AUSTIN-ROVER

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Metro 1.0	500	450	-	-	-	-	-	-
Metro 1.3	650	600	550	-	-	-	-	-
Metro MG 1.3	750	700	650	-	-	-	-	-
Metro MG Turbo	850	780	-	-	-	-	-	-
Maestro 1800	1000	900	-	-	-	-	-	-
Maestro EFI 2.0	1200	-	-	-	-	-	-	-
Montego HLS	1250	-	-	-	-	-	-	-
Montego EFI 2.0	1400	-	-	-	-	-	-	-
216 SE	1100	-	-	-	-	-	-	-
216 Vitesse	1250	-	-	-	-	-	-	-
2600 S	1700	1500	1350	1200	900	800	700	-
3500 S	-	-	-	-	-	-	-	-
3500 Vitesse	2700	2500	2300	-	-	-	-	-
Vanden Plas	2100	2000	-	-	-	-	-	-
Vanden Plas EFI	2750	-	-	-	-	-	-	-
2400 Turbo D	1850	1700	1600	-	-	-	-	-
Ranger Rover	2600	2400	2100	1800	1500	1300	1100	900
Ranger Rover 4 p.	3100	2800	2300	2100	-	-	-	-

BMW

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
315	-	-	1200	1100	-	-	-	-
316	1700	1600	1500	1150	1000	900	850	800
318/4	1800	1700	-	-	-	-	-	-
318 i	1900	1800	1700	1300	1200	-	-	-
318/4	2000	1900	-	-	-	-	-	-
320	-	-	1300	1200	1100	1000	900	-
320 i	2400	2300	2200	-	-	-	-	-
320 i4	2500	2400	-	-	-	-	-	-
323 i	2550	2450	2350	1550	1400	1250	1100	-
323 i4	2650	2550	-	-	-	-	-	-
520	-	-	1300	1100	900	700	-	-
520 i	2450	2350	2150	2000	-	-	-	-
525 i	2700	2550	2400	2200	-	-	-	-
528 i	3200	2900	2700	2500	1500	1300	-	-
M 535i	4500	-	-	-	-	-	-	-
624 TD	3000	2800	2600	-	-	-	-	-
728 i	3800	3300	3000	2800	2300	2000	1700	-
735 i	5000	4500	3900	3400	2900	2600	2300	-
745 i	5500	5000	4400	3900	3400	-	-	-
628 CSI	4100	3800	3500	3200	2900	2600	-	-
633 CSI	-	-	-	-	-	-	-	-
635 CSI	5700	5200	4600	4000	3600	3200	2800	-
M 635i	7500	-	-	-	-	-	-	-

CITROËN

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
2 CV	375	335	300	275	240	205	175	150
Dyane 6	345	310	280	250	215	180	155	-

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Mehari 4pi.	425	385	345	310	280	240	200	170
LNA	400	360	-	-	-	-	-	-
LNA 11 E	465	415	-	-	-	-	-	-
LNA RE	510	460	-	-	-	-	-	-
Visa	525	-	-	-	-	-	-	-
Visa II Especial	450	405	365	330	295	-	-	-
Visa II Club	455	415	370	335	300	-	-	-
Visa II Super E	500	450	405	365	330	-	-	-
Visa II Super X	505	455	410	370	335	-	-	-
Visa GT	640	580	520	-	-	-	-	-
Visa 11 E	545	490	-	-	-	-	-	-
Visa 11 RE	595	535	-	-	-	-	-	-
Visa Challenger	585	-	-	-	-	-	-	-
Visa 14 TRS	650	-	-	-	-	-	-	-
Visa 17 D	700	-	-	-	-	-	-	-
Visa 17 RD	745	-	-	-	-	-	-	-
Visa GTI	910	-	-	-	-	-	-	-
GS	-	-	-	-	-	155	125	-
GS Club	-	-	-	-	-	170	145	-
GS Pales	-	-	-	-	-	200	175	-
GS X2	-	-	-	-	-	225	190	-
GS Break	-	-	-	-	-	160	145	-
GS Break Club	-	-	-	-	-	170	155	-
GSA 1100	-	-	350	315	285	240	-	-
GSA Break 1100	-	-	350	315	285	240	-	-
GSA 1300 Special	570	500	435	370	315	-	-	-
GSA Club	-	-	355	335	300	260	-	-
GSA Pales	-	-	500	450	405	365	310	-
GSA Break Special	-	-	450	405	365	310	270	-
GSA X1	650	575	500	-	-	-	-	-
GSA X3	-	-	515	465	420	370	320	-
BA	790	710	-	-	-	-	-	-
BA 14 E	815	735	-	-	-	-	-	-
BA 14 RE	865	770	-	-	-	-	-	-
BA 16 RS	875	790	-	-	-	-	-	-
BA 16 TRS	1045	940	-	-	-	-	-	-
BA GT	1160	-	-	-	-	-	-	-
BA Sport	1360	-	-	-	-	-	-	-
BA 19 D	920	830	-	-	-	-	-	-
BA 19 RD	1085	975	875	-	-	-	-	-
BA 19 TRD	1190	1070	-	-	-	-	-	-
CX 2400 Pales 4v.	-	-	-	-	-	500	450	400
CX 2400 Pales 5v.	-	-	-	-	-	500	450	400
CX 2400 GTI	-	-	1500	1300	1100	950	800	-
CX 2500 GTI	-	-	1800	1700	-	-	-	-
CX 25 GTI Turbo	-	-	2500	-	-	-	-	-
CX 2500 D Pales	-	-	1500	1350	1200	1050	900	750
CX TRD	-	-	1800	1700	-	-	-	-
CX 25 TRD Turbo	-	-	2100	1800	-	-	-	-
CX 2500 Die. Fam.	-	-	1800	1650	1500	1350	1150	1000
CX 25 RD Tur. Fam.	-	-	2300	-	-	-	-	-
CX Reflex	-	-	1000	900	800	-	-	-
CX Prestige	-	-	2000	1800	1600	1400	1200	1050

FERRARI

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
308 GT-GTS	6000	5300	4200	3800	3600	3400	3200	3000
400 GT	8000	7500	6500	5800	5000	4500	4000	3500
512 BB	-	-	9000	8000	7500	7000	6500	6000
Mondial S	7500	7000	6500	6000	5500	-	-	-
Mondial Cabrio	8000	-	-	-	-	-	-	-
Testarossa	15000	-	-	-	-	-	-	-

FORD

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Fiesta N	625	470	425	380	325	275	250	225
Fiesta L	595	530	480	410	365	310	275	250
Fiesta Balcar 1.1	575	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Balcar 1.6 D	710	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta L 1.1	615	550	495	425	380	325	290	270
Fiesta S	600	540	485	435	395	335	300	280
Fiesta S 1.3	630	565	510	460	415	350	310	290
Fiesta Ghia 1.1	635	570	515	465	420	355	315	295
Fiesta Ghia 1.3	650	585	530	480	435	370	330	310
M XR2	820	735	665	600	-	-	-	-
Fiesta L D	785	690	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	800	720	-	-	-	-	-	-
Escort Laser 1.1	710	635	-	-	-	-	-	-
Escort Laser 1.3	740	665	-	-	-	-	-	-
Escort L 1.1	710	675	575	515	480	-	-	-
Escort L 1.3	740	665	565	505	470	-	-	-
Escort GL 1.1	720	650	585	525	490	-	-	-
Escort GL 1.3	760	685	615	555	515	-	-	-
Escort GL 1.6	810	730	655	590	550	-	-	-
Escort Ghia 1.3	850	770	690	620	575	-	-	-
Escort Ghia 1.6	880	790	710	640	600	-	-	-
Escort L D	865	780	-	-	-	-	-	-
Escort GL D	870	785	-	-	-	-	-	-
Escort Ghia D	890	800	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.3	835	750	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.6	860	775	-	-	-	-	-	-

MODELO	85	84	83	82	81	80	79	78
Orion GL D	950	855	-	-	-	-	-	-
Taurus GL 1.6	-	-	-	550	500	450	-	-
Taurus GLS 2.0	-	-	-	700	650	600	-	-
Taurus Ghia 2.0	-	-	-	750	700	650	-	-
Taurus Ghia 2.3	-	-	-	775	725	675	-	-
Taurus GL Fam. 2.0	-	-	-	650	600	550	-	-
Sierra 1.6	1100	1000	900	-	-	-	-	-
Sierra Laser 2.0	1200	1100	1000	-	-	-	-	-
Sierra GL 2.0	1300	1200	1100	-	-	-	-	-
Sierra Ghia 2.3	-	1500	1400	-	-	-	-	-
Sierra Fam. GL 2.0	1500	1350	1200	-	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	1600	1450	1300	-	-	-	-	-
Sierra Fam. D	1500	1350	1200	-	-	-	-	-
Sierra XR-4 2.8i	2000	1800	1700	-	-	-	-	-
Sierra 4 x 4 2.8i	2300	-	-	-	-	-	-	-
Granada GLD 2.1	-	-	-	800	700	-	-	-
Granada GL 2.3	-	-	1000	900	775	650	-	-
Gran. GL Fam. 2.3	-	-	-	950	850	750	-	-
Granada GLS 2.8i	1600	1450	1300	1100	900	-	-	-
Granada Ghia 2.8i	-	-	-	-	-	800	-	-
Granada Ghia 2.8i	1850	1750	1600	1400	1100	-	-	-
Gran. Ghia Fam. 2.8i	-	-	-	-	900	800	-	-
Gran. Ghia Fam. 2.8i 1900	1500	1800	1700	1500	-	-	-	-
Granada D 2.5	1500	1400	1300	-	-	-	-	-
Scorpio 2.0 GL	1900	-	-	-	-	-	-	-
Scorpio Ghia 2.8i	2800	-	-	-	-	-	-	-
Scorpio Ghia 2.0i	2300	-	-	-	-	-	-	-
Escort XR-3	-	-	1000	900	800	-	-	-
Escort XR-3i	1300	1200	1100	-	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.6i	1700	1600	-	-	-	-	-	-
Capri S 2.0	-	-	850	750	850	-	-	-
Capri 2.8i	-	-	1000	900	800	-	-	-

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	—	—	—	298.840
554 Sport	603	54	190	538.550
600 RS	608	51	216	781.075

BIMOTA

554	1.074	112	257	2.972.452
554 S	1.074	112	257	2.983.163
554 S	1.100	112	—	3.064.544
554 SP	1.135	110	266	3.329.820

BMW

R 85	660	50	175	936.894
R 90 GS	737	79	174	946.984
K 75 C	740	75	—	1.143.800
K 100	957	90	215	1.317.374
K 100 RS	967	90	220	1.587.738
K 100 RT	967	90	210	1.617.901

CAGIVA

Enduro 125	124,8	15	106	438.704
Alfa-Verde 250	242,5	28	—	400.350
Alfa-Rosso 350	343,7	33	—	617.015
Alazzurra 650	649	65	—	1.008.540

DERBI

Variant Cal	48,7	—	—	96.070
Variant Start	49,9	—	—	109.915
DS 50	49,0	—	—	144.670
Scout 74	74,1	5,5	78	176.070
Scout 74 (an. al.)	74,1	5,5	78	189.960
RC 125 Cross	123,0	11	—	337.950
RC 250 Cross	246,1	42	—	330.950

GILERA

50 GR 2	49,8	—	—	123.250
75 GR 1	74,8	—	78	156.384
RV 200	183,4	25	137	401.660
RV 200	183,4	24	—	467.858

GUZZI

V 45	643,4	51	—	702.746
V 45 SP	643,4	52	—	747.514
V 45 Custom	643,4	52	184	780.706
V 45 Lario	643,4	56	—	855.421
V 45 TT	643,4	—	—	767.801

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

HONDA

850 T-5	844	67	188	788.871
850 Le Mans II	844	76	—	857.037
1000 SP	949,8	67	—	889.255
1000 California II	949,8	71	—	1.118.283
Le Mans 1000	949	82	225	1.151.140

HUSQVARNA

PX2 50	49	—	—	163.800
PX 50H (Ar. elec.)	49	—	—	134.300
MX 75	74,5	12	—	257.000
Scorpy 90 40	79,8	9	—	219.900
CS 125	124,1	12	—	226.485
XL 200 R	198	18	—	356.907
XL 200 Plus-D	196	18	—	409.000
VF 1000 H	996	130	263	1.752.985

JAWA

350	343,5	33	—	220.000
-----	-------	----	---	---------

J.J. COBAS

TR-2C Rotax	250	75	250	2.440.000
JC 2 (mot. KTM)	250	42	205	1.130.500
JC 3 (mot. KTM)	250	42	205	1.692.500
JY 3 (mot. Yamaha)	350	60	215	1.135.500
TA 3 (mot. H/V/O)	60	28	210	2.227.500
TA 3 (m. Mikuni)	60	21	190	1.130.500

KAWASAKI

KZ 550	553	52	178	648.800
KZ 550 S	553	55	—	730.982
KLR 500 E	564	46	—	893.750
GPZ 600 E	592	36	—	998.750
GPZ 900 E	899	135	—	1.149.750

KTM

05 125 End.	123,8	17,5	—	405.500
-------------	-------	------	---	---------

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

LAMBRETTA

125 Electr.	123	8	—	108.800
200 Line	198	9,7	—	187.853
200 Electr.	198	9,7	—	189.522

LAVERDA

1000 RGS	961	94	—	1.027.000
----------	-----	----	---	-----------

MERLIN

DG 7 125	124,8	—	—	297.209
DG 7 212	212	—	—	298.800
DG 3 R	—	—	—	350.000
CHESTA	346,0	—	—	342.000
DG 11 4 Tiempos	345,0	—	—	389.000

MZ

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

MONTESA

Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	377.400
Cota 330 Time	327,8	—	—	389.800
Enduro 90 H7	74,8	—	72	175.300
Enduro 250 H7	246,3	—	119	245.500
Enduro 380 H7	340,8	—	130	367.500
Impala 125	124,9	10	100	229.600
Impala 175	174,7	12	110	271.600

MORINI

125 Mono	123,5	12	—	269.000
250 2 C	238,5	25	138	339.000
350 X 2	344,1	38	180	585.000

MZ

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

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

PUCH

X 10	49,8	—	—	79.400
Mini	49,8	—	—	95.400
Mini PA	49,8	—	—	100.900
Mini Pa Negro	49,8	—	—	102.400
Monza L	49,8	—	—	130.400
Lido Vario	73	6,5	—	208.000
74 M 62 FD	71,8	8,8	—	239.318

RIEJU

Strada	74	5,5	—	183.000
Marathon MR 80	75	14	—	284.500
Marathon Enduro	80	30	—	307.000
Marathon Cross	80	30	—	307.000

SUZUKI

GSX 400 E	396	—	—	636.000
GSX 550 ES	549	56	192	856.000
GSX 750 ES	747	64	210	1.046.000
GSX 750 N	749	105	230	1.350.000

VESPA

Vale	49,7	—	—	86.120
Vespa	49,7	—	—	99.456
Vespa ALX	49,7	—	—	108.864
PI 75 S Junior	74,0	6,0	76	163.520
PI 75 S Elect.	74,0	4,4	90	176.760
PI 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.108
PI 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PI 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
150	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	187,9	10,8	110	243.390
200	187,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 80	72,9	9,7	83	217.550
DT 250	249	20	117	368.300
DT 250 Special	249	20	115	378.000
DT 350 LC	347	59	180	588.000
XS 400	359	45,5	175	588.200
XT 600	595	44	165	631.000
XJ 600	598	72	202	639.000
XZ 750	749	106	233	1.400.000
XJ 900	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100	1.097	125	243	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA

NISSAN, EN ALZA

NISSAN Motor Ibérica continúa obteniendo magníficos resultados en sus ventas y exportaciones. Estas han alcanzado en los primeros ocho meses de 1986 la cifra de 27.979 unidades, de las que 18.913 se vendieron en el mercado nacional.

Por su parte las exportaciones han supuesto una cifra de 9.066 unidades, lo que ha supuesto un incremento del 47,5 por 100. Todo esto se ha traducido en una facturación global de cuarenta y siete mil noventa

y dos millones de pesetas en estos primeros ocho meses.



SUZUKI, EN CATALUÑA

LOS concesionarios de Suzuki-Santana y la Prensa especializada tomaron contacto con el nuevo Suzuki Santana 5 velocidades, modelo que ya dio a conocer en su día MOTOR 16. La incorporación de esta quinta velocidad hace al vehículo mucho más polivalente en cuanto que al dejar intactas sus posibilidades en el campo ofrece una mayor

eficacia en autopista. El respaldo de los asientos traseros es abatible en dos mitades independientes para mejorar la capacidad de carga.

MOMO PARA ESPAÑA

LA empresa española Turisport, S. A. acaba de incorporar a su oferta la gama de productos Momo. Esta firma italiana es diseñadora y fabricante de diseños exclusivos de volantes, llantas, empuñaduras de cambio y ahora introduce nuevos accesorios como son los interiores en madera y portaequipajes en teca y aluminio.

Momo cuenta con agentes en todo el mundo y delegaciones propias en Estados Unidos y Japón, habiendo tenido unos ingresos en el

año 85 de tres mil millones de pesetas. Momo equipa, entre otras, a marcas como Ferrari.



ASI SON LOS COCHES DEL AÑO OLIMPICOS 87

COMO todos los años en esta época comienza a confeccionarse la lista de coches entre los que elegir el Coche del Año en Europa. En la confección de esta lista se tiene un especial cuidado, pues los coches que entran en ella deben cumplir una serie de requisitos tanto técnicos como comerciales. En principio no se considera coche elegible a aquellos que sean una evolución de un mo-

delo ya existente. Recientemente ha ocurrido eso con los dos últimos modelos de Alfa Romeo, el 90 y el 75, que, respectivamente, eran una evolución del Alfetta y del Giulietta. Tampoco basta la incorporación de un motor nuevo para entrar en la lista. Por otro lado, además de tener que cumplir con esos requisitos técnicos, el coche tiene que haberse producido durante ese primer año en una cantidad su-



**AGUA
BRAVA**
eau de cologne

**Brava como el mar.
Brava como el viento.**



**ASI SON
LOS COCHES
DEL AÑO**

ficiente —unas cinco mil unidades concretamente— y que se haya comercializado al menos en cinco países europeos. Esta norma se introdujo después de los primeros años para separar de esta lista coches elitistas o anecdóticos, que en algunos casos pueden tener soluciones técnicamente interesantes, pero que por su bajo ritmo de producción, lo que suele corresponder con un alto precio, están destinados a un reducidísimo número de afortunados. Así pues, casos como el del Porsche 928 es difícil que se vuelva a producir. También se ha mantenido hasta el momento esta norma para decidir la entrada o no de los modelos japoneses o procedentes de otro continente. Si se importan en un número superior a esa cantidad mínima entran en la votación, en caso contrario, no.

El jurado lo componen cincuenta y seis miembros, de los cuales cinco son españoles, presidido este año, por primera vez, por el periodista francés Edouard Seidler, antiguo responsable de la rúbrica del automóvil en el diario «L'Equipe» y actualmente responsable miembro de l'Action Automobile. Seidler sucede a Paul Frere, el conocido ex piloto-periodista que en el pasado llegó a ganar las 24 Horas de Le Mans.

Como secretario general continúa Fred van der Vlugt, el auténtico padre de esta criatura, puesto que fue a él a quien se le ocurrió, siendo redactor-jefe de la revista holandesa «Autovisie», pedir la opinión sobre los coches que habían aparecido aquel año a una serie de periodistas de otras nacionalidades con los que se encontraba frecuentemente con ocasión de los salones del automóvil y otras manifestaciones por el estilo. Desde aquella fecha hasta el momento, el trofeo que cada año se concede al coche más votado ha adquirido tanto prestigio que los responsables comerciales estiman que obtener el trofeo puede suponer alrededor de 50.000 ventas más durante ese primer año de lanzamiento del modelo.

La votación de este año se presenta difícil. El número de coches a votar es más o menos el que suele haber siempre, pero el número de coches importantes, con merecimientos para ser elegidos, es muy superior al de otros años en que normalmente las dudas se centran entre dos o tres. Este año en esa situación de poder ser elegido hay cerca de ocho o nueve, de todas las nacionalidades y procedencias.

A continuación les ofrecemos los coches que en principio deberían formar la lista, todavía por presentar oficialmente.

Sergio Piccione

**ASI SON
LOS COCHES
DEL AÑO**



ROVER 800: DIECISEIS AÑOS DESPUES



El Rover 800 esconde bajo su capot dos variantes de un motor cuatro cilindros de 2 litros, con 120 y 140 caballos, muy elástico. La gama se completa con el motor V-6 Honda de 173 caballos. Los motores de cuatro cilindros son Rover.

pegas que se le pueden poner a este coche. Ciertamente es un coche de un cierto nivel, pero lo cierto es que su precio, por el nivel de equipamiento y lujo de presentación, no puede ser considerado como caro, lo que es un factor importante de cara a ser designado como coche del año. Lo que le puede perjudicar son los pequeños chauvinismos, imposibles de desterrar de los jurados más justos, que tienen también un coche en liza. Aunque no hay que olvidar que tiene a su favor un jurado fuerte, de siete miembros, como es el británico, y que por otras cuestiones también podría contar con la simpatía de irlandeses, miembros de los Países Bajos, y de algunos países nórdicos.

UNO de esos claros aspirantes al título es el Rover 800, el nuevo buque insignia de la marca inglesa que busca en la consecución del título una especie de espaldarazo a sus esfuerzos en la reconversión de sus medios de producción y por renovar una gama de producto que se había quedado anticuada. Precisamente el Rover 800 viene a reemplazar la antigua gama encabezada por el Rover 3500 que fue coche del año en 1970. Desde entonces no habían vuelto a conseguir el trofeo para ninguno de sus coches.

El Rover 800 es una berlina de tres volúmenes, con pretensiones en cuanto a confort y presentación, que se ofrece con motores de cuatro cilindros y 2 litros y V-6 y 2,5 litros, que transmiten su potencia de 120, 140 y 173 caballos en cada una de las variantes a las ruedas delanteras. Lo cierto es que los británicos han conseguido un coche confortable, estable, bien equipado y presentado y con motores que se adaptan muy bien a lo que en principio se va a pedir de ellos. Como quedó claro en la prueba que del más alto de gama, el denominado 825i Sterling, son pocas las



DE LEYENDA

EL Rover 800 es un coche completamente nuevo, desde la carrocería hasta sus motores. Nada se conserva del viejo Rover. Es el resultado de un proyecto conjunto con Honda, que se denominó XX. La marca japonesa tuvo a tiempo su coche —al que denominó Legend— hace un año, pero lo introdujo tan sólo en los mer-

cados japonés y norteamericano, dejando Europa para Rover, que además de producir sus 800 tiene también el compromiso de fabricar los Honda Legend para la red de la marca japonesa en Europa, una vez haya comenzado la comercialización de su propio coche. Es por esto que el Honda Legend no entra este año en la votación ni podrá entrar el año que viene, ya que no es más que una variante del Rover para nuestro mercado.



ASI SON
LOS COCHES
DEL AÑO

OPEL OMEGA: ABARCANDO DOS GAMAS

OPEL, que se llevó el título hace dos años con su modelo Kadett, vuelve este año a la carga con máximas posibilidades, gracias a su Omega, el coche que viene a reemplazar al ya veterano Rekord y que va a dar pie a modelos superiores, como el Opel Senator, que va a utilizar su mismo bastidor. De momento, el Omega se ha presentado con unas motorizaciones modestas, que terminan en los

y el 2,0 inyección. Si la primera lleva el motor del viejo Rekord, aunque revisado para que dé algo más de potencia, la de gasolina tiene un motor completamente nuevo, de la familia de los que llevan los Corsa, Kadett y Ascona, muy brillante en rendimiento aunque ruidoso, quizá porque no se ha querido insonorizarlo más a causa de los costes industriales. Es amplio, muy aerodinámico y se tiene muy bien, pese a una



El comportamiento del Omega es bueno. Pero podría mejorar con una suspensión más firme.

2.000 centímetros cúbicos en gasolina, a fin de no dañar en sus últimos momentos las ventas de los actuales Senator.

Más adelante aparecerá una versión con motor seis cilindros, de 3 litros, mucho más acorde con las posibilidades reales del coche. De momento, lo que hay que votar, mirando bajo la óptica del mercado español, son las dos versiones que llegan, el 2,3 turbodiesel

suspensión en exceso blandengue, que se justifica tan sólo en países de muchas autopistas, como Alemania. En países con orografía accidentada, el aspirante a coche del año de General Motor se defenderá peor.

El Opel Omega es un coche muy interesante, al que le puede perjudicar frente algunos rivales el que se ve sujeto a unos imperativos de economía para poder ser vendido a precios relativa-



mente bajos, que pueden afectar a su presentación y que quizá no están del todo compensados por la buena relación calidad/precio que consige. Pese a fabricarse en Alemania, debería contar con más que el voto alemán.

CAMINO CONOCIDO

Si el Opel Omega ganara el título de Coche del Año, en esta ocasión habría que llegar a la conclusión de que la firma germana ha encontrado la forma de hacer sus coches atractivos a la gente. Y no hay que perder de vista que los periodistas también somos gente.

Anteriormente le había costado hacer que sus coches acabaran de agradar lo suficiente como para recibir el máximo de votos. Y eso que tanto el primer Kadett con tracción delantera como el Ascona actual eran coches de lo más satisfactorios desde el punto de vista del comportamiento, de la estabilidad, etcétera.

La línea es muy aerodinámica y el morro tiene la estética que distingue a otros modelos de la marca, como el Kadett GSi



ASI SON
LOS COCHES
DEL AÑO



BMW SERIE 7: EN BUSCA DE LA PERFECCION

PESE a que el coche ha sido presentado en el mes de septiembre, BMW contaba con un stock suficiente para poder comercializarlo en prácticamente toda Europa y poder presentarlo a la votación de Coche del Año.

El nuevo Serie 7, el modelo más alto de la gama muniquesa, es un excelente automóvil lleno de detalles, que de-

nador, pero para ello todas sus virtudes tendrían que vencer el altísimo precio que van a tener y que arruina casi cualquier relación calidad-precio que se quiera tener en cuenta. De todas for-

mas, como le pasa al Audi, sería lógico pensar que el coche fuera a estar bien apoyado por el jurado alemán, el austriaco.

En caso de conseguirlo, sería la pri-



El nuevo Serie 7 ha mejorado mucho en aerodinámica, pero sin perder una línea que permite distinguirlo y que conserva toda su personalidad. Otro tanto ocurre en los interiores, en los que impera la sobriedad típica de la marca

mera vez que BMW inscribe su nombre en la lista de vencedores. Hasta ahora, su mejor colocación había sido un segundo puesto en 1978, conseguido precisamente por el Serie 7 que acaba de dejar su puesto al actual, que fue batido por el Porsche 928 en una relativamente apretada votación.

muestran que es el resultado de un cuidadoso estudio por conseguir lo que el usuario busca de un coche de esta categoría y este precio. En principio se ofrece en sólo dos motorizaciones. Los dos motores son de seis cilindros. Uno de 3 litros y el otro de 3,5 litros, que tienen un funcionamiento satisfactorio con sólo una crítica, un poco inesperada en este tipo de coches, y es que su nivel sonoro es más alto del que esperábamos para un coche de esta calidad.

En cambio hay que aplaudir toda la electrónica que incorpora, que incluye el dispositivo ASD, que corta la inyección cuando hay deslizamiento de las ruedas traseras para que éstas reciban tan sólo la potencia que puedan pasar al suelo.

En principio podría ser un coche ga-

BAZA TARDIA

En 1987, los nuevos Serie 7 podrán disponer también de un motor V-12 de 5 litros, que no ha podido ser preparado a tiempo para equipar al coche desde el primer momento por causa de haber sido tomada la decisión de construir con posterioridad al comienzo del proyecto del Serie 7. Quizá con este motor, con la suavidad de funcionamiento que caracteriza los motores de este tipo, hubiera dado la dimensión exacta del coche, quizá demasiado deportivo en sus dos versiones con motores de seis cilindros. Al margen de que un motor así puede



ayudar a nivelar esa poco positiva relación calidad-precio de la que adolece la Serie 7.

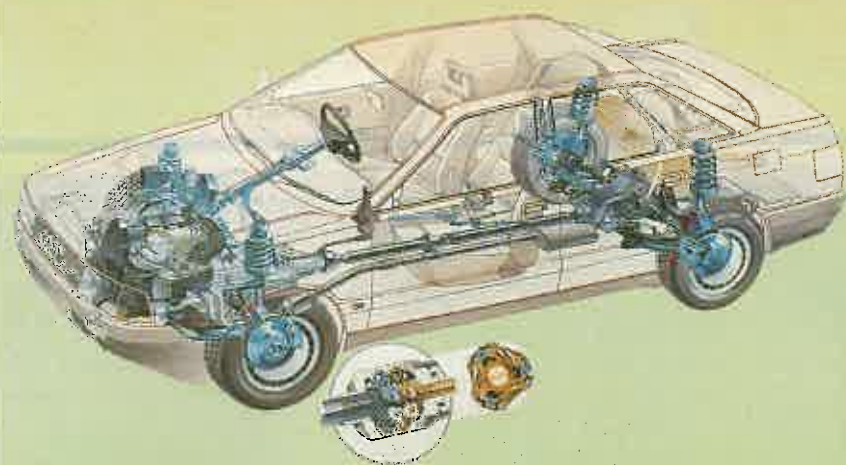


ASI SON
LOS COCHES
DEL AÑO

AUDI 80: EL HERMANO PEQUEÑO

EN 1983, Audi ganó el trofeo con su modelo 100. Ahora quiere obtenerlo con el nuevo 80, que hereda muchas cosas del 100. Entre ellas, el habitáculo, cuyo techo es prácticamente común con el del 100. Sin embargo es un coche mucho más corto, aunque sigue llevando el motor en posición longitudinal. Prácticamente llega hasta la parrilla delantera. En principio es un tracción delantera, aunque desde el primer momento se ofrece también una versión alta con tracción a las cuatro ruedas.

Como toda la gama 100/200 es muy aerodinámico, muy bien presentado y, aparentemente, bien terminado. Se sujeta en la carretera también muy bien y ofrece un buen confort de suspensión. Lo menos agradable son los interiores, más angostos que en la versión precedente, en los que se encuentran unos asientos con una mala forma —los delanteros— y cortos de base —el trasero—. Esto sin contar con que el maletero es demasiado pequeño. En particular en la versión de cuatro ruedas motrices. En este terreno, pues, representa un paso atrás, si bien en otros es claramente superior a su antecesor. De cara a la votación, el Audi podría recibir el voto principalmente del jurado alemán, austriaco y de los países nórdicos, en los que la versión de cuatro ruedas motrices puede haber impacta-



UN QUATTRO DIFERENTE

Aunque ya existía un 80 Quattro en la gama anterior, el actual se le parece muy poco, tanto exterior como en sus entrañas. El sistema de tracción a las cuatro ruedas ha sido variado, instalándose centralmente un diferencial Torsen, capaz de variar constantemente el reparto de potencia entre el

eje delantero y trasero, según la adherencia. El diferencial trasero, mecánico, puede bloquearse a gusto del conductor por medio de un pulsador en la consola. Se recomienda que sólo se conecte para salir, en velocidades cortas y muy despacio, en terrenos de muy escasa adherencia, y que después se desconecte. Con él conectado, el coche se haría difícil de conducir.

do en forma importante, aunque no haya que perder de vista que va a ser la menos producida y, por tanto, la menos difundida.

El Audi, aunque comparándolo con otros modelos de su categoría, resulta

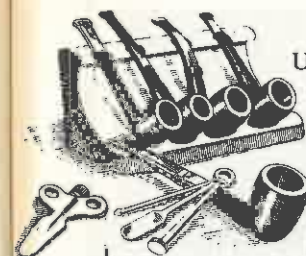
Muy conseguida la línea del nuevo Audi 80, que recibe el aire de familia de los modelos 100 y 200, con los cuales tiene algunas cosas en común.

Los interiores son bastante vistosos, pero la habitabilidad es menor que en el modelo precedente



40/ Motor 16

SUEÑOS DE UN FUMADOR DE PIPA



Un hombre que fuma en pipa es más solitario que los demás. Mírelo: se basta a sí mismo, parece feliz cuando las luces se apagan y las voces se callan. Cuando se queda solo, es como si volviese a encontrarse con un viejo amigo.

¡Tiene tantas cosas que decirse!

A su manera, es un soñador.

Sabe que la imaginación no quiere compañía, que necesita paz para poder vivir. Sabe que crear es volver a recordar algo que uno olvidó hace mucho, mucho tiempo.

Y es cuando coge su pipa.



"Fue Gravina, a más de hombre de gran cultura, herbíco y experto marino, resuelto, caballeresco y cortés".

Coge su pipa con la misma emoción que una mano a otra mano, porque la pipa también es una amiga.

Carga su pipa lentamente, con tacto, con la fuerza y la delicadeza que hacen falta para presentar el uno al otro dos seres que tendrán que amarse... Delante de una cámara, el tiempo de una película, o dentro de una cazoleta, el tiempo de una fumada.

El hombre de la pipa sonríe de repente. A pesar de que parece absorto, algo que sólo él descifra le divierte. A su manera es un humorista y, seguramente, un poco sentimental.



Recta clásica (Billiard, Néogène).

Y es cuando enciende su pipa, y respira, respira con alivio el humo fresco y aromático. Y calla, atento a su propia emoción.

El hombre de la pipa imagina sus recuerdos, porque su placer está fuera del tiempo.

El placer del fumador de pipa merece un buen tabaco.

Un tabaco como Gravina. Cuatro tabacos diferentes, Virginia, Burley, Oriental y Kentucky funden misteriosamente su aroma y sabor en Gravina. Una



mezcla muy especial, que sólo la auténtica elaboración Cavendish es capaz de conseguir.

Una elaboración larga y esmerada.

Primero, se trata el tabaco con vapor para que los poros de las hojas se abran y luego penetren mejor los sabores que se añaden.

Después, se pone el tabaco en moldes y se prensa... Se deja reposar, y se produce la segunda fermentación tan peculiar del Cavendish y que aprecia el fumador experto. Porque el verdadero Cavendish es completamente

distinto de las demás mixturas: es una extraña delicia.

Un hombre que fuma en pipa es más solitario que los demás. Porque le acompañan tres amigos: él, su pipa y su tabaco.



Descubra GRAVINA
GRAVINA FULL AROMATIC,
ligeramente dulzón, fragante y fresco.
GRAVINA REGULAR, suave, sutil
y clásico.



GRAVINA

Tabaco de Pipa Elaboración "Cavendish"

UN RITO EN SUS MANOS

EL NUEVO REGATA, NUEVO.

Ha nacido un nuevo coche. Modificaciones sustanciales han hecho que el Fiat Regata se convierta en el Nuevo Fiat Regata, un coche realmente nuevo.

NUEVA GAMA

Tanto el Regata berlina como el Regata Weekend han ampliado y mejorado su ya extensa gama con importantes novedades.

Con la introducción del nuevo 1.600 monoinyección y del Turbo Diesel, la gama Regata ha ganado en posibilidades de elección y en prestaciones. Hasta 100 CV y 180 Km/h. utilizando gasolina.

Y hasta 80 CV y 170 Km/h. con gasoil.



ESTETICA RENOVADA

Una línea más agresiva, en forma de cuña, no sólo hace que el exterior gane en elegancia, sino que también se gana en aerodinámica y se refuerza la carrocería protegiendo mejor a los ocupantes y a los órganos fundamentales del vehículo.

MAYOR CONFORT

El confort, ya alto en el Regata, se ha elevado aún más en el Nuevo Regata. Mayor amplitud, mayor insonorización, asientos anatómicos de nuevo diseño, menores vibraciones, nuevas instrumentaciones, nuevos tejidos, nuevos diseños de los paneles de puertas...



NUEVAS MOTORIZACIONES

1.600 Bi-árbol I.E.

Un 1.600 c.c. con monoinyección "single point". Novedad absoluta. La inyección no se ramifica en cuatro (una para cada cilindro), se efectúa en un solo punto del colector de aspiración. ¿Las ventajas? Muchas. Con este sistema se obtiene una respuesta del motor más progresiva; una menor contaminación; mayor simplicidad y, por tanto, mayor fiabilidad; y, por si esto fuera poco, menor consumo (7,6% menos que el motor con carburador).

1.900 Diesel con Turbo.

Un turbo compresor KKK 16 de nueva generación convierte al ya capaz motor diesel 1.900 aspirado en una verdadera joya. Con altísimas prestaciones, fiabilidad a toda prueba y comodidad aún mayor; el Nuevo Regata Turbo Diesel satisface cualquier exigencia.

Así son los Nuevos Regata, coches realmente nuevos. Y desde 1.214.000 ptas. para el Regata 70 Confort; pasando por las 1.295.000 ptas. para el 70 S; 1.649.000 ptas. para el 100 i.e., 1.590.000 ptas. para el Diesel hasta llegar a las 1.842.400 ptas. del Turbo Diesel en la versión berlina. Para el Weekend 100 i.e. 1.734.320 ptas. y 1.790.000 ptas. para el Weekend Diesel.

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

NUEVO FIAT Regata

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

CONCESIONARIOS EN MADRID

• AGOSA. Dr. Esquerdo, 178. Tel. 251 14 32 • COMERCIAL 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. 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 • DIPISA. 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 • THEM AUTO. Autovía de Castelldefels, Km. 5 (Prat de Llobregat). Tel. 370 00 61. Gran Vía Carlos III, 55. Tel. 330 81 83.

ASI SON
LOS COCHES
DEL AÑO



JAGUAR XJ-6: DE RETORNO

COMO puede apreciarse, además de haber muchos coches a los que votar, este año el nivel de los coches es tremendamente alto. Jaguar, BMW, Audi, Rover, etc. Es algo que en principio favorece a los coches grandes, que, con su amplio equipamiento, ponen el nivel muy alto a los más modestos.

Jaguar se encuentra, pues, como BMW, en la textura de poder ser elegido Coche del Año en Europa. Realmente tiene merecimientos para obtenerlo, porque han realizado un coche que a falta de ser revolucionario, da perfecta satisfacción por manejabilidad, facilidad de conducción, confort,

etc. Además, los técnicos han estudiado todas las soluciones a fin de dar al coche una fiabilidad que durante una época le faltó. De momento se han quedado en eso, renunciando a ir a más. No pueden presumir, por tanto, de un sistema ASD como el de BMW, pero, en cambio, sus coches, con una similar prestancia, cuentan prácticamente la mitad. Y resultan algo más cómodos. Lo que menos nos gustó fue la presentación interior (salpicadero), con demasiadas concesiones al gusto americano, que esperamos cambien en un futuro próximo al mismo tiempo que hacen desaparecer la versión de faros rectangulares delanteros, en favor de la do-

Lo que menos gusta del Jaguar es el salpicadero. Lo estropea la instrumentación fluorescente



TAMBIEN A LA ESPERA DEL V-12

Como en el caso del BMW, Jaguar ha presentado el nuevo coche en dos motorizaciones de 6 cilindros, un 2,9 y un 3,6 litros. Son, por tanto, coches muy paralelos. Y como BMW espera la versión V-12, también decidida casi a última hora bajo las presiones de la red comercial que querían seguir disponiendo de una versión equipada de un motor de ese tiempo como en el modelo anterior. En Jaguar el motor existe, pero el trabajo reside ahora en adaptarlo al bastidor, lo que va a llevar algún tiempo. Este motor V-12 es el 5,3 litros, que también lleva la versión XJS. La presión ejercida por los concesionarios es lógica, sobre todo si se tiene en cuenta que Jaguar está haciendo correr en competición un coche con un motor V-12.

ble faro, ya vista en los modelos anteriores.

De cara a la votación, si se tiene en cuenta que la aparición del nuevo Jaguar ha conmocionado los medios automovilísticos británicos, habría que esperar el voto superfavorable de los jurados de aquel país. Pero hay que tener en cuenta que, sin duda, también Rover les atraerá lo suficiente como para darle una buena puntuación. En cambio puede que les fallen jurados de otros países que consideren al coche demasiado elitista, más que un BMW, no ya por razón de precio, sino por la poca oferta.



ASI SON
LOS COCHES
DEL AÑO



VOLVO 480: UNA VIEJA COSTUMBRE

Ni presencia exterior ni presentación interior le falta al nuevo Volvo, que además ofrece espacio bastante amplio para cuatro pasajeros a condición de que no lleven exceso de equipaje



CORAZON DE RENAULT



De momento, el Volvo 480 se conforma con llevar el motor Renault 1700, pero equipado de inyección, cosa que hasta ahora no había hecho la casa fabricante. De él obtiene 109 caballos capaces de hacerle rozar los 190 kilómetros en punta, pero que resultan un poco cortos para lo que podría dar de sí el coche, en principio diseñado para aguantar potencias de hasta 150 caballos. En un segundo paso montará este mismo motor, pero equipado de un turbocompresor, adaptación que les está haciendo Porsche, a fin de que no tengan problemas a la hora de homologar el coche en Estados Unidos, donde rigen muy severas normas anti-contaminación.

AUNQUE en el pasado, su coupé 1800, popularizado por las películas de la serie de televisión «El Santo» había tenido un buen éxito comercial, la marca sueca ha tardado en reemplazarlo. Porque desde luego lo que no consiguió es que los coupés realizados a partir de la serie 240 sirvieran para ello. Ahora lo hace a través de su filial de Holanda, la antigua Daf, que ha realizado un coupé de cuatro plazas, que será la locomotora de la nueva serie destinada a reemplazar a los actuales 340 y 360. En Holanda, aunque con la ayuda de Suecia, han realizado todo.

Y hay que reconocer que lo han hecho bien. Tanto desde el punto de vista estético como el del comportamiento. Quizá le falta, en esta versión inicial, un poco de motor, porque se espera más de un coche con la apariencia que tiene éste.

Básicamente, pues, es un coche al que se pueden poner en sí pocos reproches. En su contra tiene el que va a ser muy calro, no sólo en España, en donde se maneja ya el precio de 3.600.000 pesetas, sino en el resto de Europa, en que los precios deben estar en los 2.500.000 pesetas. Y, luego, que es un coche un poco anecdótico. Su producción va ser corta, en un 50 por 100 destinada al mercado americano, lo cual le hace perder siempre un poco de interés de cara al jurado, salvo que aportara grandes novedades técnicas.

Por muy poco, el Volvo no se ha encontrado frente a frente con el Honda Accord Aero-Deck, cuya carrocería es muy parecida, aunque no se puede acusar de plagio a ninguna de las dos partes, que han llevado el proyecto de su coche de forma completamente independiente.

ASI SON
LOS COCHES
DEL AÑO



PEUGEOT 309: EL ADELANTADO DEL AÑO

JUSTO cuando hace un año se procedía a la votación que dio por ganador al Scorpio, Peugeot procedía a la presentación y posterior lanzamiento del 309 en Francia. Se trataba, por tanto, del primer coche que iba a pasar a postular por el trofeo de este año.

Y esto puede ser negativo, pues el 309, a lo largo de estos doce meses, ha perdido ese componente de novedad que no queda más remedio que admitir que pesa a la hora de la votación. Rara vez se ha impuesto un coche que venía del año anterior. Y eso le puede pasar al 309, al que también le pesa el que no tiene el atractivo a primera vista, que en cambio sí tenía el 205, batido por una mínima diferencia de votos por el Fiat Uno en 1984.

La única «chance» la tienen en que este largo periodo de tiempo les ha permitido completar su gama inicial, con una excelente versión diesel, que como en el caso del 205 podría valerles muchos votos. Porque relativamente hablando, es la más brillante de todas las variantes que en estos momentos ofre-



AL ESTILO ESPAÑOL

Este año, lo que va a coincidir con la votación va a ser el lanzamiento del 309 en España para nuestro país, de momento, se han preparado tres versiones de gasolina, con diferencias de las francesas. Va a haber una Profil, con motor 1300, pero con un cambio de relaciones más cortas que las

que lleva el francés. Después habrá una 1600, con 90 caballos de potencia, que llevará el mismo motor que el 205 GTX español, y, por tanto, completamente diferente al motor 1600 que llevan los coches franceses (el mismo de los Citroën BX 16). La tercera, y la más alta, llevará el mismo motor 1900 que los franceses, con 105 caballos, pero con cambio más corto y, por tanto, tendrá prestaciones más brillantes.



La presentación no es excesivamente atractiva, aunque sea funcional. Al 309 le falta la gracia del 205, aunque sea un buen coche

ce ya este nuevo modelo. Y eso que son muchas. En sí, el 309 es un coche honesto.

A falta de cuativar a primera vista, agrada cuando se conduce. Es bastante confortable, se tiene aceptablemente bien, aunque en este aspecto se pueda mejorar como ha quedado demostrado en la versión diesel, que lleva barras estabilizadoras, y relativamente limpio.

Aunque quiere tener el aire Peugeot, hay algo que hace recordar que el coche nació para ser Talbot





ASI SON
LOS COCHES
DEL AÑO



Uno de los logros del R-21 es haber conseguido una buena aerodinámica sin tener que llegar a formas exageradas.

RENAULT 21: PARA SALIR DE LA CRISIS

El Renault 21 es de verdad olímpico, como dice el título de la portada de este trabajo. Y es que su presentación tuvo lugar en Olimpia, en pleno Peloponeso. Viene a reemplazar al R-18, del que se coloca un escalón por encima, un poco por tamaño y mucho por habitabilidad, que está muy bien conseguida. Estéticamente tiene personalidad, algo en donde se ve la mano del diseñador italiano Giugiaro, que ha trabajado en el proyecto.

Para el mercado español se han previsto inicialmente sólo tres versiones, una con motor transversal y 1.700 centímetros cúbicos de 90 caballos, otra con motor longitudinal y dos litros de

120 caballos, y una diesel con motor dos litros de 67 caballos, bien en cuanto a rendimiento.

En general, el coche está bien presentado e incluso detalles como el del salpicadero resultan mejor resueltos desde el punto de vista meramente estético, que en el Renault 25, un modelo teóricamente superior. En general, es un coche que está bien en todo pero no llega a resultar brillante. En lo que se refiere al voto, resulta un poco chocante la diferente colocación de los dos tipos de motores, lo que da un poco sensación de solución de recurso para poder sacar el coche a la calle ante el desplome de las ventas del Renault 18 en toda Europa.



DANDO MARCHA A TRAS

Los Renault 21 tienen una curiosa peculiaridad en sus mecánicas: de los tres motores que existen en España, el más pequeño de gasolina está colocado transversalmente, mientras que el de inyección y el diesel se sitúan en forma longitudinal. El motivo no es otro que, cuando se comenzó a estudiar el proyecto de este modelo, los hombres de la marca francesa lo pensaron para que ocupara un segmento más alto, con motores mayores y un tamaño superior. Según iba avanzando su diseño, las ventas de este sector de mercado fueron disminuyendo, con lo que la idea originaria fue transformándose en algo más reducido.

ASI SON
LOS COCHES
DEL AÑO



FIAT CROMA: TERCERA FASE

El Fiat Croma va a entrar en la lista de este año, aunque en principio había algunas dudas por ser el tercer coche que surge del proyecto Typo 4, en el que ha participado el grupo Fiat, Saab y Alfa Romeo. Primero fue Lancia, que sacó el Thema; luego, Saab con el 9.000, y ahora llega Fiat con el Croma, del que se podía decir que fuera una variante del Lancia. Pero al final se ha establecido que el Croma tiene las suficientes diferencias con respecto al Lancia como para ser elegible, del mismo modo que lo fue el Saab el año pasado. De todas formas, al Croma le pasa un poco lo que al 309, puesto que salió en la misma época. Ha perdido la componente de novedad que siempre puede animar a una mejor puntuación. Y además tiene el agravio comparativo de su «primo», el Lancia, que va más fino y está mejor presentado. Algo un poco

POR EL QUINTO TROFEO

En caso de que el Croma gane, Fiat marcaría un auténtico récord, con cinco trofeos en veinticuatro años de existencia del mismo, al que muy bien se podría añadir el obtenido por el Lancia Delta en 1980, cuando ya estaba dentro del grupo Fiat.

El primer triunfo de Fiat se remonta a 1967, en que se impuso el 124, batiendo al BMW 1.600. Tres años más tarde, en 1970, volvieron a la carga con el 128. Finalmente, la serie se cierra en 1984, con el Uno, que salió vencedor de una apretada lucha con el Peugeot 205.



En los interiores, algo simples y poco cuidados, parece como si se hubiera querido establecer una diferencia con el Lancia Thema





ASI SON
LOS COCHES
DEL AÑO



LADA SAMARA: AL OTRO LADO DEL TELON



El interior del Lada Samara mejora bastante con respecto a otros coches del Este.



El motor del Samara está diseñado por Porsche, pero su nombre no aparece.

E S la novedad más reciente entre los coches del Este y fue presentado en los primeros meses del año, coincidiendo con el Salón de Bruselas. Sus posibilidades de conseguir el preciado galardón de Coche del Año son mínimos, a pesar de contar con recursos tecnológicos mucho más avanzados de los que son habituales en vehículos producidos en la Unión Soviética o en cualquier otro país de la Europa comunista. El Lada Samara tiene pequeñas similitudes, tanto mecánicas como estéticas, con el modelo Ibiza que fabrica Seat —no hay que olvidar que para el diseño del motor se ha recurrido a Porsche del mismo modo que hizo la empresa española—. Los motores son de gasolina y bajas cilindradas, aunque no se descarta la posibilidad de implantar para más adelante otros de tipo Wankel y Diesel de mayor cubicaje.

MOTOR PORSCHE NO IDENTIFICADO

Como ya comentamos en el texto general, una de las peculiaridades del nuevo Lada es el motor, construido bajo las directrices de Porsche. Pero como dato curioso, y a diferencia de lo que ocurre con los Ibiza españoles, el sello de la marca germana no aparece ni en la tapa de balancines ni en ningún otro lugar. Lo cierto es que los directores de la empresa soviética nunca pidieron a sus colaboradores alemanes el poder utilizar su nombre en la obra que éstos les entregaban, aunque pensamos que fue una medida bastante prudente de la firma checoslovaca.

MAZDA RX7: DEPORTIVO Y VELOZ

E S un coupé de cuatro plazas (aunque las traseras sólo pueden ser utilizadas por niños o, en caso de necesidad, por adultos no demasiado corpulentos), nacido hace siete años y que incorpora actualmente un buen cúmulo de variaciones, que le permiten optar al más prestigioso trofeo de la industria automovilística europea. En este tiempo ha alcanzado una extraordinaria reputación entre los vehículos deportivos, prestigio que ha contribuido a situarlo en una posición privilegiada dentro de este reducido mercado. Sus innovaciones afectan tanto a la parte técnica como a la carrocería. Su aerodinámica de 0,32, según el famoso coeficiente Cx, puede bajar hasta los 0,30 si se monta un kit completo de spoilers y deflectores, con los que, además, se personaliza el modelo. El RX7 sigue llevando un motor rotativo de 1.308 centímetros cúbicos que, gracias a un turbocompresor y un intercambiador de calor, es capaz de desarrollar 185 caballos de potencia, con los que lanzar al vehículo a velocidades cercanas a los 230 km/h. La transmisión puede ser de dos tipos: una caja de cambios manual de cinco velocidades o una automática de cuatro.

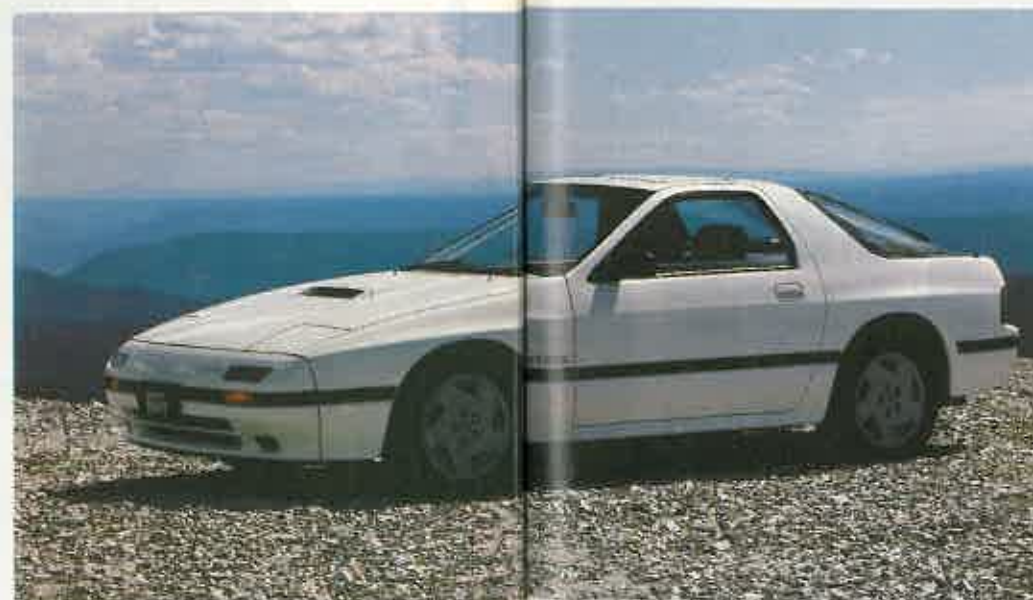
De cara al trofeo, pese a todo esto, no parece con demasiadas posibilidades.



CUESTION DE IMAGEN

El nuevo Mazda RX7 será, con toda probabilidad, uno de los últimos vehículos de la marca en emplear los motores rotativos. La firma japonesa, que se caracterizó en otros tiempos por el uso de este sistema peculiar, ha ido evolucionando paulatinamente hacia las mecánicas de tipo tradicional, mucho más sencillas. En la actualidad, la mayor parte de los modelos Mazda utilizan ya motores de cilindros alternativos.

Varios años atrás, la casa de Hiroshima dedicó mucho dinero y esfuerzos a la investigación sobre motores Wankel. Se introdujeron en ellos componentes cerámicos y toda una serie de mejoras con las que se avanzó considerablemente en este campo.



ASI SON
LOS COCHES
DEL AÑO



TOYOTA CELICA SUPRA: DEPORTIVO REBOSANDO LUJO

A la hora de cerrar estas páginas todavía no se ha confirmado la inclusión de este modelo en la lista de candidatos al trofeo de Coche del Año en Europa. Su participación depende de si las modificaciones realizadas con respecto al Celica anterior son suficientes para las normas requeridas en este concurso, motivo por el cual el jurado ha consultado a la fábrica y se halla en espera de la respuesta definitiva.

válvulas y un turbocompresor con intercambiador de calor aire-aire. Todo ello colabora de manera decisiva para que la potencia se sitúe en 230 caballos de potencia, con los que lanzar al coche a velocidades superiores a los 220 kilómetros por hora. Cuenta con una caja de cambios de cinco velocidades y frenos de disco ventilados que permiten parar los 1.480 kilogramos del Toyota Supra con gran eficacia.



El nuevo Supra es un deportivo de gran tamaño, que fue presentado a principios de año en el Salón de Ginebra.

Su motor reúne, en conjunto, los elementos más avanzados para conseguir un rendimiento brillante. A sus seis cilindros en línea, con 3.000 centímetros cúbicos, hay que unir un doble árbol de levas en cabeza, 24

El Toyota Supra se distingue de otros deportivos por un lujoso interior, que contrasta con la austeridad típica de este tipo de vehículos. El salpicadero tiene un inmenso tamaño y está unido a la consola central. Los elementos digitales y los diodos luminosos le dan un aspecto futurista, que hace todavía más llamativo al coche oriental.

FRENTE A FRENTE

EL NUEVO IBIZA CONTRA SUS RIVALES

OPERACION CINCO PUERTAS

La llegada al mercado del Seat Ibiza cinco puertas da aún más interés a una categoría de coches en la que la luchan a brazo partido unos coches de precios contenidos, ya que en sus versiones más potentes y mejor equipadas se mueven entre el millón ciento cincuenta y el millón trescientas cincuenta mil pesetas, unos coches que gastan poco, que ruedan bien y que se mueven con toda dignidad, tanto en ciudad como en carretera.

La solución de las cinco puertas da a los seis modelos (Corsa, Ibiza, R-5, Uno, Visa y 205) una nueva personalidad; ahora son más familiares, sin perder por ello ni capacidad de maletero ni ninguna otra virtud mecánica. Son los coches ideales para las familias jóvenes. Son modelos que permiten hacer viajes largos sin ningún problema.

La prueba comparativa se ha hecho desde el punto de vista de ese usuario; una persona muy frecuente en nuestro país, que tiene una capacidad económica media, que no quiere meterse en aventuras con los bancos, que quiere un coche con buena amplitud interior dentro de una carrocería bastante compacta, que quiere suavidad de conducción, buena visibilidad, confort para los pasajeros, buenos consumos, prestaciones honorables y un comportamiento sano.

El Uno 70 S y el R-5 GTS son los dos modelos que responden mejor a esas exigencias; son los más homogéneos, y sus precios están en un tono medio bastante discreto. El Corsa 1.3 GLS y el Visa 15 Stilo se orientan más hacia aquellos usuarios que sólo quieren comodidad. El



VISA 14 TRS
Precio en la calle:
1.160.650 ptas.

VIRTUDES

- Consumo.
- Comportamiento.
- Facilidad de manejo.

DEFECTOS

- Inclinaciones de la carrocería.
- Posición de conducción.
- Plazas traseras estrechas.

PEUGEOT 205 GT
Precio en la calle:
1.263.078 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Prestaciones.
- Frenos.

DEFECTOS

- Mecánica ruidosa.
- Asientos delanteros.
- Dirección pesada.

SEAT IBIZA 1.5 GLX
Precio en la calle:
1.353.024 ptas.

VIRTUDES

- Habitabilidad.
- Prestaciones.
- Equipamiento.

DEFECTOS

- Dirección dura en maniobras.
- Materiales de poca calidad.
- Volante muy horizontal.

FIAT UNO 70 5P
Precio en la calle:
1.179.884 ptas.

VIRTUDES

- Habitabilidad.
- Frenos.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Acabado mejorable.
- Limpiaparabrisas único.
- Ruidos aerodinámicos.

OPEL CORSA 1.3 GLS
Precio en la calle:
1.143.363 ptas.

VIRTUDES

- Facilidad de manejo.
- Calidad de acabado.
- Consumo en carretera y autopista.

DEFECTOS

- Tacto de frenos.
- Dirección lenta.
- Suspensión muy blanda.

RENAULT 5 GTS
Precio en la calle:
1.194.539 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Calidad de acabado.
- Facilidad de manejo.

DEFECTOS

- Inclinaciones de la carrocería en curvas.
- Reflejos en el cuadro de mandos.
- Asientos delanteros estrechos.



LAS MEJORAS DEL IBIZA

Las diferencias mecánicas afectan en dos aspectos vitales: la suspensión delantera y el sistema de frenos.

La suspensión delantera de los nuevos Ibiza es similar a la montada por los Polo, los Golf o los Passat más recientes. El amortiguador, los muelles y algunos otros elementos son, todavía, exclusivos del modelo Seat, pero las piezas de anclaje con la carrocería son las mismas utilizadas por Volkswagen. La modificación ha permitido lograr una caída negativa de las ruedas; las ruedas delanteras están más separadas entre sí por debajo que por arriba, lo que asegura unas frenadas mejores y también que el coche por sí solo mantenga mejor la línea recta tanto en aceleraciones violentas como en los frenazos.

El sistema de frenos, siempre de doble circuito, abandona la distribución clásica, un circuito para el tren delantero y otro independiente para el tren trasero, con el fin de amoldarse a la distribución más segura, el sistema en X, en el que cada circuito da servicio a una rueda delantera y a la trasera diagonalmente opuesta.

Citroën es para personas que no quieren saber nada de la palanca de cambios, y el Opel para los conductores que buscan una suspensión superblanda, aunque en uno y otro caso tales características perjudiquen un poco el valor medio del conjunto.

El Ibiza 1.5 GTX y el 205 GT son los más caros y también los más deportivos, los más briosos. Son coches para personas que aprecian la conducción rápida y no tienen inconveniente en zarandear un poco a la familia.

CONSUMO



	Corsa	Ibiza	R-5	Uno	Visa	205
Litros/100 km.						
CIUDAD						
A 27,8 km/h. de promedio	8,9	10,8	8,3	7,8	6,9	10,3
CARRETERA						
A 90 km/h. de cruce	5,6	6,6	5,4	5,9	5,5	5,7
En conducción rápida	10,6	12,4	8,7	8,1	8,3	11,1
AUTOPISTA						
A 120 km/h. de cruce	6,1	7,8	6,8	6,9	6,5	7,1
A 140 km/h. de cruce	7,3	9,8	8,1	7,9	9,4	10,8
CONSUMO MEDIO						
Ponderado						
Litros/100 km.	7,6	9,2	7,3	7,1	6,4	8,6
AUTONOMIA MEDIA						
Kilómetros recorridos	500	490	530	540	600	530

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

	Corsa	Ibiza	R-5	Uno	Visa	205
A 60 km/h.	18,5	14,0	17,6	10,9	15,0	10,2
A 100 km/h.	48,3	42,7	41,8	35,6	39,0	37,1
A 120 km/h.	70,0	55,2	60,7	45,1	56,0	52,4

FICHA TECNICA



	CORSA 1.3 GLS	IBIZA 1.5 GLX	R-5 GTS	FIAT UNO 70 S	VISA 14 TRS	PEUGEOT 205 GT
MOTOR						
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.297 c.c.	1.461 c.c.	1.397 c.c.	1.301 c.c.	1.360 c.c.	1.442 c.c.
Alimentación	Carburador	Dos carburadores	Carburador	Dos carburadores	Carburador	Carburador
Compresión-tipo de carb.	9,2 a 1-97 oct.	10,5 a 1-97 oct.	9,2 a 1-97 oct.	9,5 a 1-97 oct.	9,3 a 1-97 oct.	9,5 a 1-97 oct.
Potencia máxima	70/5.600 rpm.	85/5.600 rpm.	72/5.750 rpm.	65/5.600 rpm.	60 CV a 5.000 rpm.	83/5.600 rpm.
Par máximo	10,3 a 3.800 rpm.	12 a 3.500 rpm.	10,8 a 3.500 rpm.	10,2 a 3.000 rpm.	10,7 a 2.500 rpm.	12,3 a 4.200 rpm.
TRANSMISION						
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	7,4 km/h.	8,0 km/h.	7,9 km/h.	7,0 km/h.	8,1 km/h.	7,86 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	13,4 km/h.	14,5 km/h.	13,3 km/h.	13,2 km/h.	13,7 km/h.	13,8 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	20,3 km/h.	21,4 km/h.	18,6 km/h.	20,2 km/h.	21 km/h.	20,3 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	29,6 km/h.	29,1 km/h.	25,4 km/h.	27,8 km/h.	28 km/h.	27 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	37,1 km/h.	36,5 km/h.	32,5 km/h.	34,3 km/h.	34,9 km/h.	34,6 km/h.
DIRECCION						
Tipo	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Vueltas de vol. entre topes	3,9	4,0	3,8	4,0	3,7	3,8
Diámetro de giro	10 metros	9,8 metros	9,8 metros	9,4 metros	9,9 metros	10,5 metros
FRENOS						
Sistema	Disco/tambor con servo	Disco/tambor con servo	Disco/tambor con servo	Disco/tambor con servo	Disco/tambor con servo	Disco/tambor con servo
SUSPENSIONES						
Tipo	Indep./Semindp.	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
RUEDAS						
Llanta	Chapa, 4,5 x 13	Alenc. 5,5 x 14	Chapa 4,5 x 13	Chapa 4,5 x 13	Chapa 4,5 x 13	Chapa 4,5 x 13
Neumáticos	155 SR 13	165/65 SR 14	165/65 SR	155/70 SR 13	155/70 SR 13	165/70 SR 13
Peso en orden de marcha	750 kg.	945 kg.	730 kg.	780 kg.	830 kg.	850 kg.

PRESTACIONES



	Corsa	Ibiza	R-5	Uno	Visa	205
VELOCIDAD MAXIMA						
km/h.	162,0	165,5	162,4	160,2*	149,4	166,6
ACELERACION (seg.)						
400 m. salida parada	18,5	17,7	18,1	18,8	19,5	18,1
1.000 m. salida parada	35,1	34,6	33,5	33,0	37,0	33,3
De 0 a 100 km/h.	10,4	12,0	11,5	11,0	13,6	10,5
RECUPERACION (seg.)						
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	22,1	19,8	18,6	20,8	19,9	19,5
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	25,1	21,8	21,1	23,2*	21,9	21,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,9	38,4	36,7	37,4	37,4	35,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	43,6	43,7	39,2	42,2	41,3	39,5
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	12,0	12,5	10,7	12,8	13,3	9,2
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	18,8	19,1	15,1	18,0	17,2	13,0

SONORIDAD



	Corsa	Ibiza	R-5	Uno	Visa	205
Al ralentí	56,1	58,2	49,5	51,0	50,3	47,7
A 60 km/h.	67,4	65,8	67,7	67,3	64,5	67,9
A 90 km/h.	68,4	69,6	70,1	68,4	68,2	70,9
A 120 km/h.	71,2	72,4	72,9	70,5	70,5	74,6
A 140 km/h.	73,7	77,7	75,7	72,3	74,0	76,0
A tope	79,3	80,7	78,5	78,5	76,2	79,4

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



Seat Ibiza, el recién llegado. Ágil y muy espacioso.



Renault 5, un valor seguro. Muy homogéneo y con buen precio.



Opel Corsa. Es el coche ideal para los muy cómodos.



Citroën Visa. Gasta muy poco y se conduce con un dedo.



Peugeot 205. El que seduce a los conductores más deportivos.



Fiat Uno. El importado que mejor lucha con los coches españoles.

AL VOLANTE

La facilidad de conducción es un aspecto fundamental para coches de vocación urbana. Las conductoras y los conductores quieren mandos suaves, direcciones que se manejen sin esfuerzo y buena viabilidad en todos los sentidos. El Corsa, el R-5, el Uno se manejan con un dedo tanto con el coche en marcha como en maniobras a coche parado. El Ibiza y el 205 son coches más duros.

El consumo, el comportamiento y las prestaciones son los otros puntos a considerar en modelos de este tipo, coches que son utilitarios y familiares al mismo tiempo. El Visa es el campeón del consumo, el que menos gasta de los seis rivales, el Visa es el mejor en este aspecto, seguido a poca distancia por el Uno y el R-5. El Citroën saca partido de un motor que tira con mucha fuerza incluso cuando funciona casi al ralentí. El Fiat y el Renault también se muestran muy discretos a la hora de pasar por el surtidor de gasolina. El 205 y el Ibiza son los más «tragones»: sus motores son los más potentes y ese despliegue de energía sólo se consigue por medio de una carburación generosa.

Estos coches se mueven con soltura en todo tipo de terrenos; la nobleza de su comportamiento perdona al conductor un montón de errores. El R-5, el Uno y el 205 son los coches que dan la mejor impresión no sólo cuando se conduce en plan familiar, a un ritmo tranquilo y en plena carga, sino también cuando se rueda deprisa y en solitario por una carretera de montaña. El Renault, el Fiat y el Peugeot son coches ágiles; el morro responde de inmediato a las órdenes dadas desde el volante.

Los tres son coches nobles que no tienen vicios raros, los tres devoran las curvas con soltura, no se muestran perezosos a la entrada y no dan coletazos a la salida. La carrocería del Renault se inclina bastante, un problemita que no afecta para nada

a la seguridad, pero sí asusta un poco a los pasajeros cuando se circula con rapidez. El Uno, por su parte, es algo más sensible al viento lateral que sus rivales y en autopista hay que corregir los culebros a base de volante.

El Ibiza y el Visa están casi al mismo nivel que sus rivales, pero pierden algunos puntos por sus pequeños vicios. El Seat porque se muestra perezoso a la entrada de las curvas, sobre todo cuando va cargado de personas y de equipaje, mientras que el Citroën tiene en su contra las inclinaciones de su carrocería, inclinaciones que no encierran ningún peligro, como en el R-5, pero sí atemorizan a los ocupantes del coche y obligan a levantar el pie. El Corsa se agarra bien, pero la excesiva blandura de su suspensión, ideal para una utilización familiar, no se lleva nada bien con las carreteras bacheadas y cuando se circula algo deprisa se notan unos saltos suaves.

El 205 GT y el Ibiza 1,5 GLX son los más corredores del grupo: la buena potencia de sus mecánicas se pone de relieve cuando se aprieta el acelerador a fondo. El R-5 y el Corsa están un poco más atrás, pero con cualquiera de los cuatro coches es posible mantener una velocidad de cruce del orden de los ciento cuarenta o los ciento cincuenta kilómetros por hora sin ningún problema. El Uno 70, el modelo de la generación más reciente, ha perdido algo de carácter con respecto a la primera versión, pero a cambio ha mejorado en capacidad de respuesta al acelerador cuando se rueda a un régimen tranquilo. El Visa es el más lento del grupo; los técnicos de Citroën han sacrificado un poco la velocidad punta para dar agilidad al conjunto, para que las respuestas al acelerador sean inmediatas.

El Uno tiene los mejores frenos de los seis competidores. Los 205, Ibiza y Visa se defienden también a la perfección. El R-5 y el Corsa están en el batallón de cola no porque su sistema de frenos sea poco potente, sino por culpa del pedal.

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

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

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

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



Nueva luz para las empresas.



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

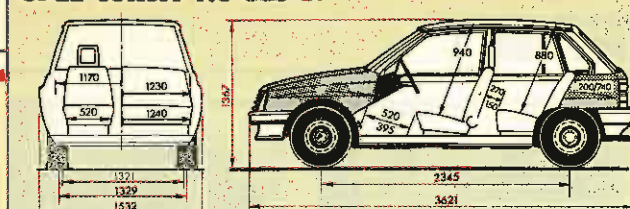
Por si fuese poco, puede preajustarse o variarse el nivel de luz de cualquiera de las lámparas o de todas ellas, siguiendo un esquema de iluminación dado, de modo manual o automático, algo sin precedentes en el alumbrado fluorescente.

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

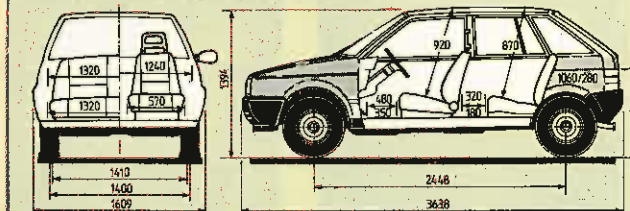


PHILIPS

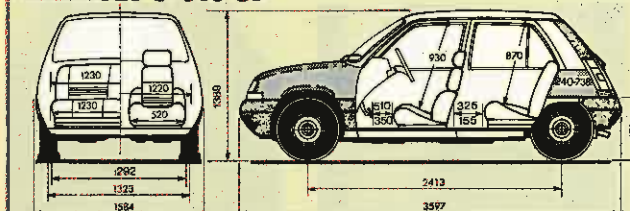
OPEL CORSA 1.3 GLS 5P



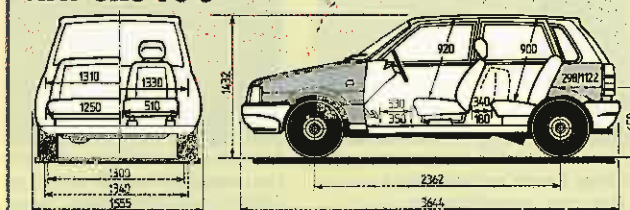
SEAT IBIZA 1.5 GLX 5P



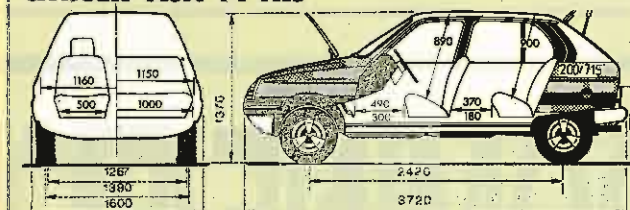
RENAULT 5 GTS 5P



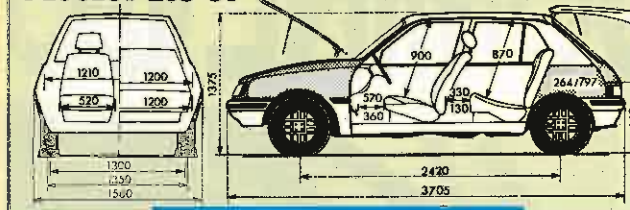
FIAT UNO 70 S



CITROËN VISA 14 TRS



PEUGEOT 205 GT



INTERIORES

El usuario que compra un coche con carrocería de cinco puertas y longitud exterior por debajo de los 3,7 metros es un usuario que se mueve mucho en ciudad y que necesita hasta el último milímetro de espacio para desplazarse con su familia en los momentos de ocio. El Ibiza, el Uno y el 205 quedan por delante de sus rivales en habitabilidad; es una diferencia pequeña, pero apreciable; una diferencia que salta a la vista no sólo

en lo que se refiere a anchura libre, en hueco disponible tanto a la altura de los hombros como de las caderas, sino también de espacio despejado para las piernas de los pasajeros sentados detrás. El Corsa y el R-5 son algo más estrechos, mientras que el Visa queda en último lugar por la rectitud de sus paredes, que encajona bastante a los ocupantes de las plazas posteriores.

La accesibilidad es buena en todos los casos: nunca hay problemas para entrar; la cosa cambia en el momento de salir de las plazas tra-

El cuadro del Ibiza es muy completo y se lee de un vistazo. La central de control observa cinco funciones.

El tablero de mando del R-5 da una buena información y todos los mandos están al alcance de la mano.

El Opel Corsa es el que ofrece el cuadro con mejor visibilidad. Es un cuadro sencillo, en el que todo se consulta de un solo vistazo.

El Citroën Visa lleva un cuadro de relojes pequeños. La información es bastante justa.

El carácter deportivo del 205 GT no se refleja en su cuadro en el que no hay un termómetro de agua, siempre interesante cuando se rueda rápido.

El tablero de instrumentos del Uno es de los más completos de su categoría.



FRENTE A FRENTE



Los asientos del Ibiza tienen una buena forma anatómica pero no recogen el cuerpo lateralmente.



Las butacas delanteras del R-5 son un prodigio de comodidad.



Los asientos del Corsa tienen un mullido duro que permite hacer muchos kilómetros.



Los asientos del Visa son muy blundos. El cuerpo se hunde poco a poco.



Los asientos del 205 tienen buena forma anatómica. Son muy agradables, pero la base es corta.



Los asientos del Uno tienen buena forma y su grado de mullido es casi el exacto.

FRENTE A FRENTE

seras; el Corsa, el R-5 y el Uno son los que mejor se portan con los pasajeros menos ágiles.

El Renault y el Fiat son los coches que hacen gala de los mejores asientos delanteros, son los que mejor se adaptan al físico del usuario medio español, con una estatura comprendida entre 1,65 y 1,75 metros. Los restantes quedan detrás en este capítulo. Las butacas del Corsa no tienen casi apoyo lumbar; las del Ibiza son demasiado grandes y recogen poco el cuerpo, que se zarranda al pasar por las curvas, mientras que las del Visa pecan por su excesiva blandura, que produce cierto cansancio cuando los viajes se prolongan. Las butacas del 205 tienen un diseño anatómico casi ideal, pero fallan por la excesiva corteidad de su base, que deja las piernas al aire a poco que se superan los 1,70 metros de estatura.

Los asientos traseros no son ningún prodigio de comodidad. El Ibiza, el Uno y

el 205 son los que ofrecen un mejor compromiso para los pasajeros. El Corsa, el R-5 y el Visa tienen un asiento trasero que no se porta demasiado bien con las espaldas más delicadas; el respaldo queda muy perpendicular a la base y ésta es, además, bastante corta.

El R-5, el Uno y el 205 ofrecen la mejor postura de conducción. El volante, los pedales y la palanca de cambio están bien situados y se accionan sin ningún problema sea cual sea la talla de la persona situada frente a los mandos. El volante del Corsa va situado demasiado alto para las personas de menor talla. El Visa tiene un volante demasiado horizontal, el mismo defecto del Ibiza. En el Seat los diferentes pulsadores situados a ambos lados de la caña de dirección van demasiado próximos al volante, por lo que rozan los dedos en algunas maniobras.

El Fiat tiene el cuadro de mandos más completo; además de los relojes y de los

DOMINE EL ESPACIO

En el nuevo Montego se domina todo el espacio, con facilidad.

El exterior, con visibilidad panorámica en el 84% del entorno y una tercera ventanilla, para proporcionar una mayor seguridad en los viajes por carretera.

El interior, en amplitud y confort, muy superior a cualquier otro en su clase.

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



MONTEGO

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

Desde 1.833.000 ptas. (precio incluido I.V.A.).



AUSTIN ROVER

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

AUSTIN ROVER ESPAÑA, S. A. Apdo. n.º 14.845. Tel. 676 82 11. MADRID. Ahora también el nuevo Montego Estate. La versión familiar del Montego. Con el mismo motor de inyección y equipamiento de lujo, pero con capacidad hasta para 7 personas.

EQUIPAMIENTO



	Corsa	Ibiza	R-5	Uno	Visa	205
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Cuentakm. parcial	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	NO	NO
Man. pres. aceite	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva carb.	NO	SI	SI	SI	SI	SI
Testigo freno mano	SI	SI	SI	SI	SI	SI
T. desg. pastillas freno	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	OP	NO	SI	NO	NO	NO
Piloto niebla tras.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	OP	NO	NO	OP
Retrovisor regulable	SI	SI	NO	SI	SI	SI
Apoyacab. delant.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Elev. elec. (del/tras)	OP/NO	SI/NO	NO/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Cerraduras centraliz.	OP	SI	NO	SI	SI	SI
Luz lectura mapas	NO	NO	SI	SI	SI	SI
Tapón carb. llave	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Llantas aleación	OP	SI	SI	NO	NO	NO
Precipio de radio	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Limpia-lava lun. tras.	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento post. divisible	SI	SI	NO	SI	SI	SI



El carácter distinguido de estos seis modelos se nota ya en sus llantas. El Ibiza lleva llanta de aleación en serie, las del Corsa y el 205 son opcionales. El Visa lleva un embellecedor, mientras que el Uno y el R-5 recurren a la chapa.

avisadores habituales lleva una pequeña central que informa sobre seis aspectos básicos para la seguridad. El Ibiza también lleva un cuadro muy completo y fácil de leer; una batería de cinco avisadores ópticos comprueba el buen funcionamiento de la mecánica. El Corsa y el R-5 hacen gala de unos cuadros bastante bien equipados, aunque el Corsa no lleva algo tan sencillo como el testigo óptico de reserva de carburante. El Visa y el 205 quedan descolgados en este capítulo.

La calidad de acabado es un aspecto básico en coches que se van a utilizar a diario y sin demasiados mimos. El Corsa y el R-5 son los dos competidores mejor terminados, los que utilizan materiales de más calidad. El Ibiza, el Uno, el Visa y el 205 están detrás. El Fiat, el Citroën y el Peugeot utilizan materiales de calidad, pero es fácil encontrar pequeñas pegadas de remate aquí y allá. El Ibiza falla porque los materiales utilizados no dan impresión de calidad, aunque están bien ensamblados.

CONCLUSION

Los seis competidores tienen unos precios que oscilan entre el millón ciento cincuenta mil y el millón trescientas mil pesetas; una diferencia muy pequeña, inferior al diez por ciento del precio final del coche, que no vale para establecer un orden de preferencia.

El Uno y el R-5 son los dos modelos que mejor responden a las necesidades del usuario medio: gastan poco, tienen unas prestaciones muy dignas, son fáciles de conducir, tienen un comportamiento muy noble y su espaciosidad interior es de las mejores. El Uno lleva de serie un equipo algo más completo que el R-5, y el precio del Fiat también es algo más bajo; lo mismo que su calidad de acabado, que no tiene nada que hacer frente a la mostrada por el Renault.

El Visa y el Corsa quedan algo más atrás, porque no son tan homogéneos como el Fiat y el Renault. El Visa es el que menos consume de todos los competidores, el que exige cambiar menos veces de marcha y uno de los coches que mejor se comporta, pero su amplitud sólo permite llevar a cuatro adultos con cierta comodidad, las inclinaciones de su carrocería en las curvas son muy espectaculares y su postura de conducción no es nada del otro mundo. Es un coche ideal para moverse en ciudad, pero en autopista no da la talla, porque sus prestaciones son bastante cortas. El Opel es, un poco, el

polo opuesto del Visa, porque se defiende mejor en carretera que en ciudad, un terreno en el que su mecánica no se muestra demasiado ágil, lo que obliga a jugar mucho con la palanca de cambio. El Corsa es un coche para personas que ponen el confort por delante de todo lo demás. El Opel tiene una suspensión muy blanda, que sacrifica un poco el comportamiento en carreteras bacheadas; los frenos, por su parte, tienen un pedal de tacto engañoso. El nivel de equipamiento del Citroën y el Opel es alto, pero queda por detrás del mostrado por el Uno. Los usuarios que se muevan mucho por ciudad deben pensar en el Visa, mientras que los que quieren confort y calidad de acabado deben inclinarse por el Corsa.

El Ibiza y el 205 casi entran en otra categoría; son familiares, pero sus mecánicas tienen un toque deportivo que seducirá a los amantes de las buenas prestaciones.

El Seat y el Peugeot muestran un interior amplio y bastante cuidado, así como un equipo completo, más en el Ibiza que en el 205, pero lo más interesante es, sin duda, la mecánica. El Ibiza y el 205 son los más rápidos, aceleran con mucha fuerza y son bastante ágiles. El 205 siempre sale como una bala cuando se pisa el acelerador. El Ibiza tiene el inconveniente de una quinta demasiado ahorrativa que resta brillantez a las respuestas.

Angel Marco

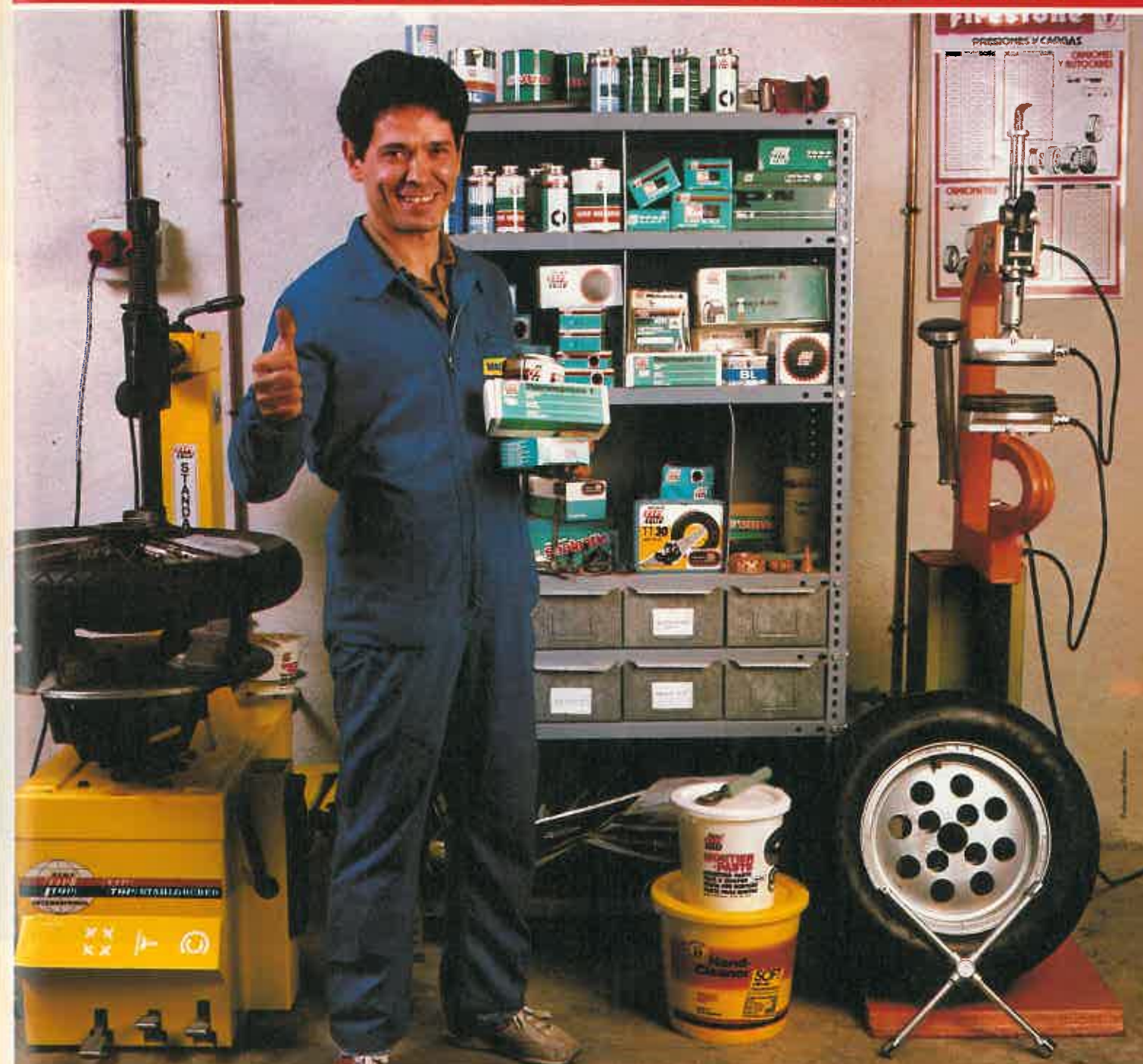
Fotos: Alfonso J. Nieto

BALANCE FINAL

	Corsa	Ibiza	R-5	Uno	Visa	205
Velocidad máxima	4.0000	2.0000	3.0000	5.0000	6.0000	1.0000
Aceleraciones	5.0000	1.0000	1.0000	1.0000	6.0000	1.0000
Recuperaciones	5.0000	5.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
Consumo	4.0000	6.0000	3.0000	2.0000	1.0000	5.0000
Transmisión	6.0000	5.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
Caja de cambio	6.0000	3.0000	1.0000	3.0000	3.0000	1.0000
Frenos	4.0000	1.0000	4.0000	1.0000	4.0000	1.0000
Dirección	4.0000	4.0000	1.0000	1.0000	4.0000	1.0000
Comportamiento	4.0000	4.0000	1.0000	1.0000	4.0000	1.0000
Aperturas urbanas	3.0000	3.0000	1.0000	1.0000	1.0000	3.0000
Autonomía	5.0000	5.0000	2.0000	2.0000	1.0000	2.0000
Habitabilidad	4.0000	1.0000	4.0000	1.0000	5.0000	1.0000
Maletero	5.0000	1.0000	4.0000	1.0000	1.0000	4.0000
Confort	1.0000	4.0000	1.0000	1.0000	3.0000	1.0000
Posición conductor	1.0000	3.0000	3.0000	3.0000	1.0000	3.0000
Sonoridad	1.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000
Equipamiento	6.0000	1.0000	3.0000	1.0000	3.0000	3.0000
Valor-precio	3.0000	5.0000	1.0000	1.0000	3.0000	5.0000

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

LOS PROFESIONALES ELEGIMOS LO MEJOR



TIP TOP ...y usted solo pone el aire

LA SEGURIDAD POR DELANTE



198 KM/H.

POTENCIA

En el Nuevo Citroën BX 19 GTI, la potencia está en razón de la seguridad.

Los 125 CV a 5.500 rpm de su poderoso motor de aleación ligera, 1.905 cc, alimentados por Inyección Electrónica, le permiten salir airoso de situaciones tales como adelantamientos, en las que se necesita potencia extra. Siéntase más seguro sabiendo que el BX 19 GTI le permite obtener prestaciones tan fulgurantes como acelerar de 0 a 100 Km/h en tan sólo 8,9 segundos, o pulverizar los 0-400 metros en 16,4 segundos. Pero eso no es todo.

SEGURIDAD

Cuando Citroën construye un coche como el BX 19 GTI, capaz de alcanzar los 198 Km/h, tiene muy en cuenta todos y cada uno de los aspectos relacionados con la seguridad activa y pasiva. Así, su excelente comportamiento en carretera es debido, a su exclusivo sistema de suspensión hidroneumática, que mantiene constante la altura cualquiera que sea la carga; a su excelente coeficiente de penetración; a sus frenos y a su estabilidad. Además, la carrocería del BX 19 GTI ha sido concebida para convertir el habitáculo en una auténtica célula de seguridad, rodeada por zonas deformables y absorbentes, a prueba de todo.

CONFORT

Pero para que un coche sea seguro, ha de empezar por ser confortable. Y el BX 19 GTI lo es. Observe su acabado interior, cuidado hasta el mínimo detalle. Desde sus asientos ergonómicos, hasta el sistema de cierre centralizado con mando a distancia. O su nuevo cuadro de abordo que le permite tener a mano todos los mandos, con absoluta comodidad y precisión. El Nuevo Citroën BX 19 GTI presenta, asimismo, la línea pura y perfección aerodinámica, característica de la nueva gama BX, que en él adquiere un carácter aún más agresivo.

Confort total, estabilidad, robustez, y seguridad absolutas en un coche a toda prueba. El Nuevo Citroën BX 19 GTI es un coche para ir por delante. Con toda la fuerza de la razón.

NUEVO CITROËN BX 19 GTI.
LA FUERZA DE LA RAZÓN.





Si puede comprarlo todo cómprelo

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

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

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

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



* Compañía de Seguros Mare Nostrum

Autorizado por el B. de E. n.º 15.994

A FONDO

OPEL KADETT 1.6 GLS CORAZON MAS FUERTE

D ICEN que segundas partes nunca fueron buenas, pues bien, General Motors ha roto el dicho y lo demuestra con los retoques que han dado al motor del Kadett 1.6 S. Después de un trabajo muy fino en el que se han perdido ocho caballos de potencia, el Kadett 1.6 S ha ganado en aceleraciones, recuperaciones, velocidad punta y lo que es más importante, se ha conseguido una sensible reducción del gasto de combustible.

Con esto, Opel ha mejorado notablemente un modelo que antes pecaba de

MECANICA

★★★★

La nueva versión del motor del Kadett 1.6 S rinde 82 caballos de potencia a 5.400 revoluciones por minuto (la anterior daba 90 caballos a 5.800 rpm.). La clave de este nuevo motor está en su gran elasticidad mecánica, que los técnicos de la fábrica de Ruesselsheim han conseguido con una serie de cambios y reglajes en sus órganos vitales. Además, los rozamientos internos de la me-

ductos de admisión, se ha aumentado la compresión a 10:1 (antes 9,2:1). En definitiva, toda esta serie de cambios repercuten directamente en una mayor capacidad de recuperación del motor a bajas revoluciones, un gran aumento de su elasticidad a cualquier régimen y una sensible disminución del consumo de combustible.

Con esta nueva configuración mecánica, el Kadett se mueve por ciudad con toda soltura, permitiendo rodar en tercera a muy pocas revoluciones sin dar síntomas de ahogo, y respondiendo a las solicitudes del acelerador con suavidad y energía, y mostrando su «tirón» ya a partir de las 3.000 revoluciones por minuto.

Al igual que en la anterior versión, aunque en menor medida, la agilidad del motor se ve mermada por los desarrollos de la transmisión. La caja de cambio de cinco marchas, de personalidad ahorrativa, con unos desarrollos algo largos, sobre todo en cuarta y



«tranquillo» y que ahora, aun con menos potencia, cuenta con unas nuevas prestaciones muy dignas que lo sitúan al nivel en que debía de estar para competir de tu a tu con sus rivales de otras marcas, y todo gracias a su corazón renovado. Y es que la potencia no es lo único.

cánica se han visto reducidos en un 25 por 100.

Los retoques afectan a las cámaras de compresión, de nuevo diseño, pistones y bielas más ligeros, así como cigüeñal y árbol de levas de nueva configuración. Gracias a la remodelación de las cámaras de combustión y los con-

quinta, ensombrecen la agilidad del motor; sobre todo a la hora de realizar un adelantamiento en cuarta, momento en que los desarrollos largos se hacen notar.

La caja de cambio se maneja con toda suavidad y su selector es rápido, suave y preciso, aunque la distancia

VIRTUDES DEFECTOS

Consumo
Mecánica elástica
Comportamiento

Desarrollos de la transmisión
Asientos traseros
Dirección pesada en parado





que tiene que recorrer la palanca entre marcha y marcha es algo larga. En conjunto, su manejo es agradable y no requiere el más mínimo esfuerzo.

COMPORTAMIENTO



No hay cambios en el comportamiento del Kadett con respecto al modelo anterior. Sigue siendo intachable y, a pesar de su apariencia de familiar tranquilo, se puede rodar deprisa por carreteras muy viradas, aunque el piso esté en malas condiciones. En autopistas y carreteras amplias y llanas, su comportamiento también es bueno. En curvas largas, tomadas a gran velocidad, el eje trasero tiende a deslizarse suavemente, lo que ayuda a guiar el morro con precisión. Sólo cabe criticar un ligero movimiento de vaivén, más molesto para los pasajeros que negativo para la estabilidad, pero que sólo aparece rodando cerca de su velocidad máxima, en curvas amplias que tengan alguna rugosidad en el piso. Esto sólo se aprecia al rodar muy deprisa, algo no recomendable en un vehículo familiar cargado de personas y equipaje.

Como resumen, el Kadett es un automóvil de comportamiento intacha-

ble, fácil de manejar y que a su volante, la sensación de seguridad y dominio es absoluta. Esto, sumado a una dirección precisa y suave (algo dura en maniobras a coche parado), y unos frenos eficaces y fáciles de dosificar, hacen del Opel una berlina familiar cómoda, segura y efectiva.

CARROCERÍA



La carrocería de líneas redondeadas del Kadett recoge en su interior cinco cómodas plazas y un amplio maletero,

FICHA TÉCNICA



KADETT 1.6 GLS

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.598 c.c. (79x81,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador doble. Compresión: 10,0 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad del depósito: 52 litros. Potencia máxima: 82 CV a 5.400 rpm. Par máximo: 13,25 mkg a 3.800 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,6 km/h; 2.ª, 13,7 km/h; 3.ª, 20,7 km/h; 4.ª, 30,2 km/h; 5.ª, 37,8 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCIÓN Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,1. Diámetro de giro: 9,8 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante, tambores atrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente/semiindependiente.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 155 R 13.

PESO En orden de marcha: 883 kg.



Un magnífico trabajo en los órganos vitales del motor ha proporcionado al Kadett 1.6 S más agilidad y menos gasto.

que puede ampliar su capacidad de carga abatiendo el asiento trasero en dos partes asimétricas o completo. Su habitabilidad es buena, tanto delante como atrás; en las plazas delanteras, las amplias butacas recogen bien el cuerpo, aunque el respaldo parece estar diseñado para personas altas y corpulentas, siendo su base, en la zona lumbar, algo incómoda. Aun así, los asientos delanteros en conjunto son muy aceptables y el espacio libre a ambos lados es más que suficiente.

En los asientos traseros la cosa cambia. Un mullido duro, unido al respaldo muy perpendicular a la banqueta, y ésta, algo corta, hacen que los pasajeros de las plazas traseras no se sientan muy cómodos y especialmente los más altos, que quedarán con los muslos al aire, al estar la banqueta muy baja respecto al suelo. La anchura a la altura de los hombros es suficiente, lo mismo que en la base, y tres adultos pueden sentarse cómodamente sin estrecheces.

El equipamiento es bueno, a pesar de algunas lagunas como la falta de un testigo de reserva de carburante. De serie, el Kadett 1.6 GLS equipa cinturones de seguridad de inercia en las plazas traseras, espejos retrovisores regulables desde el interior, elevallunas eléctricos para las ventanillas delanteras y cerra-

PRESTACIONES



	Kadett 86	Kadett 87
VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)	172,2	179,8
ACELERACIÓN (seg.)		
400 m. salida parada	18,3	17,5
1.000 m. salida parada	34,1	33,4
De 0 a 100 km/h.	11,6	10,7
RECUPERACIÓN (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	21,1	20,0
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	23,9	22,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,1	36,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	44,0	40,4
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	13,3	11,2
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	18,9	15,1



Todo sigue igual en los interiores. Se sigue echando de menos el testigo de reserva de carburante.

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES: Pintura metalizada, 21.014 ptas.; pintura brillante, 9.121 ptas. Precio con IVA incluido.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Kadett 86	Kadett 87
A 60 km/h	12,0	10,3
A 100 km/h	37,7	31,7
A 120 km/h	56,0	50,0

SONORIDAD

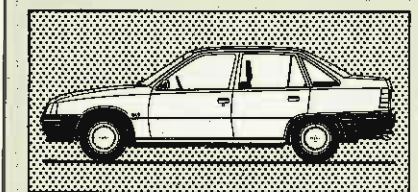


	Kadett 86	Kadett 87
Al ralentí	55,0	55,5
A 60 km/h.	64,5	67,8
A 90 km/h.	68,0	71,2
A 120 km/h.	73,1	74,5
A 140 km/h.	76,0	77,7
A tope	80,2	81,4

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

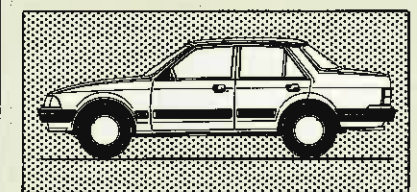
OPHEL KADETT 1.6 GLS 1.544.072 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 82 CV a 5.400 rpm. Peso: 883 kg. Velocidad máxima: 179,8 km/h. Consumo medio ponderado: 7,4 l/100 km.



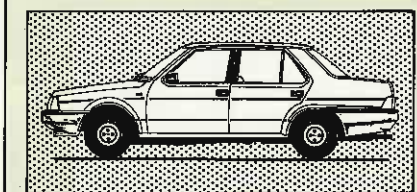
FORD ORION 1.6 GLi 1.415.105 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.597 c.c. Potencia: 90 CV a 5.800 rpm. Peso: 905 kg. Velocidad máxima: 179 km/h. Consumo medio ponderado: 7,2 l/100 km.



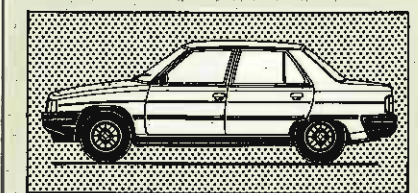
FIAT REGATA 85 1.405.625 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.498 c.c. Potencia: 82 CV a 5.600 rpm. Peso: 905 kg. Velocidad máxima: 165 km/h. Consumo medio ponderado: 7,4 l/100 km.



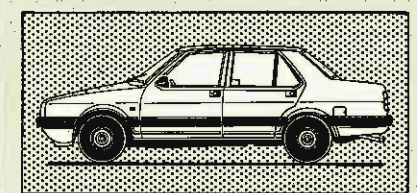
RENAULT 9 TXI 1.413.297 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.721 c.c. Potencia: 82 CV a 5.000 rpm. Peso: 900 kg. Velocidad máxima: 171,2 km/h. Consumo medio ponderado: 8,0 l/100 km.



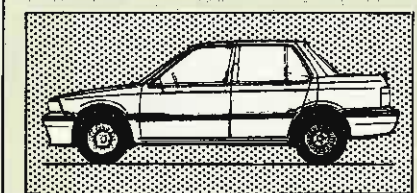
SEAT MALAGA GLX 1.270.997 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.461 c.c. Potencia: 85 CV a 5.600 rpm. Peso: 975 kg. Velocidad máxima: 168,1 km/h. Consumo medio ponderado: 8,5 l/100 km.

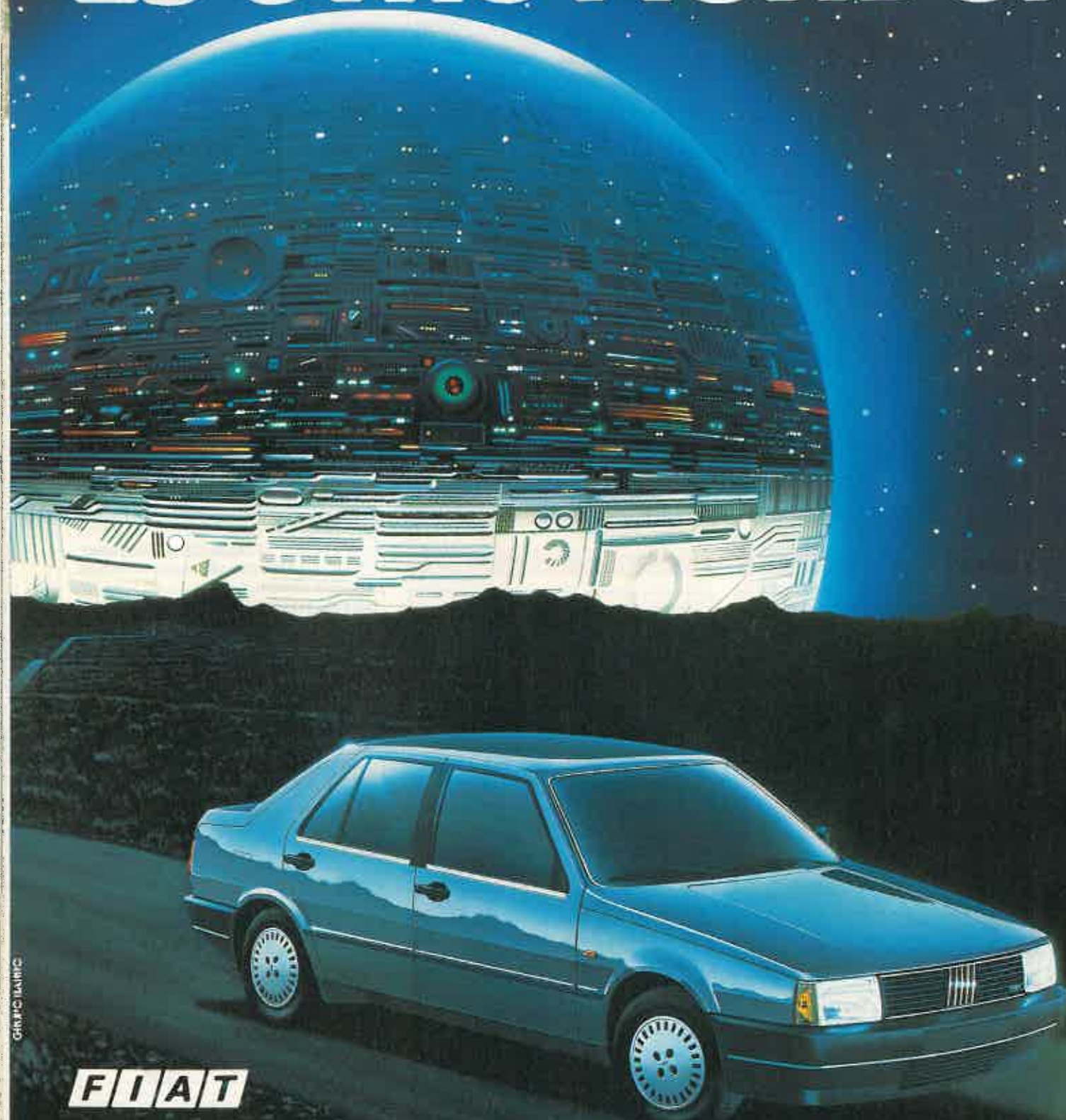


ROVER 216 SE 1.653.975 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 83 CV a 5.600 rpm. Peso: 945 kg. Velocidad máxima: 162 km/h. Consumo medio ponderado: 7,9 l/100 km.



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.

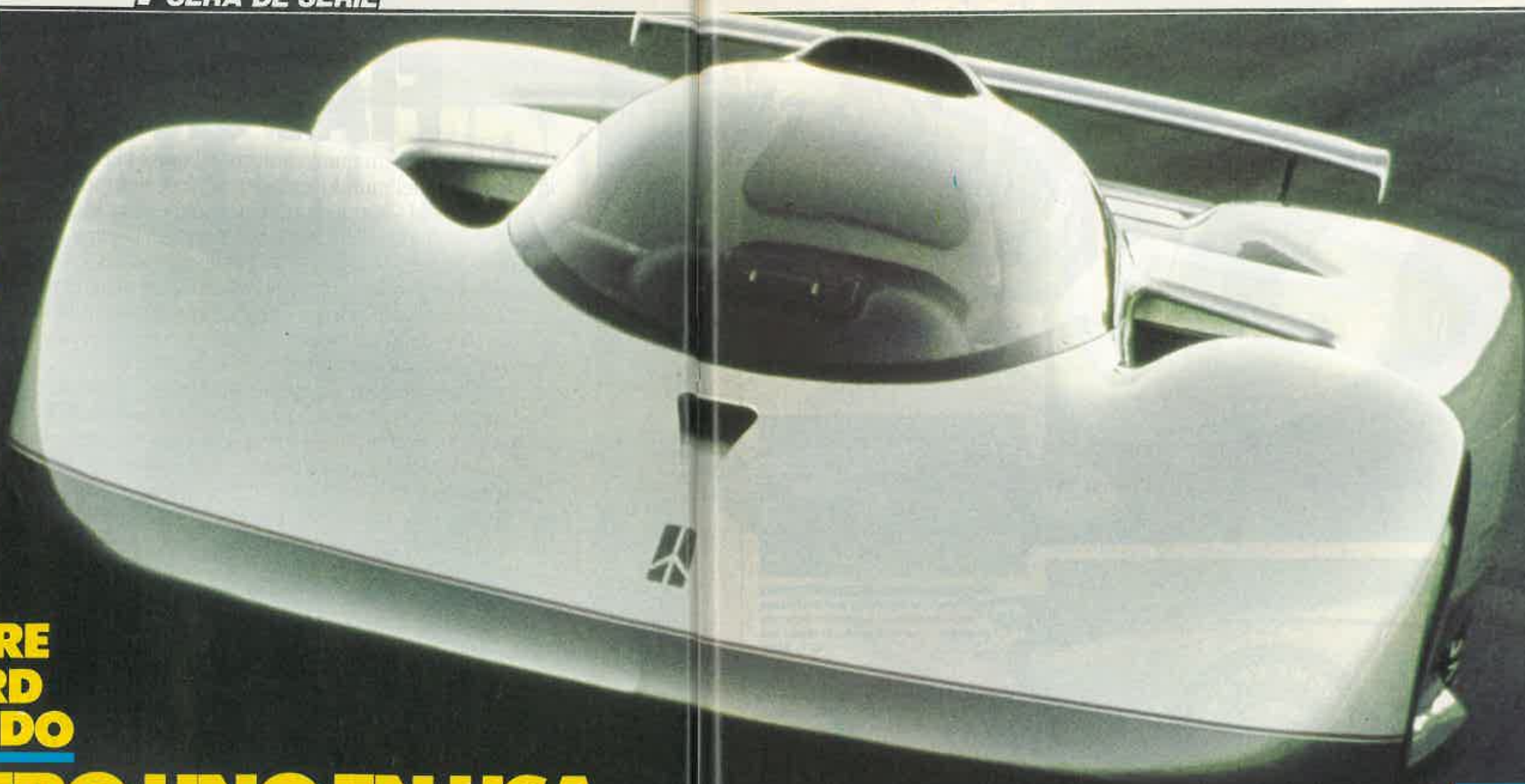
CONCESIONARIOS EN MADRID

• 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. 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. Bolnes, 212. Tel. 238 00 21 • AUTO 88, S. A. Gran Vía de les Corts Catalanes, 760. Tel. 245 28 02 • DIFESA, Ronda de Poniente, 73 (Sabadell). Tel. 715 33 98 • MAREMME MOVIL, Camí Real, 551, esquina Paseo Dr. Fleming, s/n. (Motord). Tel. 798 32 50 • THEMALUTO, Autovía de Castelldefels, Km. 5 (Prat de Llobregat). Tel. 370 00 61. Gran Vía Carlos III, 55. Tel. 330 81 83.

FUERA DE SERIE



GM QUIERE EL RECORD DEL MUNDO

NUMERO UNO EN USA

**EL OLDSMOBILE
AEROTECH SE HA
CONSTRUIDO EN
COLABORACION
CON EL
FABRICANTE DE
COCHES DE
CARRERAS
MARCH. Y A. J.
FOYT, QUINTUPLE
VENCEDOR EN
INDIANAPOLIS, ES
EL ENCARGADO DE
PONERLO A
PUNTO.**

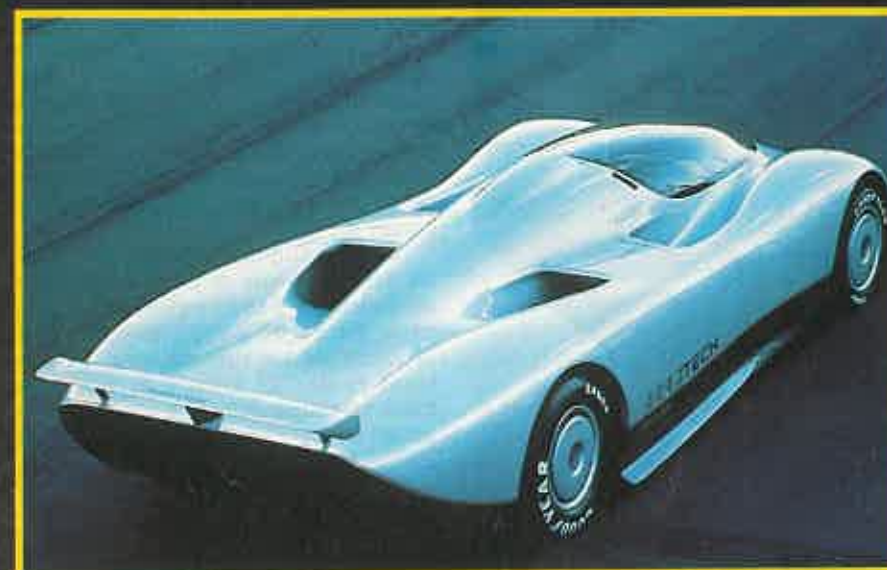
GENERAL Motors y más concretamente la división Oldsmobile acaban de presentar un nuevo vehículo experimental, sobre el que han depositado grandes esperanzas. Bautizado Aerotech, no es un coche para exponer en los salones del automóvil, ni un *concept-car* como cualquier fabricante tiene en su departamento de desarrollo. El Aerotech es un verdadero vehículo laboratorio de alta experimentación energética.

En la actualidad se encuentra en fase experimental y es el propio Anthony

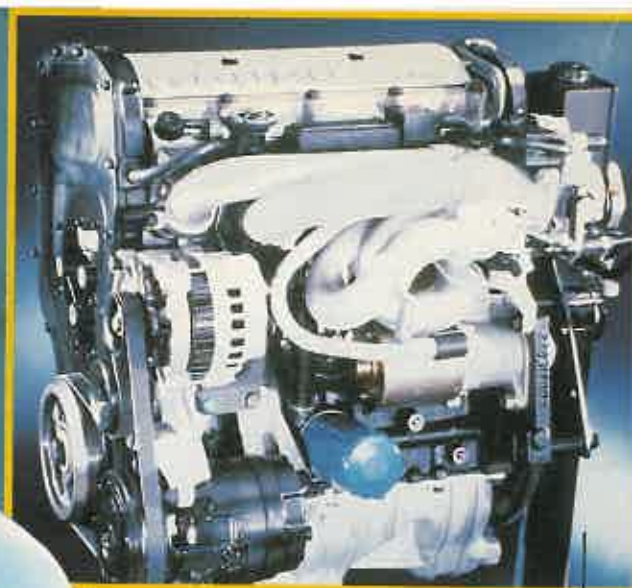
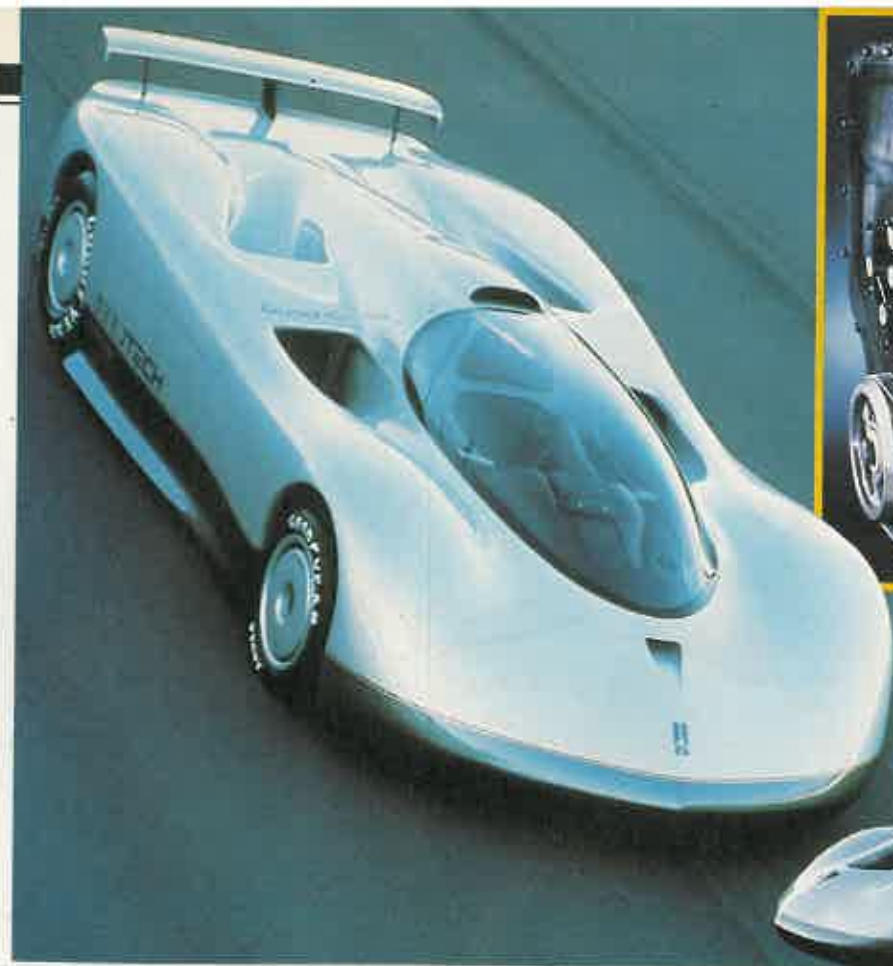
Joseph Foyt, cinco veces vencedor en las 500 millas de Indianápolis, el encargado de conducirlo, porque el vehículo de GM tiene una clara vocación *caza-récords*. El jefe de ingeniería de Oldsmobile ha manifestado a este respecto: «Esta posibilidad me encantaría explorarla.» Recordemos que el actual récord de velocidad y distancia lo tiene Mercedes Benz, con su vehículo experimental C-111, que en la pista italiana de Nardo rodó a 250,918 millas/hora (443,94 km/h).

El Aerotech está movido por un motor bautizado Quad-4, de cuatro cilin-

Con una carrocería de fibra de vidrio y aerodinámicamente muy elaborada, el nuevo «caza récords» de GM sobrepasará sin problemas los 350 km/h.



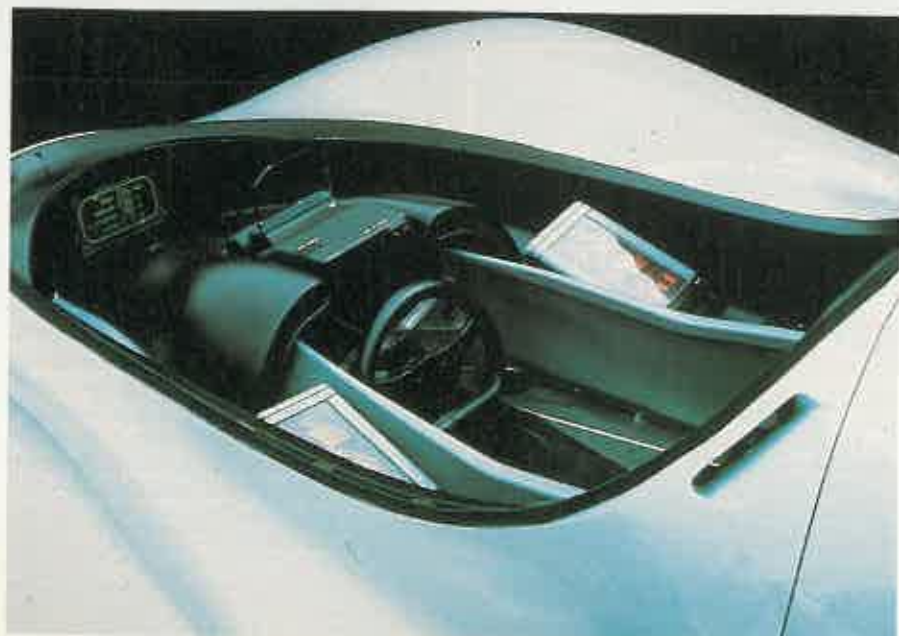
dros, directamente derivado de los motores *Indy* utilizados en competición. Es un DOHC (doble árbol de levas en culata) de 2,3 litros y cuatro válvulas por cilindro, con un compresor capaz de soplar a 0,6 atmósferas (cuando la presión en los coches tipo *Indy* es de 0,47) y girar nada menos que a 12.000 revoluciones por minuto. Sobre la cifra de potencia, el responsable de ingeniería se ha negado a contestar, pero se puede hacer la siguiente conjetura: Si un motor *Indy* de 1,5 litros de cilindrada llega a superar la barrera de los 1.200 caballos de potencia, con 2,3 li-



Un motor de 2,3 litros, derivado de los utilizados en Indianápolis, que en su día será utilizado en un modelo de serie.



Goodyear ha tenido que desarrollar unos neumáticos especiales para este prototipo, que está siendo probado por A. J. Foyt.



tros y más presión de soplado, no es descabellado pensar en 1.800 caballos. Obviamente, esta potencia es la que tendría el vehículo experimental con el que se intentará batir el récord de Mercedes, pero no la del motor que equipará un futuro coche de GM que debe aparecer en 1988.

En lo que al chasis se refiere, se trata de un monocasco, realizado en fibra de vidrio por el fabricante de coches de carreras March Engineering, en Gran Bretaña, país en el que también se fabrica el tren delantero, que sí ha sido diseñado en Detroit.

La suspensión es de tipo activa: es decir, variable en función de las diversas condiciones de conducción y activada por elementos electrónicos. Los neumáticos han sido desarrollados por Goodyear, en perfil ultrabajo, capaces de superar las importantísimas solicitudes previstas.

No se ha comunicado tampoco el valor del coeficiente de penetración aerodinámica, pero se ha especulado con un valor entre 0,20 y 0,30, en función de la altura de las suspensiones. El peso total es de 725 kilos y la velocidad máxima estimada en su configuración actual es de 320 kilómetros por hora.

Charles G. Proche

VINILCEYS: Para reparar plásticos flexibles y skat sin parches!



METALCEYS: Para soldar cómodamente en frío.



CEYSCRISTAL: Para unir cristal y vidrio con metal.



MADERCEYS: Para restaurar madera.



CONTACTCEYS: Para cuero, corcho, madera, fórmica, caucho...



PLASTICCEYS: Para soldar plásticos duros.



BARRA ADHESIVA CEYS: La forma más cómoda de pegar papel.



ARALDIT: El adhesivo más fuerte del mundo. No pega, une.



CYANOCEYS: El instantáneo. Una gota basta.



Todo tiene arreglo con Ceys

No se preocupe... todo tiene arreglo: La figura rota, la silla descolgada, el retrovisor caído, la fuga del radiador, las gafas partidas, el delco húmedo, la cerradura atascada...

Hay un CEYS para cada ocasión. Pregunte en la tienda cuál le conviene o elíjalo usted mismo.

Ahora le resultará fácil: Envíenos este cupón y recibirá en su domicilio, completamente gratis, un librito que le explicará todo lo que usted necesita saber para pegar, encolar, sellar, lubricar y restaurar. Téngalo siempre a mano.

Y si algún día tiene dudas, llámenos al: (93) 214 54 19

Porque no están los tiempos para tirar nada.

ceys lo arregla todo.



Cumplimente este cupón y envíelo hoy mismo a: CEYS-Farigola, 12 - 08023-BARCELONA

Recibirá gratis el «Manual CEYS de Bricolage: encolar, sellar, restaurar».

Nombre: _____

Dirección: _____

Población: _____

Provincia: _____ C.P. _____

LOS COCHES DE LOS POLITICOS

INFORME ESPECIAL

EN el aspecto automovilístico, nuestros políticos son un pequeño desastre y, en líneas generales, no se puede decir que son unos exquisitos en la materia. Hay de todo, claro, según se desprende del amplio informe que, a lo largo de varias semanas, ha realizado MOTOR16 y en el que se pone de manifiesto que en la derecha se encuentran los vehículos más apetitosos, mientras que en la izquierda están los más modestos. Quizá la poderosa razón de «cuidar los signos externos» sea la verdadera explicación a los humildes gustos automovilísticos de los padres de la patria. De lo que no cabe la menor duda es que, desde la campaña del referéndum de la OTAN hasta las pasadas elecciones generales, la mayoría de sus señorías se ha echado a la espalda muchos miles de kilómetros. Unos, como el comunista **Enrique Curiel**, han comenzado a co-gerle miedo al coche, como consecuencia de los muchos accidentes que ha

Alfonso Guerra conserva su viejo Renault 12

protagonizado. Otros, sin embargo, se sientan cada vez más a gusto al volante, como es el caso del socialista **Miguel Ángel Martínez**, o del presidente del Partido Liberal, **José Antonio Segurado**.

De cualquier forma, es apasionante meterse en la «vida automovilística» de nuestros parlamentarios. Sólo así se puede conocer que el vicepresidente del Gobierno, **Alfonso Guerra**, conserva desde hace muchos años su



viejo Renault 12, al que recurre cuando puede escabullirse de escoltas y protocolos. El «dos» del PSOE aseguró a esta revista que le gusta conducir, aunque detesta viajar en coche. Pero de momento tiene que conformarse, lo mismo que el presidente **González**, con viajar en su flamante Mercedes 450 blindado, que es el coche oficial. El presidente, por cierto, parece que se ha convertido en los últimos tiempos en aficionado a las dos ruedas, hasta tal punto que ha sido visto por las inmediaciones de Doñana conduciendo una potente moto.

Pero no son sólo los miembros del Gobierno los que se sientan en un vehículo oficial. También lo hace el vicepresidente cuarto de la Mesa del Congreso, en representación del CDS, **José Ramón Caso**, que tiene que resignarse a que le lleven, cuando lo que verdaderamente le gusta es tener el volante en-

CAMUFLARSE EN SEAT

El titular de Asuntos Exteriores, **Francisco Fernández Ordóñez**, es uno de los pocos ministros del actual Gabinete que no tiene un Opel Senator como coche oficial. Un Seat mucho más modesto sirve para camuflar sus desplazamientos, en previsión de un posible atentado.

Su coche particular, que utiliza cuando puede los fines de semana, es un Talbot, del que han tomado plena posesión sus dos pastores alemanes. Los perros, naturalmente, no pisan el coche oficial.

El carné lo consiguió a la primera, y asegura con una sonrisa: «Nunca me han suspendido en un examen.» En su periplo como conductor no ha sufrido ninguna multa, aunque reconoce que en más de una ocasión se ha librado porque los agentes le reconocieron a tiempo.

tre las manos. Este cariño al automóvil lo comparte el ministro de Economía y Hacienda, **Carlos Solchaga**, que de vez en cuando se olvida de su Opel Senator oficial y se hace unos kilómetros en su BMW 316. **Solchaga** reconoce que, en veinte años de conductor, únicamente ha tenido un accidente, siendo titular de Industria, en la autopista de La Coruña. Su colega **José María Maravall**, ministro de Educación, también disfruta con su Ford Escort, aunque la ORA madrileña sea para él «una especie de calvario».

Otro asiduo a las «escapadas» es el portavoz del CDS, **Agustín Rodríguez Sahagún**, que, siendo ministro de Defensa con UCD, sorprendió a los vecinos de un pueblo de Jaén, que le esperaban en un gran coche y rodeado de escoltas. «Era —dice— campaña electoral y yo me presenté en un modesto ciento veintisiete. Me costó trabajo

Mercedes, BMW y Porsche entre los diputados de C

convencer a los buenos vecinos que yo era el ministro que ellos estaban esperando.» **Adolfo Suárez**, su jefe, se ha acostumbrado tanto a viajar en el asiento posterior que su propio coche, un Mercedes Diesel, lo conduce un chófer. El asegura que no lo hace por comodidad, sino por falta material de tiempo para desplazarse de un sitio a otro y llegar a tiempo.

Virgilio Zapatero, ministro de Relaciones con las Cortes, no es precisamente un enamorado de los coches. Recuerda con nostalgia su primer «cuatro latas», que ahora, coincidiendo con su nombramiento, ha sido sustituido por un



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.

TE. CUANDO SE PISA EL ACCELERADOR LA RESPUESTA ES INMEDIATA: 28,5 SEGUNDOS EN EL KM. CON SALIDA PARADA. UN TURBO DISEÑADO CON LAS SOLUCIONES MÁS EFICACES. CUENTA CON SU PROPIO SISTEMA DE REFRIGERACIÓN, INTERCOOLER Y UNA SOFISTICADA INYECCIÓN ELECTRÓNICA, PREPARADA PARA CONSEGUIR LOS MÁS ALTOS RENDIMIENTOS. UN VERDADERO PRODIGIO DE LA MECÁNICA QUE JUNTO A UNA PRECISA DIRECCIÓN, DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE, UNA ESTABILIDAD IRREPROCHABLE, TRANSMISIÓN TRANSAXLE Y LOS FREÑOS 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 MÁXIMA	195 Km/h.	210 Km/h.	175 Km/h.	más de 210 Km/h.
PRECIO FINAL (IVA incluido)	1.975.000	2.655.000	2.250.000	2.745.000



Alfa: la pasión de conducir

GENTE SOBRE RUEDAS

Ford Fiesta de segunda mano. En su vida, asegura, ha recorrido miles de kilómetros, pero no es la conducción uno de sus deportes favoritos y «la mejor prueba de ello es que nunca paso de ciento diez kilómetros por hora». Su compañero de Gobierno *Joaquín Almunia*, ex ministro de Trabajo y en la actualidad titular de Administraciones Públicas, se encuadra en la generación de los «locos jóvenes del 600». Ahora, sin embargo, cada vez le gusta menos llevar el volante, aunque reconoce que, en ocasiones, tiene que pedirle a su mujer el Peugeot 205 para desplazarse de incógnito a alguna parte.

El ex ministro de Sanidad **Ernest Lluch** hace diez años vendió su último coche. Ahora pasa de automóvil y cuando lo necesita, recurre a un hermano suyo que se lo presta. Su sucesor, **Julián García Vargas**, protagonizó una simpática anécdota el pasado mes de septiembre, cuando se desplazaba a la sierra madrileña en su vehículo oficial. Un Renault 5 se salió de la carretera y, mientras los escoltas del ministro se apresuraban a ayudar al coche siniestrado, el ministro se bajó del coche y gritó: «Quietos, sin moverse.» Los ocupantes del R-5 le hicieron caso, pero en seguida empezaron a quejarse: «Si es usted médico haga algo más», le dijeron. **García Vargas** respondió entonces: «Sólo soy el ministro de Sanidad y estamos intentando ayudarles.»

Un capítulo aparte se merece **Miguel Angel Martínez**, responsable en la anterior legislatura de la Comisión Federal de Deportes del PSOE y en la actualidad miembro de la Comisión de Exteriores del Congreso. *Martínez* bien podría tener gasolina en lugar de sangre en sus venas. Ahora se ha comprado su coche número 22, un Peugeot 205 de gasóleo, con el que cubrirá la mayor parte de los 75.000 kilómetros



Tres BMW, un Volvo y un Saab Turbo entre los socialistas

que recorre anualmente. Es un lector habitual de MOTOR16 y su amor por los coches es tan grande que suele acudir a los Salones de París y de Ginebra «para estar al tanto de las novedades». Hasta hace diez años que volvió de Austria, participaba con sus motos en duros rallies. Y es que las motos son la gran pasión del diputado *Martínez*, aunque ahora haya tenido que dejarlas por prescripción facultativa. El médico del Congreso le dijo que se olvidara de la moto, porque era perjudicial para su lumbago. Sin embargo, a *Miguel Angel Martínez* le queda una pequeña duda, porque el mismo médico aprovechó la ocasión para comprarle su flamante BMW K 100. Pero, como no hay mal que por bien no venga, el diputado socialista se ha comprado una auténtica joya, un Triumph amarillo, con una carrocería de hace veinte años y con los interiores totalmente restaurados.

Si siguiendo los consejos de **Miguel Ángel Martínez**, el portavoz del Grupo Socialista en el Congreso, **Eduardo Martín Toval**, también se ha comprado un BMW 3000, de color blanco, que provoca más de una envidia. **Martín Toval**, otro de los forofos del motor, se decidió por este modelo, porque le permite viajar con mayor comodidad, cosa que no podía hacer con su Ford del año 56. Por otra parte, es un enamorado de la velocidad, aunque asegu-



LOS CAROS

Grupo Socialista		Grupo Minoría Catalana	
Bofill Abeilhe, Pedro (Teruel)	Volvo 344.	Alavedra Moner, Macia (Barcelona)	Audi 100.
López Sanz, Salvador (Valencia)	Renault 25.	Ferrer i Profitos, Manuel (Lérida)	Volvo 345.
Majó Cruzate, Joan (Barcelona)	Opel Senator.	Trias de Bes i Serra, Josep (Barcelona)	Alfa Romeo.
Pedregosa Garrido, José (Jaén)	Lancia Delta y Seat Panda.	Grupo Vasco (PNV)	
Pelayo Duque, María Dolores (Tenerife)	Saab Turbo.	Echeverría, Ignacio	Opel Senator.
Sánchez Bolaños, Angel (Las Palmas)	Audi 80.	Grupo CDS	
Solchaga Catalán, Carlos (Navarra)	BMW 305.	Suárez González, Adolfo (Madrid)	Mercedes Diesel.
Grupo Popular		Grupo Mixto	
Bravo de Laguna, José Miguel (Las Palmas)	Mercedes 190 E y Citroën CX.	Alzaga Villamil, Oscar (CP Madrid)	BMW 528.
Cholbi Diego, José (Alicante)	Ford Granada.	Fraille Poujade, Modesto (CP Segovia)	Mercedes 450 y Fiat Uno.
Díaz Berbel, Gabriel (Granada)	Ford Granada.	Núñez Pérez, Manuel (CP León)	Volvo 760.
García Tizón, Arturo (Toledo)	BMW 520.	Ortiz González, Luis (CP Zamora)	Mercedes 280.
Herrera Martínez-Campos, Iñigo (Madrid)	BMW 535 y Opel Corsa.		
Lasuén Sancho, José Ramón (Zaragoza)	Lancia.		
Llorens Torres, Ignacio (Lérida)	BMW 320.		
Osoorio García, Alfonso (Cantabria)	Alfa Romeo.		
Rajoy Brey, Mariano (Pontevedra)	BMW 320i.		
Ramallo García, Luis (Badajoz)	BMW.		
Ramiro González, Miguel (Albacete)	Audi 100.		
		Rato Figaredo, Rodrigo (Cádiz)	
		Porsche Turbo y Vespa.	
		Renedo Omaechevarría, Manuel (Córdoba)	
		Volvo 240.	
		Ruiz Ruis, Isidoro (Guadalajara)	
		Audi 90.	
		Sanchis Perales, Angel (Valencia)	
		Mercedes 500.	
		Vázquez Calviño, José Antonio (Lugo)	
		Mercedes 300 D.	
		Zárate Pérez de Ayala, Baltasar (Tenerife)	
		Porsche 924.	

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. • VAGMA, S. A. Gta. López de Hoyos, 5.

CONCESIONARIOS EN BARCELONA:

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

GENTE SOBRE RUEDAS

ra que todas las multas que le han puesto son únicamente de aparcamiento.

Otro «lanzado» en el terreno automovilístico es el presidente del Partido Liberal, José Antonio Segurado, un fanático de la velocidad, hasta el punto de declararse ferviente defensor de la supresión de las limitaciones, al menos en autopista. Segurado también es propietario de Triumph, aunque para sus escapadas prefiere utilizar la Honda 900. La ilusión de su vida, sin embargo, sólo conseguirá alcanzarla cuando se compre el Bentley, con el que sueña desde hace muchos años. Otro «motorista» empedernido es José Ramón Caso, propietario de una Kawasaki 900.

El presidente del Congreso de los Diputados, Félix Pons, tiene «un coche de tipo medio y cinco plazas», concretamente un Solara Escorial. El presidente asegura que no entiende nada de mecánica y que la conducción le sirve para relajarse. Leopoldo Torres, el vicepresidente del Congreso, conduce desde hace catorce años un BMW 2500 y asegura que no sobrepasa los 140 kilómetros a la hora. Don Leopoldo asegu-



A Segurado le gustaría ser propietario de un Bentley



ra que tiene dos poderosas razones para «resignarse a que le lleve un conductor». La primera, que no le queda más remedio y, la segunda, «conservar los puestos de trabajo existentes».

El aliancista Miguel Herrero de Miñón es otro de los políticos que no se fija demasiado en los coches. Su vehículo personal es un Renault 14, aunque en ocasiones se deja ver con el «seiscientos» de su mujer, hasta que se lo robaron el pasado mes de junio. El matrimonio Herrero tiene la duda de qué habrán hecho los ladrones con el coche, porque, precisamente estos días, acababan de recibir una citación judicial.

Máximo Rodríguez Valverde, setenta y siete años, milita en las filas socialistas y se le conoce como el «abuelo

LOS UTILITARIOS

Grupo Socialista

Acosta Cubero, José (Madrid)
Aguirre Fornies, Luis (Alava)
Almunia Amann, José Joaquín (Madrid)
Arnao Navarro, Francisco (Castellón)
Ballebo i Puig, Ana (Barcelona)
Bevia Pastor, José (Alicante)
Blasco Castany, Jorge (Valencia)
Busquets Bragulat, Juli (Barcelona)
Cebrián Torralba, Elias (Zaragoza)
Cercas Alonso, Alejandro (Madrid)
Colino Salamanca, Juan Luis (Valladolid)
Cuevas Delgado, Antonio (Sevilla)
Díaz Pozas, Diego (Huesca)
Fernández Martín, Horacio (Zamora)
Fernández Ordóñez, Francisco (Zaragoza)
Fuentes Gallardo, Francisco (Badajoz)
García Bloise, Carmen (Madrid)
Gimeno Marín, Fernando (Zaragoza)
Izquierdo Collado, Juan de Dios (Albacete)
Juan Millet, María Celeste (Valencia)
León Molina, Juan José (Ceuta)
López Riaño, Carlos (Madrid)
Luna González, Angel (Alicante)
Medián Ortega, Manuel (Las Palmas)
Navarrete Merino, Carlos (Huelva)
Nieto González, Jerónimo (Avila)
Novella Suárez, Jorge (Murcia)
Ojeda Escobar, Antonio (Jaén)
Padrón Delgado, Néstor (Tenerife)
Pérez González, Froilán (Madrid)
Pinedo Sánchez, Carmen (Cádiz)
Prieto García, Domingo (Huelva)
Sabando Suárez, Pedro (Madrid)
Santos Jurado, Ramón (Cádiz)
Segovia Solana, Francisco (Albacete)
Serra Serra, Narcís (Barcelona)
Simón Calvo, Irma (Castellón)
Tárrega Bernal, Javier (Castellón)
Vicente Martín, Ciriaco de (Salamanca)
Visiedo, Antonia (Murcia)
Zambrana Pineda, Justo (Cuenca)
Zapatero Gómez, Virgilio (Cuenca)

VW Golf
Seat Ritmo
Peugeot 205
Talbot Horizon
Seat 127
Opel Corsa TR
VW Polo
Seat 127
Renault 14
Peugeot 205 GT
Dyane 6 y Renault 8
Simca 1200
Renault 11
Renault 11
Talbot
Talbot Horizon
Talbot Horizon GT
Renault 9 TS
Ford Fiesta
Ford Fiesta
Renault 9
Seat Ritmo
Talbot Horizon
Renault 5 y Renault 8
Talbot Horizon y Citroën 2CV
Talbot Samba
Renault 11 TXE
Peugeot 205 GR
Seat Ronda
Renault 5 TS
Ford Fiesta
Renault 14
Citroën Visa y Seat 133
Renault 9
Renault 11
Ford Fiesta
Seat 133
Renault 11
Vicente Martín, Ciriaco de (Salamanca) Peugeot 205 D y Seat 600
Renault 5
Simca 1200 y Seat 600
Ford Fiesta

Grupo Popular

Amilivia González, Mario de (León)
Canellas Fons, José (Balears)
Carraga Fontecha, Adolfo (Vizcaya)
García Botín, Elena (Cantabria)
Gil Lázaro, Ignacio (Valencia)
Herrero y Rodríguez de Miñón, Miguel (Madrid)
Mena Berbal, Ricardo (Sevilla)
Molina Fernández, Alvaro (Cádiz)
Rabanero Rivacoba, Ramón (Alava)
Rebollo Macías, Sinfiriano (Orense)
Robles Orozco, Gonzalo (Toledo)
Sánchez Usero, José Luis (Melilla)
Siso Cruceñas, Joaquín (Huesca)

Grupo Minoría Catalana

Casas Bedos, Jordi (Barcelona)
Gasoliba i Bohm, Carles (Barcelona)
López de Lerma i López, Josep (Gerona)
Roca i Junyent, Miquel (Barcelona)

Grupo Vasco (PNV)

Anasagasti Olabeaga, Iñaki (Vizcaya)
Olabarria Muñoz, Emilio (Alava)

Grupo CDS

Abril Martorell, Joaquín (Valencia)
Garrosa Resina, Antonio (Valladolid)
Martínez Campillo, Rafael (Alicante)

Grupo Mixto

Aulestia Urrutia, Quepa (EE, Vizcaya)
Fernández Labrador, Pilar (CP, Salamanca)
García Fonseca, Manuel (IU, Asturias)
Guerra Zunzunegui, Juan (CP, Valladolid)
Pérez Dobón, Juan (CP, Almería)
Ramón Izquierdo, Miguel (UV, Valencia)
Salarrullana Verda, Pilar (CP, La Rioja)
Camuñas Solis, Gabriel (CP, Jaén)
Ruiz Soto, Carlos (CP, Madrid)

Ford Fiesta
Renault 5
Ford Fiesta
Ford Fiesta
Peugeot 205
Renault 14
Ford Fiesta
Renault 11
Renault 14
VW Polo Classic
Ford Fiesta
Seat Panda
Talbot Horizon

Fiat Uno
Renault 9
Talbot Horizon
Renault 11 y Seat 133

Renault 14
Talbot Horizon

Morris
Renault 11
Renault 14

Seat Ritmo
Renault 5
Simca 1200
Renault 11
Fiat Uno
Seat 1430
Renault 5
Renault 11
VW Golf

LOS FAMILIARES

Grupo Socialista

Acitores Bañas, Alberto (Palencia)
Amate Rodríguez, José (Almería)
Antich i Balada, Jaume (Tarragona)
Bahillo Fdez., Alejandro (Pontevedra)
Berenger Puster, Luis (Alicante)
Caballero Álvarez, Abel (Pontevedra)
Caldera Sánchez, Jesús (Salamanca)
Calero Baena, Andrés (Jaén)
Capdevila Blanco, Angel (León)
Clotás Clerco, Salvador (Barcelona)
Contreras Pérez, Francisco (Almería)
Correas Parralejo, Jesús (Badajoz)
Cruaños Molina, Asunción (Alicante)
Cuesta Martínez, Alvaro (Asturias)
Chaves González, Manuel (Cádiz)
Díaz Sol, Angel (Granada)
Fernández Moreda, Jesús (La Coruña)
Fuentes Lázaro, Jesús (Toledo)
Galeote Jiménez, Guillermo (Córdoba)
García Arreiciado, Jenaro (Huelva)
García Pagán, Antonio (Murcia)
García Ronda, Angel (Guipúzcoa)
González García, José (Asturias)
García Plaza, Isidoro (Pontevedra)
Granados Calero, Fco. (Ciudad Real)
Guerra González, Alfonso (Sevilla)
Gutiérrez Terrón, Mariano (Granada)
Hermosín Bono, Carmen (Sevilla)
Hurtado Gallardo, Diego (Granada)
Izquierdo Rojo, María (Granada)
Lagunilla Alonso, Juan (Palencia)
López Luna, Hilario (Málaga)
Maravall Herrero, José María (Valencia)
Marcet Morera, Joan (Barcelona)
Martínez Núñez, Manuel (Lugo)
Martínez Sanjuán, Angel (La Rioja)
Mayoral Cortes, Victorino (Cáceres)
Moreno Monrove, Sergio (Cádiz)
Morán Gracia, Victor (Huesca)
Moya Milanes, Pedro (Córdoba)
Novoa Carcacia, Pilar (Orense)
Palacios Alonso, Marcelo (Asturias)
Pons Irazábal, Félix (Baleares)
Rodríguez Rodríguez, Antonio (Orense)
Rodríguez Zapatero, José Luis (León)
Romero Herrera, Carlos (Zamora)
Roncero Rodríguez, Victoriano (Cáceres)
Ruiz Fernández, Jesús (Cádiz)
Sáenz Cosculluela, Gabriel (La Rioja)
Sáenz Lorenza, José (Zaragoza)
Sánchez Candelas, Ricardo (Toledo)
Sanjuán de la Rocha, Carlos (Málaga)
Sanz Díaz, Federico (Burgos)
Torres Sahuquillo, Gerardo (Teruel)
Valla García, Francisco (Granada)
Vancell Trullas, Ramón
Varela Flores, Manuel (Lugo)
Velasco Rami, Luis (Navarra)
Yáñez Barnuevo, Luis (Sevilla)

R-18 y Chrysler 150
F. Sierra y Simca 1200
VW Passat y Renault 5
Chrysler 180
Ford Capri y Ford Fiesta
Ford Escort
Renault 18
Peugeot 505
Seat 131
VW Passat y Seat 128
Talbot Solara
Peugeot 505
Ford Sierra
Seat 131
Renault 12
Citroën BX y 16 TR
Seat 132 y Citroën 2CV
VW Santana
Renault 12
Citroën GS y Seat Panda
Citroën CX
Seat 131
Renault 18
Renault 12
Ford Sierra D
Renault 12
Ford Escort 1.6
Cit. GS Pal. y O. Corsa
Opel Kadett y Seat 127
Citroën BX
Renault 18 GTS
Citroën CX
Ford Escort
Ford Escort 1.3
Ford Sierra
Citroën BX
Renault 18
Renault 18 y Seat Panda
Talbot Solara SX
Seat 131
Seat 131
Seat 131
Talbot Solara
Renault 12
Seat 1500
Citroën GS
Ford Taunus
Renault 18
Seat 131
Citroën BX
Talbot 150 y Seat Panda
Citroën CX D
Renault 18 GTX y R-5
Citroën GSA
Renault 12 TS
Renault 18
VW Passat
Renault 18
Cit. GS Pal. y O. Corsa

Grupo Popular

Aja Mariño, César (Lugo)
Aparicio Pérez, Juan (Burgos)
Aznar López, José María (Avila)
Benítez Barrueto, Felipe (Teruel)
Camisón Asenajo, Felipe (Cáceres)
Elías Cabeza, Manuel (La Coruña)
Escuin Monfort, José (Castellón)
Fabra Vallés, Juan (Tarragona)
Huidobro Díez, César (Burgos)
Isasi Gómez, Nefali (La Rioja)
Jiménez Blanco, Antonio (Málaga)
Jordano Salinas, Diego (Córdoba)
Lapueta Quintero, Alvaro (Madrid)
López Valdivieso, Santiago (Valladolid)
Martínez del Río, José (Palencia)
Montesinos García, Juan (Alicante)
Peñarrubia Agius, José (Murcia)
Romay Beccaria, José (La Coruña)
Trillo López-Mancisidor, J. (La Coruña)
Ugalde Ruiz, Isabel (Huelva)

Grupo Minoría Catalana

Cuenca Valero, Eugenia (Barcelona)
Hinojosa Lucena, Rafael (Barcelona)
Sedo Marsal, Salvador (Tarragona)

Grupo Vasco (PNV)

Azcárraga Rodero, Joseba (Guipúzcoa)
Zubia Achaerandio, Joseba (Vizcaya)

Grupo CDS

Castañó Casanueva, Juan (Salamanca)
Revilla Rodríguez, Carlos (Madrid)
Rodríguez Sahagún, Agustín (Avila)
Ysart Alcover, Federico (Madrid)

Grupo Mixto

Bandrés Molet, Juan M. (EE Guipúzcoa)
Bernárdez Álvarez, Senén (CG Orense)
Bórquez Guillén, Jesús (CP Soria)
Camacho Zancada, Blas (CP C. Real)
Cavero Lataillade, Iñigo (CP Madrid)
Curiel Alonso, Enrique (IU Córdoba)
Espasa Oliver, Ramón (UEC Barcelona)
Grandes Pascual, Luis (CP Guadalajara)
Iglesias Argüelles, Gerardo (IU Madrid)
Pérez Millares, Manuel (CP Jaén)
Rupérez Rubio, Javier (CP Cuenca)
Wert Ortega, J. Ignacio (CP La Coruña)
Verstrynge Rojas, Jorge (CP Madrid)

Renault 18 GTD
Ford Escort
Seat 131
Seat 131 Supermirafiori
Ford Escort y Seat 128
Peugeot 505
Opel Rekord
Peugeot 505
Seat 132
Citroën CX
Renault 18
Peugeot 505
Peugeot 505
Renault 21
R-18 y Citroën Visa
Renault 18 D
Opel Kadett
Citroën BX
Citroën CX
Renault Fuego

Opel Kadett GSi
Opel Rekord y Seat 127
Ford Escort y Seat 133

VW Passat
Renault 18

Peugeot 505
Ford Sierra
Citroën CX
Citroën

Talbot Solara
Chrysler 180
Renault 18
Ford Sierra
Peugeot 505
Renault 18 GTX
Seat 131
Opel Ascona
Renault 21
Citroën CX
Opel Ascona
Cit. BX19 y S. Ritmo
Citroën CX



técnicas de enseñanza —dice Prieto— no se han perfeccionado progresivamente, y eso se nota. Ahora recuerdo con cariño lo mal que lo pasaba cuando, por ejemplo, tenía que examinar a una monja, porque las religiosas hacían gala de una tremenda osadía.» Primero en Barcelona y después en Huelva, el diputado simultaneaba sus actividades como examinador con las clases de Derecho Político y «lo pasaba fatal cuando tenía que suspender a los más

humildes». Reconoce, eso sí, que examinando tractoristas por los pueblos de Huelva se hizo con unas cuantas claves para sacar después su escaño en el 82. El capítulo de accidentes ha hecho que algunos diputados le teman al automóvil. Es el caso del comunista **Enrique Curiel**, que lleva una racha nefasta, con tres accidentes en las últimas

varios accidentes el ministro de Agricultura, **Carlos Romero**. Eran los tiempos en que pilotaba una Montesa que le dejó unas cuantas veces en el suelo. Su compañero de Gabinete **Abel Caballero**, que se manifiesta amante del automóvil, todavía recuerda el día que su viejo utilitario no hacía más que dejarle tirado, «porque se le iban cayendo

El ministro Virgilio Zapatero se ha comprado un utilitario de segunda mano

campañas. Y todos ellos en la provincia de Córdoba. El último, en las generales de junio, se produjo a causa del sueño y, como solución más inmediata, prefiere invertir sus dineros en Renfe, en vez de gastárselos en gasolina. **Francisco Granadas**, diputado socialista, es otro de los supervivientes del asfalto y ahora recuerda aquel accidente de 1980, cuando se le echó encima un coche y sufrió múltiples fracturas. Para él está claro que fue el cinturón de seguridad el que le salvó la vida.

De forma menos dramática, aunque también estrepitosa, ha protagonizado

las bujías». Pero este capítulo de sustos es necesario cerrarlo con el susto que se llevó **José María Trias de Bes**, diputado del CiU, cuando su Seat se incendió en plenas Ramblas de Barcelona. Para remediarlo, ahora se ha comprado un flamante Alfa Romeo.

Iñaki Anasagasti, portavoz de la Minoría Vasca, suele dejar que sea su mujer la que conduzca. Aprender a conducir a él le costó nada menos que un día de cárcel, cuando hace años, en Venezuela, un amigo sin carné se ofreció para darle las primeras clases. La Policía sospechó en seguida de las extrañas

TELEFONO PARA COCHE

LLAME SOBRE LA MARCHA

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

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

cosesa intelsa
LICENCIAS ERICSSON

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

del Congreso». No conduce, pero presume de «cambiar de coche varias veces al día», tantas como taxis necesita para sus desplazamientos. Por el contrario, su compañero de partido, **José Luis Rodríguez Zapatero**, el más joven de la Cámara con sus veintiséis años, conduce un viejo 1.500 de los años sesenta.

En el amplio sondeo realizado por MOTOR16 han sido muy pocos los diputados que han reconocido no haber obtenido el carnet de conducir en el pri-



mer examen. Unicamente el ministro de Agricultura y Pesca, **Carlos Romero**, no mostró ningún reparo para reconocer que él lo obtuvo en el segundo intento.

En los escaños socialistas, el diputado **Domingo Prieto** asegura que sus compañeros de Cámara son «avezados conductores urbanos». Y es muy posible que tenga toda la razón cuando lo dice, porque él fue, durante diez años, examinador de la Dirección General de Tráfico, en excedencia forzosa. «Las

LAS MARCAS DE SUS SEÑORÍAS

De los 350 diputados que integran la Cámara Baja de nuestro Parlamento, 235 han contestado a la encuesta de MOTOR16 sobre el coche de su propiedad. De ellos, 12 afirman no tener automóvil, aunque se desplazan, según sus cargos, en coches oficiales, tanto de la Administración como de los distintos grupos políticos del arco parlamentario. El resto —223 diputados— supone el 64 por 100 de la Cámara, por lo que sus respuestas son claramente definitorias de los usos y gustos de sus señorías en cuanto a automóviles se refiere. Vayamos por partes:

En el capítulo de *utilitarios*, Renault es la marca favorita de nuestros representantes, aunque el modelo mayoritario es el Ford Fiesta, con once unidades. Le siguen, a corta distancia, el Renault 11, con diez unidades, y el Talbot Horizon, con nueve. A continuación figuran R-5 (siete unidades), R-14 (seis) y Peugeot 205 y Seat Panda, con cuatro cada uno. Entre los ancestros se encuentran tres Renault 8, dos Seat 600 y dos Seat 124.

Es curioso señalar que no hay ningún Seat Ibiza. Al mismo tiempo se nota el tirón de la tierra: los diputados levantinos hacen alarde de modelos de Ford y los vallisoletanos, palentinos y otros de provincias colindantes manejan modelos Renault.

Entre los *familiares*, Renault figura también en primer lugar por marcas, y el Renault 18 por modelos (17 unidades). A Fasa-Renault le siguen Peugeot-Talbot, con 16 unidades; Ford, con 15; Citroën, con 14, y Seat, con 13.

Es precisamente un modelo Seat, el 131, el que ocupa el segundo lugar de preferencia (10 unidades), seguido del Citroën CX, con 9, y el Peugeot 505, con 8. Destaca la presencia de seis Ford Sierra, junto a un Taunus y un Capri. En los Renault, el 12 cuenta con seis y el R-21 ya aparece con dos, uno de un diputado de Valladolid y otro de Gerardo Iglesias, el líder comunista. También en este capítulo hay que reseñar la no aparición del Seat Málaga.

En cuanto a los *caros*, las preferencias se dirigen sin duda hacia los

vehículos alemanes, detectándose la presencia de siete BMW, seis Mercedes y cuatro Audi. Les siguen cuatro Volvos, dos Lancias, dos Alfa Romeo, dos Senator, dos Ford Granada y dos flamantes Porsche, uno de ellos perteneciente a la joven promesa de Alianza Popular Rodrigo Rato, quien también tiene una Vespa, cuyo uso alterna con el estupendo deportivo alemán.

En el segmento de modelos *raros y/o antiguos*, dos diputados tinerfeños, aprovechándose de la situación, conducen sendos Toyota, Corolla y Corona, y los demás se vuelcan por los viejos Peugeot de series 504 y 604; BMW 1500, 2500 y 3000 y un par de Triumph. Otros dos diputados afirman poseer todo-terrenos. Y, por último, hacer mención no a un coche raro ni antiguo, pero que no deja de ser significativo: el diputado por Izquierda Unida Nicolás Sartorius Álvarez de las Asturias y Bohórques tiene un Lada, vehículo fabricado en la Unión Soviética, pero que tiene mucho éxito en Europa occidental. Se supone que para dar ejemplo.

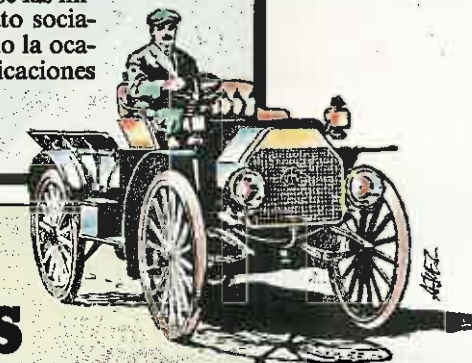
AP NO ESTA PARA VOLVOS

Si Manuel Fraga Iribarne busca algo en un coche, es la seguridad, quizá debido a los tres accidentes que ha sufrido en los últimos años. Precisamente en el último, en julio pasado y por carreteras navarras, Fraga perdía el elegante Volvo que su partido, Alianza Popular, había puesto a su disposición. El partido descartó la reparación del coche, que quedó para el arrastre, y don Manuel viaja ahora en un Seat 131, propiedad del Congreso de los Diputados.

En fuentes del partido se afirma que habrá que plantearse la compra de otro vehículo para su líder, probablemente un nuevo Volvo blindado, pero la apretada situación financiera que atraviesa AP no parece dar para estos lujos.

El líder conservador no demuestra demasiado interés por los coches que, «al fin y al cabo —dice—, han sido diseñados para cumplir la misma función». Reconoce que no se atreve a conducir y los miles de kilómetros que devora cada año le sirven para despachar asuntos pendientes, leer y, ahora seguramente, pensar en crisis.

Ahora bien, a don Manuel no le sientan nada bien las multas, sobre todo si se las imponen Ayuntamientos bajo mandato socialista. Más de un periodista ha tenido la ocasión de ver cómo rompía las notificaciones de sanciones impuestas a su coche o a los de sus escoltas por aparcar donde no debían.



evoluciones de un coche que llevaba en la parte trasera un triángulo con la inscripción «Autoescuela La Ruina». Ahora, de vez en cuando, también conduce y paga religiosamente sus multas de aparcamiento y exceso de velocidad, como en la mayoría de los casos. Hay excepciones, claro, como la de *Pedro Bofill*, al que lo único que le quita el sueño es la grúa.

Hay también expedientes inmaculados, como el del ministro del Interior, *José Barrionuevo*, que jamás ha visto una «receta» de los municipales, ni de la Guardia Civil. Nunca se han atrevido a ponerle una multa, pese a que *Barrionuevo* se permite de vez en cuando «robarle» el utilitario a su mujer y hacerse una escapadita totalmente de incógnito y sin escolta.

Un «desastre» especial es el que protagoniza el líder del PDP, *Oscar Alzaga*, que permanentemente bloquea la salida de otros compañeros de Cámara, al dejar en cualquier lugar su BMW sin ningún tipo de contemplaciones, con el consiguiente trastorno en el movimiento de vehículos en el aparcamiento del Palacio de las Cortes.

Las diputadas son también humildes en sus gustos automovilísticos y, en general, se inclinan por el utilitario, porque prefieren «sufrir lo menos posible», según *Ana Ballebó*. Esta socialista catalana no se complica la vida y deja que la lleven los amigos y los taxis porque no conoce Madrid. En Barcelona, sin embargo, se mueve con un Seat 127, que asegura tener muy bien cuidado. Su compañera *Irma Simón*, la única mujer de la Mesa del Congreso, aborrece los coches, aunque es propietaria de un Seat 133. La conservadora *Isabel Tocino* sigue a pie, puesto que todavía no ha llegado a comprarse coche, aunque piensa adquirir próximamente un Renault 5, como el de su antigua compañera de Coalición, la democristiana *Pilar Fernández Labrador*. En este aspecto, las diputadas guardan mejor las apariencias que sus compañeros.

María Esperanza Suárez

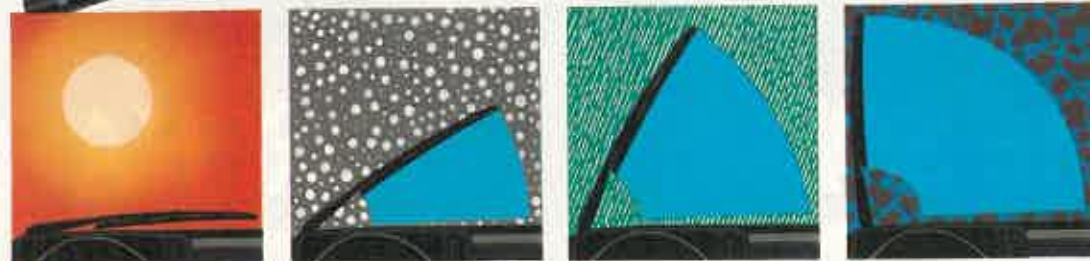


SWF "A la larga."

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



Calidad a la Vista.



Las escobillas limpiaparabrisas SWF están estudiadas para abastecer con una gama reducida la casi totalidad de las marcas de vehículos, tanto de 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.



LOS RAROS Y ANTIGUOS

Grupo socialista

Batlles Paniagua, José (Almería)
Blanco García, Jaime (Cantabria)
Fajardo Spínola, Luis (Tenerife)
Martín Toval, Eduardo (Barcelona)
Martínez Martínez, Miguel Ángel (Ciudad Real)

Ribas Mari, Enric (Balears)
Torres Boursault, Leopoldo (Guadalajara)

Grupo Popular

Rausell Ruiz, Francisco (Sevilla)
Ruiz-Gallardón, José María (Zamora)
Segurado García, José Antonio (Madrid)

Grupo CDS

Buil Giral, León (Zaragoza)
Caso García, José Ramón (Madrid)
López Arranz, José Antonio (Segovia)
Santos Miñón, José Antonio (Las Palmas)

Grupo Mixto

Rovira Tarazona, Juan (CP Alicante)
Sartorius Álvarez de las Asturias y Bohórques, Nicolás (IU Sevilla)

Nissan Patrol

Peugeot 504

Toyota Corona

BMW 3000

Triumph Stag y

VW Passat

Land Rover Corto 88

BMW 1500

Rover 216

Buick y Volvo

Triumph y Honda 900

Rover Vandenplas

Peugeot 604 diesel

Peugeot 504

Toyota Corolla y BMW 2500

Peugeot 504

Lada M. y Seat 1430

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 antiolvido • 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 ultra-sintonizador 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 Ciento, 403 bajos Tels. (93) 231 51 12-246 38 01
Télex: 54789 MUYS-E Barcelona 08009 (España)

GENTE SOBRE RUEDAS

FERMIN VELEZ EL TERCER HOMBRE



Junto a Jesús Pareja, que desde el año pasado se ha convertido en un habitual de las pruebas de resistencia, y a Emilio Villota, que ha mantenido una presencia casi continua desde 1982 en esta disciplina a bordo de diferentes sport-prototipos, en el presente año se ha alineado el piloto catalán Fermín Velez.

Y es que la temporada 1986 ha permitido recuperar a Fermín, que a finales de los setenta era el piloto más prometedor con que contaba el automovilismo español. Esto le permitió acceder a la Fórmula 3 internacional a través del equipo nacional, pero la escasez de medios le afectó mucho y al final los resultados no llegaron. Después, la mili y problemas familiares le apartaron de la competición, a la que pudo volver a un nivel muy modesto y tan sólo nacional allá por 1982. Para Fermín fue casi un volver a empezar, a través de la Copa Fura y pruebas de montaña, primero con un Simca Rallye y posteriormente con una barqueta Lola equipada con el motor BMW, conseguida con ayuda de Juan Fernández, a quien posteriormente sucedería en el palmarés del certamen. Finalmente, este año, siempre respaldado por Danone, ha podido retornar al campo internacional. Ha participado en el Mundial de Sport-Prototipos, formando equipo con Emilio Villota sobre un Porsche 956 de la escudería de John Fitzpatrick.

«Para el equipo en general y para mí en particular, éste ha sido un primer año de rodaje. El equipo ha funcionado bien, aunque el coche tenía unas limitaciones con respecto a los que llevan los pilotos de los equipos Jost, Brun, etcétera. De todas formas se han conseguido resultados importantes, como el cuarto puesto en Le Mans, el tercero de Nurburgring, el quinto de Silverstone, etcétera, que por cierto pien-



El trio español de la resistencia, Fermín Velez junto a Jesús Pareja y Emilio Villota.



Fermín ha echado de menos en la temporada 1986 las jornadas de pruebas típicas de las pruebas de monoplazas en las que se puede llegar a conocer mejor el coche, sus reacciones y buscar los mejores reglajes.

so que no han sido justamente valorados por el público español. Pero aunque no me quejo, he echado de menos algunas cosas. Me hubiera gustado probar el coche fuera de los días de carrera, para haberme hecho a él mucho mejor, haber comprendido mejor sus reacciones. En cambio me he encontrado con que llegábamos a los circuitos, que yo no conocía, y sin prácticamente tiempo para conocerlos había que clasificarse. A partir de mitad de temporada las cosas fueron mejor. Pero de

En 1987 quiero compaginar el campeonato de Sport-Prototipos con algunas carreras de la Fórmula 3000, pese a las coincidencias que hay en los calendarios de ambos certámenes

todas formas encuentro a faltar algo que sí tenía en los monoplazas. Por ejemplo, me da una cierta envidia Luis Pérez Sala, que puede rodar entre carrera y carrera en Monza, buscando los reglajes que pueden ir en el circuito en que se va a disputar la siguiente carrera. Y es que a mí lo que me va de verdad son los monoplazas. Yo creo que es incluso por mi físico. Soy hombre al que le va mejor el esfuerzo rápido que no uno prolongado. Por este motivo, para el año que viene, al mar-



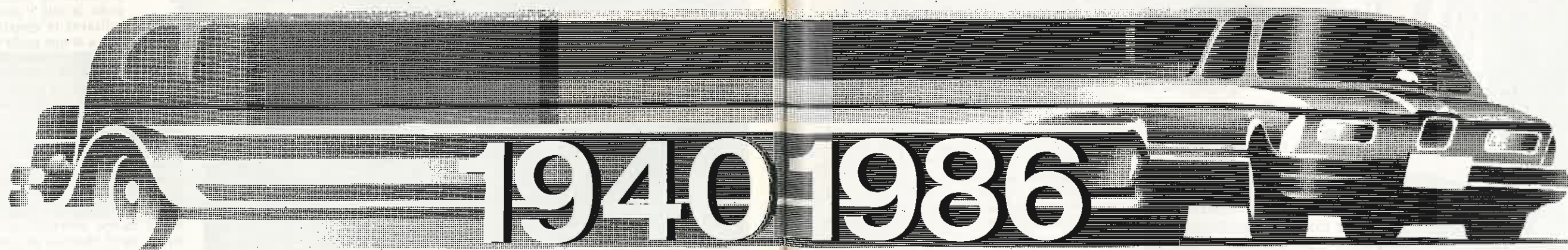
Con Emilio Villota ha conseguido una serie de buenos resultados entre los cuales destacan el tercer puesto de Nurburgring, el cuarto de Le Mans y el quinto de Silverstone, pese a que el Porsche de Fitzpatrick era inferior al de otros equipos.

gen de la resistencia, que espero poder seguir haciéndola con Villota y bajo el patrocinio de Danone, me gustaría poder hacer algunas pruebas de Fórmula 3000. Creo que podría estar en ella.»

Realmente, Fermín ya hizo un intento para subir a un coche con ocasión de la carrera disputada en el Jarama, pero al final no pudo llegar a un acuerdo. Para el año que viene, el problema es que hay muchas coincidencias en el calendario de Fórmula 3000 con el de Sport-Prototipos, particularmente en



Los tiempos cambian. El espíritu permanece.



La primera marca nacional, con más de 50 años al servicio de la seguridad en el automóvil, le ofrece la más amplia gama de amortiguadores.

Desde los amortiguadores standard, hasta los de competición, pasando por los reforzados y regulables, todos son el factor más importante

en la seguridad de vehículos industriales, turismos y trenes, motores, asientos, cabinas y máquinas deportivas.

Toda una gran variedad con la garantía RECORD.

RECORD: Seguridad, confort y estabilidad.

INDUSTRIAS MENDIZABAL

Apartado, 23 - Abadiano (Vizcaya)
Telf. 681 37 00



Amortiguadores

casi medio siglo investigando en la seguridad del automóvil



NIPPON ANTENNA

Tecnología japonesa,
calidad y fiabilidad.

La verdadera
antena NIPPON
automática.

Mod. TS-40



AHORA MAS
LIGERA Y
SILENCIOSA

Distribuidor exclusivo para España:
MUSICOM sa



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

GENTE SOBRE RUEDAS

Por su complexión física, Fermín piensa que le van mejor los monoplazas, que requieren un esfuerzo menos prolongado. El sueño del campeón de España de Montaña es llegar a la Fórmula 1.



la primera parte de la temporada. Pero Fermín quiere hacer ese esfuerzo de compaginar los Sport-Prototipos, para conocer circuitos y hacer resultados, y

“Mi objetivo sigue siendo la Fórmula 1. No me interesa estancarme en otras disciplinas. Pienso que dentro de dos años en España será fácil encontrar apoyos para llegar a ella”

la Fórmula 3000, para recuperar el tacto de los monoplazas. Todo esto con el objetivo de llegar a la Fórmula 1.

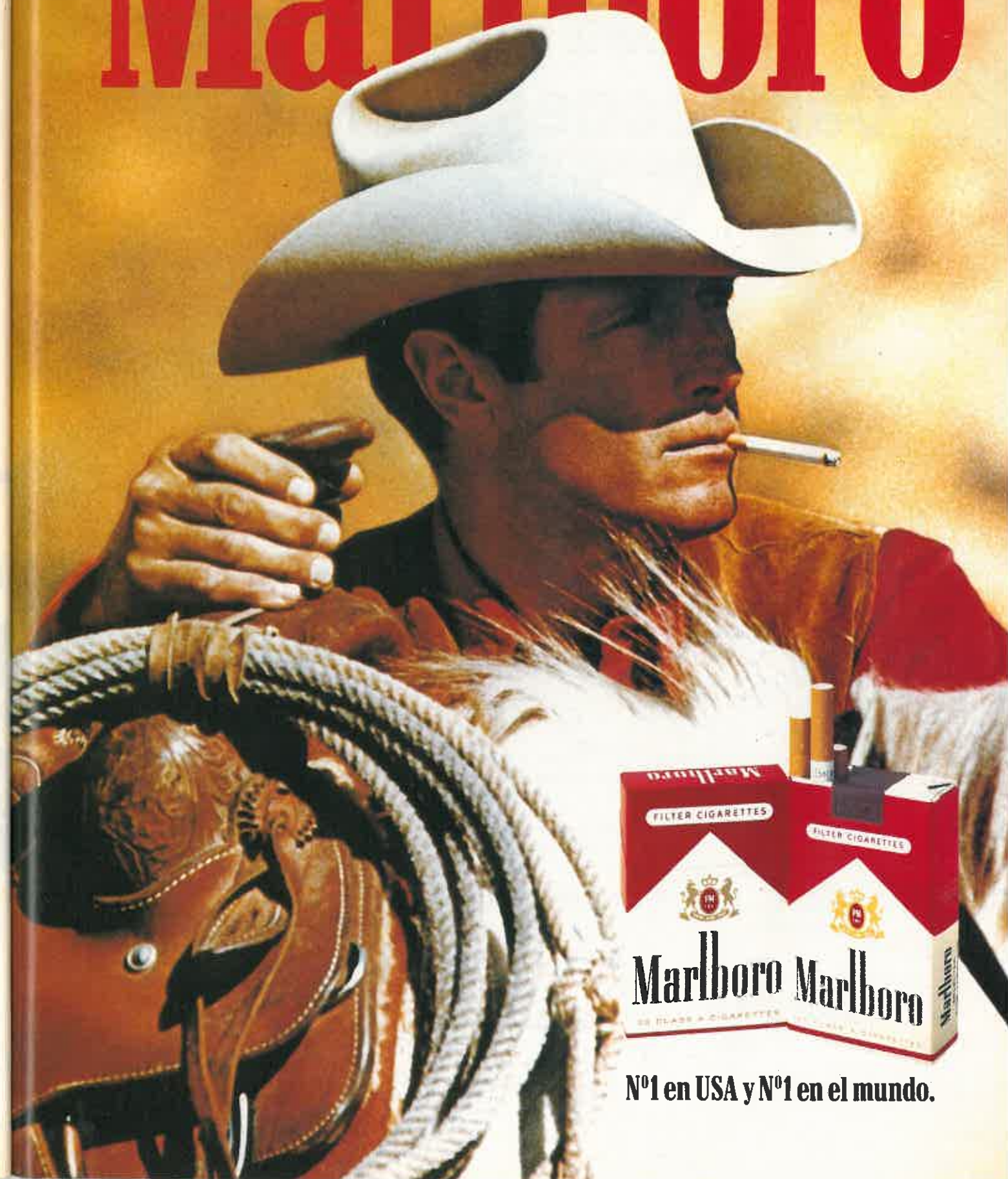
«Ese —afirma Fermín— sigue siendo mi objetivo. No me interesa quedarme en el automovilismo corriendo en otras disciplinas. Quiero llegar a la Fórmula 1. Y estoy convencido que en España dentro de dos años será fácil con-

seguir un apoyo para acceder a ella. Y para entonces quiero estar preparado.»

Ahora, terminada ya la temporada, su preocupación es buscar el patrocinio para la que viene, para ese doble programa que quiere llevar a cabo. Hasta ahora ha podido contar con la ayuda incondicional de Danone, pero para el año que viene la operación adquiere una envergadura superior que está obligando a cuidadosos estudios por parte de la empresa. De todas formas, Fermín tiene fe en que podrá llevar a cabo las empresas que se ha planteado. Del mismo modo que logró salvar los dos años de inactividad y unas dificultades familiares que le obligaron a pasarse un año conduciendo los autobuses que llevan al personal de Seat en Barcelona. Por cierto, que de ese tiempo Fermín tiene una anécdota que denota su afición. Contagió a otros conductores de la empresa del espíritu de la competición, y al final hacían carreras a ver quién salía antes del patio donde se alineaban los autobuses.

Sergio Piccione

Marlboro



Nº1 en USA y Nº1 en el mundo.

Campeonato
Mundial de Velocidad
80 c.c. 1986

CAMPEONA DEL MUNDO
1969 y 1970, 50 c.c./1971 y 1972, 125 c.c./1986, 80 c.c. VELOCIDAD
DERBI
RABASA

Derbi y «Aspar» Campeones del Mundo

Manuel Herreros «Champi» Subcampeón



Con la colaboración de
PHILSHAVE TRACER

DERBI da las gracias:

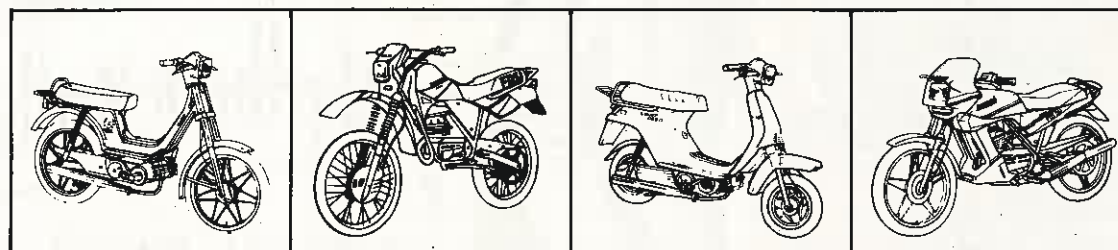
A nuestros pilotos: Jorge Martínez "Aspar", Angel Nieto, Manuel Herreros "Champi", Real Federación Motociclista, distribuidores, proveedores, televisión, medios de difusión, equipo de competición, personal de fábrica, Moto Clubs, sponsors y a todos cuantos han hecho posible estas victorias y de forma especial a nuestros clientes y a la afición motociclista, que con su aliento han ayudado al logro de estos triunfos.

A todos, nuestro más sincero reconocimiento.

Ya somos, otra vez, Campeones del Mundo de Marcas y Pilotos

La Tecnología y calidad de los Campeonatos del Mundo en su ciclomotor.

Ciclomotores Derbi desde los 14 años.



VARIANT START

YUMBO FDS

DS-50 START

FDT-50

MOTOS



COTA 304 CABRA MONTESA

HACE pocas semanas se consumó el matrimonio entre Montesa y Honda, según el cual, el gigante japonés pasó a ser propietario de la histórica marca catalana. En todo matrimonio por interés, como evidentemente son los matrimonios económicos, importa más la dote que cualquier promesa de amor. Montesa aportaba, además de sus instalaciones, una tecnología en un campo muy peculiar: el trial, y su última creación en ese terreno: la Cota 304. Esa es la dote. Por su parte, los japoneses han prometido seguir investigando en esa vía, tanto es así que, dentro de poco, llegará a Barcelona un ingeniero del país del sol naciente con la misión de dirigir las investigaciones sobre las motos de trial. Esas son las promesas de amor del marido japonés a su esposa



SONANDO FUERTE

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



SELECTED BY
BOSE

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

española. De cumplirse, España, con la ayuda de Japón, podría volver a ser número uno mundial en trial.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



La Cota 340 está estructurada alrededor del compacto monocilíndrico de

Precio en la calle:
373.090 ptas. (con matrícula) 305.760 ptas. (sin matrícula)

Fabricante: Montesa-Honda, S. A. Avenida Santa Cruz de Calafell, 21-35. Cornellá (Barcelona).
Plazo de entrega: Inmediato.
Garantía: Las motos de competición carecen de ella.
Talleres oficiales en España: 62.
Presentación: Primavera-86.

VIRTUDES

- Maniobrabilidad.
- Mecánica probada.
- Accesibilidad mecánica.
- Precio muy ajustado.

DEFECTOS

- Uso muy limitado.
- Equipamiento pobre.

FICHA TÉCNICA



MONTESA COTA 304

MOTOR Monocilíndrico dos tiempos. Refrigeración por aire. Diámetro por carrera: 71 x 60 mm. Cilindrada: 237,5 c.c. Relación de compresión: 12:1. Par máximo: 15 mkg. a 2.000 rpm. Potencia máxima: 15 CV a 5.500 rpm.

ALIMENTACION Carburador Amal 27 mm. de difusor. Encendido por volante alternador (a ruptor) Motoplat.

TRANSMISION Primaria: Por engranajes helicoidales. Secundaria: Por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague de discos múltiples de acero y corcho, en baño de aceite.

BASTIDOR Doble cuna en tubos de acero. **Suspensión delantera:** Telescópica Montesa de 35 mm. de diámetro y 170 mm. de recorrido. **Trasera:** De brazo oscilante con monoamortiguador central hidráulico Marzocchi. **Freno delantero:** Disco de 185 mm. de diámetro. **Freno trasero:** Tambor de 110 mm. de diámetro de la superficie de fricción. Llantas de aluminio de 21" delante y 18" detrás.

DIMENSIONES Longitud máxima: 2.040 mm. Distancia entre ejes: 1.350 mm. Anchura máxima: 815 mm. Peso en vacío: 84,5 kg. Capacidad del depósito: 4,5 kg.



La línea de la Cota 304 es muy espartana. La fusión entre Montesa y Honda hará volver a la Cota a la élite trialera.



Por primera vez Montesa equipa una moto de trial con un solo amortiguador trasero. La otra novedad es la adopción de un freno de disco ventilado. El conjunto depósito-asiento se levanta soltando unas gomas. La accesibilidad mecánica es óptima.



dos tiempos refrigerado por aire, cuyas medidas internas, de 71 por 60 milímetros, le dan un cubaje de 237,5 centímetros cúbicos. Es un robusto y muy experimentado propulsor que hereda el fruto de las investigaciones de la marca en la competición. Los motores de trial no están pensados para dar grandes potencias, sino para ofrecer un respetable par a un bajísimo número de revoluciones. Para quien está acostum-

brado a una motocicleta de carretera es asombroso cómo, con una de trial, se puede ir en primera, casi sin gas, sin tocar el embrague y sentir cómo el motor va empujando, casi pistonada a pistonada. Es por ello que la potencia en alta no tiene significación alguna en estos motores y su valor se sacrifica para obtener un buen par. Así, esos 15 caballos obtenidos a 5.500 revoluciones parecen ridículos en comparación con

una rútera que, a igualdad de cilindrada, dará valores de casi el doble. En cambio, ese pausado motor tiene un par de 15 mkg a tan sólo 2.000 revoluciones, lo que le hace, literalmente, capaz de subir paredes. Naturalmente, para explotar esas características es preciso que el embrague colabore eficazmente, y así nos encontramos con uno de discos múltiples revestidos de corcho en baño constante de aceite. El carburador es un Amal de 27 mm. de difusor y el encendido es Motoplat. La transmisión primaria tiene lugar por engranajes, mientras que la secundaria lo es por cadena, con la particularidad de que ésta va protegida por unas fundas muy útiles. El piloto tiene a su disposición un cambio de seis velocidades, naturalmente, ultracortas, de las que únicamente la sexta permite ir con cierto desahogo en los caminos, función que, en las motos de estas características, se reduce al traslado de una zona a otra. El bastidor es de doble cuna en tubo de acero, que abraza prácticamente al motor. La suspensión delantera es de fabricación propia y emplea casquillos de fricción y amortiguadores hidráulicos de doble efecto. Las barras tienen un diámetro de 35 milímetros, y la suspensión, un recorrido de 170. Por vez primera, en una Montesa de trial aparece un monoamortiguador trasero, lo cual, mediante una biela, manda un brazo oscilante. El amortiguador es un Marzocchi, y para una carrera de éste de 60 milímetros la geometría de suspensión proporciona un recorrido de 190 milímetros a la rueda. También es novedad en la marca la presencia de un disco delantero; en esta ocasión, de 185 milímetros, accionado por una pieza Grimeca y una bomba Magura. Atrás, el tambor de fabricación propia tiene 110 milímetros de diámetro en la superficie de fricción. Las llantas, Akront, de 21" delante y 18" detrás, son de aluminio. La puesta en marcha se hace mediante una patada a la corta palanca dispuesta al efecto.

En marcha, evidentemente, hay que ser un piloto experto, muy experto, en trial para sacarle todo el jugo a la moto. En esta especialidad en que el piloto predomina sobre la máquina, es éste quien pone los límites a la motocicleta.



El conjunto motor-chasis es muy compacto. El recorrido de puesta en marcha es corto.

En este terreno, los especialistas alaban el buen comportamiento del chasis y la franca respuesta del motor, una respuesta contundente y sin titubeos que comienza desde las 1.000 revoluciones por minuto. En estas motos no es posible hablar de prestaciones ni de valores de aceleración o de distancias mínimas de frenado. Aquí hay que hablar de ligereza, de maniobrabilidad, virtudes que la Cota 304 posee por su especial concepción.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



Aquí no hay confort alguno. No puede hablarse de confort en una moto cuyo asiento tiene una única y mera presencia testimonial, ya que esta moto se pilota de pie. También testimonial es la presencia de mandos de luces, bocina, faro, cuentakilómetros, etcétera, cuya única finalidad es la de cumplir con el Código de la Circulación. Aquí, la palabra clave es funcionalidad. Todo lo que hay sirve para algo o está porque alguien obliga su presencia. La carrocería, por llamar de algún modo al conjunto depósito-sillín, es de un acertado diseño estético, que recuerda el de la primera Cota y que entonces ganara el premio ADI/FAD al diseño industrial. El depósito tiene una capacidad de 4,5 litros, lo suficiente para unas cuantas zonas o un paseo por la montaña, y está realizado en plástico inyectado y co-

loreado en un llamativo color rojo escarlata. Este conjunto, que incluye el asiento-almohadilla, bascula hacia delante luego de soltar unas gomas, y permite el acceso al filtro de aire, parte del escape y al motor. Caso de precisarse más espacio para trabajar, con soltar un solo tornillo sale todo el conjunto. Los guardabarros son también de plástico inyectado y dicen irrompibles. Hablar, pues, de acabado es casi superficial, pero lo poco que hay es de calidad, y dentro de lo espartano del conjunto se notan progresos evidentes con respecto a modelos anteriores, sobre todo en lo tocante a mandos, conmutadores, piezas de plástico, etcétera... No en vano esta moto está destinada más a la exportación que al mercado nacional.

VALOR-PRECIO

Nos encontramos frente a una pura sangre de competición que, prácticamente como viene de fábrica, nos permitiría salir en una prueba del Campeonato del Mundo, una moto que incluso puede comprarse sin matricular para utilizar fuera de las vías públicas. En ese caso nos ahorraríamos un buen pellizco de IVA, pues sólo pagaremos el 12 por 100, con lo que nos costará poco más de 300.000 pesetas. Matriculada y con el IVA del 33 por 100, el precio es de 373.000 pesetas, que tampoco creemos que sean exageradas, cuando por motos similares de importación que van a dar rendimientos parejos nos piden casi 200.000 pesetas más.

También hay que decir que, si usted quiere una moto para pasear por la montaña, ésta no es tan apropiada como lo sería una Enduro o una Trail, mucho más versátiles. Para estos casos, la misma Montesa ofrece una versión con asiento más mullido, depósito con más capacidad y relaciones de cambio más largas, que la convierten en una moto más adecuada para la excursión montañera. La Cota 304 es una moto especializada, a la que sólo especialistas serán capaces de sacarle la quintaesencia y sabrán disfrutar de todas las posibilidades que ésta puede ofrecer.

Texto y fotos: J. L. Aznar

Pegaso, al pie del camión.



Recorriendo 1000 Kms. con el cliente.

En directo. Codo con codo. Los directivos de Pegaso suben a las cabinas de sus clientes y recorren 1.000 Kms. con ellos. Poniendo junto al camionero un interlocutor que ninguna otra marca sería capaz de ofrecer como "acompañante", pues solamente viviendo y sintiendo como español y en nuestro mercado se puede conocer de verdad su problemática.

Conocer el día a día. Comprender a fondo la realidad del transporte. Esta es la nueva escuela de Pegaso. Su nuevo espíritu para poder dar mejores productos, y mejor servicio.



Unidos por la carretera.



Líderes en ruta.

La Boutique de la Moto

LBOM

¡ATENCIÓN!



SRX-600, FJ-1.200 y RD-125

¡¡DISPONIBLES YA!!

¡¡DISFRUTALAS EL PRIMERO!!

(NUEVOS MODELOS)

BARCELONA, 9 MADRID TELS. 447 49 99-448 09 42

OPINION CONTRARIA

SOY habitual lector de vuestra excelente revista, aunque también lo soy de otras revistas también relacionadas con el mundo del motor.

El motivo de esta carta es



el siguiente: En el número 154, en la sección «cuéntenos su caso», un lector contaba muy convencido la supuesta superioridad del Seat Ibiza sobre el Renault 11 TXE.

Bueno, con esta afirmación este individuo demuestra su poco conocimiento acerca del mundo del automóvil. ¿A quién se le ocurre comparar dos coches de diferentes categorías y caracteres opuestos?

El Ibiza es un polivalente cuyo único mérito es su propio motor y se acabó, porque si nos ponemos a hablar de pesos, aerodinámica, comportamiento, equipamiento, etcétera, nos amargamos el día.

El R-11 TXE, con un motor de 1.700 cm³ es un coche eminentemente familiar, no para andar haciendo carreteras con el primero que se nos ponga delante.

El R-11 TXE, con abundante «caballería» y par, para viajar con toda la familia es un coche de una categoría superior al polivalente Ibiza, en el que sus dos únicas puertas (o tres) y su reducido maletero lo eliminan prácticamente para uso familiar.

Por último, ¿de qué sirve que el Ibiza sea un kilómetro más rápido si al fin y al cabo el límite máximo de velocidad en autopista es de 120 y en carretera no pasa de 100?, además el tener menos cilindrada y más potencia sólo significa que el mo-

tor está más apretado y que en teoría su vida es más corta.

Comento todo esto no porque yo tenga un R-11 (tengo un Supercinco GTL), sino que me «mosquea» que en una revista del motor que se considera sería se publiquen semejantes tonterías,

vamos es igual que decir que un Seat 124 es superior a un Peugeot 205 sólo porque por dentro es más grande y tenga más puertas, y lo que sucede es que son de diferente categoría.

S. González
Madrid

VELOCIDAD RAZONABLE

LA presente es para transmitirles mi más enérgica repulsa contra las medidas antivelocidad que próximamente se van a imponer.

En general, veo que las limitaciones de velocidad genéricas no suelen servir de mucho, yo optaría por una velocidad más «libre», aunque con unas limitaciones específicas mucho más rígidas y que se cumplan a rajatabla, aquí se vería justificada una sanción «dura» para el infractor.

Con las limitaciones genéricas se infravaloran las cualidades rúteras de muchos vehículos, ya que se toma como referencia en el momento de establecerlas a los vehículos de menor rendimiento, tanto en condiciones de estabilidad como de seguridad activa.

Aquí donde resido, las carreteras de montaña son abundantes y os aseguro que intentar mantener velocidades cercanas a los 90 km/h —la genéricamente admitida— implica unos promedios fuera de todo sentido común en una vía abierta al



tráfico y, sin embargo, aquí no sanciona, ni siquiera se vigila, el cumplimiento de estos límites.

Para terminar, sólo decir que de seguir las cosas así me veré obligado a cambiar mi Opel Kadett GSI por un modesto seiscientos o mejor por un vespino, porque de lo contrario deberé estar más concentrado en el velocímetro que en la carretera si es que quiero no dejarme la mayor parte de mis ingresos en las arcas públicas.

Carmelo González
Las Palmas



DESDE LA HABANA

AUNQUE desde bastante lejos y no muy establemente estoy al tanto, acorde a mis posibilidades, de su publicación, la cual considero de «primerísima» línea pese a su corta edad.

Les estoy grandemente agradecido por el trabajo que desempeñan en favor de la seriedad y profesionalidad de este tipo de publicación, caso raro en nuestros tiempos, llenos de libelos repletos de influencias mercantilistas que lastran la calidad de un trabajo técnico en alto grado.

Quisiera en este primer contacto ser generoso en las loas y felicitaciones que muy mucho merecen; mas por la distancia que nos separa, necesito me orienten la forma en que pudiera estrechar el vínculo, con un contacto más directo del que poseo en estos momentos.

Sinceramente, esperaba desde muchos años que alguien se decidiera a publicar semanalmente a los «fans» de la automoción de la forma que ustedes lo hacen, en español y a todo color.

Muchas gracias, bienvenidos y felicidades.

Roberto R. Cabrera
La Habana (Cuba)



FIRESTONE EN MARCHA



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

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

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

Compruébelo: entre en un Servicio Firestone y saldrá ganando.



EN MARCHA CON Firestone

Cuéntenos su caso

ZAPATERO A TUS ZAPATOS

ESCRIBO estas líneas al no salir de mi asombro ante lo escuchado recientemente en un telediario en boca de J. García Vargas, cosas como:

1) «... en los últimos meses se ha incrementado la venta de coches de importación con más cilindrada, lo cual agravará, dentro de unos años, el número de muertes en accidentes...»

2) «... ha aumentado el número de conductores jóvenes, lo cual supone un índice de peligrosidad y de riesgo de accidentes mayor...»

Simplemente me gustaría que el ministro de Sanidad me contestara coherentemente a estas preguntas:

— ¿Acaso es más seguro un R-4 o un 2 CV que un Porsche Carrera o un Ferrari 328? (Que este señor mire las distancias de frenado a 100 kilómetros por hora, por ejemplo.)

— ¿En caso de adelantamiento apurado, quién respondería mejor: un Corsa City o un Fiat Uno Turbo?

— ¿Es más segura en una carretera una señora de sesenta y un años y con treinta y siete años de carnet, y unos 300 kilómetros en todos estos años, o yo con veinticuatro años, seis de carnet y unos 130.000 kilómetros?

Animo y a seguir diciéndole incongruencias.

Thierry Aules Juango
Barañoin (Navarra)

PASE CON TALON

COMO consecuencia de un accidente próximo a Lalín, deposité mi vehículo, marca Ford Fiesta, en el concesionario del mismo lugar.

Habiendo llegado a mi conocimiento que habían terminado los trabajos de la reparación del vehículo, llamé telefónicamente al concesionario (Vertasa) solicitándole me informaran si

podía retirarle, al igual que el importe (el cual, por mucho que insistiera, no me fue facilitado) y forma de pago de la reparación, respondiéndome que era costumbre efectuar los pagos en metálico, pero a una pregunta mía si admitían un talón bancario me contestaron afirmativamente.

Personado «in situ» el día 5 de septiembre y siendo las 17 horas, quedé conforme con la reparación efectuada. Por tanto, me dirigí a caja con el objeto de satisfacer la factura que ascendía a 158.000 pesetas, las cuales intenté abonar por medio de un talón de 150.000 pesetas y el resto en metálico. Me encontré entonces con la desagradable sorpresa que, de una manera harto despectiva, el empleado me manifestó que no aceptaba esta forma de pago y que no podía retirar el vehículo de mi propiedad, excusándose en no admitir el pago, ya que sólo el gerente tenía potestad y que en esos momentos se en-

contraba de viaje en Madrid hasta el martes, día 9. Pero a los quince minutos apareció el gerente, con el que fuimos al puesto de la Guardia Civil, donde se negó a proporcionarme el libro de reclamaciones. Tras una fuerte discusión, y ante la posibilidad de que retirásemos el vehículo en su ausencia, se nos cerraron las puertas del taller. Ante todo esto quiero hacer público mi más enérgica repulsa sobre todas aquellas personas que actúan como profesionales del automóvil y no lo son.

L. John Vázquez
Orense (Galicia)

DIRECCION

SOY un asiduo lector de vuestra revista que desearía tener información de la marca Lada; le ruego me proporcionen, si no les causa molestias, la dirección en la que puedo conseguir información sobre los modelos de esta marca.

RESPUESTA.—No teniendo conocimiento de la posible existencia de un concesionario Lada en Huelva, le damos a continuación la dirección de la central de esta firma en nuestro país. La dirección es la siguiente: Lada Ibérica, calle Julián Camarillo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: (91) 204 67 46/49.

UN JAPONES TODO-TERRENO

SOY un asiduo lector de su revista y hace unos días tuve la suerte de contemplar un modelo que me llamó mucho la atención: el vehículo en cuestión era un Isuzu Trooper. Cuando quise informarme sobre él, me encontré con la sorpresa de que no pude localizar ningún tipo de información sobre este modelo. Les ruego me proporcionen todos los datos técnicos que puedan sobre este modelo.

José A. González
Madrid

RESPUESTA.—Este modelo japonés es un todo-terreno con capacidad para cinco personas. Su motor es de cuatro cilindros y su cubaje es de 2.254 centímetros cúbicos; dispone de una caja de cinco velocidades que le permite alcanzar una velocidad máxima de 140 kilómetros hora, con un consu-

mo que oscila entre los 12 y los 18 litros a los 100 kilómetros. Desconocemos si el modelo que usted vio es la versión turbo diesel; si fuese este modelo, iría equipado con una nota de 2.238 centímetros cúbicos, y un consumo que iría de los 10 a los 16 litros a los 100 kilómetros.



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). *Elevavinas eléctricos y cierre centralizado de puertas (GTI, GTX y GT. Opcional en XR y SR).

Diesel 3 y 5 puertas.

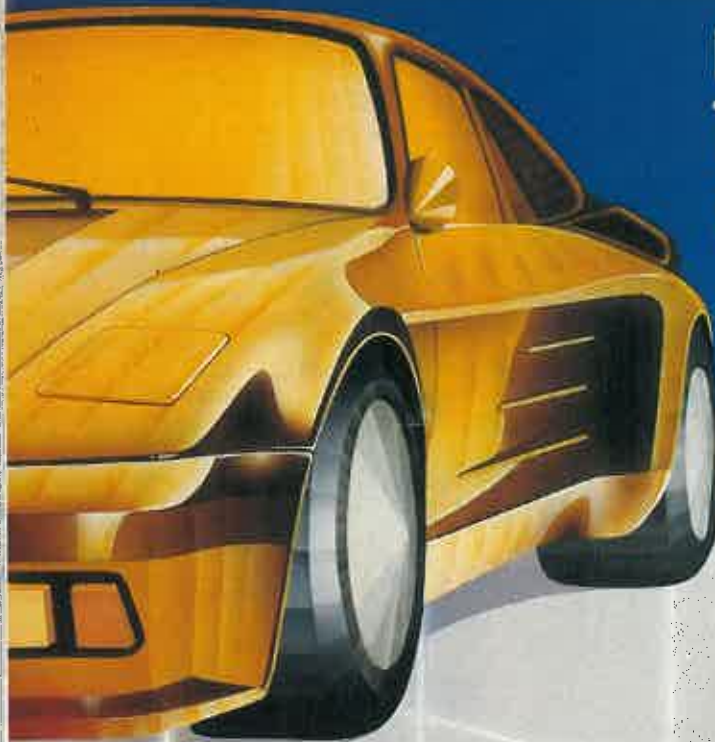
Potencia, 60 cv. *Velocidad máxima, 155 Km/h. *Consumo a 90 Km/h., 3,9 litros. *Autonomía, más de 1.200 Km. *Aire acondicionado, elevavinas eléctricos y cierre centralizado de puertas, opcionales (SRD).



PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA



Nuevo Pirelli P600.
Tecnología elevada a la
potencia máxima.

Pirelli ha creado un nuevo concepto en neumáticos: el P600, un salto tecnológico destinado a los conductores de automóviles de alta potencia.

El P600 es un neumático de carácter deportivo que combina a la perfección la seguridad y la eficacia, mejorando las prestaciones de todos los neumáticos de serie ancha existentes en el mercado.

El dibujo helicoidal de su banda de rodaje —diseñado por ordenador— crea en el neumático el efecto de turbo-acción, el cual incrementa la adherencia y la maniobrabilidad en todo tipo de condiciones.

Con el neumático P600 disfrutará plenamente del placer de conducir, porque sólo yendo por delante en investigación se puede crear un neumático así. Sólo Pirelli.

Pirelli P600



PIRELLI

Comprar y vender



BAVIERA MOTORS, S.A.
Concesionario oficial BMW

«FREE TAX»
y también
con placa turística

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

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

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



PEUGEOT 205



CONTIGO AL FIN DEL MUNDO.

FINANCIACION ESPECIAL

MOTORLANDIA, S.A.

EXPOSICIONES:
PASEO DE LA CASTELLANA, 268. Tel. 773 96 98-64
PLAZA REPUBLICA DOMINICANA, 6. Tel. 457 65 65-30
AVENIDA DE MANOTERAS, 4-2.

SERVICIO Y RECAMBIOS:
AVENIDA DE MANOTERAS, 4-2. (Esquina a carretera
de Burgos, km 5,3) Tels. 202 8140-41

SU CONCESIONARIO
PEUGEOT TALBOT



SEAT

Castellana Motor, S. A.

Audi



CASTELLANA, 278
Madrid 28046
TELS. 315 33 40 - 315 51 59

**«COMPRUEBELO!!
«LE ESPERAMOS!!**

Tenemos el coche de ocasión que desea
y garantizado hasta 12 meses
Financiación hasta 36 meses

Sr. Mora-Sr. Echevarría-Sr. Corpas-Sr. Peñacoba

TAMBIEN ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte

«Venta de coches revisados»

Hertz

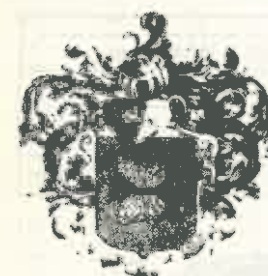
☐ GARANTIA 12 MESES ☐

EXPOSICION Y VENTA
MADRID
Edificio España
(abierto los domingos)
Tels. 248 58 03/04/05

VIGO
El Arenal (antiguo)
Felipe Sánchez, 110
Tel. 22 43 73/74
GARANTIZADOS
CONTRA ROBO
Garantía ESABE-CAR

MÁLAGA
Avda. García Morato, 12
(aeropuerto)
Tel. 31 85 50

Todos los modelos 1985



AREVALILLO
HNOS. S.A.

CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS
LUNAS TEMPLADAS Y LAMINADAS; PLANAS Y CURVADAS.
PLASTICOS PARA AUTOCARES Y TURISMOS.
DISTRIBUIDORES Y MONTADORES DE LAMINAS
DE SEGURIDAD Y LAMINAS DE CONTROL SOLAR 3M

Oficinas y almacenes centrales:

Alameda, 9 - Teléfs. 468 21 01 - 468 22 10 - 28014-Madrid

Talleres:

Martín de Vargas, 42 - Teléfs. 227 50 73 - 467 33 88 - 28005-Madrid

Duque de Sesto, 5 - Teléfs. 275 91 23 - 431 26 27 - 28009-Madrid

Sierra de Gredos, 3 - Teléfs. 690 96 86 - 690 97 35 - Fuenlabrada (Madrid)

Benidorm, 26 y Alava, 7 - Teléfs. 408 57 01 - 408 62 47 - 28017-Madrid



**INSTALADOR DE
TECHOS SOLARES**

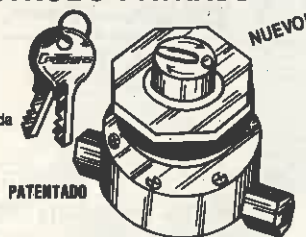
Comprar y vender



CORTAGAS ALFI
SEGURIDAD PARA VEHICULOS
CONTRA ROBO Y ATRACO

PROTEJA SU VEHICULO!

- Seguro permanente día y noche
- Fácil instalación (oculto y sellado)
- Bloquea el combustible sin la llave
- Se acciona con la mano o el pie
- Se desconecta únicamente con llave numerada
- No es eléctrico (no gasta batería)
- Cilindro - blindado (con su tapa)
- No trabaja al vacío (sistema exclusivo)
- Para: gasolina o diesel.



EXIJALO CON
CILINDRO BLINDADO
Y SU TAPA



El antirrobo blindado y más confiable para su vehículo. Venta solamente contra pedido. Damos exclusiva en ciudades y provincias a mayoristas, talleres y revendedores autónomos introducidos a nivel de talleres mecánicos y afines. Facturamos a toda España (reembolso). Solicitamos más distribuidores.

Información y ventas: Tel. 19861580168 Suiza 4600 15 Pontevedra. Cuidado con las imitaciones desechables. Exija el auténtico y original CORTAGAS ALFI, el cual tiene grabado a relieve en cuerpo y llaves CORTAGAS ALFI, por seguridad y garantía.

AUTOMOVILES CANALCAR

COMPRAMOS A TODO AQUEL QUE QUIERA VENDER UN AUTOMOVIL QUE ESTE EN MUY BUEN ESTADO. OPERACION RAPIDA E INMEDIATO PAGO AL CONTADO DE SU VEHICULO. TASAMOS A DOMICILIO.

Nota: La presentación de este anuncio aumenta el valor de su coche en 3.000 ptas. más
UNA VEZ FIJADO EL PRECIO

**EMPRESA
RECOMENDADA**

Martin de los Heros 63 Tels. 248 62 60 - 248 58 60
MADRID

FIAT CROMA.

ENTREGA INMEDIATA

COMERCIAL
AUTO HISPANIA, S.A.

Rº de la Habana, 74 Tel. 259 16 04-259 17 79
Ctra. Barcelona, Km. 11,300. Tel. 747 24 00

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

Más de 130 puntos de venta
y asistencia en España.



Croma CHT: 1.995 c.c. - 90 C.V. - 180 Km/h. 2.199.820 ptas.
Croma I.E.: 1.995 c.c. - 120 C.V. - 192 Km/h. 2.600.150 ptas.
Croma Turbo I.E.: 1.995 c.c. - 155 C.V. - 210 Km/h. 3.101.560 ptas.
Croma Turbo D: 2.445 c.c. - 100 C.V. - 185 Km/h. 2.850.190 ptas.

Citroën en Argüelles

BLASCO DE GARAY, 37. TELS.: 244 11 91-449 72 86. MADRID

BX 6Ti: Entrada: 595.799 ptas.
48 meses, a 38.250 ptas.

CX 22 TRS: Entrada: 668.002 ptas.
48 meses, a 48.031 ptas.

FINANCIACION DE ESTRELLA HASTA 30-10-86
INMEJORABLES TASACIONES VEHICULOS USADOS
AMPLIO STOCK COCHES PROCEDENTES CAMBIOS



AUSTIN ROVER

LUIS MONTERO

AGENCIA OFICIAL,
COSLADA, 5

TEL. 255 91 57
28028 MADRID

ENTREGAS INMEDIATAS
INMEJORABLES TASACIONES

AUTOMOVILES
PROCEDENTES CAMBIOS

Comprar y vender



NUEVOS ASCONA Y KADETT GSi
MOTOR 2000 i

MOVILAUTO

Bravo Murillo, 36 - Teléf. 446 62 50
Bravo Murillo, 62 - Teléf. 254 99 68

Sea el más rápido

MOTOR GAS

Victor de la Serna, 12 - Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20 - Tel. 250 15 18
(Junto al Bernabéu)

Tenemos "sus nuevos OPEL" esperándole

REVERSA

Avda. de Valladolid, 45
Tel. 248 08 00 - 01
Alberto Aguilera, 30
Tel. 447 53 43

CONCESIONARIOS

OFICIALES OPEL EN MADRID

Mejores por experiencia



Talleres Emilio
Arenas, S.A.

Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.
Tels. 275 18 38 - 275 12 17. 28001 MADRID.

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



SONIDO EN ALTA FIDELIDAD PARA SU AUTOMOVIL
INSTALACION AUTO-RADIOS Y ALARMAS

SUSCRIBASE A MOTOR 16

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

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Sí, deseo suscribirme a **Motor 16** durante un año, 52 números, al precio especial de 8.112 pesetas.

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

☐ Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.
☐ Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-28037.

No se admiten transferencias ni ninguna otra forma de pago que no sean las mencionadas anteriormente.

N.º impuesto en con fecha

Nombre Apellidos

Dirección (domicilio u oficina)

Población Provincia

Firma:

Precios (1 año): España y Andorra, 8.112 ptas. Extranjero: Portugal, 8.970 ptas. Europa, Argelia, Marruecos y Túnez, 12.702 ptas. América, 18.602 ptas. Resto países, 23.202 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.

**¡ANUNCIESE
HOY!**

Enviar a:

Motor 16

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41
Madrid-28037

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba al texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm., cuyo importe es de 4.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber llamando al teléfono 91-268 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-A-MOTOR 16

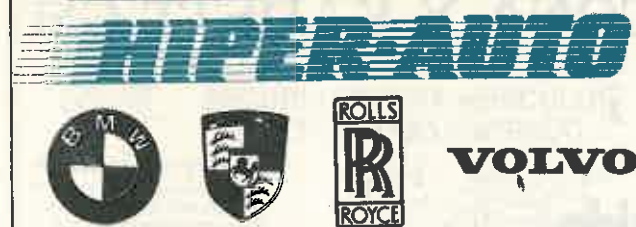
MOTOR 16 LE FRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:



LA EXPOSICION MAS IMPORTANTE EN AUTOMOVILES DE IMPORTACION

BMW, Mercedes, Audi, Volvo, Ford, Alfa Romeo, Volkswagen, Porsche, etc. 200 modelos de importación de las primeras marcas mundiales; y también nacionales. 7.000 m.² de exposición permanente. Divididos en tres plantas con automóviles de importación y nacionales. Con taller propio de asistencia técnica, diagnosis, puesta a punto y túnel de lavado.

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

También automóviles a estrenar de la marca que Vd. quiera. Hasta 60 meses y con la garantía de Hiper Auto. Conózanlos de cerca. Parking gratis para nuestros visitantes.

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



Mecánica general
Frenos y servofrenos
Direcciones y paralelo
Suspensión y embragues
Puesta a punto. Carburación

C/ Antonio Acuña, 10
28009-MADRID Tel. 431 13 26



5.ª MARCHA

Talbot 1.200 160 Horizon Solara	42.000 ptas.
Seat 124 1.430 131 Lada	40.600 ptas.
Ritmo 127 Panda	51.000 ptas.
128 1.200	55.000 ptas.
Renault 5 R-6 R-7	53.000 ptas.

C/ HUESCA, 3
TEL.: 279 98 74
28020 MADRID

AUSTIN ROVER
SECORSA
SIN ENTRADA - SIN LETRAS

METRO: 23.920 pts./mes

ROVER 216: 39.790 pts./mes

MONTEGO: 44.461 pts./mes

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

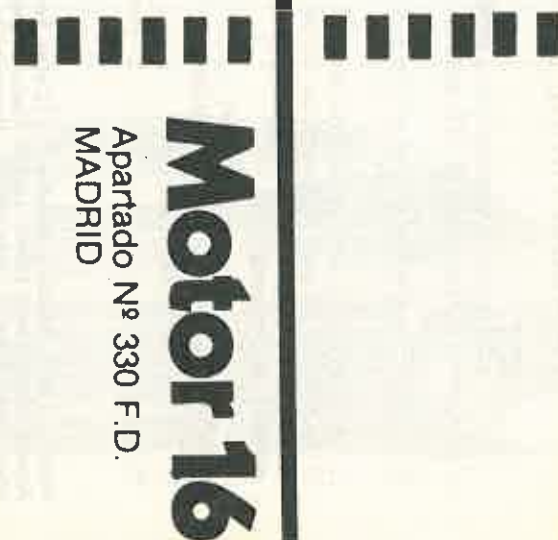
PARTICULAR VENDE

JAGUAR XJ6

Año 1981. Blanco.
Impecable. Sólo un
dueño.

Tel. (91) 407 21 08

SUSCRIBASE A MOTOR 16



Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

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

accesorios auto-sport armangué

OFERTA NOVIEMBRE

KITS AERODINAMICOS
KAMEI

Audi-BMW-Fad-Mercedes
Opel-Renault-Seat-etc.

20 %
D.T.O.

Rbla. Catalunya, 127 Tel. (93) 218 53 78 • 08008 BARCELONA



INSTALACION Y
DISTRIBUCION
de película Solar y de
Seguridad para vidrios

SEGURIDAD Y BELLEZA

- PROTEC FILM, seguridad, es un blindaje para cristales.
- PROTEC FILM, personaliza y da categoría.
- PROTEC FILM evita la decoloración del interior.
- PROTEC FILM rechaza el calor solar.
- PROTEC FILM, eficaz aislante térmico. Transparente y gama de colores.

Oficina: C/ Aragón,
208-210. Tel. (93)
224 02 00.
BARCELONA



Solicitamos distribuidores



radio
automovil

HIFI • CAR • STEREO

SERVICIO OFICIAL
ESPECIALISTA AUTO-HIFI

● BLAUPUNKT



SERVICIO TECNICO
AUTORIZADO-CAR-HIFI

● FUJITSU TEN

KENWOOD

dan la
musical
a su
automovil

- Instalaciones especiales, ocultamiento antirrobo con muy poco costo adicional.
- Extraíble para todos los modelos de automóviles (Mercedes, BMW, Porsche).
- Reparaciones e instalaciones garantizadas y efectuadas por los mejores especialistas.
- Financiamos hasta 36 meses.

C/ Conde de Aranda, 14.
(semiesquina a Claudio Coello, 10).

Tels. 431 83 15 y 276 93 30 - 28001 Madrid

SEAT Vallehermoso Motor

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

ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS.
CONSULENOS

LA GAMA MAS AMPLIA DEL MERCADO

¡¡LE ESPERAMOS!!



Fiat Uno Turbo i.e.

¿Lo has visto?

El Fiat Uno Turbo i.e. va tan rápido que casi se pierde de vista. Pero no te preocupes, en **Vagma, s. a.** podrás ver detenidamente toda la gama Fiat. Son coches hechos para personas muy especiales. Personas que, sobre todo, aman los automóviles.

1.301 c.c., 105 CV, 200 km/h., turbo con intercooler, inyección electrónica.
1.473.640, con IVA incluido.

También a través de FIAT FINANCIERA, S. A.

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

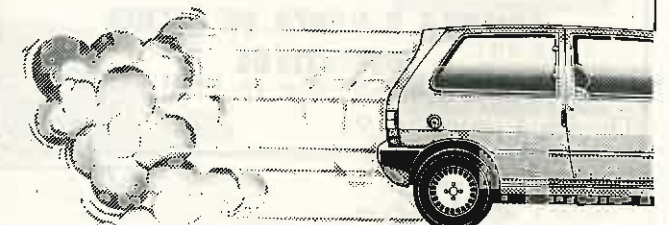
Concesionario lider:

Vagma, s. a.

Exposiciones:

C/ López de Hoyos, 62. Tel. 411 67 44
Avda. de los Toreros, 14. Tel. 245 72 02
Pza. Puente Segovia, 1. Tel. 470 13 50
MADRID

Talleres, Servicios y Recambios:
C/ Javier Ferrero, 3, 5 y 7. Tel. 413 70 13
MADRID



Comprar y vender

AUTOCLIMA

AIRE ACONDICIONADO
DISFRUTE DE LAS VENTAJAS QUE OFRECE
VIAJAR EN UN VEHICULO CLIMATIZADO



COMPRUEBE
LAS
DIFERENCIAS



IMPORTADOR-DISTRIBUIDOR

INFORMESE...

CUPIA S.A.

C/. Londres, 1. Teléfs. 255 99 02 - 255 96 14 - 28028 MADRID
C/. Londres, 29. Teléfs. 245 52 03 - 245 52 04 - 28028 MADRID
C/. Dr. Esquerdo, 110. Teléfs. 251 62 32 - 251 62 07 - 28007 MADRID
C/. Amigó, 12. Teléfs. 209 93 42 - 201 37 42 - 08021 BARCELONA

Auto Beltrán S.A.

P. BONANOVA, 13. TEL. (93) 211 60 00

Mercedes-Benz:
MERCEDES 500 SEC, full equip, B-FV.
MERCEDES 500 SEL, full equip, B-FX.
MERCEDES 240 DW, 123, M-DV, 2.000 kms.
MERCEDES 350 SL, impecable.
MERCEDES 300 D, B-EC, 38 CV, full equip.
MERCEDES 300 D, B-CV, B-DW, ave.
MERCEDES 300 SEL, 3.5, M-V, coleccion.
ROLLS ROYCE Silver Shadow, 47.000 km.
BENTLEY 350, impecable.
MAZDA 323, 2 puertas, varios.
MAZDA 626, B-BB.

BMW:
BMW 720i, full equip, B-FB.
BMW 720i, automatón, B-ES.
BMW 720i, B-DU.
BMW 630i, B-BV, impecable.
BMW 630i, B-BV, TRX Blazin, ave.
BMW 320i, full equip, NA-I.
BMW 3.0i, B-SS.
BMW 3.0i, full equip, B-H.
BMW 2.8, B-F.
FERRARI 308 GTB, cuatro valvulas, B-GW.
Porsche 911 SL, 3.0, 204 CV, B-BF.

Porsche:
Porsche 911 SC Targa, B-EF.
Mercury Cougar, B-SS.
Mercury Cougar XR-7, B-DG.
Pontiac Firebird 400.
Bentley 350.
Mustang descapotable, M-B.
Rover 2.6, B-EP.
Alfa Romeo 164, 2.5, ave.
Renault 9 TSE, B-FI.
Opel Commodore GSE 2.6, ave.
Citroën 2 CV-4, B-FU, impecable.



MERCEDES BENZ

AUTOMOVILES NUEVOS
Y SEMINUEVOS
DE OCASION

MAES
VALENCIA, S.A.
J. COSTA, 24
Tel. 374 61 11
46005 VALENCIA

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESSES Y

LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES

DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59

Tel. 274 68 52

VALORES EN ALZA con SERVATO

SERVATO
CONCESIONARIO OFICIAL MADRID

Alberto Aguilera, 15
Castellana, 70
Avda. América, 18
AGENCIA OFICIAL FLY MOTORS VELAZQUEZ
Velázquez, 96

Tel. 241 93 42

Tel. 281 43 72

Tel. 285 33 94

Tel. 276 51 67

Alfa Romeo

Para mantener el valor en alza,
SERVATO le ofrece su servicio especial
Post-Venta en sus talleres ALFA-BOXER,
en la calle Nicasio Gallego, 3,
Tel. 445 14 54, dedicado al Alfa 33, y
Galileo, 23, Tel. 445 88 00, para los
demás modelos.



ALFA 75

Alfa 75 2.0 128 CV DIN, más de 195 Km/h. 1.975.000 Ptas.
Alfa 75 2.5 Quadrifoglio Verde, 156 CV DIN, más de 210 Km/h. 2.655.000 Ptas.
Alfa 75 2.0 Turbo Diesel, 95 CV DIN, más de 175 Km/h. 2.250.000 Ptas.
PRECIOS CON IVA INCLUIDO

Comprar y vender

KERNEL
TECNICAS
AUXILIARES, S.A.

EL COLECTOR

más caballos
en
tu motor



VIMESA

KITS CARROCERIA
para personalizar su coche



C/ L'ALZINA, 54, bajos

BARCELONA

Tel. 210 79 56

JEMAUTO S.A.

AGENCIA OFICIAL **FIAT** SERVICIO OFICIAL

MAXIMA TASACION ENTREGA INMEDIATA TODOS LOS MODELOS FIAT
1.300 m² de EXPOSICION Y TALLER

TALLERES Y EXPOSICION

C/ SANTA RITA, 10 (semiesquina a Clara del Rey)

413 08 94 - 413 09 46 • 28002 MADRID

Detrás de este óvalo se encuentran
los mejores servicios del mercado.



en Valencia

montalt

SU CONCESIONARIO

Ctra. Madrid Valencia km. 347 • Tel. 370 31 50

AUTO-MARKT. Importa-
mos automóviles bajo pedi-
do con rapidez y garantía,
procedentes de agencias
oficiales. Especializados en
localizar coches exclusivos
y únicos. Precios sin com-
petencia con nuestro siste-
ma. C/ Juan Bravo, 28.
28006 Madrid. Tels.
435 40 13-431 43 33.

FIAT AUTOTORINO S.A.

AGENCIA OFICIAL FIAT-LANCIA

NUEVA GAMA 87

FINANCIACION 60 MESES

BLASCO DE GARAY, 63 Teléf. 243 99 65 • 28015 MADRID

MOVILAUDIO S.A.

Blasco de Garay, 63

28015 Madrid • 244 23 56

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL



RX 4010 L.

Alta potencia,
20 W x 2, dolby B.
Autoreveras, agudos y
graves independientes,
fader, loudness, cintas de
metal. Auto-Scanner en
radio, 12 presintonías,
reloj.



Sansui

RX 610 L

Dolby metal faber.
30 presintonías,
automemoria,
cambios de color
ámbar y verde
(según automóvil).
Scanner en radio.



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

BALMES. 25. TEL. (93) 318 05 89. BARCELONA-08007

MOTORES cambios nacionales importación. Vendo barato. Tel. 796 73 24.

ALFA Romeo GTV6-2.5, impecable, M-GL. aire. Sr. Gallego. Tel. (91) 695 73 00.

BX 19 GT. Un año, 20.000 km. Tel. 464 48 25. Madrid.

GSA Palas, como nuevo, M-FP. Tel. 464 48 25. Madrid.

RITMO 75 CLX vendo a toda prueba. 500.000 ptas. Tel. 22 73 96. Cuenca.

VENDO Jaguar XJ-6, de capricho. Antiguo. Perfecto estado. Particular.

VENDO MB 240 D. Chasis del 300 D. Año 79, a toda prueba. Llamar al tel. 610 74 23. Madrid. Particular.

CITROËN GS Palas. 5.000 km. Impecable estado. 300.000 pesetas. Llamar al Tel. (91) 411 50 63.

CITROËN 2 CV Charlestone. Tel. (91) 464 48 25.

RITMO Diesel, barato, revisado. Tel. (91) 464 48 25.

VENDO Volkswagen 1.500. Tel. 22 69 76. Lugo.

PARTICULAR compraría Mercedes 190 D o BMW 324 D de ocasión. No más de 3 años. Tel. (91) 274 26 81, o escribir al Apto. Correos 9.058. Madrid.

SEAT 131. Muy barato. Tel. (91) 464 48 25.

BX 19 TRD. Muy cuidado. **FORD** Escort 1.6 Ghia, M-FP. 38.000 km. Tels. 754 39 65-739 16 17.

ALTA fidelidad en su coche. Aproveche la baja de precios en aparatos de calidad primeras marcas. Autotacómetro. C/ Andrés Mellado, 85. Teléfono (91) 441 80 70.

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



OCASION UNICA

OPEL MANTA 400 VERSION CALLE

- 30.000 km.
- Preparación alemana Irmscher.
- Certificado de fábrica. 170 CV y 220 km/h.
- Motor de 2.410 c.c.
- Cuatro frenos de disco.
- Suspensión regulable Bilstein.
- Autoblocante al 44%.
- Llantas de 8 pulgadas.
- Neumáticos 220/60.
- Sin competir y perfecto estado.

Precio: 3.400.000 ptas. Razón: Tel. (96) 362 55 12. De 9 a 10 horas, noches.

¡OPORTUNIDAD!

Venta directa

coches usados. Mercedes, BMW, Porsche (todos modelos).

Legalizamos a nombre comprador

Apartado de Correos 76
HELLIN (Albacete). Tel. 30 36 55

VENDO ALFA ROMEO Giulietta Sprint 1600 GT

Clásico deportivo
Tel. (93) 218 53 78

Placa turística

OPEL MANTA GSI

Abril 1986. Gris metalizado. US \$9.000 dólares. 5.000 km. Techo solar. Pintura metalizada. Alarma. Como nuevo. Asegurado todo riesgo hasta abril 1987. Tels. (91) 456 62 62 456 63 00

CX IMPECABLE

M-CV, pocos kilómetros. Gris metalizado, ruedas nuevas y radiocassette.

Comidas-cenas:
Tel. (91) 409 42 05
Horas oficina:
Tel. (91) 252 11 86

Particular a particular vendo FORD TAUNUS 2 LITROS GLS

Motor nuevo.
M-5737-MY. Expuesto en DSD. C/ Pechuán, 14.
Precio: 625.000 ptas.

PARTICULAR VENDE FIAT BERTONE XI/9

2 Plazas. Descapotable. Perfecto estado. M-GS. 1.100.000 ptas.

Tel. (91) 895 16 13

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

LA PELICULA DE CONTROL SOLAR



- PARA OSCURECER LOS CRISTALES
- PONGALE SOMBRA A SU COCHE

Filtro Solar hasta un 80%
Evita altas temperaturas
Elimina rayos ultravioletas
Evita decoloración de la tapicería
Intimididad para los viajeros

Mantiene la transparencia del cristal
Se limpia normalmente
Autoadhesivo activado por agua
Instrucciones de montaje



Con cada rollo de película, un paracaí parabrises gratis
«Cuando aparque usted su coche»

ROLLO 3x0,75 m., 7.500 PTAS. ROLLO DE 4x0,75 m., 10.000 PTAS. (INCLUIDO IVA). VENTA POR CORRESPONDENCIA MAS GASTOS DE ENVIO

RALLYE DE LOS FARAONES MADE IN SPAIN

La V edición del Rallye de los Faraones ha sido todo un éxito para la participación española. En coches la victoria ha sido para el Nissan de Miguel Prieto y Ramón Termens, secun-

puesto. El desarrollo de las tres primeras etapas fue decisivo para el desarrollo del resto del rallye, puesto que se produjo una «débacle» entre los favoritos, cuyas monturas no aguantaron la

dureza de estas etapas. Primero fue Vil-sange, cuyo buggy quemó el embrague en la segunda etapa y, tras repararlo, se retiró definitivamente en la tercera. Por su parte, los Lada desaparecieron también en los primeros compases de la prueba. En la segunda etapa, Lartigue se quedaba sin tracción en las ruedas delanteras al romperse una junta homocinética. En la tercera etapa rompió el motor y también dejó la carrera. Su compañero de equipo, Jackie Ickx, había venido al Rallye de los Faraones para adaptarse a la nueva montura con la

dados por el otro Nissan de los hermanos Babler, y en motos, Carlos Mas ha conseguido un brillante segundo puesto detrás del italiano Franco Picco, ambos con Yamaha. En esta ocasión la prueba ha destacado por la gran dureza de sus etapas y por una organización que cuidó hasta los últimos detalles. Desde la primera etapa los españoles del equipo Nissan se mostraron muy incisivos y en un terreno que no les favorecía se colocaron en cuarto y quinto



Después de 4.000 kilómetros y diez días de arena y polvo, satisfacción en las caras del equipo Nissan por esta importante victoria.





Franco Picco ha sido el vencedor en motos. Su victoria fue respaldada por su compañero de equipo, Carlos Mas, que quedó segundo.



En motos, el interés estuvo centrado en la emocionante lucha entre Gaston Rahier (arriba) y Carlos Mas (abajo). Finalmente, el español se impuso al belga.



El príncipe de Qatar, Said Al Hajri, hizo volar al Mitsubishi a través de las arenas egipcias. La penalización en un control de paso lo apartó de la lucha.

que va a disputar el París-Dakar. Mientras estuvo en carrera no brilló y quedó habitualmente por detrás de los Nissan Turbo Diesel de Prieto y Babler, mucho menos potentes que el Lada. Una avería del alternador, que se reproducía continuamente, le obligó a tomar el camino de vuelta a casa a pocos kilómetros de la salida de la tercera etapa entre Siwa y Farafra. El potentísimo equipo Mitsubishi ha padecido innumerables problemas, pero fue principalmente la fragilidad de las cajas de cambios lo que provocó su retraso en la clasificación. Ya en la primera prueba especial Said Al Hajri se quedó con la caja de cambio bloqueada y perdió diez minutos. En la siguiente etapa realizó una increíble remontada que le llevó hasta la primera posición, con dieciocho minutos de ventaja sobre el segundo, que en aquel momento era Lartigue. Una nueva rotura de la caja de cambio en el mar de arena de Siwa, le obligó a acabar la etapa remolcado con

más de dos horas y media de retraso sobre los primeros. En la tercera etapa fue Cowan el que se quedaba apeado, por lo que los Mitsubishi oficiales desaparecían de la lucha por las primeras plazas. En este momento el italiano

Andreetto tomaba la cabeza por delante de Prieto, que tuvo que realizar una etapa con mucha arena sólo con la tracción trasera. Por su parte, Babler se aupaba hasta la tercera posición, presionado por el potente Mercedes de Sep-

TRAMO A TRAMO

- En motos también brilló la participación española. Carlos Mas fue segundo y mantuvo a raya a un temible Gaston Rahier, que disponía de una máquina de superior potencia.
- Nuestros compañeros de «Sólo Moto», Enrique Clará y Félix Dot, que participaban en moto, tuvieron suerte desigual. El primero se rompió una muñeca en una caída, mientras que Clará consiguió acabar la carrera, aunque algo retrasado.
- Bravo por las asistencias de los

equipos Nissan y Mitsubishi, que se ofrecieron a Andreetto para reparar su coche después del terrible accidente. Los mecánicos italianos trabajaron toda la noche para poner el coche a punto.

- La llegada de Jackie Ickx al equipo Lada no le ha caído muy bien a Pierre Lartigue, que se encuentra desplazado por el belga.
- Entre las asistencias en carrera, la mejor clasificada era la del equipo Nissan, hasta que, en la penúltima etapa, como consecuencia de un reventón, sufrieron un aparatoso accidente.

pi. Tanto en la quinta como en la sexta etapa una serie de pinchazos impidieron a Prieto plantar cara a Andreetto, que, aunque rodaba más lento, iba incrementando su ventaja cada vez que el piloto del Nissan pinchaba. Por su parte, Al Hajri remontaba a razón de unos diez minutos cada 100 kilómetros y comenzaba a inquietar a Jorge Babler. En la séptima etapa se produjo una segunda criba, que fue decisiva en el desarrollo de la prueba. En un punto en el que era muy fácil acortar el itinerario señalado en el *Road Book*, había un control de paso. De los hombres de cabeza tan sólo Andreetto y los dos Nissan pasaban correctamente, mientras que Seppi, Al Hajri y otros muchos participantes penalizaban ocho horas, perdiendo toda posibilidad.

A falta de tres etapas la lucha se centraba entre Miguel Prieto y Luciano Andreetto, pero de nuevo los pinchazos retrasaron al español. Cuando sólo faltaban dos etapas, la mala fortuna se

cebó en el italiano, que sufrió un accidente de circulación cuando iba a repostar. Como consecuencia de los dos muertos que se produjeron, las autoridades egipcias retuvieron a Andreetto, que finalmente decidía abandonar por no encontrarse anímicamente dispuesto y tener el coche tocado.

Sin Andreetto, nada parecía impedir que Prieto llegase fácilmente el primero a El Cairo, pero en la penúltima etapa se perdía en las montañas egipcias y se retrasaba casi una hora, aunque mantenía el liderato de la carrera con un cuarto de hora de ventaja sobre su compañero. Por fin, la última etapa fue de puro trámite y se culminó con una brillante entrada en paralelo de los dos Nissan, triunfadores.

Este triunfo, el segundo de los Nissan en pruebas tipo Raid, confirma la buena campaña que este equipo viene realizando en los últimos tres años. Sin duda, esta victoria tiene que empujar a sus responsables hacia la participación

en la prueba reina de la especialidad: el Rallye Paris-Dakar se comenzará el primer día del año 1987.

Victor Piccione
(Enviado especial)

CLASIFICACION

COCHES

- 1.º, Prieto-Termens (Nissan Patrol); a 14 m.;
- 2.º, Babler-Babler (Nissan Patrol); a 14 m.;
- 3.º, Cassegrain-Junker (Mitsubishi Pajero); a 3 h. 44 m.;
- 4.º, Al Hajri-Spiller (Mitsubishi Pajero); a 4 h. 24 m.;
- 5.º, Martini-Airoldi (Mercedes 280 GE); a 4 h. 37 m.

MOTOS

- 1.º, Franco Picco (Yamaha 600);
- 2.º, Carlos Mas (Yamaha 600); a 23 m.;
- 3.º, Gaston Rahier (BMW 1040); a 39 m.

Salvador Serviá ha logrado su objetivo: proclamarse campeón de España, aunque en el rallye no lograra más que un tercer puesto.



Diversos problemas impidieron que Carlos Sainz se opusiera con más fuerza a Tabaton.



RALLYE DE CATALUÑA YA HAY CAMPEON

TAL como se esperaba, el Rallye Cataluña ha sido decisivo para la adjudicación del título nacional de Rallyes, que finalmente ha recaído, con muy poca emoción, en manos de Salvador Serviá. De nada ha servido el excelente segundo puesto de Carlos Sainz, porque el piloto del Lancia ha logrado el objetivo y podrá afrontar el próximo Rallye Valero sin tener que jugarse el Campeonato.

Pero no sólo el nacional estaba en juego, ya que en el Cataluña también se ha ganado el título europeo, cumpliéndose las órdenes de Fiat y con Fabrizio Tabaton como nuevo campeón de Europa. Su gran rival, el belga Patrick Snijers, ha tenido que conformarse con el cuarto puesto final, que hubiera sido quinto si Beny Fernández hubiese podido acabar la carrera.

Desde los primeros compases de la prueba se puso de manifiesto que Tabaton no iba a dejar la menor opción a sus rivales, que curiosamente, y en contra de lo esperado, estaban encabezados por un incisivo Antonio Zanini, que superaba a Carlos Sainz, Salvador Serviá, Beny Fernández, Patrick Snijers y José Arqué. Entre los grupo A, Moratal y Pradera dominaban por escasa diferencia al BMW de Bassas, mientras que Loza quedaba descolgado

en esta lucha particular de los primeros tramos.

Cuando comienza a caer la lluvia, tras una larga parada en Vic, que marcaba las dos etapas de cada día, comienzan a producirse los cambios. Tabaton inicia una ya clara escapada, favorecido por la potencia de su S4 y sobre todo por la tracción a las cuatro ruedas. El único que podría darle alcance, por calidad como piloto y por

Borja Moratal ya es campeón de España

En el rallye fue superado por Bassas, muy brillante en su tierra

montura, sería Antonio Zanini, pero claramente las Pirelli se mostraron menos eficaces que las Michelin bajo el agua, como se demostraba también en el retraso de Bassas respecto a los Peugeot. Era el momento en que Sainz debía aprovechar para atacar con el mordiente que le caracteriza, pero el piloto del Renault comenzó con un rosario de problemas: una fuga de aceite que cae sobre la rueda trasera izquierda origi-



Fabrizio Tabaton ya es campeón de Europa, título que ha logrado prácticamente en España con sus victorias en el Costa Brava, Principe de Asturias y Cataluña.



na importantes problemas de estabilidad, por lo que el madrileño levanta el pie hasta que en la asistencia se resuelve el problema cancelando uno de los dos radiadores de aceite. Con cierta prevención por lo que pudiese suponer de fatiga para el delicado Maxi, Sainz se encontraba a una distancia de Tabaton poco menos que inalcanzable y con Zanini a quince segundos.

Se produce entonces el abandono del piloto del Ford. Tras algunos problemas de alternador, se sustituye éste, pero se produce un incidente eléctrico que culmina con la instalación quemada y el RS fuera de la carrera.

Una lástima porque Antonio, con nada que perder, estaba llevando a cabo un rallye excelente, cuidando muchísimo la fatigada mecánica del Ford (era el sexto rallye con el mismo motor!) y aun así permitiéndose el lujo de rodar sistemáticamente por delante de Sainz y de Serviá.

Al abandono de Zanini no tardaría en suceder el de Beny Fernández. El gallego, que estaba llevando a cabo un buen trabajo, dominando claramente a Snijers, abandona por segunda vez en este año a causa de una biela fundida. Es la primera vez que se produce una avería de motor en un Manta desde hace dos años y tras cerca de 25 participaciones. No es que Beny se jugase en esta prueba el Campeonato de España, pero un buen resultado le colocaría definitivamente en tercera posición en el europeo.

No pudo heredar su posición Arqué, claramente superado por Snijers. La joven promesa del equipo Opel (es ya una realidad) se retrasó mucho en los primeros tramos en seco a causa de un problema de alineación en el tren delantero, un motor bastante renqueante y unos neumáticos totalmente degradados. Cuando Beny abandonó, las asistencias le dejaron el coche en condiciones y marcó algunos tiempos interesantes.

En esta primera etapa la lucha entre los grupo A estaba inclinada a favor de los dos Peugeot, de Moratal y Pradera, que aventajaban en cuarenta segundos y veinticinco segundos, respectivamente, a Bassas; en casi dos minutos a Frigola y su Renault 11 Turbo, que controlaba por poco al Kadett semioficial de Loza.

Entre los grupo N (coches de serie), los dos Renault 5 GT de Alsina y Colomer estaban llevando a cabo una excelente pelea, acabando la etapa separados por tan sólo nueve segundos. También era escasísima la diferencia entre los tres Corsa de Sangrador, Collin y Otero, si bien el primero de ellos se mostró claramente superior bajo la lluvia.

Entre los Ibiza, tras unos interesantes tiempos de Calmet (que una vez más abandonaba por problemas mecánicos), Graña tomó el mando, dejando en ridículo a sus rivales, Holke y Ara-

gón, a quienes distanciaba en minutos en cada tramo.

Con las cosas muy claras por arriba, se iniciaba la segunda etapa, celebrada

esta vez bajo un excelente tiempo, seco y soleado en las primeras horas (nocturno en sus dos terceras partes). Tabaton no quería dejar escapar el título

TRAMO A TRAMO

● Muchos rumores sobre la próxima temporada. Todo el mundo habla de Moratal como posible fichaje de Ford, pero la verdad es que el madrileño aún no ha sido contactado por los responsables de esta marca.

● Salvador Serviá ha recibido garantías orales por parte de Berttoleto para disputar el año que viene el europeo con el Lancia 037 oficial de la Jolly.

● Lo que sí es posible es que Serviá, ya con el título en el bolsillo, disponga de un S4 para el Valeo. El propio Berttoleto, presente en Barcelona, manifestó que sería una «grandísima idea».

● Ya es definitivo que Zanini no correrá el año próximo el Campeonato de España. Se dedicará al Campeonato de Tierra con el Suzuki.

● Por cierto que, hablando de rallies de tierra, el año próximo volverá a haber un equipo oficial Seat de Rallyes. Por ahora, con el Ibiza dos motores (by power le llaman los cursis) y con José María Serviá como primer piloto.

● Desagradabilísimo incidente en Montjuich, entre el presidente de la Federación Catalana, Ernest Font, y el presidente de la Española, Carlos Gracia. El primero exigía garantías a Gracia sobre la seguridad de Montjuich para los monoplazas de Fórmula Ford. Ni siquiera la mediación del conseller de Deportes del Ayuntamiento barcelonés supo poner en su sitio al contestatario barcelonés.

● Aún le dura la alegría a Paco Crous tras el triunfo de los Nissan en el Faraones. Hay un proyecto para el Dakar, pero faltan aún muchos cabos por atar.

● La victoria de Teixidor en el Cataluña le da posibilidades de ganar el Desafío Peugeot. En el Valeo se la van a jugar Domingo, Luis Ramos y el propio Teixidor. También el Valeo será decisivo para la victoria entre los Ford, entre Argenta y Cima.

● Primera victoria en grupo A de Bassas, tras los dos segundos puestos con el Alfa en el Costa Brava y Llanes. El golpe de Lugo no fue tan grave como se dijo en un principio, ya que el BMW salía en Cataluña sin grandes apuros.



Moratal y Bassas, hablando del Campeonato del año que viene (izquierda) Sainz y Boto, comentando el Campeonato que se está acabando (derecha)



belga Snijers no estuvo especialmente inspirado, perdiendo la cuarta posición gracias a los abandonos de Zanini y Bení.



Quedó Arque defendiendo el honor de los Opel Manta. Realizó tiempos muy interesantes cuando dejaron de acosarle los problemas

europeo. Sainz no podía alcanzarle. Serviá quería finalizar a toda costa para asegurarse el nacional. Snijers sin rivales por delante (demasiado rápidos para el belga), ni por detrás. Arqué, sólo preocupado por agradar al público y terminar la carrera..., en fin, bastante decepcionante para los espectadores, que sólo se divertían por las pequeñas luchas particulares.

Sobre seco, Bassas impone sin discusión la caballería (y su buen hacer) del BMW 325i, sin que Moratal pueda ni siquiera impedirse. Al piloto de Peugeot le bastaba con terminar para proclamarse campeón de España de grupo A y tras los descabros del Príncipe y Lugo prefería tomarse las cosas con tranquilidad.

Entre los Corsas, Collin deja la carrera con la junta de culata quemada y Sangrador se contenta con controlar la ventaja que había obtenido sobre Otero el día anterior bajo la lluvia. El piloto de Teo es ya ganador del trofeo, ocurra lo que ocurra en el Valeo.

Entre los Peugeot, Teixidor se im-

ponía poco a poco a Domingo, hasta que éste se sale (por la grava arrojada por unos espectadores en el tramo de la Trona). En el mismo lugar se sale Colomer, perdiendo dos minutos y medio y el liderato entre los grupos N. En el tramo siguiente abandona definitivamente, dejando la victoria en manos de Alsina.

Cuando parecía todo aburrido, Sainz

pierde más de un minuto en el largo tramo de Estenalles a causa de una sujeción del rodamiento de una rueda. En su asistencia trabajan rápido, pero obligan al madrileño a realizar un tramo de enlace al gusto del cesado Palacín para no penalizar en el control. Su diferencia respecto a Serviá se reduce a treinta y cinco segundos, pero el catalán no ataca y Carlos se permite el lujo de incremen-

tarla tramo a tramo, marcando cinco scratch en los últimos seis tramos.

J. M. Cernuda

Fotos: José Luis Aznar

CLASIFICACION

1, Tabaton-Tedeschini (Lancia S4), en 4-17-45; 2, Sainz-Boto (Renault Maxiturbos), a 4-24; 3, Serviá-Sabater (Lancia 037), a 6-23; 4, Snijers-Colebunders (Lancia 037), a 9-31; 5, Arque-Montañola (Opel Manta 400), 20-15; 6, Bassas-Mas (BMW 325i grupo A), a 29-40; 7, Moratal-Rodríguez (Peugeot 205 GTi grupo A), 30-46; 8, Pradera-Zubizarreta (Peugeot 205 GTi grupo A), a 33-06; 9, Loza-Larrate (Opel Kadett GSi grupo A), a 35-33; 10, Kuzmick-Sali (Renault 5 Turbo), a 35-46.

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1, S. Serviá (1.294 puntos); 2, B. Fernández (1.174); 3, C. Sainz (1.076); 4, A. Zanini (985); 5, B. Moratal (891).

CAMPEONATO DE EUROPA

1, Tabaton, 425 puntos; 2, Snijers, 385; 3, Chatriot, 240; 4, Fernández, 229; 5, Cerrato, 228; 6, Zanussi, 221; 7, Ferjan, 200; 8, Pregliasco, 185; 9, Sainz, 175; 10, Serviá, 164.

CAMPEONATO GRUPO A (Challenge Monroe)

1, B. Moratal (1.453 puntos); 2, J. C. Pradera (1.174); 3, A. Loza (1.015).

CAMPEONATO DE GRUPO N

1, Piñón (952 puntos); 2, Colomer (945); 3, Domingo (770).

¡OFERTA ESPECIAL!

GRAND PRIX

ASI ES LA FORMULA 1

¡PÍDELO AHORA!

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

Deseo que me envíen el video «Grand Prix»

☐ BETA ☐ VHS

Adjunto talón a nombre de Francisco Costas por importe de ptas. 4.760.

D. _____ C. P. _____

Dirección _____

Localidad _____

Envíe este cupón a MOTOR 16, Hermanos García Noblejas, s.l., 28017 Madrid.

RONAL viste y distingue su coche

- De aleación especial
- Con certificado de homologación
- 3 capas de pintura
- Riguroso control de calidad en:
 - rayos X
 - estanqueidad
- Diseños elegantes y actualizados
- Medidas desde 5x13 a 9x16

LLANTAS DE ALUMINIO

RONAL

PARA MONTAR EN VEHICULOS:

- ALFA ROMEO
- AUDI-VW
- BMW
- CITROËN
- FIAT-LANCIA
- FORD
- MERCEDES
- OPEL
- RENAULT
- TALBOT

RONAL IBERICA, S. A.

Polígono La Paz, s/n.

TERUEL

(974) 60 21 55

REGLAMENTOS

MODIFICACIONES PARA EL 87

A falta de la aprobación del pleno, la Federación Española de Automovilismo ya tiene listos los reglamentos para el próximo año. En circuitos, la novedad más importante es la creación de un Campeonato de España de Barquetas, que tendrá, si el pleno lo aprueba, ocho pruebas a disputar en los circuitos españoles sin descartarse la posibilidad de celebrar alguna de ellas fuera de España. Por otra parte, se pretende, para abaratar costes, que se utilicen un mismo tipo de motores y de neumáticos e incluso limitar el número de ruedas por carrera. También el Campeonato de Pro-

Sólo los grupo A puntuarán en el Campeonato de Rallyes.

ducción sufrirá modificaciones, ya que desaparece el hándicap de peso, aunque se conserva la cilindrada hasta 1.600 y las tres divisiones existentes. Para dar cabida a los turbos de potencia pareja a los grupo A su cilindrada se multiplicará por 1,12.

En los rallyes se mantienen los grupo A, y los grupo B que no sobrepasen los 1.600 centímetros cúbicos y tengan una potencia inferior a los 300 caballos. La idea es mantener un máximo de once pruebas y un mínimo de diez, y para no dejar fuera de juego a los grupo B ya existentes se les permitirá optar a la Copa de España y participar en el campeonato, pero en este caso sin puntuar y sin optar a los premios. Para la montaña se prevé un total de doce pruebas, todas ellas con el mismo coeficiente, divididas en dos fases.

PROMOCION

LA FORMULA FIAT UNO, EN MARCHA

UN nuevo campeonato de promoción entrará el



próximo año en el calendario. Se trata del Campeonato Fiat Uno para monoplazas, que estará organizado y patrocinado por el importador de la marca en España en colaboración con la empresa Rallmotor que proporcionará los chasis Tatuus, importados de Italia. Los motores serán los Fire 1.000 de la marca italiana en su versión de 80 caballos. Estos motores, cuyo bloque, pese a ser de función, pesa sólo 18 kilos, tienen un 30 por 100 menos de piezas que cualquier otro, además de una alta relación de compresión, 9,8 a 1, con una cilindrada de 999 centímetros cúbicos. Al ser una fórmula de promoción, los premios serán importantes y el monoplaza se pretende que no rebase el millón de pesetas. Con toda probabilidad, Fiat Auto Hispania dispondrá de dos coches para que los campeones nacionales de karting puedan seguir este nuevo campeonato con todos los gastos pagados.

CIRCUITO DE JEREZ

PAUL RICARD AL TIMON

LA sociedad francesa Paul Ricard va a colaborar con Cirjesa, propietaria del circuito de Jerez, durante los próximos dos meses. Finalizado este plazo, es muy posible que la sociedad gala, que en la actualidad controla el circuito de Le Castellet, se convierta en copropietaria del trazado andaluz, y aunque no se conoce el número de acciones que comprarían, no se descarta la posibilidad de que se hagan cargo de la titularidad del circuito. De momento, la colaboración entre estas dos sociedades se iniciará con el nombramiento de una comisión mixta con Paul Ricard como vicepresidente.

El interés de Paul Ricard por Jerez se remonta al pasado verano, y según Pedro Pacheco, la situación geográfica del circuito y las posibilidades de desarrollo de su zona limítrofe son el motivo de este interés suscitado en los franceses, que han calificado el trazado andaluz como «una joya en bruto».

Luis Rebelles

MONTJUICH

TRISTE VICTORIA

CUANDO la Ducati 850 pilotada entonces por Carlos Cardús pasaba la bandera ajedrezada, al término de esta 32.ª edición de las 24 Horas de Montjuich, pese a batir el récord existente en nada menos que dieciséis vueltas, la alegría no se desataba como de costumbre. Las mentes estaban fijadas en «Mingo» Parés. Mingo, barcelonés de veintiocho años, había fallecido tras sufrir un accidente a 170 km/h. cuando no podía evitar a Boronat, caído delante suyo, quien, por fortuna, pese a haberse temido por su vida, se recupera favorablemente. Esto puede ser también un golpe mortal para la carrera que este año se celebraba «in extremis».

El cambio de fechas, de julio a octubre, implicaba un notable aumento de las horas de carrera nocturna con la negativa influencia que ello supone en la dureza y peligrosidad de la prueba. Tal vez por ello, la Cruz Roja debió asistir a numerosos pilotos, pero cabe decir que había un traumatólogo en cada control, hecho al cual tal vez se debe el que Boronat haya podido salir con vida.

En lo deportivo, digamos que los vencedores rodaron como un reloj y con la única inquietud de un problema de fusibles al caer la noche. La esperada oposición de la Suzuki-Benetton de Le Liard-Espí-Guilleux, no llegó a ser una amenaza real a causa de problemas mecánicos. Los vencedores dieron 747 vueltas, mientras que los segundos clasificados, Kallen-Monsch-Loser, quedaron a 16 vueltas. En tercer lugar se clasificaron Nicolás-Rodríguez-Morante con 728 vueltas.

El Campeonato de España de Resistencia ha sido ganado por nuestro compañero de «Solo Moto» Denis Noyes, acompañado por Prous.



Boxes

uno de los candidatos al título de Rallyes de Tierra el año próximo.

LOS planes de Ford para el año 86 están en el aire tras el rumor de que el Sierra Cosworth no sería homologado en grupo A (por el momento sólo está homologado en grupo B). De producirse tal incongruencia, Ford España no participaría en el Campeonato de España.

NO está claro qué harán Renault y Opel el año próximo en el Campeonato de Rallyes. El R-11 grupo A no gusta a los responsables españoles, ya que exigiría unos desembolsos considerables para un solo año de carreras; y en cuanto a Opel, a la espera de los Kadett 2.0 16 válvulas (se habla del 88), posiblemente lleven a cabo una temporada europea, en la que el Manta es bastante competitivo.



ALFONSO Vinuesa no ha tenido suerte en la Copa de Europa de Fórmula 3, teniendo que abandonar en la séptima vuelta por problemas de motor. La carrera, celebrada bajo un aguacero, en el circuito de Imola (Italia), fue ganada por Stefano Modena, por delante de Alex Caffi y Nicola Larini. Vinuesa logró el puesto 11 en los entrenamientos.

EL Ford RS 200 del equipo Ford RACE será vendido a Teo al finalizar la temporada. El piloto madrileño será por tanto

CALENDARIOS 87

Estas son las fechas oficialmente anunciadas por la FISA para los campeonatos internacionales de 1987.

FORMULA 1

- 12/ 4 Brasil. Río.
- 3/ 5 San Marino. Imola.
- 17/ 5 Bélgica. A confirmar.
- 31/ 5 Mónaco.
- 14/ 6 Canadá. Montreal.
- 21/ 6 Detroit. USA.
- 5/ 7 Francia. Paul Ricard.
- 12/ 7 Gran Bretaña. Silverstone.
- 2/ 8 Alemania. Hockenheim.
- 16/ 8 Austria. Zeltweg.
- 23/ 8 Hungría. Budapest.
- 6/ 9 Italia. Monza.
- 20/ 9 Portugal. Estoril.
- 27/ 9 España. Jerez.
- 18/10 México.
- 1/11 Australia. Adelaida.

Reservas: GP de Europa, en Nurburgring, y GP de Holanda.

SPORT-PROTOTIPOS

- 22/ 3 Buenos Aires. 8 ó 15 de marzo.
- 12/ 4 Monza.
- 19/ 4 Vallelunga.
- 10/ 5 Silverstone.
- 24/ 5 Jarama.

- 14/ 6 24 Horas de Le Mans.
- 28/ 6 Norisring.
- 26/ 7 Brands Hatch.
- 23/ 8 Nurburgring.
- 13/ 9 Spa Francorchamps.
- 27/ 9 Fuji.
- 4/10 Nishi Senday. Japón (sprint), a confirmar.
- 15/11 Australia. 15, 22 ó 29 de noviembre.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE TURISMOS

Se confirmarán fecha y circuitos en las reuniones de diciembre por los siguientes países: Italia, Suecia, Alemania Federal, Bélgica, Checoslovaquia, Gran Bretaña, Francia, Australia, Nueva Zelanda y Japón.

CAMPEONATO INTERCONTINENTAL DE FORMULA 3.000

- 12/ 4 Silverstone.
- 10/ 5 Vallelunga.
- 24/ 5 Mugello.
- 8/ 6 Pau.
- 28/ 6 Donington.

- 19/ 7 Pergusa.
- 26/ 7 Misano.
- 23/ 8 Brands Hatch.
- 31/ 8 Birmingham.
- 27/ 9 Le Mans.
- 25/10 Buenos Aires. A confirmar.
- 8/11 Goiania. A confirmar.
- Sao Paulo. A confirmar.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLYES

TITULO CONSTRUCTORES

- 17-24 enero. Montecarlo.
- 13-15 febrero. Suecia.
- 10-15 marzo. Portugal.
- 16-20 abril. Safari.
- 7-10 mayo. Tour de Corse.
- 30 mayo-4 junio. Acrópolis.
- 2-9 agosto. Argentina.
- 26-30 agosto. Mil Lagos.
- 11-17 octubre. San Remo.
- 22-26 noviembre. RAC.
- 25-29 junio. Olympus.
- 11-14 julio. Nueva Zelanda.

Este último se decidirá en las reuniones de diciembre.

TITULO PILOTOS

Las diez pruebas puntuables para el título de constructores más: Nueva Zelanda, Olympus y Costa de Marfil (22-26 septiembre).

CAMPEONATO DE EUROPA DE RALLYES

- 26-29 marzo. Garrigues.
- 22-25 abril. Costa Esmeralda.
- 1-10 mayo. Zlatni Piassatzi.
- 31 julio-2 agosto. Halkidiki.
- 9-12 septiembre. Tudor Manx.
- 25-27 septiembre. Rothmans Cyprus.
- 22-24 octubre. Cataluña.

COEFICIENTE 3

- 19-22 febrero. Costa Brava.
- 19-21 junio. El Corte Inglés.
- 25-28 junio. 24 Horas de Ypres.
- 16-19 julio. Rallye della Lana.
- A designar. Deutschland.
- 13-16 agosto. Hunsruck.
- A designar. Marlboro San Marino.
- 8-11 noviembre. Antibes.

CAMPEONATO DE EUROPA DE TURISMO

- 22/3 Monza. Campeonato del Mundo.
- 5/4 Donington.
- 19/4 Jarama.
- 10/5 Dijon.
- 24/5 Scandinavian Raceway. Campeonato del Mundo.
- 7/6 Zolder.
- 14/6 Osterreichring.
- 28/6 Imola.
- 12/7 Nurburgring.
- 26/7 24 Horas de Spa. Campeonato del Mundo.
- 9/8 Brno. Campeonato del Mundo.

- 6/9 Silverstone. Campeonato del Mundo.
- 13/9 Nogaro. Campeonato del Mundo.

COPA DE EUROPA DE FORMULA 3

- 4/10 Silverstone. Bran Bretaña.

CAMPEONATO DE EUROPA DE MONTAÑA

- 10/ 5 Falperra.
- 17/ 5 Montseny.
- 31/ 5 Rechberg.
- 21/ 6 Mecsck-Pannon. Bajo reserva.
- 28/ 6 Sternberk.
- 12/ 7 Cesana Sestriere.
- 19/ 7 Ascoli.
- 9/ 8 Mont Dore.
- 23/ 8 St. Ursanne.
- 6/ 9 Turckheim.
- 20/ 9 Cefalu.
- 11/10 Oberjoch.

CAMPEONATO DE EUROPA RALLYCROSS

- 3/ 5 Thermoton Ring.
- 10/ 5 Suanpaban.
- 24/ 5 Hameenlinna.
- 7/ 6 Sils.
- 21/ 6 Francia.
- 28/ 6 Kildare.
- 16/ 8 Arendonk.
- 23/ 8 Valkenswaard.

CAMPEONATO DE EUROPA DE AUTOCROSS

- 15/3 Sils.
- 19/4 Schluechtern.
- 10/5 Vaccarino.
- 24/5 Faleyra.
- 7/6 Thermoton.
- 14/6 Moelin.
- 5/7 Nova Paka.
- 19/7 Pecel.
- 2/8 Garijp.
- 23/8 Molca.
- 13/9 Nordring.
- 20/9 Maggiora.

RALLYES MARATHON

- 1-22 enero. París-Dakar.
- 8-12 abril. Rallye dei Fiori.
- 17-27 abril. Rallye de Túniz.
- 8-24 mayo. Rallye Atlas.
- 21-22 mayo. Rallye Alta Alcarria 1.000.
- 29 mayo-7 junio. Rallye Sardaigre.
- 18-21 junio. Rallye Languedoc Roussillon.
- 25-26 julio. Rallye Baja Montesblancos.
- 1-25 septiembre. Rallye París-Pekin.
- 11-13 septiembre. Rallye Sestriere 1.000.
- 11 octubre. Rallye Travesía Almería.
- 13-31 octubre. Rallye de los Faraones.
- 3-10 noviembre. Rallye de Argel.

CUENCA LOS MONTES VIBRARON

CON una buena organización y un recorrido completo y para todos los gustos se celebró la segunda edición de los Montes de Cuenca, una prueba casi recién nacida, que ha demostrado cualidades para convertirse en una clásica española de las carreras non-stop, y que sin duda hubiera tenido una inscripción más numerosa de no celebrarse justo una semana antes del Rallye de Tierra de Ca-

mos sufrieron muchos más problemas y sólo ocho de las 25 que habían tomado la salida pudieron finalizar la prueba.

La lucha entre los coches se centró desde el principio entre Quiles, Guerrero-Piedrafita y Carlos Hernández, que se distanciaban sólo en unos cuantos minutos. Al final, a tan sólo diez kilómetros, cuando Quiles tenía la victoria asegurada, la rotura de un rodamiento



La espectacularidad fue una constante en la prueba. Pese a un vuelco, el Suzuki oficial de Guerrero-Piedrafita venció en los Montes de Cuenca

taluña. Además, en el apartado de premios estaba muy bien dotada, ya que los organizadores han contado con el total apoyo del Ayuntamiento de la ciudad del Júcar y la Diputación conguense.

En el apartado de coches la victoria fue para Guerrero-Piedrafita, que se alternaban al volante del Suzuki oficial, mientras que en las motos José Luis López con Gilera se alzó con la victoria.

En total 12 de los 19 coches que tomaron la salida llegaron a la meta, de los cuales las seis primeras posiciones las coparon los pequeños Suzuki, que se mostraron como los más aptos para el duro recorrido. Por su parte, las

en la rueda trasera lo alejó del triunfo y aunque llegó a la meta en condiciones precarias tuvo que conformarse con una quinta plaza, ya que fue rebasado por Guerrero-Piedrafita, Hernández, Gines y Beneit, que quedaron clasificados en este orden con una diferencia entre el primero y el quinto de más de una hora y cuarto. Entre las motos las cosas estuvieron más igualadas; ya en la primera etapa, cinco de ellas no pudieron llegar a Cuenca, y otra más, la Suzuki pilotada por Juan Hernández, quien finalizó la primera etapa tercero, no tomó la salida el domingo, ya que el piloto había hecho un alarde de punzador durante la etapa del sábado acabándola con un brazo dislocado. Al fi-



CUENCA EN BREVE

- Llamó poderosamente la atención la continua presencia del alcalde de Cuenca en el desarrollo de la prueba. El señor Navarrete, muy aficionado al todo-terreno, estaba sábado y domingo, a las ocho de la mañana, en el parque cerrado dispuesto a pasar el día siguiendo la prueba.
- Agustín Rodas seguramente se tomará ahora unas vacaciones. El hombre imprescindible en todo momento no sólo ha sido el alma de la prueba sino que también ha recaído sobre su persona la mayor parte de la preparación y realización de los Montes de Cuenca.
- Los hombres de las motos, los más sacrificados en este tipo de carreras, dieron muestras de una gran resistencia. Sobre todo aquellos que

realizaron los 220 kilómetros de cada día conduciendo ellos solos.

- También en la mayoría de los coches la conducción recayó en un solo piloto. Quedando el acompañante para la mera función de indicar el camino y pasar los controles.
- La señalización del trazado era todo un alarde y el perderse resultaba casi imposible. Incluso campo a través el camino a seguir resultaba perfectamente visible.
- Badeos de ríos, roquedales, cortafuegos, zonas rápidas y bajadas y subidas pronunciadas componían un trazado completo y para todos los gustos en el que los vehículos sufrieron lo suyo.
- Mala suerte la de Quiles que perdió el cuarto de millón al primer clasificado y las sesenta mil pesetas del primero de clase en el último momento. Pero el piloto se lo tomó con mu-

cha deportividad y al finalizar la prueba su única preocupación era traer el coche a Madrid para tenerlo listo el próximo fin de semana en Cataluña.

- No sólo los participantes sufrieron golpes y vuelcos en los montes de Cuenca. También el coche del médico que cerraba la carrera de las motos se quedó para el arrastre.
- Protección Civil, agentes de tráfico y comisarios del COAC hicieron un buen trabajo y contribuyeron a que el esfuerzo de los organizadores se viera recompensado y la carrera estuviera controlada en todo momento.
- Al final todos estaban satisfechos y sólo hubo intento de reclamación. Pons-Prades, terceros de motos, querían reclamar a Gallardo, segundo clasificado; sin embargo, el intento no prosperó y los catalanes se conformaron con su tercera plaza.



El recorrido, por unos bonitos parajes, fue más duro el primer día, ya que los caminos estaban embarrados por la lluvia que cayó la noche anterior.

nal la Gilera de López fue primera, seguida de las tres KTM pilotadas por Gallardo, Pons-Prades y Manada-Velasco, quedando la quinta plaza en manos de Elices-Ochoa con Husqvarna, que además fueron los primeros de su categoría.

En esta prueba de largo recorrido, donde terminar ya supone un éxito, las distintas cronometradas que se efectua-

ron al final de cada etapa no tuvieron ninguna repercusión en los resultados finales, pero sí sirvieron para que la afición conquense tuviera su espectáculo en las inmediaciones de la capital, donde se montó un pequeño circuito como compendio de todo el recorrido.

M.ª Jesús Beneit
Fotos: José Luis Pinos

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION MOTOS

- 1.º López (Gilera), 8 horas 7 minutos; 2.º Gallardo (KTM), a 12 minutos; 3.º Pons-Prades (KTM), a 15; 4.º Manada-Nolasco (KTM), a 30; 5.º Elices-Ochoa (Husqvarna), a 54; 6.º Álvarez (Yamaha), a 1-01; 7.º Sarabia-Ruiz (Husqvarna), a 1-18; 8.º Alonso (Montesa), a 1-25.

CLASIFICACION COCHES

- 1.º Guerrero-Piedrafita (Suzuki), 9 horas 50 minutos; 2.º Hernández-Hernández (Suzuki), a 4 minutos; 3.º Gines-Bravo (Suzuki), a 43; 4.º Beneit-Beneit (Suzuki), a 1-03; 5.º Quiles-Esteban (Suzuki), a 1-15; 6.º Garcés-Martínez (Suzuki), a 1-25; 7.º Caniego-Abascal (Lada), a 3-40; 8.º Barcelona-Bonnin (Suzuki), a 3-48; 9.º Sánchez (Aro), a 4-02; 10.º Álvarez-Gómez (Nissan Patrol), a 4-07; 11.º Sánchez-Sánchez (Land Rover 88), a 4-19; 12.º Tevar-Gualta (Jeep Ebro), a 5-31.

G.P. DE AUSTRALIA

"NAPOLEON" PROST

CON indiscutible victoria en Adelaida, Alain Prost se ha proclamado por segunda vez consecutiva campeón del mundo de Fórmula 1. El triunfo del francés ha sido el resultado de un perfecto planteamiento de la carrera tanto por su parte como por la del equipo McLaren. A esto hay que

sumar una dosis de buena suerte, llegada como de milagro en el momento en que a Mansell se le reventó el neumático posterior izquierdo, obligándole al abandono.

Esta última carrera del campeonato ha sido, junto a la de Jerez, la más emocionante de la temporada. En ella han ocurrido todos los imprevistos que suelen pasar en un Gran Premio, infundiéndole así un clima de tensión constante. Las dificultades de este circuito urbano plantea serios problemas

a la hora de elegir neumáticos y exige a los pilotos una concentración superior a la habitual.

Después de ver la actuación de los Williams-Honda en los entrenamientos todo parecía estar a favor de los coches británicos, que ocuparon las dos primeras plazas en la parrilla de salida, aunque a sus espaldas estaban alineados Senna y Prost. En los entrenamientos del *Warm-up*, Senna había sido el más rápido, pero esto no inquietaba a los tres candidatos al título mundial. Para confirmar el pronóstico de victoria en favor

de los Williams-Honda, se sumaban las quejas de Prost respecto a la falta de estabilidad de su McLaren. También la forma física de Mansell, Prost y Piquet estaba en su momento más álgido. Mientras que otros pilotos habían aprovechado para relajarse después del Gran Premio de México en diferentes islas paradisíacas, situadas entre los arrecifes de coral del Pacífico, Prost había regresado a su residencia habitual en Ginebra, Piquet desapareció para que nadie le molestara y Mansell alternaba su descanso con un sin fin de partidos de golf.

En el momento de la salida, Senna volvió a demostrar que sigue convencido como en México de que las carreras se ganan en la primera vuelta. Con una sorprendente maniobra, se situó primero por delante de Piquet, que por no variar le volvió a pasar en el viraje si-

guiente, con esa maestría a la que nos tiene acostumbrados. Esta posición sólo duró cinco vueltas, momento que dejó paso a Rosberg, dispuesto a decir adiós a la Fórmula 1 con una victoria. Su marcha era desenfrenada, aventajando el brasileño a un ritmo de un segundo por vuelta. Con algunas excepciones, Rosberg siguió líder hasta que a sólo siete vueltas del final, el neumático posterior derecho reventó, privándole así de una victoria bien merecida. En los primeros compases de la carrera, Alboreto, Jones y Ghinzani abandonaron por avería mecánica y Naninni destrozó su coche contra el muro de protección.

Toda la fogosidad de Senna desapareció en pocos minutos, viéndose rezagado a la quinta posición, a veintisiete segundos de Rosberg, cuando se cumplían las primeras veinte vueltas. Al mismo tiempo, Prost y Piquet rodaban casi juntos, ocupando la segunda y tercera posición por delante de Mansell. Este último, optaba por una conducción tranquila para asegurar los puntos necesarios y proclamar-se campeón. El acoso entre



● Antonio Tommaini, responsable de la puesta a punto de los Ferrari en pista, abandona la Fórmula 1. Sólo hay una razón: «A mis cincuenta y nueve años, me encuentro cansado y sin ilusión para seguir.» Ha confirmado también que su retirada no tiene nada que ver con la llegada a Ferrari de John Barnard.

● Jean Marie Balestre, presidente de la FISA, se encuentra en un momento de agotamiento físico y nervioso. En un futuro piensa dedicarse únicamente a parte de sus actuales actividades y ha expresado su deseo de nombrar a Marco Piccinini (en la foto mirando el coche de Prost) como presidente delegado de la FISA.

● Al parecer, según fuentes confidenciales, Renault volverá a la Fórmula 1 en el año 1988, con un motor atmosférico de diez cilindros. Sus técnicos apuntan a fabricar el propulsor más revolucionario jamás usado en Fórmula 1.

● Carl Haas, el patrón del equipo Lola, ha roto las negociaciones que mantenía con Bernie Ecclestone para venderle su escudería. Al parecer ha conseguido un patrocinador que cubre ya tres cuartas partes de su presupuesto para el año que viene, en que seguirá contando en exclusiva con los motores Ford Cosworth Turbo, Patrick Tambay, y continuará como piloto del equipo y sería, secundado por Eddie Cheever.

● En lo que se refiere a Ford, para 1988 construirá un motor atmosférico de 3.500 centímetros cúbicos, con 12 cilindros en V, que será suministrado a todos los equipos que lo soliciten. Ford ha desestimado la posibilidad de subir hasta 3.500 centímetros cúbicos el V-8 Cosworth DFV, cosa que, sin embargo, si pretenden hacer preparadores como Heini Mader y John Nicholson, que podrían suministrarlos a equipos como Tyrrell y Arrows.

● Otras dos marcas que anuncian motores V-12 para 1988 son Ferrari, Honda y Alfa Romeo. Esta última reactualizará el motor V-12, empleado hasta finales de 1982. Motori Moderni, en cambio, ha anunciado la construcción de un 8 cilindros boxer.

● Stephan Johansson espera poder firmar como segundo piloto de McLaren en la próxima semana. La amenaza de que Martin Brundle, hasta ahora en Tyrrell, pudiera arrebatarle el puesto ha aplanado las diferencias que existían entre Ron Dennis y él.

● Parece que Gordon Murray, el hasta ahora diseñador de los Brabham, no irá a McLaren, que en cambio está a punto de contratar a Neil Oatley, el diseñador de los Lola.

Piquet y Prost fue de lo más emocionante; ambos rodaban prácticamente juntos y al límite de sus posibilidades. Sin embargo, en la entrada de un viraje a derecha, Piquet se pasó de frenada e hizo un trompo. Su reincorporación a la pista fue escalofriante pero, exactamente en ese momento, perdió la oportunidad de ser campeón del mundo. Prost aprovechó para aventajarle y registró la vuelta más rápida en 1-22-540 segundos. Al estar los dos McLaren en cabeza, todo hacía pensar que Ron Dennis desde los boxes, diese la orden a Rosberg de dejar paso a su compañero, que en ese momento podía aspirar al título mundial. Nada de eso. El director deportivo esperó diez vueltas más y luego dio a Prost el aviso de entrar en boxes a cambiar neumáticos. Este fue el gran acierto que permitió a Prost rodar hasta el final sin temor a tener problemas con las cubiertas. El cambio duró 17,3 segundos, toda una eternidad en esos momentos.

Mientras tanto, Mansell rodaba junto a Piquet, sin dejar al brasileño la posibilidad de adelantarse durante varias vueltas, y a la vez Prost rodaba muy rápido registrando tiempos cada vez mejores. Piquet se situaba primero después del abandono de Rosberg. En ese momento, Mansell era virtual campeón del mundo. Sin embargo, en plena recta cuando se disponía a parar a boxes a cambiar neumáticos, el trasero izquierdo ex-

plotó obligándole a salirse de la pista y chocar levemente contra el muro de protección. La mala suerte se había ensañado con el británico privándole de un título mundial que ya era suyo.

Tras el crucial desenlace, Patrick Head, director técnico y deportivo de Williams recapacitaba dándose cuenta de que sin cambiar neumáticos Piquet no podría soportar el acoso de Prost y le ordenó entrar en boxes. En el Williams del brasileño se montaron neumáticos de compuesto muy blando, que le permitieran recuperar su desventaja sobre Prost. Entre ambos existían veintitrés segundos de diferencia y sólo quedaban quince vueltas para el final. Pero de nada iban a servir los esfuerzos de Piquet para alcanzar a Prost.

Este rodaba en solitario con la maestría y la regularidad heredada del carismático Lauda. Su McLaren, respaldado por la fiabilidad del motor TAG, igualaba los tiempos de Piquet, y en una ocasión registró 1-20-944, adjudicándose así el récord en carrera del circuito. El banderazo de la victoria lo recibió Prost con los dos brazos levantados, cerrando en los puños su segundo título mundial.

La brillante carrera de los dos Tyrrell, que a dos vueltas del final ocupaban la tercera y cuarta posición, se vio esfumada por falta de gasolina, dejando así paso a Johansson que entró en meta en tercer lugar.

Gigi Corbetta

PROST: «EL CAMPEON MORAL ES MANSELL»

DESPUES de la carrera, el flamante bicampeón del mundo de Fórmula 1, Alain Prost, no podía ocultar su satisfacción y aseguraba que «éste ha sido un Campeonato mucho más difícil que el del año pasado. La verdad —añadía Prost— es que no esperaba vencer aquí, en Adelaida, y, por tanto, no



estaba preparado psicológicamente para el triunfo».

Prost se muestra bastante autocrítico al afirmar que «las cosas no han rodado bien a lo largo de la temporada, y eso se paga. No se puede llegar a la última prueba del Campeonato jugando el título sin que, además, dependa todo de ti. Creo que esta lección, que ha sido muy dura, la hemos aprendido tanto el equipo como yo, y nos vendrá muy bien como correctivo para el próximo año».

Respecto al gran perdedor de este año, Nigel Mansell,

IGUAL A FANGIO

PARA Prost, la victoria de Adelaida, además de su segundo título mundial, le ha brindado otras alegrías. Con ésta son veinticuatro las victorias conseguidas en su carrera en la Fórmula 1, y ha logrado igualar a Juan Manuel Fangio y estar sólo a una victoria del récord que todavía ostenta Jim Clark. Ser dos veces consecutivas campeón del mundo es algo que desde hace veintiséis años nadie había logrado. El último fue Jack Brabham en 1960.

Esta temporada no ha sido especialmente brillante para Prost; sólo ha conseguido victorias en San Marino, Mónaco, Austria y ahora en Adelaida, seguido por segundas posiciones en Francia, Portugal, Canadá y México. También la mala suerte le ha visitado en repetidas ocasiones. En Hockenheim, donde se quedó sin combustible a pocos metros de la meta; en Monza fue verdaderamente lastimoso cuando le sacaron a destiempo la bandera negra, después de una magnífica remontada. Las averías mecánicas fueron las menos. En Brasil, la mala regulación del sistema de inyección le obligó al abandono, y en Hungría ocurrió lo mismo por problemas eléctricos.

El título mundial de Prost tiene básicamente dos padrinos: por una parte, la profesionalidad del equipo McLaren, que se ha conjugado con lo metódico y calculador que es Prost, factores decisivos a la hora de poner a punto un Fórmula 1. Otro punto han sido los errores cometidos por Patrick Head y compañía. Además, la abulia de Piquet en varios grandes premios y la mala suerte de Mansell en estos dos últimos han jugado a su favor.

Según ha dicho Prost, la marcha de Barnard no ha determinado gravemente el desarrollo del MPA/2B.

Al preguntarle si en este campeonato había empleado la estrategia típica de Lauda contestó: «He aprendido mucho de Lauda; ahora tengo mi propio estilo.»

FICHA TECNICA

Lugar de nacimiento: Saint-Chamond, Francia.
Fecha de nacimiento: Febrero 24, 1955.
Foto favorita: Niki Lauda.
Adora: El golf.
Detesta: Las relaciones públicas.
Circuito favorito: Donde gana.
Primer Gran Premio: Argentina 1980 (Marlboro McLaren Ford).
Número de participación en GP: 103.
Victorias en GP: 24.
Pole positions: 16.

Escuderías en F-1: Marlboro McLaren Ford (1980), Renault Turbo (1981/82/83), Marlboro McLaren TAG Porsche Turbo (1984/85/86).
Puntos en Grandes Premios: 310.
Promedio de puntos por cada GP: 3,20.
Puntos por año: 1980, 5; 1981, 43; 1982, 34; 1983, 57; 1984, 71,5; 1985, 73; 1986, 72.
Victorias 1986: Cuatro (San Marino, Mónaco, Austria y Australia).
Trayectoria: 1972, Campeonato europeo de Karts Juniors; 1977, Campeonato europeo de Fórmula Renault; 1978, Campeonato europeo de Fórmula 3; 1979, Campeonato europeo de Fórmula 3.

PARRILLA DE SALIDA

6 N. Piquet Williams-Honda 1-18-714	5 N. Mansell Williams-Honda 1-18-403
1 A. Prost McLaren-TAG 1-19-654	12 A. Senna Lotus-Renault 1-18-906
20 G. Berger Benetton-BMW 1-20-554	25 R. Arnoux Ligier-Renault 1-19-976
26 P. Alliot Ligier-Renault 1-20-981	2 K. Rosberg McLaren-TAG 1-20-778
4 Ph. Streiff Tyrrell-Renault 1-21-720	27 M. Alboreto Ferrari 1-21-709
28 S. Johansson Ferrari 1-22-050	23 A. de Cesaris Minardi-MM 1-22-012
11 J. Dumfries Lotus-Renault 1-22-664	19 T. Fabi Benetton-BMW 1-22-129
3 M. Brundle Tyrrell-Renault 1-23-004	15 A. Jones Lola-Ford 1-22-796
24 A. Nannini Minardi-MM 1-23-052	16 P. Tambay Lola-Ford 1-23-008
8 D. Warwick Brabham-BMW 1-23-313	7 R. Patrese Brabham-BMW 1-23-230
18 T. Boutsen Arrows-BMW 1-24-295	14 J. Palmer Zakspeed 1-23-476
17 Ch. Danner Arrows-BMW 1-25-233	29 H. Rothengatter Zakspeed 1-25-181
22 A. Berg Osella 1-27-208	21 P. Ghinzani Osella 1-25-257

CLASIFICACION

1, Alain Prost (McLaren-TAG), 1-54-20/388, a una media de 162,609 km/h.; 2, Nelson Piquet (Williams-Honda), a 4 segundos; 3, Stefan Johansson (Ferrari), a una vuelta; 4, Martin Brundle (Tyrrell-Renault), a dos v.; 5, Philippe Streiff (Tyrrell-Renault), a dos v.; 6, Johnny Dumfries (Lotus-Renault), a dos v.; 7, René Arnoux (Ligier-Renault), a tres v.; 8, Philippe Alliot (Ligier-Renault), a tres v.

ASI QUEDA EL MUNDIAL

Pilotos

1, A. Prost, 72 puntos; 2, Nigel Mansell, 70; 3, N. Piquet, 69; 4, A. Senna, 55; 5, S. Johansson, 23; 6, K. Rosberg, 22; 7, G. Berger, 17; 8, J. Lauffe y M. Alboreto, 14; 10, R. Arnoux, 14.

Constructores

1, Williams, 141 puntos; 2, McLaren, 96; 3, Lotus, 58; 4, Ferrari, 37; 5, Ligier, 29; 6, Benetton, 19; 7, Tyrrell, 11; 8, Lola, 6; 9, Brabham, 2; 10, Arrows, 1.

Declaraciones recogidas por Eduardo de Aysa

WILLIAMS FW 11

EL SIN RIVAL

EN la ciudad de Didcot, situada en el condado de Oxfordshire, se encuentra la escudería Williams, que ha tomado el nombre de su fundador, Frank Williams, uno de los hombres más carismáticos de la Fórmula 1. Allí se construyó, en 1985, el FW 10 que, al final de la pasada temporada, se adjudicó cuatro victorias situándose entre los coches más competitivos. Sin embargo, para 1986, Patrick Head, director técnico del equipo, decidió olvidar el FW 10, pues resultaba algo pesado y las suspensiones delanteras eran mejorables, para dedicarse de lleno a un nuevo proyecto: el FW 11, indiscutible campeón del mundo de Constructores en 1986.

Es un coche no tan revolucionario como el Brabham BT55, pero eficaz, pequeño, ligero y con una aerodinámica inmejorable. Para este proyecto sólo se disponía de cuatro meses, para que el día 23 de marzo el nuevo monoplaza se alineara en la parrilla de salida del Gran Premio de Brasil.

Patrick Head, con su aspecto de leñador australiano, puso manos a la obra ayudado por los 90 operarios de la factoría. El día 8 de marzo, el primer ejemplar del FW 11 se embarcaba en el Jumbo cargo rumbo a Jacarepaguá. Hasta pocas horas antes, los mecánicos estuvieron trabajando para dar los últimos retoques bajo la dirección de Patrick Head que, en estas ocasiones, colabora aportando también su trabajo manual.

El primer punto para concebir el FW 11 fue conseguir de Honda que el motor se redimensionara en cuanto a las medidas y al peso. Esto último no era determinante, pero reducir la altura, así como la distancia entre el motor y los turbocompresores, era imprescindible. El viejo FW 10 sólo sirvió como pauta y banco de pruebas.

Al contrario de lo que muchos creen, en la factoría Williams, de Didcot, tienen a su alcance medios de los que casi ninguna otra escudería dispone, incluso Ferrari con el respaldo de Fiat. Esto permitió construir el chasis en fibra de carbono, así como la carrocería, sin recurrir a empresas auxiliares. En este apartado, Head pensó en un chasis donde el habitáculo fuese más bajo y el morro del coche tuviese forma de huso, anulando así la prominencia del cockpit. En cuanto al morro, se buscó también una nueva solución sec-

En una primera versión, se adoptó doble disco de freno delantero. Posteriormente se eligió el tradicional disco sencillo. Los conductos de refrigeración se varían en cada circuito por tener gran incidencia sobre la aerodinámica (llegan a restar hasta cinco caballos)

La parte del «cockpit» es totalmente lineal respecto al morro del monoplaza

Toda la parte frontal es muy acunada; sin embargo, es algo ancha para poder alojar las nuevas suspensiones

El alerón delantero forma un solo conjunto con la parte inferior del morro, dividido horizontalmente en dos partes

Las derivas laterales están equipadas con dos faldillas en la parte inferior, inclinadas hacia el interior

Los laterales del habitáculo son mucho más bajos respecto al FW 10

En general, todos los laterales son mucho más bajos que en la versión FW 10

La parte más alta de la carrocería está, además de muy baja, también aplastada para no interferir en las turbulencias del alerón posterior

La precámara de alimentación ha sido aplastada al máximo, llegando casi a rozar con la carrocería

El faldón llega hasta el final del cambio, con la ventaja de no incidir sobre las turbulencias del alerón posterior

La carcasa del cambio, además de ser ligera, está estrechada al máximo

El alerón posterior inferior tiene ahora mayor incidencia con el fin de favorecer la extracción del aire que pasa por debajo del coche

Los laterales están estrechados al máximo

Actualmente, los conductos de alimentación a las turbinas están situados en la parte superior, en forma de periscopio.

Toma de aire para las turbinas, aparecidas en la primera versión del FW 11

El faldón tiene en los laterales una ligera prominencia que mejora la canalización del aire

Los intercambiadores están colocados en forma de V y disipan el calor hacia el lateral

Doble freno de disco. Esta solución no tuvo éxito



cionándolo horizontalmente en dos partes y anclando a la parte inferior los alerones fijos, mientras que los dos regulables de apoyo aerodinámico van a la parte superior.

Las suspensiones delanteras, de diseño totalmente nuevo, obligaron al ligero ensanchamiento lateral del morro. Al respecto, Patrick Head dijo: «He sacrificado la forma acunada de la parte delantera, a cambio de conseguir una estupenda geometría en las suspensiones y también mayor solidez. Por otra parte, no se ha perdido nada en cuanto a la penetración aerodinámica frontal.»

La solución de los cuatro discos de frenos, dos en cada rueda delantera, se ensayó en el FW 11, pero el excesivo peso suspendido alteraba el funcionamiento de las suspensiones sin compensar nada en otro aspecto. Para disminuir la altura de los cajones laterales, los radiadores se han colocado en forma de V, solución adoptada anteriormente por Renault y Toleman. Con esto, el aire caliente se disipa lateralmente sin influir sobre la aerodinámica. Siempre con este fin, la parte superior central del coche es muy baja y la barra antivuelco está envuelta en una carcasa de fibra. «Esta solución —explica Pa-

trick Head— evita que el aire llegue a los alerones posteriores sin ser alterado por una falsa turbulencia, permitiendo así que el apoyo aerodinámico posterior sea el deseado.»

Las tomas de aire para la alimentación de los turbos se han colocado lateralmente en las primeras carreras de la temporada. Luego se pasó a unas tomas tipo periscopio en la parte superior de los laterales, que resultaron óptimas en el Gran Premio de México.

Todos los componentes electrónicos del motor se han colocado aprovechando cada centímetro cuadrado disponible, sin sacrificar la accesibilidad a la

mecánica en los momentos de apuro.

Todas estas múltiples innovaciones obligaron a remodelar la carcasa del cambio empleada en la versión FW 10. Ahora es más larga y sensiblemente más estrecha y ligera. Sigue invariado el conjunto de pifonaje firmado por la marca Hewland Fdg. y formado por seis velocidades.

La reducción del depósito de combustible a 195 litros no ha perjudicado la fabricación del FW 11. Al ser más pequeño el depósito se ha podido reducir la anchura del coche, ganando así en el aspecto aerodinámico. El resto le ha tocado solucionarlo a Honda.



Desde los primeros ensayos en el túnel del viento, los técnicos de Williams han elegido el camino de la elevada carga aerodinámica. El FW 11 se diferencia de todos los demás monoplazas también en este aspecto. A 295 kilómetros por hora, la presión aerodinámica llega a tocar los mil kilos que se consiguen básicamente con una fuerte incidencia de los alerones posteriores. Esto, a su vez, convierte al FW 11 en un coche sumamente crítico a la hora de elegir neumáticos. «Un pequeño error se paga demasiado caro», dijo Piquet al finalizar el Gran Premio de México.

En cuanto al peso y las dimensiones, el FW 11 ocupa un lugar medio frente a sus rivales; pesa 540 kilos en seco y, en orden de marcha, con el tanque lleno de combustible, oscila entre los 673 y los 739 kilogramos. A lo largo de la temporada se ha podido comprobar que los Williams nunca registran el récord de velocidad máxima; sin embargo, han resultado adaptables a todos los circuitos y, sobre todo, rapidísimos en los virajes de cualquier clase.

Así lo ve Nelson Piquet

CUANDO Nelson Piquet se puso al volante de un Williams por primera vez, fue en el circuito de Estoril con motivo de los entrenamientos convocados por Good Year el pasado mes de diciembre. Después de su primer contacto con el monoplaza, Piquet criticó el motor Honda que lo equipaba, quejándose de la falta de potencia. Acostumbrado a las bruscas reacciones del motor BMW y a su abundantes caballos, Piquet estaba decepcionado.

A los pocos días variaba su opinión, empezando a elogiar al propulsor japonés por la suavidad en el desarrollo de su potencia, así como por lo dócil que resultaba en las aceleraciones en curvas.

En Brasil, durante la puesta a punto del nuevo Williams FW 11, ya con el nuevo motor Honda, Piquet comentó: «No creo que ningún coche disponga

La superioridad técnica del Williams FW 11 ha sido evidente a lo largo de toda la temporada 86. Su principal característica ha sido una perfecta adaptación a cualquier tipo de circuito. Los alerones posteriores tienen una gran influencia en la carga aerodinámica.

La estrategia a seguir en las carreras suele correr a cargo de Patrick Head, que en esta temporada ha sustituido en la línea de boxes al desafortunado Frank Williams. De él salen todas las decisiones importantes, aunque Frank Dernie le ayuda en el coche de Nigel Mansell.

Los materiales empleados en este monoplaza son derivados de la aviación y su tecnicismo llega al máximo grado de sofisticación. El chasis, así como los alerones y la carrocería, son de

de un motor tan dócil y potente a la vez. El FW 11 tiene una aerodinámica tan excelente, que precisaría un motor más puntero, con más potencia a alto régimen. A pesar de esto, estoy entusiasmado. Además, los componentes de mi escudería, en cuanto a organización y profesionalidad, no tienen rivales.»

Los elogios del dos veces campeón del mundo al FW 11 han sido abundantes a lo largo de toda la temporada. En repetidas ocasiones, Piquet ha definido su Williams como una obra maestra de ingeniería. «Además de ser competitivo en todos los trazados —dijo— este coche es el menos fatigoso que he conducido jamás.»

Sin embargo, en tres ocasiones —en Jerez Spa y Detroit—, el propulsor Honda ha traicionado a Piquet. «A no ser por estos tres abandonos —dijo en México—, no tendría que luchar en Adelaide por el título mundial.»

Gigi Corbetta



HONDA RA-166-E A CORAZON ABIERTO

El parecido del actual motor Honda RA-166-E que equipa al Williams FW 11 con el primitivo, experimentado en 1983 sobre un chasis Spirit, conducido por Stefan Johansson, es pura casualidad. No es en absoluto el más potente, tampoco el más ligero; sin embargo, es el motor campeón del mundo de Fórmula 1.

Hasta que Nelson Piquet no se sentó en un Williams, se atribuyeron al propulsor japonés las victorias de Brands Hatch, Detroit y Adelaide. «Es bastante menos potente que el BMW —dijo el brasileño—, pero su amplio margen de utilización lo convierte en muy competitivo.»

Es el único motor en V con los seis cilindros dispuestos a ochenta grados. Su peso en seco, sin sistema de encendido, alimentación y refrigeración, oscila alrededor de los cien kilos. A primera vista se aprecia lo compacto que es y sólo el motor Ferrari resulta más bajo debido a la disposición de los cilindros a 120 grados.

Curiosamente tiene el índice de decibelios más bajo de todos los motores. En cuanto a las medidas de pistones y otros componentes, los técnicos nipones guardan el más absoluto secreto. Se sabe a ciencia cierta que en él se han empleado materiales cerámicos en abundancia, supuestamente aplicados a los conductos de escape y a las cámaras de combustión. En una ocasión, Yoshito Sakurai comentó que los dos turbocompresores IHI tienen un funcionamiento de presión variable, no relacionado con las revoluciones del motor, y que en el interior de las turbinas se han empleado también materiales cerámicos complicadísimos de manipular. La presión de las turbinas empieza a actuar a partir de las 5.000 revolucio-



CABALLOS A MILLARES

En el recuadro se puede apreciar cómo el motor Honda ha ido evolucionando a lo largo de la temporada en cuanto al desarrollo de potencia. Es evidente que, según cambian las culatas, se ha empleado mayor pre-

sión de soplado de las dos turbinas que alimentan los cilindros. Estas medidas están relacionadas también con el desarrollo del cambio, en función del trazado del circuito, con lo cual se puede comprobar que en un circuito tan rápido como Monza la presión llega casi a los seis bar. Estas medidas se suelen incrementar en un 18 por 100 en las vueltas de clasificación, donde este propulsor llega a desarrollar mil ciento setenta caballos de potencia. Se desconocen las curvas de par motor como la erogación de los caballos.

	Brasil	España	San Marino	Mónaco	Bélgica	Canadá	Detroit	Francia
BAR	3,9	4,2	3,4	3,7	4,2	4,5	4,0	4,0
CV	905	900	825	850	950	970	920	920
	Inglaterra	Alemania	Hungría	Austria	Italia	Portugal	México	Australia
BAR	3,9	4,3	3,7	5,5	5,8	4,4	5,0	4,5
CV	915	965	870	950	1.005	980	1.000	870

La unidad de medida bar se emplea para la medición de presiones atmosféricas. Un bar es equivalente a un kilo de presión por centímetro cuadrado.



Perfectamente acoplado, el motor Honda está carenado por completo en el Williams FW 11

La temporada 86 de Fórmula 1 entrará en el libro de oro de las carreras. El dominio de los Williams Honda no ha restado el menor atractivo a los duelos que han protagonizado Nigel Mansell, Nelson Piquet y Alain Prost, que han sido los auténticos protagonistas del año. A ellos se ha añadido en última instancia Gerhard Berger, que para muchos es la gran revelación de la temporada, la penúltima en ver el reinado de los motores turboalimentados.



HONDA POR DELANTE. Nelson Piquet hizo un trabajo magnífico en Jacarepagua (Brasil). Su duelo con Senna puso en pie a todos los aficionados cariocas. El motor Honda enseñaba ya los dientes.

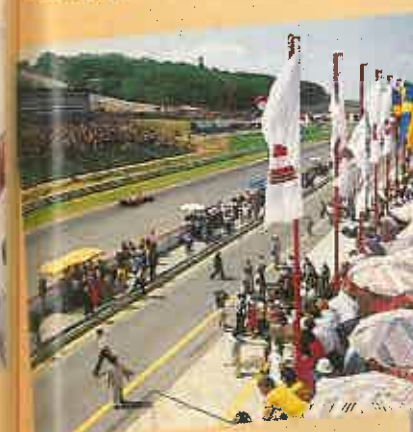


UNA GOTA BASTA. Prost agonizó durante el Gran Premio de San Marino celebrado en Imola. Cuando quedaba menos de media vuelta se quedó sin gasolina. Los bandazos desesperados del francés fueron eficaces. Ganó por una gota.



EL CHAMPAN DE LOS PRINCES. En Mónaco hay dos pilotos, Prost y Senna, que tienen una cita anual con el Príncipe y sus hijas. Rosberg consiguió la tercera plaza con un despliegue de fuerza impresionante.

TRES PUNTOS POR UN METRO. Mansell y Senna tuvieron un duelo fantástico en Jerez. Mansell llegó segundo, a menos de un metro de Senna.



PIQUET, IMPERATOR DE MONZA. Nelson Piquet no dio opción a sus rivales en tierras italianas. Los Williams rodaron como relojes y su potencia quedó bien a las claras.

F-1, TRAS EL TELON. El Gran Premio de Hungría fue el primero celebrado en un país situado en Europa del Este.



FADO TRISTE PARA SENNA Y PIQUET. Senna y Piquet perdieron en Portugal. Senna se quedó sin gasolina y Piquet hizo un trompo en plena carrera.



EL SUCESOR DE LAUDA. El piloto austriaco Gerhard Berger logró la consagración en el Gran Premio de México. Su victoria y la de su coche, el Benetton-BMW, era algo que se veía venir.

CARAMBOLA A TRES BANDAS. La salida del Gran Premio de Bélgica celebrado en Spa fue animada. Prost se enganchó con Berger y Senna escapó como pudo. La escapada de Piquet acabó por culpa de su motor. Mansell ganaba por primera vez.



LAFFITE AL HOSPITAL. El abuelo de la Fórmula 1, el francés Jacques Laffite, se rompió las dos piernas en Brands Hatch. Un error de Bloutsen organizó la refriega. Mansell se impuso ante su afición.

nes por minuto hasta las 12.000. El margen óptimo de utilización empieza desde las 6.500 hasta las 11.500 revoluciones por minuto, con una presión de los turbocompresores variable desde los 1,8 bar a los 5,6 empleados en el Gran Premio de Italia.

En estas condiciones el pluricilíndrico Honda, desarrolla una potencia comprendida entre los 850 y los 1.150 caballos. Para las vueltas de clasificación, donde se requiere la máxima potencia, nunca se baja de los 4,7 bar de presión, que corresponden a 1.050 caballos de potencia, mientras que sólo en las carreras de Monza y Zeltweg se llegó a los 1.000 caballos.

El sistema de lubricación se compone de cuatro bombas trocoidales taradas a 8 kilos por centímetro cuadrado. El caudal de lubricante es de 14 litros. En líneas generales, la temperatura del aceite está entre los 100 y los 115 grados centígrados. Solamente en Jacarepaguá llegó a los 130 grados.

La alimentación se compone de seis inyectores con cuatro salidas cada uno, y la cámaras de precompresión es común para los seis cilindros.

El sistema de inyección y de presión de los turbocompresores está regulado

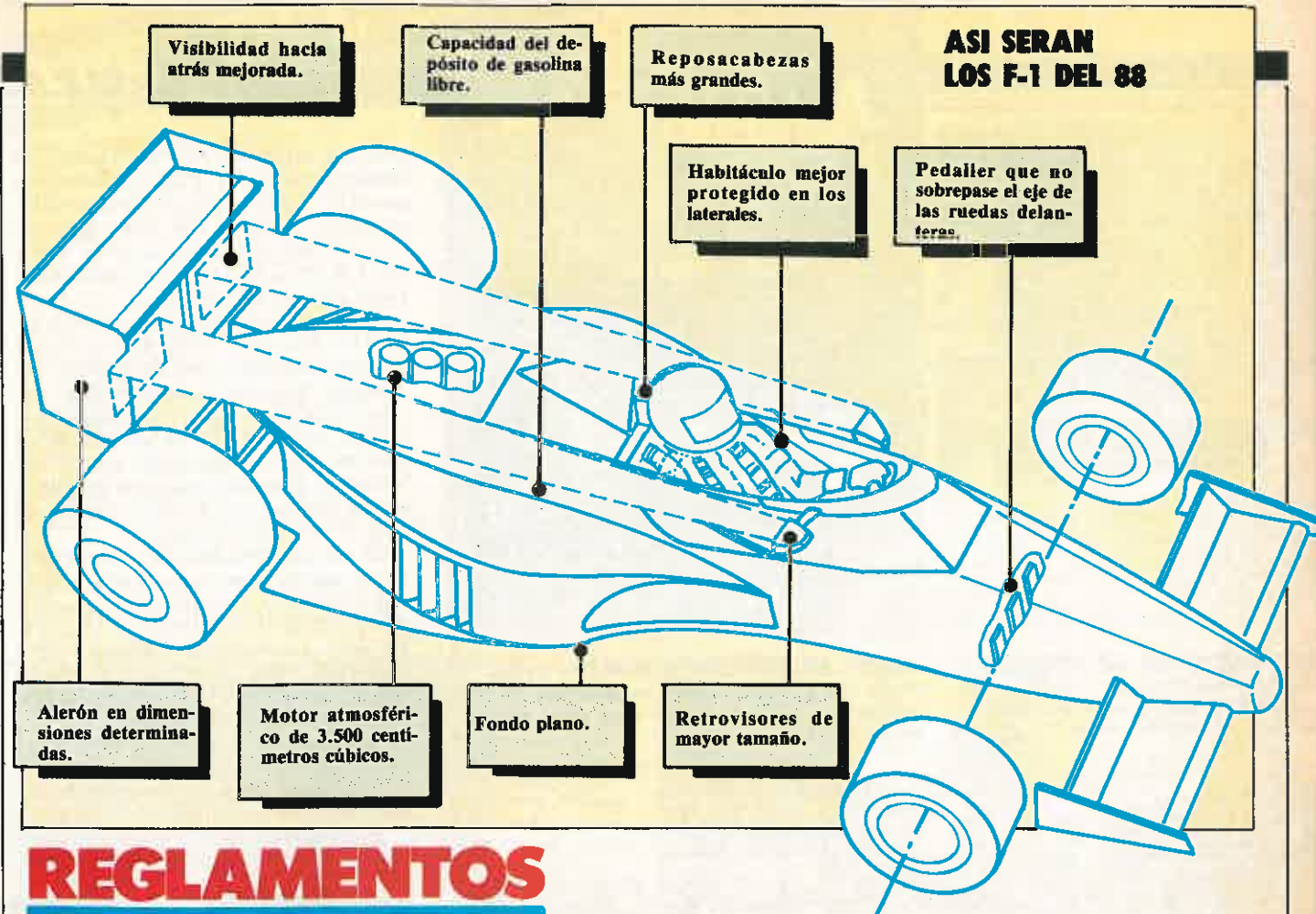


por un complejo sistema eléctrico que también actúa sobre el avance del encendido. Los dos distribuidores están montados al final de cada árbol de levas de admisión.

Queda envuelto por el misterio si este motor tiene sistema neumático para las válvulas; solamente se sabe que está equipado con un mecanismo no tradicional. Para cada Gran Premio, el trailer de Honda dispone de 20 motores cuidadosamente custodiados en sólidas cajas, donde nada les puede dañar.

Respecto a los materiales empleados en su fabricación, tanto Gotto Asami como su jefe Yoshito Sakurai contestan con una amable sonrisa oriental, seguida de esta enigmática frase: «No titanio, no aluminio, aleaciones especiales.» Sin embargo, su precio no tiene misterio; oscila alrededor de los 25 millones de pesetas.

G. C.



ASI SERAN LOS F-1 DEL 88

REGLAMENTOS MUERA EL TURBO

COMO se había anunciado tras el accidente mortal de Elio de Angelis, la Fórmula 1 va a sufrir una fuerte transformación encaminada a poner un punto final a la escalada de potencias, que ha llegado a casi los 900 caballos en carrera y a más de mil en entrenamientos. La forma de terminar con estas altas potencias pasaba por acabar con los motores turbo, a los que la FISA (Federación Internacional del Deporte del Automóvil) ha concedido todavía una vigencia de dos años, antes de dar entrada a sólo motores atmosféricos. Esta transformación se va a producir en tres pasos:

1987: Serán admitidos coches con motores turbo y coches con motores atmosféricos.

Los coches con motor turbo deberán cumplir con la siguiente normativa:

- Peso mínimo, 540 kilos.
- Cilindrada máxima de 1.500 centímetros cúbicos.

- Válvula de control de la sobrealimentación tarada a 4 bares de presión absoluta, tanto en entrenamiento como en carrera. Se entiende por presión absoluta la de sobrealimentación más un bar.

- Capacidad máxima del depósito de combustible, 195 litros.

- Quedan prohibidos la inyección

de agua, los pistones ovales y los cambiadores de calor aire-agua.

Para los motores atmosféricos:

- Peso mínimo, 500 kilos.
- Cilindrada máxima de 3.500 centímetros cúbicos.

- Doce cilindros como máximo.

- Capacidad máxima del depósito de combustible, 195 litros.

- Prohibidos los pistones ovales.

1988: Serán admitidos y podrán llevar motor turbo o motor atmosférico.

Los coches con motor turbo deberán cumplir con los siguientes puntos:

- Peso mínimo de 540 kilos.

- Cilindrada máxima de 1.500 centímetros cúbicos.

- Válvula de control de la sobrealimentación tarada a 2,5 bares, tanto en entrenamientos como en carrera.

- Capacidad máxima del depósito de combustible de 150 litros.

Para los motores atmosféricos:

- Peso mínimo, 500 kilos.

- Cilindrada máxima de 3.500 centímetros cúbicos.

- Capacidad de los depósitos, libre.

1989: Sólo serán admitidos los coches con motor atmosférico, con cilindrada máxima de 3.500 centímetros cúbicos y máximo 12 cilindros.

En lo que se refiere a los nuevos Fórmula 1 con motor atmosférico de 3.500 centímetros cúbicos, se anuncia una es-

tabilidad de los reglamentos en lo que se refiere a la mecánica que va desde el 1 de enero de 1988 al 31 de diciembre de 1991, es decir, cuatro años.

Las modificaciones de reglamentos que afecten a la carrocería deberán ser comunicadas un año antes de su entrada en vigor. De momento, a partir de 1988 los chasis deberán ser sometidos a pruebas de resistencia a la colisión tanto frontal como lateral. Será obligatorio también que los pedales no estén más avanzados que el eje de las ruedas delanteras.

En lo que se refiere a los motores, en ulteriores reuniones, en las que tomarán parte los constructores, se determinarán otros detalles técnicos. En 1988, cada equipo deberá comunicar qué motor atmosférico utilizarán en el curso de ese año. Sólo los que hubieran escogido motores sobrealimentados podrán cambiarlo en favor de un motor atmosférico (se da la facilidad de esta forma a que los equipos puedan comenzar a inscribir coches en la única configuración que será admitida al año siguiente).

En 1987 se establecerá una clasificación aparte para quienes ya ese año comiencen a correr con motores atmosféricos. El piloto mejor clasificado con este tipo de motores recibirá la copa Jim Clark, y el constructor, la copa Colin Chapman.

MARTINI, EL SABOR DE LA VICTORIA



Markku Alen, del equipo Martini-Lancia, ha obtenido su tercera victoria de la temporada al adjudicarse el XXVIII Rally San Remo.

Con este triunfo el Martini Racing ha vuelto a demostrar la valía de los miembros que lo integran, así como la superioridad del Martini Lancia Delta S4 sobre sus rivales más inmediatos.



El mismo día de las verificaciones del Rally San Remo, en los jardines del Hotel Royal, tuvo lugar la presentación a los medios de comunicación del nuevo Martini Lancia Delta HF 4wd, de acuerdo con la nueva reglamentación. Con esta arma Martini Racing espera poder afrontar brillantemente la temporada de Rallies 1987.

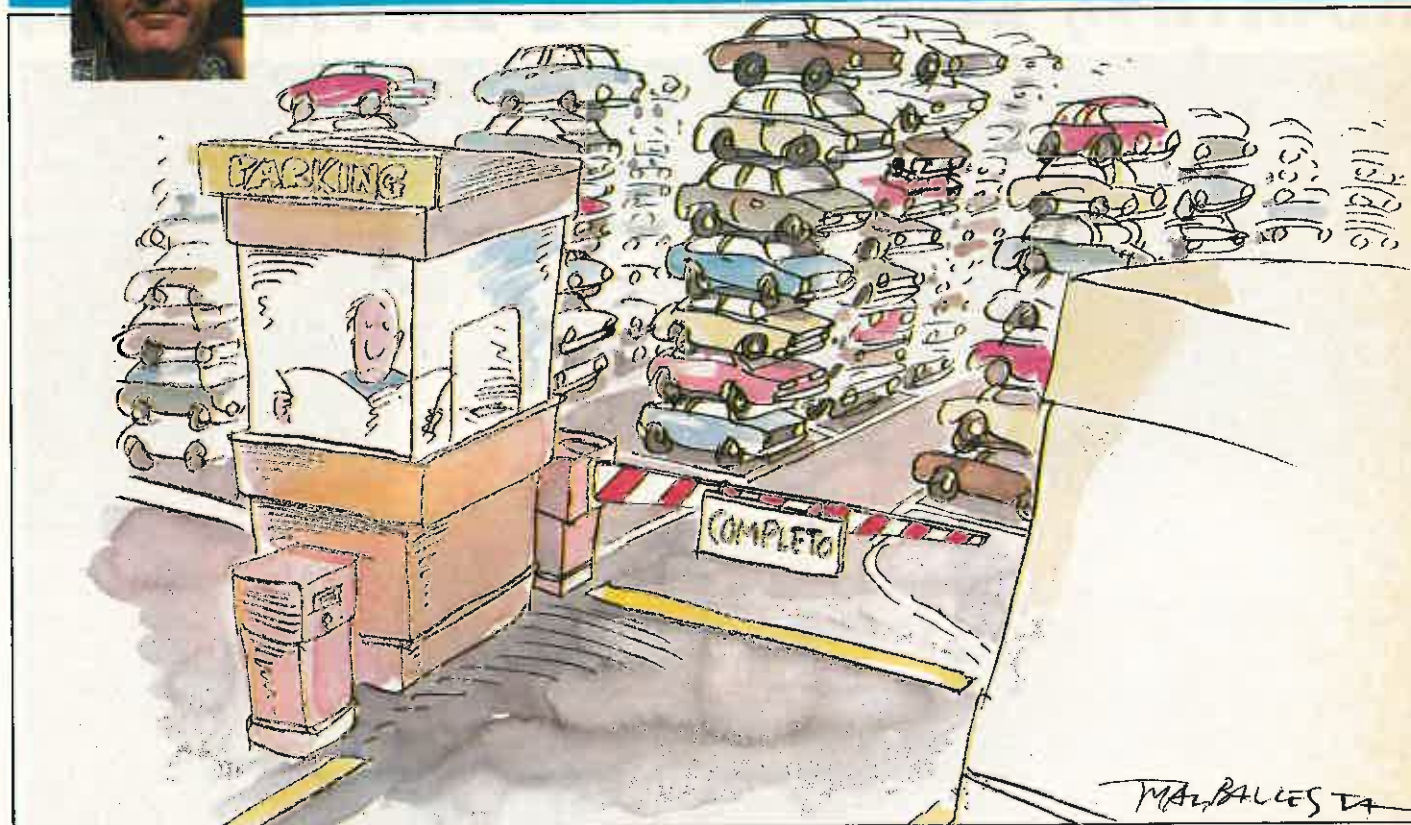


MARTINI
RACING





BALLESTA



Tarjetas Postales



Xavier Domingo

S IEMPRE me ha parecido digna del mayor interés la observación del comportamiento de los taxistas para utilizarla como elemento de juicio del carácter general de una ciudad.

Los de Lausana, en Suiza —bastantes de entre ellos, españoles—, son un reflejo perfecto de la calidad y estilo de vida de la apacible ciudad de las orillas del lago Lemán.

Sus autos están perfectamente a punto, cómodos y limpios, y son escasísimos los que no dejan fumar al cliente. Su observancia del código es estricta, jamás se les ocurriría cometer la más mínima infracción que pudiera hacer correr algún riesgo a la persona que llevan, a sí mismos o a su vehículo.

Tienen un detalle de extrema gentileza: se bajan del auto para abrir y cerrar la puerta a los clientes, haga el tiempo que haga. Finalmente, agradecen con toda amabilidad una propina, que en Suiza es siempre mínima en cualquier servicio.

Otra característica notable. Los taxis, en Lausana, circulan rarisimas veces vacíos, y cuando lo hacen es que van a una de sus paradas. No suelen detenerse al llamado callejero. El cliente

Taxistas de Lausana

ha de ir a buscarlos a las paradas, y la costumbre más corriente es la de llamarlos por teléfono.

Ciertamente, Lausana es una ciudad pequeña, de unos ciento cincuenta mil habitantes, con una señalización callejera perfecta y un sistema de tráfico muy bien estudiado, lo cual es absolutamente necesario, ya que Lausana está en una colina con pendientes muy abruptas y calles a veces bastante estrechas.

Pero indudablemente, el sistema de tráfico de taxis contribuye enormemente a que el tráfico sea fluido y los atascos, muy raros.

Otra interesante singularidad: a solicitud del cliente, los taxistas están habilitados y son capaces de proporcionar al cliente toda clase de información histórica sobre los monumentos que surgen durante la carrera, de manera que son auténticos y a veces muy competentes guías culturales. También tienen un buen conocimiento y criterio para aconsejar sobre restaurantes, bares y otros lugares de esparcimiento.

Finalmente, jamás dirigen la palabra al cliente si éste no inicia la conversación o hace una pregunta. En suma, son auténticos mecánicos o chóferes, que consiguen que el cliente se sienta hecho un señor, con unos derechos reales y positivos. Y, en definitiva, no hacen más que aplicar las normas de un elemental código de oferta y demanda, según el cual, «un cliente es un cliente», o también lo de que «el cliente siempre tiene razón».

Pero, posiblemente, si son y actúan así, también es porque el servicio de transportes públicos —autobuses y un funicular que lleva del lago a la cima de la ciudad— es muy cómodo, completo y eficaz, de manera que la competencia es dura.

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



RESPONSABILIDAD CIVIL
INTEGRAL



GRAN TODO RIESGO



INDEMNIZACION POR
ROBO 100%



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Con mutua confianza

Sede Social: Doctor Ferran, 3-5. BARCELONA-34. Tel. (93) 204 00 12

67 oficinas propias y 53 delegadas en toda España

L'ATOUCHE HOMBRE



L'atouche

EAU DE TOILETTE - MASAJE - EMULSION - DESODORANTES - CREMAS DE AFEITAR - GEL DE BANO - CREACION DE G. Corle Inglés

EXTRA
3º AÑO
152
PAGINAS

F-1: PROST, TODA LA SUERTE DEL MUNDO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

1 de noviembre 1986 Núm. 158 • 250 ptas.

ASI SON LOS COCHES DEL AÑO OLIMPICOS 87

EXCLUSIVA

LOS COCHES DE 250 POLITICOS

ENCUESTA EMERGENCIA COMO SOMOS LOS CONDUCTORES