

**EXTRA**  
**156 PAGINAS**  
**PRUEBAS**

**TODOS  
LOS  
NUEVOS  
Y SUS  
RIVALES**



**● CONSUMOS**  
**● PRESTACIONES**  
**● VIRTUDES**  
**● DEFECTOS**

# 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

**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 Río (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redactores: María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.  
Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

Corresponsales en el extranjero: Julio Alguaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).  
Diseños: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez.  
Documentación: María Isabel Valcárcel, Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente.

Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Pujadera (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 Calaisa Ruc. Plaza Gaia Placida, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

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

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



**SUMARIO**

4	PUNTO DE MIRA
8	LO ULTIMO Jaguar Convertible
19	ACTUALIDAD Españoles viajeros
31	EXTRA PRUEBAS
32	Autobianchi Y 10
33	Peugeot 309
37	Gama Ford Escort
51	Opel Kadett
55	Ford Orion
63	Mitsubishi Colt
64	Renault 21
70	Alfa Romeo 75
77	Nissan Bluebird



84	Opel Omega
89	Fiat Croma
93	Volkswagen Jetta
94	Mitsubishi Galant
97	Volvo 480 ES
98	Audi 80
100	Mitsubishi Starion
108	Porsche 959
109	Ferrari Testarossa
112	Bentley Eight
113	Rolls Royce Spirit
116	Mitsubishi Montero
120	Land Cruiser II
122	Range Rover
142	GENTE SOBRE RUEDAS Juan Villadelprat



150	DEPORTE Rallye del RAC
154	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS

# Gasolina europea

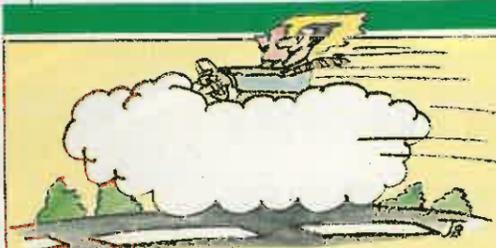
**N**O ha pasado aún un año desde que se iniciara el lento proceso de adhesión de España a las Comunidades Europeas, y las presiones que desde distintos sectores solicitan una mayor liberalización de la economía española comienzan a dar sus frutos. Este es el caso del suministro de gasolinas, cuya libertad va a registrar un acelerón importante.

Antes de la adhesión, el Gobierno español había comenzado a dismantlar el monopolio del petróleo, creado en 1927, pero dejaba para su futura regulación ciertos aspectos relacionados con la venta al detalle, que es la que verdaderamente interesa al automovilista. Después de numerosas consultas y alguna que otra amenaza de denuncia, la Comisión Europea, órgano ejecutivo de la CEE, ha urgido al Gobierno español a acelerar este proceso —que culmina en 1992— por medio de uno de sus comisarios, Peter Shouterland, quien precisamente negocia estos días en Madrid un «acuerdo de carácter general», que clarificará el futuro de un sector que mueve al año más de dos billones de pesetas.

En este sentido, la Administración tiene previsto publicar en breve el reglamento sobre venta al por menor que permita, a partir de primero de enero próximo, la apertura de puntos de venta de combustibles fuera de la red de Campsa. Presumiblemente —y esto es lo que se negocia ahora— las multinacionales gozarán de un acceso directo al consumidor final en la venta al por menor, quedando para 1989 la apertura del mercado de lubricantes. Restaría aún por definir la normativa sobre el régimen de distancias en el establecimiento de nuevos puntos de venta que, sin duda, corregirá el escaso número de puntos de abastecimiento que hay que sufrir todavía en nuestras calles y carreteras.

Si a este friso se une que Campsa ha autorizado a las refinerías españolas a abandonar sus estaciones de servicio, está claro que el automovilista español va a dejar de ser a partir del próximo año un ciudadano de segunda. Las multinacionales que se instalen en nuestro país, van a remover la caduca imagen de unas estaciones de servicio convertidas, por obra y gracia del viejo monopolio, en meros postes de abastecimiento, donde el servicio, en el sentido europeo de la palabra, es un eufemismo.





**NADA ES VERDAD NI MENTIRA**

● Todos los coches que se vendan en España a partir del 1 de enero de 1988 deberán incluir cinturones de seguridad en las plazas traseras, mientras que su uso no será obligatorio hasta 1990.

**Verdad**                      **Mentira**

● Debido a las especiales circunstancias a las que están sometidos los ciudadanos de

Melilla, se levanta la prohibición de circular a más de 120 km/h. en sus autopistas y autovías de doble circulación. Esta es una de las medidas puestas en práctica por Martín Palacín.

**Verdad**                      **Mentira**

● Para homologar las normas españolas sobre alcoholemia con las vigentes en los países comunitarios, la tasa de alcohol en sangre permitida a los conductores, se reduce a 0,5 gr/l, lo que ha causado un profundo malestar entre los viticultores.

**Verdad**                      **Mentira**

● (Táchese lo que considera erróneo y envíenos su respuesta. Entre los acertantes se sortearán 10 viajes a Disneylandia y un juego de la Oca.)

**Verdad**                      **Mentira**



reza la Ley de Sanciones aprobada el pasado año por el Gobierno.

**MOTOR-16**

**EXITO DEL CATALOGO**

AUNQUE nos produzca cierto sonrojo hablar de nosotros mismos, no podemos ocultar la satisfacción del éxito del número tres del Catálogo de MOTOR 16, actualmente en la calle, que ya se encuentra agotados en muchos puntos de venta. Este Catálogo, con todas las novedades del



87 y los proyectos de futuro de los 90, es el complemento ideal de los dos anteriores y la mejor guía para el comprador. Junto a esta muestra de sano orgullo, queremos agradecer a nuestros lectores la buena acogida que han dispensado al Catálogo.

**JAPON**

**¿HARAKIRI EXPORTADOR?**

PARA sortear una nueva guerra comercial en ciernes entre Europa y Japón, el Gobierno de Tokio está urgiendo a los grandes del sector automovilístico para que eviten una sobrecarga de exportaciones a primeros del próximo año, cuando se levanten los límites actuales. En el presente ejercicio, el incremento de las exportaciones se había limitado a un 10 por ciento respecto a las cifras de 1984. Sin embargo, en enero-septiembre último las ventas



han aumentado un 30 por ciento, por lo que alguna marca deberá cortar el suministro de forma radical. De ahí que el Gobierno nipón haya vuelto a pedir a sus fabricantes una nueva auto-limitación.

**CONTAMINACION**

**CACHARROS CULPABLES**

SEGUN las mediciones efectuadas por expertos de medio ambiente de la CEE, los automóviles son responsables del 10 por ciento de la contaminación atmosférica. En el caso de España hay que destacar el caso preocupante del gran número de coches viejos, con muchas anomalías en el



**POLICIA**

**VEHICULOS DE AZUL**

LA Policía española ya ha comenzado a utilizar los Talbot Horizon GT pintados en azul y blanco y con el anagrama de Cuerpo Nacional de Policía, que sustituirán paulatinamente a los antiguos «Z». Los coches, que se irán cambiando a razón de 500 unidades al año, tienen una cilindrada de 1.592 c.c., 90 caballos, dirección asistida y cinco velocidades.

Y como accesorios especiales, un soporte para armas largas de accionamiento electromecánico y una rejilla de protección que sepa-



ra a los agentes de la Policía Nacional de los ocupantes de las plazas posteriores.

**TORRELAVEGA**

**AUTOVIA EN DOS TERCIOS**

CERCA de dos mil doscientos millones de pesetas lleva invertidos el MOPU en la construcción de la autovía Santander-Torrelavega, dos de cuyos tres tramos han sido inaugurados el pasado martes. Se trata de los 12,5 kilómetros entre Bezana y Polanco, de los 17,5 de que consta el proyecto, a falta tan solo del

que separa Polanco de Torrelavega, cuyas obras están muy avanzadas y que se abrirá al tráfico el próximo verano. La autovía permitirá cubrir la distancia Santander-Torrelavega en menos de quince minutos.



**ARTE**

**POR TIERRAS MAR Y AIRE**

UNA de las atracciones de la Exposición Universal de Vancouver, que se celebra este año, es esta extraña autopista en la que se mezclan toda clase de vehículos a motor.

En escasos metros de exposición y fijados para la eternidad, coches, motos y camiones se mezclan con submarinos, barcos y aviones, formando un variopinto «colage» cuyo único nexo de unión es que todos sirven para desplazarse por el globo terráqueo, ya sea por tierra, mar o aire.



**BARCELONA**

**RENOVAR EL TAXI**

DOS iniciativas han partido desde el sector barcelonés del taxi para optimizar el servicio. La primera,

**AUTOCARES PIRATAS**

**PASAN DE MULTAS**

LAS líneas de autocares piratas que realizan viajes regulares entre las principales ciudades españolas deben a la Administración más de cien millones de pesetas en concepto de sanciones. Solamente una de las veinte empresas que se dedican en Barcelona al transporte de viajeros sin poseer las pertinentes autorizaciones, ha acumulado desde su puesta en funcionamiento cerca de cuarenta millones en multas, que no han sido abonados. Según los empresarios que se encuentran dentro de la legalidad, la Administración es incapaz de ejecutar con toda su du-

**Verde y Rojo**



● A los responsables de la campaña de lanzamiento del Peugeot 309, atractiva, ingeniosa y no exenta de cierto «suspense», que ha llamado poderosamente la atención. Por si fuera poco, los pedidos del coche en los primeros días han sido muy superiores a lo previsto.

● Para los responsables del IFEMA y los camiones de mudanzas utilizados cada vez que se abre o cierra una exposición, que atascan sin ningún rubor la salida al Paseo de la Castellana de barrios tan populosos como el barrio del Pilar, Ciudad de los Periodistas, Villamil... etcétera. Que hagan

los traslados de noche y no entorpezcan a primeras horas de la mañana, cuando todo el mundo va a trabajar.

● Citroën y Seat están estos tiempos inmersos en una campaña de renovación del parque, ofreciendo importantes descuentos y valoraciones sobre una chatarra que no ha sido capaz de retirar la D. G. de Tráfico.

● Pocos programas de TVE hacen caso al automóvil, principal actividad económica del país. Por si fuera poco, el nuevo Director de la Primera Cadena, Gonzalo Vallejo, elimina de un plumazo «Al Mil por Mil», que dejará de emitirse en enero. ¡Qué lástima!

# Garantizamos las reparaciones. Para toda la vida.



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



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

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

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

Para más información, pregunte en su Concesión Ford.

## Las mejores garantías del mercado.



Diseño y Calidad



**FOTOS  
ESPIA**

## JAGUAR CONVERTIBLE EL NEOCLASICO

**A**UN son muchos los nostálgicos que echan en falta un auténtico convertible, al estilo del clásico Jaguar E. La marca inglesa ofrece en la actualidad una versión Cabrio SC, tipo

Targa, que si bien ofrece los placeres de la conducción al aire libre, no responde al concepto de descapotable cien por cien o convertible. Ese hueco podría cubrirse con este prototipo, obra de un carroceros particular y

con detalles ya vistos en las conversiones que Tom Walkinshaw, el hombre que ha hecho correr los XJR en el Campeonato del Mundo, ofrece para los Jaguar de producción. Jaguar podría tomar una decisión favora-

ble sobre este prototipo, conocido actualmente como *F-Type* y comercializarlo a través de su propia red en 1988.

Las fotografías muestran bajo todos sus ángulos al candidato, que de ser fabricado en serie muy probablemente lo sería por algún subtratante, no por la propia Jaguar, que según parece ya ha tenido contactos al respecto con Karmann para

**Parachoques retocados para el «F-Type»**  
Pintados en el color de la carrocería, hacen al Jaguar más compacto



Por el momento, el Jaguar XJS Convertible o «F-Type» no es más que un prototipo, pero la marca inglesa podría decidir su comercialización para 1988. Este modelo podría incorporar el motor 5,3 litros de doce cilindros o el 3,6 litros de seis cilindros.

producir este modelo en las líneas de montaje que el carroceros alemán tiene en Osnabrück.

El XJS Convertible tiene serias posibilidades de incrementar en un futuro la gama de modelos de la marca inglesa, que lo destinaría preferentemente al mercado estadounidense. La posibilidad de combinar la carrocería descapotable con el motor de doce cilindros en V, es un argumento comercial que en Estados Unidos tendría una acogida totalmente favorable, entre otras cosas por su exclusividad, ya que por el momento los doce cilindros vendidos al otro lado del Atlántico van combinados con otro tipo de carrocerías. De cualquier forma, también existiría la posibilidad de comprar el XJS Convertible o *F-Type* con el motor seis cilindros de 3,6 litros.



## NUEVO MINI PARA EL 88

# UN METRO MAS LARGO

**L**A batalla de los coches pequeños está servida. Junto a los futuros Opel Corsa, Volkswagen Polo y Ford Fiesta, que deben aparecer en 1988, Austin Rover lanzará un nuevo Mini Metro, que se integrará de pleno en la guerra de los polivalentes. Para ello, el Metro crecerá en veinte centímetros. De los 3,41 metros que mide actualmente, se pasará a los 3,60. Este incremento se reflejará tanto en la distancia entre ejes como en la longitud total, con lo que sus condiciones de habitabilidad serán muy superiores a las de ahora.

Si en nuestro pasado número 149 ofrecíamos el primer boceto del futuro modelo, hoy estamos en condiciones de mostrar las primeras fotos espía. Es un prototipo muy camuflado, a pesar de lo cual deja ver claramente que se trata de un coche más grande. El actual Metro, que empezó a fabricarse en 1980, siempre ha estado condicionado por su tamaño, que por otra parte le ha supuesto claras ven-

tajas entre el público más ciudadano.

Sin embargo, para entrar de lleno en el segmento del mercado de los «tres metros y medio», era imprescindible ofrecer una habitabilidad superior. El Mini, pues, sigue creciendo, aunque lo hace bajo el nombre de código ARG, por el cual se le conoce, ya que de momento ni siquiera se sabe si se llamará Austin o Rover.

La nueva carrocería —de tres o cinco puertas— tiene un parabrisas mucho más inclinado, ventanas aún más grandes, y una parte posterior más redondeada para

mejorar la capacidad del maletero. El capot delantero también será muy inclinado y los faros de sección trapezoidal, al estilo del Citroën AX.

Bajo el capot habrá una nueva familia de motores, que muy pronto equiparán al Maestro, en principio en la versión 1,4 de 70 caballos. Las restantes versiones serán de 1,1 litros (50 caballos), 1,6 litros (90 caballos) y 2,0 litros (110 caballos). No hay previstas versiones turbo, pero sí diesel, una variante en tres cilindros del motor Prima desarrollado por Perkins.

**El Metro de 1988 ya no será tan Mini**  
Su longitud pasará de 3,41 a 3,60 metros





## COCHE DEL AÑO GANO EL OMEGA

El Opel Omega ha sido finalmente elegido Coche del Año en Europa, que este año ha tenido un resultado con sabor netamente alemán puesto que detrás suyo han quedado clasificados por número de votos obtenidos el Audi 80 y el BMW Serie 7. Tras los tres coches alemanes aparece el Rover 800, al que se podría considerar como el gran derrotado del año puesto que tiene méritos suficientes como para haber conseguido el título y al que puede haber perjudicado un tanto el haber tenido que compartir con el Jaguar XJ6, quinto clasificado, el voto de los amantes de los vehículos británicos.

Con este título, Opel repite victoria en la votación del Coche del Año en Europa, dos años después de haber obtenido el título por primera vez con el Opel Kadett. Esto es una especie de revancha puesto que en el

pasado se había quedado por dos veces a las puertas con el primer Kadett tracción delantera, derrotado por el Lancia Delta en 1980, y con el Ascona tracción delantera dos años más tarde que también tuvo que ceder el primer puesto al Renault 9.

La elección del Omega muestra también la sensibilidad de la prensa europea a este concepto de coche medio-alto, de líneas muy aerodinámicas, motorizaciones medias —2 litros o poco más— con un alto nivel de equipamiento. Una sensibilidad que ya quedó patente al año pasado con la elección del Ford Scorpio, que responde a las mismas características.

A destacar también que los votos de este año se han decantado hacia coches caros, en parte porque la mayoría de los coches que ha-



VOTACION DEL COCHE DEL AÑO EN EUROPA 1987

- 1.º Opel Omega ...275 ptos.
- 2.º Audi 80 .....238 ptos.
- 3.º BMW Serie 7 .175 ptos.
- 4.º Rover 800 .....169 ptos.
- 5.º Jaguar XJ.6 ...145 ptos.
- 6.º Volvo 480 ES .115 ptos.
- 7.º Renault 21 ....111 ptos.
- 8.º Fiat Croma .... 76 ptos.
- 9.º Peugeot 309 ... 59 ptos.
- 10.º Toyota Celica . 27 ptos.
- 11.º Lada Samara .. 20 ptos.
- 12.º Nissan Sunny . 10 ptos.
- 13.º Nissan Bluebird . 5 ptos.

El Opel Omega, Coche del Año 1987, ha puesto de relieve la supremacía alemana. Detrás del Omega se han clasificado el Audi 80 y el BMW serie 7.

bía este año eran de alto precio. Esto ha puesto los standards de calidad, equipamiento y presentación, bastante altos, lo que puede haber perjudicado a coches más económicos como son el R-21 y el Peugeot 309, que han quedado bastante descolgados.

En lo que se refiere al voto español, las preferencias han ido por el Rover 800, que se impone al Opel Omega por un escaso margen de puntos. Este fue también el coche más votado por Motor 16, que le concedió seis puntos —sobre un máximo de diez— de los veinticinco que cada jurado europeo puede repartir. A continuación, cuatro puntos fueron para el Jaguar XJ.6 y el BMW Serie 7; tres para el Opel Omega, el Peugeot 309 y el Fiat Croma; y un punto para el R-21 y el Audi 80.

## FE DE ERRORES

En nuestro último número se deslizaron unos errores tanto en el capítulo de prestaciones como en el de distancias de frenado referentes a los Seat Ibiza. Los datos exactos de los Ibiza 87, que sustituyen a los datos en la página 46 del número 161 son los siguientes.

PRESTACIONES	1,5	1,3	STREET	DIESEL
VELOCIDAD Km/h	165,5	150,5	130,9	145,8
ACELERACION				
400 m salida parada	17,7	20,3	21,9	21,2
1.000 m salida parada	34,6	35,2	41,0	38,4
De 0 a 100 km/h	12,0	13,8	19,9	16,5
RECUPERACION				
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,8	21,2	22,3	20,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	24,8	24,0	24,5	22,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	38,4	39,0	41,6	39,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	43,7	46,8	47,7	42,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	12,5	16,0	22,5	14,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	19,1	20,8	31,8	20,3

FRENOS	1,5	1,3	STREET	DIESEL
DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)				
A 60 km/h	14,0	15,7	12,5	14,8
A 100 km/h	42,7	47,3	46,9	47,6
A 120 km/h	55,2	58,5	52,0	51,5

# CAMEL TEAM



## 9º PARIS-DAKAR. VIAJA A DAKAR CON CAMEL TEAM.

CONCURSA Y GANA UN VIAJE A DAKAR PARA DOS PERSONAS O UNO DE LOS 100 ANORAKS EXCLUSIVOS CAMEL TEAM.

Por primera vez en la historia el Camel Team va a participar en el rally más famoso del mundo, el Paris-Dakar.

Y lo hace con un gran equipo de profesionales de sobrada experiencia en esta prueba: Salvador Cañellas, Cor Bezemer, Carlos del Val, Johan Verhaegen, Juan Porcar, etc., que participarán con 2 Range Rover Turbo de 300 CV, 3 camiones Pegaso de 340 CV y 4 motos. Para celebrarlo Camel Team te invita a Dakar, para que no te pierdas la llegada de los vencedores.

Compra 5 paquetes de Camel en tu estanco habitual y envíalos vacíos con el cupón adjunto o una carta con tu nombre, dirección, edad y teléfono a:

Raids - 87. Apdo. de Correos 90105, C.P. 08080 Barcelona, o Raids 87. Apdo. de Correos 49076, C.P. 28080 Madrid, antes del 5 de Enero de 1987. Participarás en el sorteo de un viaje de una semana a Dakar para dos personas con todos los gastos pagados y de 100 anoraks exclusivos Camel Team.



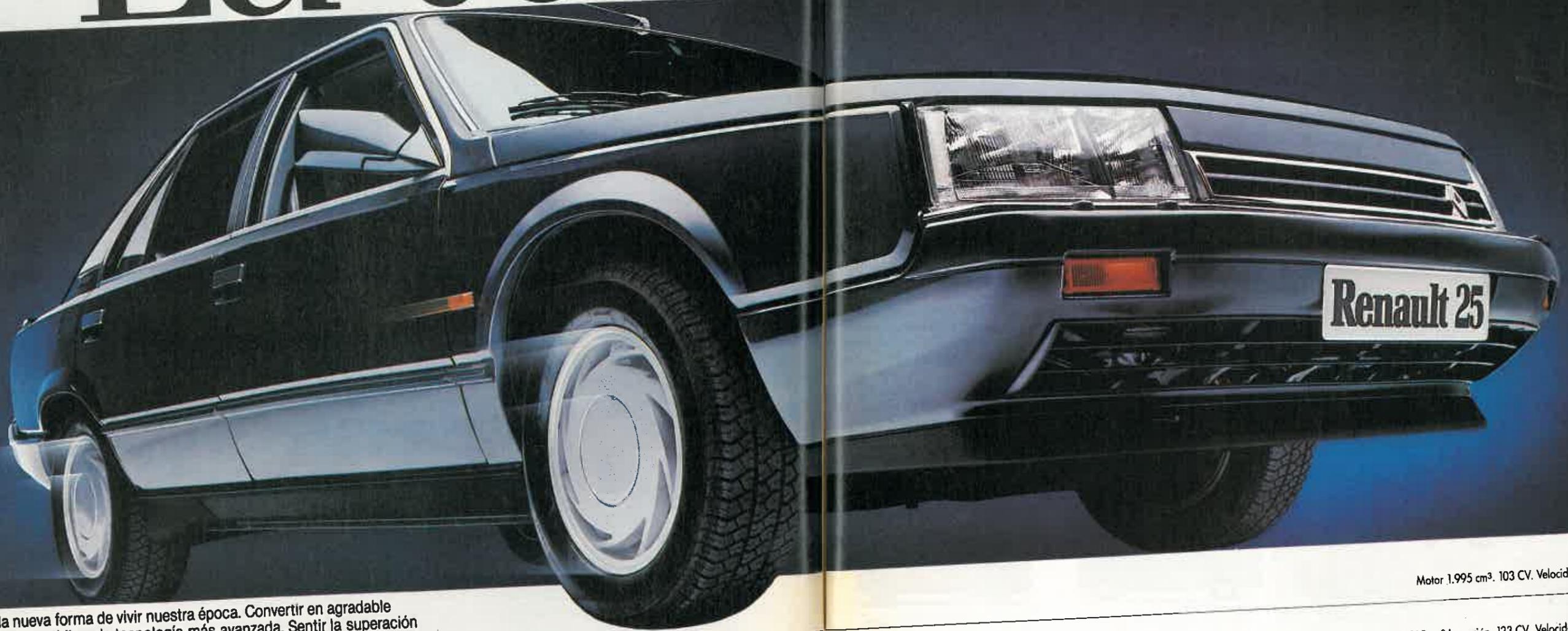
## CAMEL TEAM



Nombre: \_\_\_\_\_  
 Dirección: \_\_\_\_\_  
 Provincia: \_\_\_\_\_  
 Teléfono: \_\_\_\_\_

\* El nombre de los ganadores se dará a conocer a través de la prensa.

# La tecnocultura.



Es la nueva forma de vivir nuestra época. Convertir en agradable sensación cotidiana la tecnología más avanzada. Sentir la superación de la técnica. La sensación de poder. La seguridad de la microelectrónica.

Así se vive un RENAULT 25, dejándose llevar de la exactitud y la precisión en cada detalle. Para disfrutar la distensión del mando a distancia.

Para percibir la armonía de su sistema de inyección electrónico en el arranque y la marcha. Es convivir su espacio interior, gozando a un tiempo las ventajas del diseño aerodinámico más avanzado.

Vivir a 225 Km/h. la fuerza de un motor de 182 CV, olvidando cualquier preocupación. Es también, acogerse a su sistema de frenos antibloqueo ABS, sin perder la suavidad y la serenidad. Recibir siempre a tiempo la información precisa de su ordenador de a bordo. Escuchar su palabra y consejo en el momento justo.

Vivir un Renault 25, es entender la cultura de hoy: La tecnocultura.

## Renault 25

RENAULT 25 GTS.  
Motor 1.995 cm<sup>3</sup>. 103 CV. Velocidad máxima: 182 Km/h.

RENAULT 25 GTX.  
Motor 2.165 cm<sup>3</sup> Inyección. 123 CV. Velocidad máxima: 195 Km/h.

RENAULT 25 TURBO D.  
Motor Diesel 2.068 cm<sup>3</sup> Turboalimentado. 85 CV.  
Velocidad máxima: 172 Km/h.

RENAULT 25 V6 Inyección.  
Motor 6 cilindros en V de 2.664 cm<sup>3</sup>. 144 CV. Velocidad máxima: 201 Km/h.  
Frenos sistema ABS, en las cuatro ruedas.

RENAULT 25 V6 Turbo Inyección.  
Motor 6 cilindros en V de 2.458 cm<sup>3</sup>. 182 CV. Velocidad máxima: superior a 225 Km/h.  
Aceleración 0-100 Km/h.: 7,7 sg. Frenos sistema ABS, en las cuatro ruedas.





Gran Volumen

# EL TRABAJO NO LE PESARA.



Furgón

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

### MOTORES ROBUSTOS

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

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

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

### LA COMODIDAD COMO PRINCIPIO

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

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

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

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

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

Pruebe un Fiat Ducato, no le pesará.



Furgón. Para que el trabajo no se le haga pesado.



Combi. 6 ó 9 plazas, ideal para el transporte mixto de carga y pasajeros.



Panorama. Nueve plazas. Tan cómodo como un turismo de lujo.



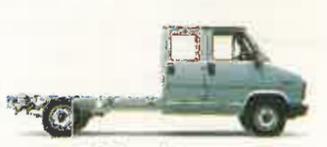
Furgón Techo Elevado. Para cargas de altura.



Furgón Gran volumen. El máximo en capacidad: 9,8 m<sup>3</sup>.



Cabina con chasis corto o largo.



Cabina doble.



Chasis motor. Para preparaciones especiales.

# Ducato... es un FIAT.

Más de 130 puntos de venta y asistencia en España.

### 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. Cta. Puente de Segovia, 3. Tel. 470 13 50.

### CONCESIONARIOS EN BARCELONA

• AUTO ITALIA, S. A. Balma, 212. Tel. 238 00 21 • AUTO 88, S. A. Gran Vía de les Corts Catalanes, 760. Tel. 245 28 02 • DIFISA. Ronda de Poniente, 73 (Sabadell). Tel. 715 33 98 • MARESMO 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.



## SUSTITUTO PARA EL AUSTIN FX4 A LONDRES EN TAXI

TAN famosos como el Big Ben o los autobuses de dos pisos londinenses son los taxis Austin FX4, que fabrica el carroceros Carbodies y que recorren diariamente, arriba y abajo, las calles de la city. Su prehistórico aspecto forma parte del paisaje de la capital británica desde 1958. Sin embargo, en los próximos años va a ser sustituido paulatinamente por el Metro Cab, un nuevo taxi del que les ofrecemos, en su versión ya definitiva, estas fotos exclusivas, tomadas en fase de pruebas.

Mediada la década de los setenta empezó a desarrollarse un prototipo basado en el Range Rover, cuyo objetivo era sustituir al Austin. Se llevaron a cabo diversas pruebas, pero finalmente fue desestimado por el Public Carriage Office, dado que ofrecía ciertas dificultades para introducir dentro carritos con ruedas. No fue esta la única razón, evidentemente, por la que empezó a desarrollarse un proyecto alternativo, pero lo cierto es que aquel Range Rover ha dejado paso a este Metro Cab, que incorpora una serie de componentes de origen Ford, como los grupos ópticos posteriores de tipo

Escort Van o el motor, el diesel 2,5 litros de inyección directa, que lleva la Transit. Este motor irá acoplado a una caja de cambios automática de cuatro velocidades o a una manual de cinco.

La filosofía del nuevo producto adopta las líneas maestras del clásico Austin: grandes puertas de acceso para los pasajeros, capacidad interior, excepcional maniobrabilidad y facilidad de conducción.

El Metro Cab no procede de Carbodies, sino del fabricante de trenes del metro londinense, Metro Cammell-Weymann/Laird, que tiene su sede en Birmingham. Con todo, lo más original es que la carrocería está fabricada en fibra de vidrio en vez de chapa, aunque esto no se aprecia a primera vista.

Los taxis de Londres tienen ya sucesor. Los Austin FX4 serán sustituidos paulatinamente por los «Metro Cab»



COOK - Barisulvici



**HAY POCAS COSAS  
INALCANZABLES.**

*Davidoff*  
Cosmetics for Men

# VIAJE A LA LUZ DE LA SEGURIDAD



## FAROS HALOGENOS

# Valeo

La doble potencia de los Faros Halógenos

**Valeo CIBIE** y **Valeo KINBY**

es **doble** seguridad para usted y los suyos. Cambie, sin modificación alguna, sus faros convencionales por Faros Halógenos **Valeo**: hay un modelo para cada coche. Pero **Valeo** ofrece más que luz: 37 componentes de alta calidad para su automóvil. Equipos limpiaparabrisas, pastillas de frenos, embragues, radiadores, alternadores..., recambios originales, los que monta su coche de origen.



## ESPAÑOLES VIAJEROS PREFIEREN EL COCHE

Pese a la creencia general, el español viaja bastante, o al menos se desplaza y muestra una elevada movilidad. Y el coche es el único medio de locomoción que tiene un uso casi universal, muy por delante de otros medios de transporte. Es el medio de locomoción que utiliza un amplio sector de forma exclusiva en un porcentaje muy elevado.

La población española tiene una elevada movilidad tanto en términos cuantitativos (número de viajes) como cualitativos (número de poblaciones visitadas), según se desprende de una amplia encuesta que sobre «Los hábitos de desplazamiento de la población» ha realizado Renfe. Así, de este trabajo se obtiene que nueve de cada diez encuestados se desplazaron alguna vez durante el pasado año a una población distinta a la que residen.

Lógicamente, esta movilidad, según el estudio, es inversamente proporcional a la distancia. No obstante, existe un potencial muy grande de viajeros, incluso para largas distancias. En el mismo periodo analizado, uno de cada tres viajeros se desplazó en los tres ti-

pos de viaje estudiados (cortos, de hasta 75 kilómetros; medios, de esta cifra hasta 250 kms., y largos, de más de 251 kms.)

Si descubrimos ahora esta facilidad del ciudadano español para desplazarse, también se observa que esta población no ha conquistado aún la autonomía en sus desplazamientos. O lo que es lo mismo, todavía es elevada —respecto a baremos europeos— la población que carece de automóvil, propio o familiar, para sus desplazamientos. Así, un 68 por ciento de la población dispone de automóvil para desplazarse, porcentaje que resulta de sumar un 48 por ciento con vehículo propio y un 20 con vehículo de un familiar. Si tomamos en cuenta quién es el conductor del automóvil —y a partir de este dato

quiénes dependen de otro para recurrir al automóvil en sus desplazamientos— la cifra es aún más elevada: la mitad de la población no conduce cuando sale de su lugar de residencia.

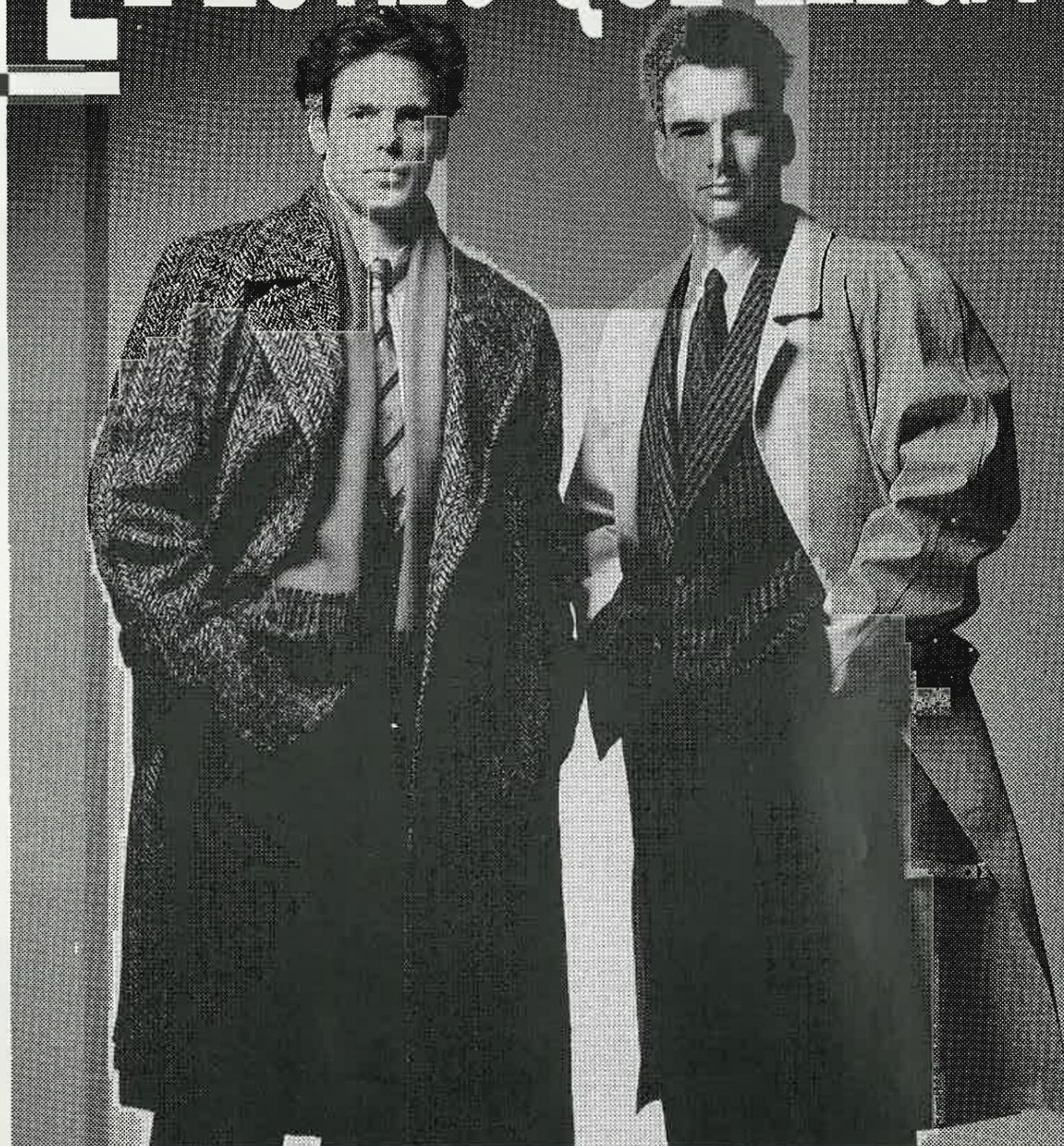
Los datos de la encuesta son también tajantes a la hora de hablar del coche. A pesar de la cantidad y variedad de movilidad que manifiestan los españoles, el coche es el único medio de locomoción que tiene un uso casi universal. Y así, nueve de cada diez encuestados declararon haber viajado en coche el año anterior para salir de su población. El resto de los medios de transporte tiene una proporción de uso bajo. Tren y autobús se utilizaron por uno de cada tres consultados a lo largo del año; el avión, por uno de cada siete. La conclusión del estudio en este apartado es «una población que se sirve de todos los medios de locomoción como complementarios o subsidiarios del automóvil. El coche es la pieza maestra en el recurso a los medios alternativos de

### A VIAJAR TOCAN



Medio de transporte	%
Automóvil	90
Tren	33
Autobús	32
Avión	14

# EL ESTILO QUE LLEGA



**Este es el estilo que llega en gabardinas y abrigos para hombres. Un estilo de líneas amplias, más largas y más flexibles. Se llevan**

**las gabardinas clásicas, de forros calientes y tejidos blandos. Es el estilo que llega este invierno. Y ya está en Galerías.**

**GALERIAS**  
Marcando estilo.

Galerías Preciados

ESTA SEMANA

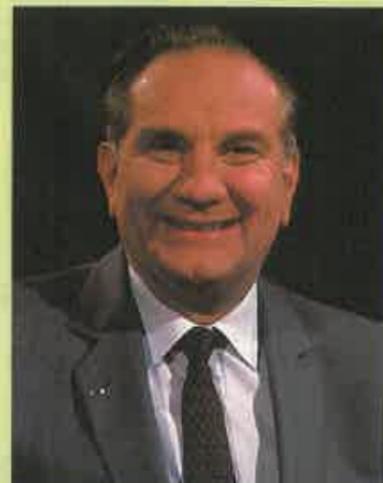
**LA MANO DURA DE RENAULT**

«UNO de los mejores empresarios de Francia», lo definió el ministro galo de Industria, Alain Madelin. «Un patrón con P mayúscula» decían de él en la sede de la empresa que presidía, la Regie Renault. Definiciones para un hombre, Georges Besse, que como ya es sabido era asesinado en París la pasada semana por un comando terrorista de Acción Directa.

Besse era el prototipo de gestor encargado de sanear empresas en mala situación. De 58 años de edad y origen modesto, casado, con cinco hijos e ingeniero de minas, su nombre comenzó a sonar cuando fue capaz de reflotar en sólo dos años el grupo Pechiney-Usine-Kuhlmann. De ahí que el Gobierno socialista de Laurent Fabius le eligiera para poner coto a la deteriorada situación de la otrora potente Renault.

Georges Besse accedió a la dirección de Renault en enero de 1985 cuando la firma acumulaba unas pérdidas históricas y acababa de perder el liderazgo en favor de Peugeot dentro del país. El bisturí se puso en marcha con el anuncio de un plan de austeridad que suponía una reducción progresiva de la plantilla, una racionalización de medios e inversión y una renovación de modelos. En junio del pasado año, el nuevo presidente presentaba un programa en el que se preveía la supresión de 21.000 empleos entre 1985 y 1986, partiendo de una fuerza laboral de 98.000 trabajadores a finales de 1984. Precisamente en estos días está previsto el anuncio

Las medidas impuestas por George Besse fueron duramente contestadas.



de una nueva reducción de empleo.

La reducción de gastos pasó por la venta de empresas filiales y de su participación en Volvo, e incluso del prestigioso inmueble que la compañía tenía en los Campos Eliseos. Mientras, Besse se estaba planteando no acudir a una próxima ampliación de capital de American Motors, donde Renault posee el 46 por ciento del capital, e incluso se rumoreaba la posible venta de algunas fábricas a la norteamericana Chrysler. Su idea era la de encontrar un socio potente.

Al tiempo, la marca en los últimos meses comenzaba a levantar cabeza con sus nuevos productos. En los tres primeros trimestres de este año, las ventas de automóviles han registrado un aumento del 20 por ciento y tiene en el Supercinco el modelo más vendido en Francia, mientras que el R-21 ha conseguido hacerse con un importante segmento del mercado.

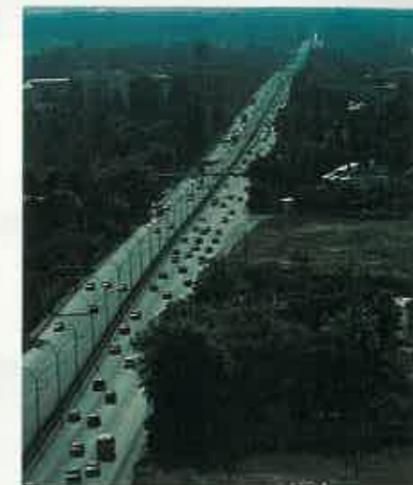
En los casi veintidós meses que presidió la Regie, Besse había reducido el déficit, pasando de 12.500 millones de francos de pérdidas en 1984 a los 5.000 millones (unos cien mil millones de pesetas) previstos para este año. Besse había anunciado también que el grupo comenzaría a registrar beneficios a finales de 1987 si conse-



guía un coeficiente de productividad de 15 coches/hombre/año frente a los 10,9 coches de 1984. Ahora ya había logrado un coeficiente de 13,6 coches/hombre/año.

Otro logro de Besse fue parar el incremento de la deuda financiera del grupo por primera vez en quince años, deuda que alcanza los 60.000 millones de francos (1,2 billones de pesetas) y que a corto plazo no parece tener vías de solución, pues la CEE bloquea las posibles ayudas que el Estado francés podría aportar.

Con Besse —dicen los analistas— desaparece el hombre que aplicó por primera vez una política dura en Renault. Y todo parece indicar que su sustituto tendrá que mantener esa línea.



Los españoles son muy viajeros y prefieren la carretera para desplazarse, antes que el tren o avión.

transportes que existen en España».

Se puede afirmar también que el coche es el único medio de locomoción que se utiliza de forma exclusiva por un porcentaje elevado de la población. Dos de cada cinco encuestados afirman que cuando viajaron fuera de su población el año anterior sólo lo hicieron en coche, y el recurso exclusivo al avión, al tren o al autobús, así como las combinaciones de estos medios entre sí y cuando se excluye al coche, son prácticamente inexistentes.

Los rasgos sociodemográficos de la encuesta centran aún más el tipo de movilidad de los ciudadanos de este país. Y volviendo al coche, su uso exclusivo en los viajes es relativamente menos frecuente en las poblaciones más pequeñas (de hasta cien mil habitantes); cuanto más jóvenes o más viejos son los encuestados, y cuanto más altos y más bajos sean los ingresos. Es decir, en las pequeñas poblaciones los desplazamientos se realizan en su mayoría en autobús; jóvenes y viejos recurren especialmente a trenes y autobuses, así como las personas con bajos ingresos. De los que poseen unos ingresos sustanciales habría que decir que no conducen.



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

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

Por algo será.

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

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



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

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

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

# Mobil

Lubricantes sintéticos

Mobil S.A. Arapiles, 13-3.  
28015 MADRID. Teléf. 4458300

La más avanzada tecnología en lubricación

## Mercado

EGOS  
DE LA  
SEMANA

- Recientemente ha tenido lugar la presentación de una nueva asociación denominada Faconauto en la que están representados la mayoría de los concesionarios nacionales.

Esta asociación edita un boletín en el que se facilitan los precios de compra de los vehículos de segunda mano.

- Sin casi producción de los familiares del R-18, la marca no quiere perder el mercado de los familiares. Por ello, se aceleran los planes de lanzamiento del R-21 Familiar, llamado Nevada. Podría estar en los concesionarios en los últimos días de enero.

- El que estará en la calle antes de enero será el nuevo Seat Marbella, cuya presentación tendrá lugar en Tenerife a primeros del próximo mes de diciembre. Como nuestros lectores conocen, el Marbella es el sustituto del popular Panda.

- Nipmotor, importador de los Su-

baru en España, tiene previsto importar también algunas unidades de un todo terreno tipo Pajero, que podría estar homologado a mediados del año próximo.



### SEGUNDA MANO

#### PEUGEOT 504

EL Peugeot 504 no es un automóvil del que se encuentren muchas unidades en el mercado de ocasión, debido principalmente al hecho de ser un vehículo de fácil y rápida comercialización por parte de los compradores. Normalmente las unidades que se pueden encontrar suelen estar en buen estado, teniendo además unos precios que hacen muy interesante su adquisición.

El 504 es un vehículo que une a una mecánica dura y eficaz un confort y unas terminaciones que le han dado un gran éxito entre los taxistas de muchas de nuestras ciudades, pero también ha tenido una gran aceptación por parte de aquellas personas que deseaban tener un automóvil cómodo para realizar largos desplazamientos por carretera.

Este automóvil fue el primero que la firma francesa fabricó en nuestro país, iniciándose su comercialización en el año 77. La primera de las dos versiones que se hicieron tenía una cilindrada de 1.796 centímetros cúbicos y 77 caballos. De este vehículo apenas hay unidades de segunda mano y si se encuentra se puede adquirir en

un precio que oscila entre las 200.000 y las 300.000 pesetas.

En el año 78 se puso a la venta una nueva versión del 504, que, si bien en el aspecto exterior y en su terminación no difería en nada del anterior, en el motor sí que era diferente. Iba equipada con el de 1.971 centímetros cúbicos, que proporcionaba una mayor alegría al vehículo. Este modelo alcanza en el mercado de ocasión unas cotizaciones que van de las 300.000 a las 400.000 pesetas.

Junto con este modelo, Peugeot realizó una versión diesel bajo la denominación GLD. Este automóvil era idéntico a sus hermanos de gasolina,

diferenciándose únicamente en el motor, que tenía 2.112 centímetros cúbicos y 66 caballos. Este coche, y debido a su condición de diesel, es el que alcanza la cotización más alta de la gama en el mercado, aunque se debe pagar por él 450.000 pesetas.

El Peugeot 504 únicamente se fabricó en nuestro país durante tres años, ya que en 1980 se inició la venta de su sucesor, el 505. Si tiene pensado adquirir uno de estos automóviles, antes de hacerlo compruebe que el automóvil no ha estado dedicado al servicio público, en cuyo caso el valor del mismo descenderá de manera notable.



# Mercado

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Consumo	Precio
	c.c.	CV	km/h	l/100 km	l/100 km	total

## OPEL

Corsa City 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,5	7,93	863.915
Corsa LS 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	7,93	913.973
Corsa LS 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,6	7,93	952.809
Corsa LS 1.0 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,93	898.436
Corsa LS 1.0 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,93	968.865
Corsa GLS 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,5	8,00	1.117.516
Corsa GLS 1.3 5V 5P*	1.297	70	162	7,6	8,00	1.158.613
Corsa GT 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,00	1.213.819
Corsa TR LS 1.2 5V 4P	1.196	55	149	7,1	7,61	1.068.344
Corsa TR 1.2 5V 5V 4P	1.196	55	149	7,1	7,61	1.151.176
Corsa TRBLS 1.3 5V 4P*	1.297	70	162	7,6	8,00	1.195.720
Kadett LS 1.3 5P	1.297	75	170	6,5	8,00	1.396.432
Kadett 1.6 LS 5P	1.598	82	172	8,2	9,40	1.467.029
Kadett 4P 1.3 GL*	1.297	75	168	7,7	8,94	1.396.960
Kadett 4P 1.6 GL	1.598	82	169	8,2	9,40	1.467.557
Kadett 4P 1.6 GLS*	1.598	82	169	8,2	9,40	1.561.322
Kadett GSI 2.0 3P	1.998	130	206	8,5	9,74	1.987.370
Kadett GSI 2.0 5P	1.998	130	206	8,5	9,74	2.070.362
Kadett LSI 5P	1.598	55	150	7,1	6,56	1.318.925
Kadett 4P 1.6 GLD	1.598	55	150	7,1	6,56	1.522.915
Kadett 4P 1.6 GLSD	1.598	55	150	7,1	6,57	1.749.281
Ascona LS 1.6 4P	1.598	82	170	8,3	8,88	1.677.150
Ascona LS 1.6 5P	1.598	90	170	8,30	8,88	1.731.893
Ascona GLS 2.0 1 4P*	1.998	115	187	8,5	9,65	1.996.081
Ascona GLS 2.0 1 5P*	1.998	115	187	8,5	9,65	2.094.102
Ascona GT 2.0 1 2P*	1.995	115	187	8,5	9,65	1.876.195
Ascona GT 2.0 1 5P	1.998	115	187	8,5	10,53	2.030.741
Ascona LS Diesel 4P	1.598	54	143	6,8	5,46	1.723.049
Manta Coupé GSI	1.979	110	185	7,8	8,95	1.977.514
Manta Coupé 200*	1.979	125	198	11,8	12,23	2.418.554
Omega 2.0 I	1.998	122	203	9,2	10,4	2.439.096
Omega 2.0 I CD*	1.998	122	203	9,2	10,5	2.995.169
Omega TD	2.260	90	176	7,2	6,61	2.931.151
Omega TD CD	2.260	90	176	7,2	6,61	2.931.151
Senator C 3.0 I*	2.969	180	210	9,9	11,75	3.786.735
Senator CD 3.0 I*	2.969	180	200	13,4	14,49	4.446.146
Senator CD 3.0 I A*	2.969	180	200	13,4	14,49	4.463.185
Monza C 3.0 I*	2.969	180	205	13,1	14,24	3.674.737
Monza GSE 3.0 I*	2.969	180	205	13,1	14,24	3.809.035

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Corsa todas las versiones: 16.572 pesetas. Kadett GL, GLS: 21.014; LS, GSI: 33.260. Ascona y Manta: 39.385. Omega: 50.896. **Elevunas eléctricos delanteros:** Corsa: 25.428. Kadett: 53.908. Ascona: 60.325. Omega: 52.205. **Dirección asistida:** Kadett GL, GLS: 72.303. Ascona: 81.649. **Techo solar deslizante:** Corsa: 43.870. Kadett: 58.880. Ascona: 68.170. Manta: 79.424. Omega manual: 79.650; eléctrico: 135.600. **Llantas de aleación:** Corsa: 28.389. Ascona: 66.162. Omega: 79.800. **Computadora de abordo:** Kadett: 33.126. Ascona: 33.366. **Volante ajustable en altura:** Kadett, Ascona: 24.912. **Aire acondicionado:** Manta: 146.941. Omega: 191.354. **Antibloqueo de frenos ABS:** Omega: 211.999. **Autoblocante trasero:** Manta: 52.797. Omega: 57.789.

## PEUGEOT

205 XL*	1.118	55	146	7,0	7,53	1.001.658
205 XR*	1.294	65	154	7,9	8,23	1.168.157
205 GL 4V*	1.118	55	146	7,0	7,53	1.039.157
205 GR*	1.204	63	150	8,0	8,31	1.151.957
205 SR*	1.294	65	154	7,9	8,23	1.208.457
205 GT*	1.442	83	167	8,6	8,86	1.278.328
205 GT A.A.*	1.442	83	167	8,6	8,86	1.390.028
205 GTX*	1.592	94	172	9,3	10,26	1.344.728
205 GTI*	1.580	105	189	8,1	9,33	1.890.850
206 XLD*	1.769	60	155	6,6	5,55	1.199.857
206 GLD*	1.769	60	155	6,6	5,55	1.235.857
205 SRD*	1.769	60	155	6,6	5,55	1.358.457
305 GL Profil*	1.294	64	154	8,2	7,46	1.253.237
309 SR*	1.592	94	175	9,5	10,09	1.488.236
309 GT*	1.905	105	190	9,1	9,78	1.748.236
505 GL*	1.971	108	173	10,6	11,03	1.795.261
505 GR*	1.971	108	173	10,6	11,03	1.966.261
505 SR*	1.971	108	173	10,6	11,41	2.110.861
505 GTI A.A.*	2.165	130	180	11,0	11,45	2.615.036
505 Turbo Inyección*	2.155	160	200	12,0	12,49	3.009.024
605 BLD 5V	2.498	76	150	8,6	7,41	2.055.762
605 GRD	2.498	76	150	8,6	7,41	2.216.962
605 GRD FAM.*	2.498	76	146	8,6	7,53	2.576.414
605 SRD Turbo*	2.498	95	167	9,3	7,82	2.481.961
605 GTD Turbo A.A.*	2.498	95	158	8,7	7,71	2.747.862
605 GTDT A.A. FAM.*	2.498	95	167	9,3	7,84	3.540.447
604 GTD Turbo	2.498	95	158	8,7	7,80	3.464.322

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

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Consumo	Precio
	c.c.	CV	km/h	l/100 km	l/100 km	total

## PORSCHE

924 S*	2.479	150	214	10,6	12,31	4.757.900
944 S	2.479	190	228	11,2	12,80	6.300.700
944 Turbo*	2.479	220	245	14,7	15,56	7.737.100
911 Carrera*	3.164	231	238	13,2	14,40	8.617.300
911 Carrera Targa*	3.164	231	242	13,2	14,41	9.042.900
911 Carrera Cabriolet*	3.164	231	242	13,2	14,42	9.641.400
911-Turbo	3.299	300	260	11,8	13,50	13.513.380
928-S 4	4.957	320	275	14,5	15,68	13.486.780

**OPCIONES:** Pintura metalizada: 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. **Spotler delantero y trasero:** 911, excepto Turbo: 369.740 pesetas. **Turbo Look:** 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 autoblocantes:** Todos los modelos excepto 928 S4: 170.240 pesetas. **Amortiguadores deportivos:** Todos los modelos excepto 911 Turbo: 614.800 pesetas. **Sistema antibloqueo de frenos ABS:** 944 S y 944 Turbo: 490.770 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	7,12	782.729
Super 5 C*	1.108	48	142	7,4	7,06	823.892
Super 5 TL 3P*	1.237	55	148	7,8	7,42	909.741
Super 5 TL 5P*	1.237	55	148	7,8	7,35	964.872
Super 5 GTL 3P*	1.397	60	160	7,3	7,50	1.031.702
Super 5 GTL 5P*	1.397	60	160	7,3	7,50	1.087.951
Super 5 GTS 3P*	1.397	72	162	7,6	8,00	1.153.663
Super 5 GTS 5P*	1.397	72	162	7,3	7,77	1.209.789
R5 GT Turbo*	1.397	115	198	8,5	9,39	1.453.685
R5 GT Turbo Comp.*	1.397	115	200	8,1	9,08	1.543.194
R5 GTD 3P*	1.595	55	148	6,7	5,51	1.197.952
R5 GTD 5P*	1.595	55	148	6,7	5,61	1.251.418
R6 GTL	1.108	45	133	8,5	8,63	957.956
R6 GTC*	1.237	56	149	7,1	7,61	1.157.892
R9 GTL*	1.397	60	153	7,5	7,47	1.220.402
R9 TSE*	1.397	72	158	7,9	8,24	1.339.836
R9 TXE*	1.721	82	171	8,0	8,32	1.428.547
R9 GTD*	1.595	55	147	7,0	5,79	1.392.371
R11 GTC*	1.397	56	149	7,1	7,61	1.168.266
R11 GTL*	1.237	50	149	7,6	7,55	1.263.085
R11 TSE*	1.397	72	159	7,9	8,24	1.377.475
R11 GTX*	1.721	80	169	8,2	8,47	1.375.613
R11 TXE*	1.721	80	169	8,2	8,47	1.468.848
R11 Turbo*	1.397	105	188	8,7	9,55	1.599.825
R11 GTD*	1.595	55	148	7,0	5,79	1.436.680
R16 GTL	1.647	83	162	9,1	9,86	1.486.908
R16 GTL Familiar*	1.647	83	162	9,1	9,86	1.563.649
R16 GTS Familiar*	1.647	83	162	9,1	9,86	1.507.466
R16 GTX*	1.995	102	176	9,3	10,02	1.688.270
R16 GTX Familiar*	1.995	102	176	9,3	10,02	1.775.252
R16 Turbo*	1.565	125	184	10,1	10,73	1.825.039
R16 GTD*	2.068	67	155	8,2	7,09	1.781.476
R16 GTD Familiar*	2.068	67	155	8,2	7,09	1.860.345
R21 GTS*	1.721	90	182	7,8	8,16	1.667.147
R21 TXE*	1.995	120	194	9,0	10,92	1.913.783
R21 GTD	2.068	67	157	9,0	7,56	1.890.933
R25 GTS*	1.995	103	183	9,4	11,24	2.386.465
R25 GTX*	2.165	123	196	10,8	12,20	2.971.045
R25 V6 Inyección*	2.064	144	203	12,0	13,39	4.198.198
R25 V6 Turbo Inyec.*	2.458	182	226	12,3	13,64	5.097.981
R25 GTD	2.068	64	155	7,1	7,47	2.968.850
R25 Turbo Diesel*	2.068	85	175	7,9	8,02	3.246.310
Espace 2000 TSE	1.995	110	175	9,5	9,85	3.406.708
Espace Turbo Diesel	2.068	88	165	7,5	6,31	3.891.626

## ROLLS ROYCE / BENTLEY

R.R. Silver Spirit*	6.750	—	192	17,3	18,04	19.140.801
Bentley Eight	6.750	—	193	17,5	17,10	15.690.800

## ROVER

Rover 216 SE*	1.596	83	162	7,9	8,17	1.669.234
Rover 216 Vitesse*	1.596	102	174	8,0	8,26	1.557.235
Rover 2160 S	2.507	132	197	9,1	10,22	2.636.400

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Consumo	Precio
	c.c.	CV	km/h	l/100 km	l/100 km	total

Rover VDP EFI	3.532	193	203	10,1	11,02	3.957.400
Rover Vitesse*	3.532	193	205	13,7	14,71	3.838.400
Rover 2.4 SD*	2.393	91	172	9,6	8,11	2.743.025
Rover 820 SI	1.994	140	203	8,4	9,34	3.389.135
Rover 825i Sterling*	2.494	173	215	11,0	11,39	4.689.446
Range R. Vogue 4P SV	3.528	126	155	18,5	18,46	4.301.497
Range R. V. EFI.*M	3.532	165	170	14,7	15,51	5.173.812
Range R. EFI A.	3.532	165	160	15,5	16,14	5.634.216
Range Rover TD*	2.393	106	152	13,3	10,27	3.429.025

**OPCIONES:** Pintura metalizada: 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: 176.689.

## SAAB

## 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				236.840
854 Sport	803	64	190	520.558
900 SEI	904	60	215	761.625

BIMOTA				
SB4	1.074	112	257	2.927.452
SB4-S	1.074	112	257	2.900.183
SB5-S	1.100	112		3.004.944
SB5-SP	1.131	118	260	3.229.858

BMW				
R 65	650	70	175	906.604
R 80 GS	797	78	174	948.584
K 75 C	740	75		1.143.800
K 100*	987	80	215	1.317.374
K 100 RS*	987	80	220	1.581.738
K 100 RT*	987	80	210	1.617.007

CAGIVA				
Elfant 125*	124,0	11	105	426.704
Alfa Verde 250	242,0	25		400.890
Alfa Romeo 350*	342,1	32		617.015
Alazzurra 650	649	40		1.038.040

DERBI				
Variant Col.	49,0			88.370
Variant Start	49,0			108.875
DS 50*	49,0			144.375
Scoot 74	74,1	5,0	76	170.370
Scoot 74 (var. w.l.)	74,1	5,5	76	169.950
RC-125 Cross	125,0	31		337.950
RC-250 Cross	245,7	42		398.950

GILERA				
80 GR-2	48,0			123.200
75 GR-1*	74,0		78	156.384
NV 200*	183,4	25	137	481.890
RK 200	183,4	24		487.858

GUZZI				
V 65	642,4	52		922.700
V 65 SP	642,4	52		241.514
V 65 Custom*	643,4	52	164	789.756
V 65 Loris	643,4	58		856.421
V 65 TT	643,4			767.083

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

HONDA				
850 T-5*	844	67	186	788.671
850 La Mana III	844	76		857.037
1000 SP	948,8	67		880.255
1000 California II	948,8	71		1.118.283
La Mana 1000*	949	82	225	1.151.140

LAMBRETTA				
125 Electr.	123	6		158.806
200 Linea	198	9,7		181.853
200 Electr.	198	9,7		189.523

LAVERDA				
1000 RGS	981	94		1.027.000

MERLIN				
DS 7 125	124,0			297.209
DS 7 212	212			295.800
DS 3 R				360.000
CHESTA	346,8			340.000
DS 11 4 Tiempos	348,0			380.000

MONTESA				
Cota 242	242			219.700
Cota 330	327,8			277.400
Cota 330 Trial	327,8			289.800
Enduro 80 H7	74,9		72	175.300
Enduro 250 H7	246,2		118	245.500
Enduro 380 H7	349,8		130	367.500
Enduro 125	124,9	10	100	129.800
Enduro 175	174,7	13	100	221.883

MORINI				
125 Moto	123,5	12		298.000
250 2-C	239,5	25	138	338.000
350 4-C	341,1	30	160	593.000

MZ				
ETZ 250*	243	21	100	195.000

HUSQVARNA				
125 XC	124			435.700
250 XC	245			475.400
500 XC	489			487.000
125 WR (End.)	124			447.900
249 WR (End.)	239,4			496.000
400 WR (End.)	385,6			527.000
125 CR (Cross)	124			426.000
250 CR (Cross)	244,9			478.600
500 CR (Cross)	489			484.000

JAWA				
350	343,0	23		220.000

J.J. COBAS				
TR-2C Beta	250	26	280	2.200.000
JC-2 (max. KTM)	250	42	205	850.000
JC-3 (max. KTM)	250	42	205	1.250.000
JC-3 (max. Yamaha)	250	60	215	1.350.000
TA-2 (max. HAVO)	30	38	210	1.750.000
TA-2 (max. Mikuni)	30	37	180	850.000

KAWASAKI				
KZ 650*	650	52	178	849.800
KZ 500 S	500	45		734.952
KLR 600 E	594	45		892.250
GPZ 600 R	592	75		899.250
GPZ 900 R	900	115		1.146.250

KTM				
GS 125 End.	123,6	31,5		405.500

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

PUCH				
X 10	48,0			79.400
Mini	48,0			95.400
Mini PA	48,0			100.900
Mini Po Negro	48,0			102.400
Mini L	45,8			130.400
Lido Vario	71	6,5		208.000
74 M-82 PD	71,8	8,8		228.218

LAMBRETTA				
125 Electr.	123	6		158.806
200 Linea	198	9,7		181.853
200 Electr.	198	9,7		189.523

LAVERDA				
1000 RGS	981	94		1.027.000

MERLIN				
DS 7 125	124,0			297.209
DS 7 212	212			295.800
DS 3 R				360.000
CHESTA	346,8			340.000
DS 11 4 Tiempos	348,0			380.000

MZ				
ETZ 250*	243	21	100	195.000

MONTESA				
Cota 242	242			219.700
Cota 330	327,8			277.400
Cota 330 Trial	327,8			289.800
Enduro 80 H7	74,9		72	175.300
Enduro 250 H7	246,2		118	245.500
Enduro 380 H7	349,8		130	367.500
Enduro 125	124,9	10	100	129.800
Enduro 175	174,7	13	100	221.883

MORINI				
125 Moto	123,5	12		298.000
250 2-C	239,5	25	138	338.000
350 4-C	341,1	30	160	593.000

MZ				
ETZ 250*	243	21	100	195.000

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

YAMAHA				
DT 80*	72,9	9,7	83	217.500
SR 250*	249	20	117	368.300
SR 250 Special	249	20	115	378.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XS 400	389	45,5	175	586.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	838.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

SUZUKI				
GSX 400 E	386			639.200
GSX 650 ES*	640	56	192	895.500
GSX 750 ES*	747	94	212	1.045.000
GSX 750 R*	740	105	236	1.350.000

VESPA				
Vale	49,7			85.120
Vespino	49,7			98.456
Vespino ALX	49,7			108.864
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	80	179.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	80	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.108
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	195.000
150	145,5	8,2	100	218.848
200 DN	197,9	10,8	110	243.380
150	197,9	10,2	110	243.380

## NOTICIAS DE EMPRESA

premio asistió el director de la División de Marketing de General Motors España y el gerente de Motor Gas, concesionario que vendió el coche.

### OCHO MILLONES EN VEINTICINCO AÑOS

LA planta de producción que Nissan Motor Company tiene en Oppama, cerca de la ciudad de Yokohama, ha alcanzado una producción acumulada de ocho millones de turismos desde que en 1961 comenzaron a salir de sus líneas de montaje los primeros modelos. Esta planta, que siempre se ha distinguido por su avanzada tecnología y su elevado índice de automatización, fabrica actualmente

los modelos Bluebird, Auster, Stanza y President, a un ritmo de 360.000 vehículos al año.



### GEMELOS EQUILIBRADOS

EL equilibrador de presión Etko para neumáticos gemelos es un producto suizo de precisión para conseguir que los dos neumáticos que ruedan juntos mantengan una presión idéntica en las más diversas circunstancias. Este equilibrador, especialmente indi-

cado para los industriales del camión, se puede encontrar en todos los concesionarios de Neumáticos Continental al precio de 35.500 pesetas el juego, es decir, dos conjuntos.

### FICHAJE EN FIAT

RODOLFO Moreno Torres, economista de 39 años, ha sido nombrado director general de Fiat Financiera, cargo al que llega desde Finamersa, donde ha desempeñado funciones comerciales durante cinco años. Su anterior trayectoria profesional se ha caracterizado por seguir una línea de continuidad empresarial, ya que en 16 años no ha salido del ámbito de Mapfre primero y del Hispano después.

### CORSA CON PREMIO

DOÑA Matilde Pastor Valdés, que compró un Opel Corsa en Motor Gas en el mes de octubre, ha sido la ganadora del sorteo de un millón de pesetas que realizan los concesionarios oficiales de Opel de Madrid y provincia, a través de Radio Corsa. A la entrega del



EXTRA PRUEBAS

# ELLOS Y SUS RIVALES

Por tercera vez en su breve historia MOTOR 16 dedica un número extraordinario a las pruebas de automóviles. Hasta ahora, siguiendo la pauta de los clásicos en la materia, prácticamente nos habíamos limitado a ofrecer los resultados obtenidos, tras probar cada uno de los vehículos del mercado. La salida de nuestros Catálogos, especialmente el segundo dedicado a esta materia, nos ha llevado ahora a realizar un esfuerzo de imaginación periodística, que ha dado como

resultado este número. La filosofía es muy sencilla, porque en él encontrará el lector todas las pruebas de los vehículos del año, exactamente 24 en sus 54 versiones, comparándolos con sus rivales. Así de sencillo y así de práctico pretende ser el trabajo que hoy les ofrecemos y que, sin duda alguna, será una guía indispensable para conocer mejor estas máquinas maravillosas que los humanos definimos con sólo seis letras: coches.



**AUTOBIANCHI Y-10**

**PRECIO: 1.031.879**

**PEQUEÑO COQUETO**

FUE la estrella del Salón de Ginebra de 1985 y el resultado de un estudio profundo de diseño por parte de Giorgio Giugiaro y la estrecha colaboración del grupo PSA y Fiat para desarrollar el motor Fire, un motor construido en su totalidad por robots. Por su parte, Fiat estudió un nuevo sistema de suspensión denominado Omega que se aplicó con acierto en el Autobianchi Y-10, conocido en algunos países como Lancia Y-10.

Este pequeño utilitario, eminentemente de vocación ciudadana, se defiende honrosamente en carretera, donde por su agilidad puede sorprender a más de un conductor. En menos de tres metros y medio, el Y-10 ofrece un motor de alta tecnología con 45 caballos, cuatro amplias plazas, 138 litros de maletero y todo en-



**INNOCENTI MINITRE SE 1.246.953 ptas.**

El más de los coches más pequeños del mercado, diseñado por el lapiz de Bertone, equipó el automóvil de origen Daihatsu. Su principal virtud es su gran manejabilidad y sus precios que ya acaban la totalidad de su diseño, y su elevado precio.

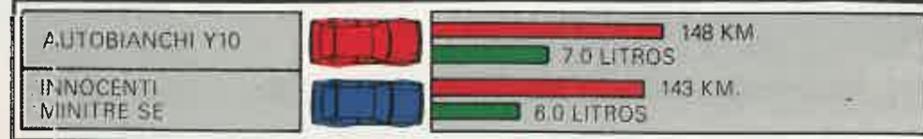
Distribución: Delantero transversal. Número de cilindros: 3, en línea. Cilindrada: 993 c.c. Compresión combustible: 9,1/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 54 CV a 5.600 rpm. Par máximo/régimen: 7,4 mkg. a 3.200 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 24,5/30,0 km/h. Peso en orden de marcha: 685 kg. Capacidad depósito combustible: 40 litros. Consumo 90/120 km/h.: 4,9/6,0 l./100 km. Consumo medio ponderado: 6,7 l./100 km. Velocidad máxima: 143 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 36,2 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 37,3/40,1 seg. Frenada a 100 km/h.: 36 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 70,8 db.



**DATOS TECNICOS**

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del transversal	Suspensión delantera .....	Independiente
Núm. de cilindros .....	4, en línea	Suspensión trasera .....	Eje semirrigido
Cilindrada (c.c.) .....	993,0	1 llantas (pulgadas) .....	Chapa/4,5 x 13
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	135 SR 13
Alimentación .....	Un carburador	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,8/97 octanos	Peso en orden de marcha (kg.) .....	720
Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....	45/5.000	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) .....	140/670
Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....	8,2/2.750	Capacidad depósito comb. (l.) .....	47
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Delantero	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....	4,4/5,3
Núm. de marchas .....	5	Cons. medio ponderado (l./100 km.) .....	6,0
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) .....	27,3/34,3	Velocidad máxima (km/h.) .....	148
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....	38,4
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) .....	40,8/45,2
Vueltas de volante .....	3,40	Frenada a 100 km/h. (m.) .....	35,9
Diámetro de giro (m.) .....	9,3	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....	69,2
Frenos delanteros/traseros .....	Disco/tambor	<b>PRECIO Pesetas .....</b>	<b>1.031.879</b>

**RENDIMIENTOS**



vuelto en una carrocería de un bajo coeficiente aerodinámico y diseño de vanguardia. Se puede hablar de amplitud interior o de un máximo aprovechamiento del espacio.

El ambiente es muy agradable, y el salpicadero es completo y fácil de consultar. Todos los mandos están a la mano y su manejo es simple y preciso. La presentación está muy cuidada y no se detectan fallos de acabado.

El motor Fire que equipa el Autobianchi Y-10, robotizado de principio a fin, es de una eficacia absoluta. Con unos consumos mínimos, el cuatro cilindros de 45 caballos, gracias a la cuidada aerodinámica de su carrocería, llega a su velocidad punta casi a los 150 kilómetros por hora.

El comportamiento del Y-10 es algo peculiar, en terrenos ondulados su eje trasero tiende a rebotar de forma indiscriminada, por lo que en ciertas ocasiones no es muy agradable su conducción.

Sólo hay un rival capaz de inquietar al Autobianchi Y-10 Fire, y éste es el peculiar Innocenti Minitre. Su motor Dihatsu de tres cilindros es más potente que el Fire. Sin embargo, por culpa de su mala aerodinámica, el Y-10 consigue mayor velocidad punta. En cuanto a consumos, autonomía, acabado, presentación y equipamiento, es el Y-10 el que está por delante, aunque lo que verdaderamente deja atrás al Minitre es el precio, cuesta doscientas mil pesetas más que el Autobianchi.



Muy aerodinámica la línea del 309 GL Profil.

**PEUGEOT 309**

**GL PROFIL, 1.253.237 ptas.**

**SR, 1.488.236 ptas.**

**GT, 1.748.236 ptas.**

**A CARA DE LEON**

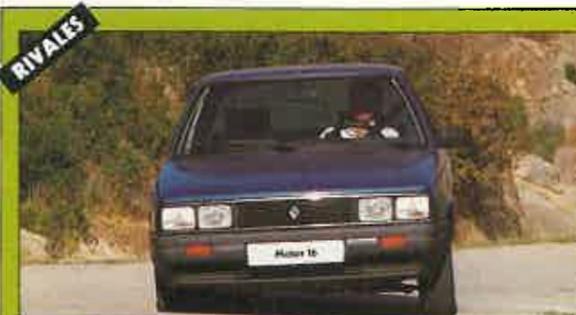
ES la última producción de la industria española. Acaba de ser presentado, inicialmente en tres versiones, todas ellas de gasolina. Los motores que se ofrecen tienen cilindra-

das de 1.300, 1.600 y 1.900 centímetros cúbicos. Los dos primeros son del tipo Simca, debidamente actualizado en lo que a pistones se refiere, aunque mantengan la misma arquitectura, fabricados en España.

El 1.900 se importa de Francia. Los coches no son absolutamente iguales a los franceses. El 1.300

tiene desarrollos de cambio más cortos que su homólogo galo; el 1.600 español difiere en el motor, puesto que en Francia lleva el 1.600 de la familia XU, la misma del 1.900, en vez del de la familia Simca, que da más potencia. Sólo el 1.900 es igual.

Mecánicamente, el rendimiento de estos motores



**RENAULT 11 GTC 1.168.266 ptas.**

Versión básica del R-11 con el motor que en el pasado habían llevado los R-12. Es amplia y espaciosa. Mantiene las características de confort y agradable comportamiento del R-12, pero el motor le queda un poco estrecho.

Distribución: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.237 c.c. Compresión combustible: 9,5/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 76 CV a 5.250 rpm. Par máximo/régimen: 10,4 mkg. a 2.750 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 4. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 29,6/37,0 km/h. Peso en orden de marcha: 850 kg. Capacidad depósito combustible: 47 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,6/7 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,1 l./100 km. Velocidad máxima: 149 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 38,5 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 41,5/47,5 seg. Frenada a 100 km/h.: 42,7 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 67,4 db.



**RENAULT 11 GTL 1.263.095 ptas.**

Versión para gasolina normal del 1.400 de Renault que en la práctica rinde tanto como la de gasolina de 97 octanos. El motor es de 1400 cc. que es más potente, los elevados cilindradas, el cambio es controlado.

Distribución: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.397 c.c. Compresión combustible: 9,2/92 octanos. Potencia máxima/régimen: 60 CV a 5.250 rpm. Par máximo/régimen: 10,4 mkg. a 3.000 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 27,0/33,1 km/h. Peso en orden de marcha: 860 kg. Capacidad depósito combustible: 47 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,1/6,2 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,6 l./100 km. Velocidad máxima: 149 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 37,3 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 39,1/42,3 seg. Frenada a 100 km/h.: 38,5 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 70,4 db.

es impecable. Los motores Simca tienen una gran capacidad de recuperación de bajas velocidades, que se ve incrementada por los desarrollos de caja de cambios escogidos, en los que se ha pensado más en la rapidez de respuesta del coche en un adelantamiento que en la búsqueda de un bajo consumo teórico. En ese sentido, la versión SR española, puesto

Es un coche enfocado principalmente al confort, aunque las siglas GT pudieran dar a entender algo diferente. Es un coche impecablemente equipado. Lleva aire acondicionado de serie, dirección asistida —aunque no la necesita— además de los elevalunas eléctricos, cerraduras centralizadas (con mando a distancia) que lleva también el SR.



Completo el cuadro de instrumentos del GT, pero el aspecto general del salpicadero pierde un poco al ser el plástico demasiado evidente.

que así se llama la versión equipada con el motor 1.600, es mucho más viva que la francesa, no sólo porque el motor desarrolle 14 caballos más sino porque esa capacidad de respuesta a bajo régimen. El GT, es decir, la versión equipada con el motor 1.900, difiere un poco en este sentido de sus hermanas. Los desarrollos son relativamente más largos, cosa que compensa con su superior potencia.

En prestaciones, a pesar de todo, la mayor potencia del GT le permite obtener la velocidad máxima más elevada. Sin embargo, el SR está prácticamente al mismo nivel en aceleraciones y sobre todo reprises. Pero no hay que perder de vista las del GL Profil, la versión equipada del motor 1.300, que tiene la mejor aerodinámica gracias a sus neumáticos más estrechos, radiadores más pequeños, embellecedores de

	Profil	SR	GT
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Núm. de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.294	1.592	1.905
Distribución, árbol de levas	Lateral	Lateral	En cabeza
Allimentación	Car. monocuerpo	Car. doble cuerpo	Car. doble cuerpo
Compresión/combustible	9,5/97 octanos	9,3/97 octanos	9,3/97 octanos
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	65/5.600	94/5.700	105/5.600
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	11,55/2.800	14,1/4.000	16,6/3.000
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Núm. de marchas	5	5	5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª	24,12/30,88	26,9/33,64	28,45/35,17
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,8	3,8	2,8
Diámetro de giro (m.)	11,1	11,1	11,0
Frenos delanteros/traseros	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas (pulgadas)	Chapa/13"	Chapa/13"	Chapa/14"
Neumáticos	145 SR 13	165/70 SR 13	175/65 SR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha (kg.)	870	890	930
Volumen del maletero (dm³)	274/1.089	274/1.089	274/1.089
Capacidad depósito comb. (l.)	55	55	55
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	5,6/6,8	6,5/8,1	6,3/7,6
Cons. med. pond. (l./100 km.)	8,2	9,5	9,1
Velocidad máxima (km/h.)	164,4	176,4	191,2
Acet. 1 km. salida parada (seg.)	34,7	33,3	32,8
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	35,6/40,0	33,7/37,8	32,9/37,0
Frenada a 100 km/h. (m.)	35,6	33,4	29,9
Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	69,9	70,5	69,8
PRECIO Pesetas	1.253.237	1.488.236	1.748.236

ruedas aerodinámicas, etc. Este coche tiene también unos consumos particularmente bajos. En este terreno, el 1.900 se muestra también bastante parco, ofreciendo ci-

fras en la mayoría de los casos inferiores a las 1.600. Sólo cuando se hace una conducción rápida se hacen mayores los consumos del propulsor 1.900, que necesita más gasolina



CITROËN BX 1.345.054 ptas.

Es uno de los últimos nacidos en la gama Citroën BX, con el ánimo de acercar el modelo a las economías menos fuertes. Coche amplio y confortable, pero con un motor esquivamente corto por más que tenga gracias de buena voluntad.

Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.360 c.c. Compresión/combustible: 9,5/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 62 CV a 5.000 rpm. Par máximo/régimen: 10,7 mkg. a 2.500 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 21,34/29 km/h. Peso en orden de marcha: 800 kg. Capacidad depósito combustible: 44 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,5/6,5 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,5 l./100 km. Velocidad máxima: 155 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 41,8 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 37,4/41,3 seg. Frenada a 100 km/h.: 39,0 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 68,3 db.



CITROËN BX 14 TRS 1.462.183 ptas.

El es el mismo motor del modelo anterior pero con diez caballos más de potencia. Tiene unas prestaciones honrosas a cambio de una velocidad máxima algo inferior. Vehículo estable y muy confortable, además de amplio.

Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.360 c.c. Compresión/combustible: 9,3/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 72 CV a 5.780 rpm. Par máximo/régimen: 11 mkg. a 3.000 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 24,8/30,8 km/h. Peso en orden de marcha: 900 kg. Capacidad depósito combustible: 44 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,9/7,6 l./100 km. Consumo medio ponderado: 8 l./100 km. Velocidad máxima: 161 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 35,2 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 38,2/40,9 seg. Frenada a 100 km/h.: 41,2 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: db.



El SR lleva el motor 1.600 de origen Simca.



El GT lleva desarrollos largos.

para cada vuelta de motor. Los tres coches son muy confortables. La suspensión es capaz de absorber convenientemente todas las irregularidades de la ruta. Tan sólo se puede cri-

ticar un cierto balanceo de la carrocería en curvas —proporcional a la velocidad a la que se tomen— más notable en el GL Profil que en los otros dos. El nivel sonoro no es

exagerado. De todas formas hay que señalar que tanto el Peugeot 309 GL como el SR, los equipados con motores Simca, son sensiblemente más ruidosos que el GT, que monta un pro-

pulsor de la familia de los XU. En comportamiento, que es muy bueno en los tres, pueden establecerse diferencias entre los tres modelos. El GL Profil, que carece de barra estabilizadora en el eje posterior, es el que más balancea en las curvas. Cuando se rueda rápido es el que tiene una mayor tendencia a seguir de morro a la entrada de las curvas, que obliga a tener que girar más el volante que en las otras versiones.

En el SR y el GT, el eje trasero con barra estabilizadora, no sólo limita la inclinación de la carrocería, sino que tiene como consecuencia el que una vez iniciada la curva el eje trasero desliza suavemente hacia el exterior, ayudando al conductor a terminar de negociarla. Entre el SR y el GT se pueden apreciar también una diferencia en las reacciones al límite. El SR, con neumáticos de perfil 70, es más progresivo que el GT, que lleva neumáticos de un perfil todavía más bajo pero de mayor anchura. Se aguantan un poco más, pero cuando comienza a derrapar es más brusco. Al GT, como decíamos, casi le sobra la dirección asistida. En primer lugar porque la dirección no asistida no es dura. Y en segundo porque su rapidez y su excesiva



SEAT IBIZA 1,2 GLX 1.191.277 ptas.

Es el más equipado de los Ibiza 1,2 que en su versión de cinco puertas puedan presentarse como una alternativa de compra de coches como el Peugeot 309 o el Ford Escort. Por un precio semejante se puede obtener un coche más equipado.

Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.193 c.c. Compresión/combustible: 9,5/92 octanos. Potencia máxima/régimen: 63 CV a 5.800 rpm. Par máximo/régimen: 9 mkg. a 3.800 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 25,3/31,8 km/h. Peso en orden de marcha: 900 kg. Capacidad depósito combustible: 50 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,3/7,3 l./100 km. Consumo medio ponderado: 8,4 l./100 km. Velocidad máxima: 150 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 35,2 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 39,0/46,8 seg. Frenada a 100 km/h.: 47,3 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 70,3 db.



RENAULT 11 TSE 1.377.475 ptas.

Motor de 72 caballos que también se monta en los Renault 5 y que viene de los Renault TS. Con respecto a aquellos, ha sido variada su carburación para bajar consumos. El TSE lleva elevavinas eléctricas y cerradura centralizada.

Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.397 c.c. Compresión/combustible: 9,2/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 72 CV a 5.750 rpm. Par máximo/régimen: 10,8 mkg. a 3.500 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 27,7/33,0 km/h. Peso en orden de marcha: 800 kg. Capacidad depósito combustible: 47 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,3/7,5 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,9 l./100 km. Velocidad máxima: 159 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 35,2 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 35,8/40,6 seg. Frenada a 100 km/h.: 37,6. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71,8 db.



# Si puede pedirlo todo pídalo

Acérquese al Banco Popular y conozca sus servicios, que son muchos más de los que usted imagina. Hable con el Banco Popular. Le ofrecerán financiación para sus proyectos, le contarán las ventajas del CREDITO POPULAR y del CREDITO HIPOTECARIO para la adquisición de bienes muebles, para renovar su vivienda o para comprar una nueva. Le sugerirán el uso de los AUTOCHEQUES 4B para el pago del combustible de su coche, y le recordarán la comodidad que supone disponer de las cuatro grandes del crédito inmediato: las tarjetas Popular 4B, la American Express, VISA o MasterCard. En las oficinas del BANCO POPULAR le darán la clave

para un futuro tranquilo: EL PLAN DE PREVISION POPULAR, con el que podrá acumular un capital para hacer frente a cualquier contingencia: jubilación, estudios de sus hijos, cambio de vivienda, etc.

Y, además, le brindarán toda una forma de posibilidades para una mejor inversión de sus ahorros.



suavidad sorprende un poco al conductor no acostumbrado. Al menos en las primeras curvas.

El acabado es bueno y el nivel de equipamiento general está por encima de la media. Concretamente, los 309 españoles van mejor equipados que sus homólogos franceses. El acabado parece bastante bueno. A lo sumo se puede criticar una falta de vistosidad en la presentación, más acusada en el GT que en el GL Profil. Concretamente, el salpicadero, aunque el cuadro de instrumentos sea completo, en puro plástico, no queda completamente entonado con el resto de los interiores, bien enmoquetados, tapizados en velour, etc. Todo esto aunque el cuadro sea completo.

Los frenos son muy eficaces en las tres versiones aunque se produzcan diferencias debido a los pesos de los coches, la anchura de los neumáticos, etc.

Los Peugeot 309 vienen a competir en un segmento muy duro que también se ha enriquecido este año con la aparición de los nuevos Ford Escort, así como por la llegada de coches de importación a precios competitivos. En este segmento, los 309 representan un punto medio entre habitabilidad, precios y prestaciones, destacando en consumo.



FORD ESCORT

1,3 CL, 1.232.054

1,6 Ghia, 1.401.025

**RENOVARSE PARA MEJORAR**

EN los últimos meses del invierno, Ford presentó el nuevo Escort. La segunda generación del Escort tracción delantera. Aunque el aspecto exterior apenas ha cambiado, sería injusto catalogarlo como un simple «restyling» puesto que han cambiado suspensiones, frenos, interiores e incluso motores. Concretamente, se han renovado los motores 1.300, que ahora es del tipo Valencia, aparece un 1.400 y

se mejora el 1.600, que pasa a tener 90 caballos en vez de los 76 que tenía hasta ahora.

Son motores que se recuperan mejor que los anteriores y tienen un mejor nivel de prestaciones. Funcionan de forma bastante fina, sin gran ruido, pero ninguno de ellos puede ser catalogado de económico.

Las prestaciones son honestas, pero sin más, pese a esa mejora de que hemos



RENAULT 11 TXE

1.469.846 pts.

Version equipada con el nuevo motor de árbol de levas en cabeza que están utilizando ya otros modelos Renault y Volvo. Esta versión TXE va superequipada, puesto que incluye llantas de alación, y se ofrece únicamente en carrocería de cinco puertas.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.721 cc. Compresión/combustible: 16/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 80 CV a 5.000 rpm. Par máximo/régimen: 13,8 mkg. a 1.250 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 30,5/37,1 km/h. Peso en orden de marcha: 910 kg. Capacidad depósito combustible: 47 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,3/8,4 l./100 km. Consumo medio ponderado: 8,2 l./100 km. Velocidad máxima: 169 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 33,5 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª: 36,7/39,8 seg. Frenada a 100 km/h.: 41 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71 db.



ALFA ROMEO 33 Q.0

1.578.626 pts.

Los nuevos precios de Alfa Romeo hacen que el modelo 33 pase a ser competencia de los coches de dos cuerpos y cinco puertas nacionales. Con un motor ligeramente más pequeño, Alfa Romeo consigue una potencia en línea con los más potentes.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4 horizontales opuestos. Cilindrada: 1.490 cc. Compresión/combustible: 9/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 95 CV a 5.300 rpm. Par máximo/régimen: 12,3 mkg. a 2.500 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 28,7/35,0 km/h. Peso en orden de marcha: 850 kg. Capacidad depósito combustible: 50 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,9/8,1 l./100 km. Consumo medio ponderado: 9,4 l./100 km. Velocidad máxima: 169 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 33,4 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª: 36,6/40,9 seg. Frenada a 100 km/h.: 38 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 72,7 db.





Atractivo el nuevo salpicadero  
Recuerda al del modelo Scorpio

te. Al margen de que en esos momentos, el SCS, que es como se denomina este sistema de antibloqueo puesto a punto por Girling, permite al conductor tener capacidad direccional.

Los tres coches llevan cambios de cinco marchas,

pero todas las versiones adolecen de relaciones exageradamente largas lo que les resta vivacidad y obliga a utilizar el cambio con más profusión de la que a la mayoría de los conductores les gustaría.

Los retoques de carrocería se refieren principalmente al morro, que se ha retocado a fin de mejorar la aerodinámica. En la tra-



DATOS TÉCNICOS

	ESCORT CL 1.3	ESCORT GHIA 1.6*
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Núm. de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.297	1.597
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Arbol en cabeza
Alimentación	Carburador	Carburador doble
Compresión/combustible	9,3/97 octanos	9,5/97 octanos
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	60/5.000	90/5.800
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	10,2/3.000	13,6/4.000
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
Núm. de marchas	5	5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)	28,3/35,6	31,0/38,8
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,42	4,00
Díametro de giro (m.)	10	10,6
Frenos delanteros/traseros	Discos/tambor	Ventil./tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente
Llantas (pulgadas)	Acero 13 x 4,5	Chapa 5 x 13
Neumáticos	145 SR 13	155 SR 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha (kg.)	840	890
Volumen del maletero (dm³)	264/548	264/548
Capacidad depósito comb. (l.)	48	40
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	6,1/7,7	5,8/7,4
Cons. medio ponderado (l./100 km.)	9,4	7,9
Velocidad máxima (km/h.)	149,3	174
Accel. 1 km. salida parada (seg.)	37,4	33,2
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)	38,9/43,1	39,9/40,1
Frenada a 100 km/h. (m.)	42,6	46,8
Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	73,0	70,5

RIVALES



OPHEL KADETT 1,6 LS 1.467.029 ptas.

Versión cinco puertas a los europeos que se importa de Alemania. A base de ofrecer la versión más básica y mejor equipada la marca consigue ofrecer un atractivo en su precio a los mismos precios que los coches producidos en España.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.998 c.c. Compresión/combustible: 9,2/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 90 CV a 5.800 rpm. Par máximo/régimen: 12,8 mkg. a 3.800 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 30,2/37,9 km/h. Peso en orden de marcha: 980 kg. Capacidad depósito combustible: 52 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,7/8,9 l./100 km. Consumo medio ponderado: 8,2 l./100 km. Velocidad máxima: 173 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 34,1 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 37,1/44,0 seg. Frenada a 100 km/h.: 37,7 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 68,0 db.



SEAT IBIZA 1,5 GLX 1.368.274 ptas.

Es hasta el momento la versión más alta del Ibiza. Con respecto a los coches de cuatro metros, como son el 309 y el Escort, tiene algo menos de habitabilidad, pero también es más barato y tiene un equipamiento completo.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.461 c.c. Compresión/combustible: 10,3/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 85 CV a 5.600 rpm. Par máximo/régimen: 12 mkg. a 3.500 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 28,1/36,3 km/h. Peso en orden de marcha: 925 kg. Capacidad depósito combustible: 50 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,6/7,8 l./100 km. Consumo medio ponderado: 8,2 l./100 km. Velocidad máxima: 165 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 34,5 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 38,4/43,7 seg. Frenada a 100 km/h.: 42,7 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 69,8 db.



TALBOTT HORIZON GL 1.254.029 ptas.

Va a convivir durante los próximos años con el 309, que terminará por reemplazarlo. El haber sido elegido como coche de la Policía le asegura una producción hasta cumplir los contratos. La mecánica es semejante a la del nuevo Peugeot.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.442 c.c. Compresión/combustible: 9,5/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 83 CV a 5.500 rpm. Par máximo/régimen: 10,8 mkg. a 3.500 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 24,6/31,5 km/h. Peso en orden de marcha: 990 kg. Capacidad depósito combustible: 47 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,7/8,0 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,6 l./100 km. Velocidad máxima: 153 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 35 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 37,8/40,6 seg. Frenada a 100 km/h.: 38,4 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71,8 db.

LA FORMULA DELTA HF TURBO.

TURBO x INYECCION =  
140 CV. y 203 km/h.

Y todo, con la claridad y distinción que Lancia imprime a todos sus vehículos. Si su estilo es ir deprisa, su coche es el Delta HF Turbo. Es la fórmula más segura para correr con estilo.



Lancia ha creado la fórmula para conseguir altas prestaciones con el más alto estilo. La fórmula consiste en multiplicar una inyección por un turbo. El resultado son 140 CV. de potencia y 203 Km/h. en un motor de 1.600 c.c. Las cifras andan por sí solas.



LANCIA DELTA HF TURBO.  
la fórmula

la diferencia de viajar en LANCIA.

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

**RENDIMIENTOS**

PEUGEOT 309 GL PROFIL			164 KM
FORD ESCORT CL 1.3			149,3 KM
RENAULT 11 GTC			149 KM
RENAULT 11 GTL			149 KM
RENAULT 11 TSE			159 KM
CITROËN BX			155 KM
CITROËN BX14			161 KM
SEAT IBIZA 1.2 5P			150 KM
PEUGEOT 309 SR			178,4 KM
FORD ESCORT 1.6			174 KM
RENAULT 11 TXE			169 KM
ALFA ROMEO 33			169 KM
AUSTIN MAESTRO			158 KM
CITROËN BX16			171 KM
OPEL KADETT 1.6 LS 5P			172 KM
SEAT IBIZA 1.5 5P			165 KM
TALBOT HORIZON 1.4			153 KM
TALBOT HORIZON 1.6			175 KM
PEUGEOT 309 GT			193,2 KM
CITROËN BX19			191 KM

sera, si no fuera por los nuevos grupos ópticos, todo seguiría igual. En el interior, el salpicadero es de nuevo diseño, en el mismo estilo de los Scorpio. Es muy completo en la versión 1.600 y más rudimentario en las inferiores.

La habitabilidad es la misma. Los asientos, han cambiado de tapicería, pero su forma es la misma. Son confortables aunque a primera impresión parezcan duros.

La presentación es inmejorable. Es una de las grandes virtudes de Ford. Eso y la calidad de acabado. En el resto de los capítulos, los Ford Escort están en un tono menor con respecto a la mayoría de sus rivales. Son coches enfocados hacia una conducción tranquila y confortable. Y tienen unos precios muy razonables.

Sus principales rivales son los R-11, que los doblan en ventas, y los nuevos Peugeot 309, cuya aparición en el mercado está todavía demasiado próxima como para que haya podido repercutir en las ventas del Escort.

La gama Escort se completa con una versión 1,1 por abajo más una diesel, y otras dos con motores de inyección e inyección más turbo, de altas prestaciones, que por tener precios y rivales diferentes vamos a estudiar aparte de estos modelos.

**FORD ESCORT DIESEL**  
**CLD, 1.405.654 ptas.**  
**Ghia Diesel, 1.489.853 ptas.**

**COMO UN MECHERO**

La versión diesel lleva el motor 1.600 que fue introducido en el Ford Fiesta. Es algo ruidoso, pero es particularmente sobrio, superando en ese terreno a todos sus rivales. En funcionamiento, se comporta como un típico diesel. Tiene una muy buena respuesta a bajo régimen y sin embargo se resiste un poco a subir de vueltas. No obstante, a base de jugar con el cambio de marchas, se puede obtener



**DATOS TECNICOS**

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
Núm. de cilindros	4, en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada (c.c.)	1.608	Llantas (pulgadas)	Chapa/5 x 13
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	155 SR 13
Alimentación	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	22,5/gasoleo	Peso en orden de marcha (kg.)	910
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	54/4.800	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> )	264/955
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	9,7/3.000	Capacidad depósito comb. (l.)	48
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Delantera	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	4,8/5,7
Núm. de marchas	5	Cons. medio ponderado (l./100 km.)	5,6
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)	31,2/39,0	Velocidad máxima (km/h.)	144
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada (seg.)	41,2
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)	41,1/45,3
Vueltas de volante	3,75	Frenada a 100 km/h. (m.)	40,9
Diámetro de giro (m.)	10,1	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	69,9
Frenos delanteros/traseros	Disco/tambor	<b>PRECIO Pesetas</b>	1.489.853

**RENDIMIENTOS**

FORD ESCORT GHIA 1.6D			144 KM
OPEL KADETT LSD 5P			150 KM
RENAULT 11 GTD			148 KM
TALBOT HORIZON GLD			150 KM



**RIVALES**

**TALBOT HORIZON GT 1.403.628 ptas.**

A diferencia del GL, que lleva el motor 1,4 litros, este lleva el mismo que el 309 SR aunque con la potencia limitada a 90 caballos. Es un motor que se recupera muy bien. Destaca el excelente equipamiento de los Horizon.

Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.592 c.c. Compresión/combustible: 9,35/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 90 CV a 5.400 rpm. Par máximo/régimen: 13,7 mkg. a 3.000 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 27,7/33,6 km/h. Peso en orden de marcha: 1.095 kg. Capacidad depósito combustible: 58 litros. Consumo 90/120 km/h.: 7,5/8,9 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,8 l./100 km. Velocidad máxima: 175 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 54,5 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 35,3/29,3 seg. Frenada a 100 km/h.: 45,2 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71,1 db.

**CITROËN BX 19 TRS 1.828.654 ptas.**

Mecánicamente el coche es igual al Peugeot 109 GT al que supera en amplitud a cambio de algo menos de equipamiento (falta aire acondicionado de serie), como accesorio en consumo pero con una respuesta viva.

Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.905 c.c. Compresión/combustible: 9,3/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 105 CV a 5.400 rpm. Par máximo/régimen: 16 mkg. a 3.250 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 27,4/33,9 km/h. Peso en orden de marcha: 1.090 kg. Capacidad depósito combustible: 52 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,8/7,0 l./100 km. Consumo medio ponderado: 8,1 l./100 km. Velocidad máxima: 191 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 31,8 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 22,5/34,8 seg. Frenada a 100 km/h.: 41 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 69 db.

de él un muy buen rendimiento en carretera, en donde se puede conseguir una gran autonomía, no tanto por lo capaz del depósito, como por el bajo consumo que a 90 kilómetros por hora puede quedarse en poco más de los cuatro litros a los 100 kilómetros.

En velocidad punta en cambio sólo se obtienen 144 kilómetros por hora, que son un poco justo. Sin embargo, se pueden hacer en carretera un promedio por encima de los 110 sin gran problema.

En marcha, el comportamiento varía con respecto a

las versiones de gasolina. El motor diesel, pese a todos los esfuerzos realizados por el fabricante para ganar peso, carga mucho más el eje delantero y el coche tiene una mayor tendencia a seguir de morro que aquéllos. Hay por tanto que trabajar más al volante

para conseguir hacerlo girar en las curvas. Los frenos sin embargo responden como en aquéllos.

El coche se presenta en dos acabados. Una CL, equivalente al que llevan las versiones gasolina más básicas, y el Ghia, que en gasolina sólo se

puede obtener con la mecánica 1.600 de 90 caballos.

Como en todos los Escort, dentro de lo más o menos completo que sea el equipamiento, la presentación y el acabado son impecables.

Sus rivales son el Kadett 1,6, el R-11 y el Horizon 1,9.

Más adelante tendrá que vérselas también con el 309 Diesel, que llevará el mismo motor que el Horizon.

En prestaciones, el Horizon, que tiene el motor más potente, se impone a todos sus rivales. Lo curioso es que sus consumos están sólo supe-

rados por los del Escort, que como decimos es el más sobrio. En comportamiento, el Horizon también está bien situado, al alimón con el Kadett. De todas formas, en el caso del Talbot hay que especificar que conviene pagar un poco más por la versión más

completa, que lleva dirección asistida, que resulta muy conveniente en este modelo dado lo lenta que es la no asistida.

El Kadett acusa la falta de equipamiento pese a un precio algo más alto, mientras que en el R-11 el motor es el menos brillante de los cuatro.



Salpicadero del CLD  
Lleva reloj en vez de cuentavueletas



**RENAULT 11 GTD** 1.436.660 ptas.

Única versión diesel que ofrece Renault con el motor 1.600 perteneciente a la misma familia que el de gasolina del TXE. Es un motor excesivamente ruidoso y sorprendentemente poco elástico para ser un diesel.

Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.595 c.c. Compresión/combustible: 22,5/Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 55 CV a 4.600 rpm. Par máximo/régimen: 18,4 mkg. a 2.250 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 27,1/33,6 km/h. Peso en orden de marcha: 950 kg. Capacidad depósito combustible: 47 litros. Consumo 90/120 km/h.: 4,9/6,2 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,1 l./100 km. Velocidad máxima: 148 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 29,4 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª: 40,4/43,1 seg. Frenada a 100 km/h.: 38,2 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71,9 db.



**TALBOT HORIZON GLD** 1.469.557 ptas.

Lleva el mismo motor que el RXI, lo que le confiere unas muy brillantes prestaciones y sobre todo la posibilidad de mantener marchas largas prácticas en todo momento, lo que supone además una economía de consumo.

Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.905 c.c. Compresión/combustible: 23,5/Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 65 CV a 4.600 rpm. Par máximo/régimen: 12,2 mkg. a 2.000 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 27,0/34,6 km/h. Peso en orden de marcha: 1.020 kg. Capacidad depósito combustible: 47 litros. Consumo 90/120 km/h.: 4,4/6,2 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,2 l./100 km. Velocidad máxima: 150 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 36,6 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª: 38,8/41,4 seg. Frenada a 100 km/h.: 34,5 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71 db.



**OPEL KADETT LSD** 1.518.925 ptas.

Tiene una cilindrada semejante a la del Ford y el Renault. Es más silencioso que aquéllos, pero menos sobrio que el Ford, con el que está igual en prestaciones. Pese a su buena aerodinámica debe inclinarse ante el Horizon.

Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.594 c.c. Compresión/combustible: 23,0/Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 55 CV a 4.600 rpm. Par máximo/régimen: 9,8 mkg. a 2.000 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 30,1/38,0 km/h. Peso en orden de marcha: 950 kg. Capacidad depósito combustible: 51 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,2/6,8 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,1 l./100 km. Velocidad máxima: 150 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 39,3 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª: 42,6/46,0 seg. Frenada a 100 km/h.: 35,4 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71 db.

# 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.

# ¿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 antirolido • Sistema Dolby de reducción del ruido • Sistema de inversión automática con magnetoresistor • Cabeza dura de permalloy • Carga automática • Amplificador automático incorporado de 4 canales • Interruptor de sonoridad • Control del balance • Filtros de ruido • Regulador de tensión

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

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

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

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

**RENDIMIENTO:** El ajuste automático le permite

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

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

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

Para recibir mayor información, diríjase a:

### MUSICOM sa

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

## FORD ESCORT

XR3i 1.935.924 ptas.

## APARIENCIA QUE NO ENGAÑA

ADemás de la gama Escort con cinco puertas, equipados con motores de gasolina de 1,1 a 1,6 litros y el diesel, Ford ofrece otras variantes en carrocería de tres puertas, con mecánicas más potentes y presentación deportiva. Una de ellas es el XR3i, variante del 1.600 equipada con un sistema de



inyección gracias al cual la potencia pasa de los 90 a los 105 caballos. Gracias a la inyección, el motor sufre una

auténtica transformación que va más allá del aumento de potencia. Y es que curiosamente los consumos

bajan con respecto a la versión de carburadores que, como decíamos, no es particularmente económica. Las prestaciones son bastante buenas y la velocidad máxima, de 195 kilómetros por hora, está dentro de lo que se puede pedir a uno de estos coches.

El aumento de potencia ha ido acompañado de una revisión de suspensiones que son más duras, y frenos, que van equipados de serie por el sistema antibloqueo SCS. Las llantas son también de mayor anchura de garganta y van calzadas por neumáticos de perfil bajo. Como en el caso de las berlinas normales, el nuevo XR3i ha mejorado con respecto a su antecesor, aunque sigue habiendo una cierta descom-



## DATOS TÉCNICOS

MOTOR	SUSPENSIONES Y RUEDAS
Disposición ..... Del. transversal	Suspensión delantera ..... Independiente
Núm. de cilindros ..... 4, en línea	Suspensión trasera ..... Independiente
Cilindrada (c.c.) ..... 1.597,0	Llantas (pulgadas) ..... Chapa/6 x 14
Distribución, árbol de levas ..... En cabeza	Neumáticos ..... 185/60 HR 14
Alimentación ..... Inyección electro	
Compresión/combustible ..... 9,5/super	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>
Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ..... 105/6.000	Peso en orden de marcha (kg.) ..... 945
Par máx./régimen (mkg./rpm.) ..... 14,1/4.800	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) ..... 264/548
	Capacidad depósito comb. (l.) ..... 48
<b>TRANSMISION</b>	<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>
Tracción ..... Delantera	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ... 5,8/7,7
Núm. de marchas ..... 5	Cons. medio ponderado (l./100 km.) . 8,6
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) . 26,1/32,6	Velocidad máxima (km/h.) ..... 194
<b>DIRECCION Y FRENO</b>	Acel. 1 km. salida parada (seg.) ..... 31,9
Tipo de dirección ..... Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) . 32,9/36,9
Vueltas de volante ..... 3,50	Frenada a 100 km/h. (m.) ..... 37,6
Diámetro de giro (m.) ..... 10,5	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .... 68,1
Frenos delanteros/traseros ..... Disco/tambor	



RENAULT 11 TURBO

1.599.825 PTAS.

Se ofrece sólo en carrocería de tres puertas. El límite es de 1.400 centímetros, con carburador y turbo. Tiene buenas prestaciones por un vehículo bien presentado y agradable de llevar. Tiene el inconveniente de la fácil degradación del carburador.

Distribución: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.297 c.c. Compresión/combustible: 8,0/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 105 CV a 5.500 rpm. Par máximo/régimen: 16,2 mkg. a 2.500 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 22,4/35,2 km/h. Peso en orden de marcha: 915 kg. Capacidad depósito combustible: 47 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,0/7,3 l./100 km. Consumo medio ponderado: 8,7 l./100 km. Velocidad máxima: 188 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 31,1 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 32,5/37,2 seg. Frenada a 100 km/h.: 44,1 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 68,3 db.



ALFA ROMEO 33 Q.V.

1.698.625 ptas.

Lleva el mismo motor que el Q.V. pero potenciado a 105 caballos lo que le hace perder potencia a baja rpm. y por tanto también una conducción más dispuesta a con sus cambios del cambio de marchas. La presentación es bastante atractiva.

Distribución: Delantera longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.490 c.c. Compresión/combustible: 9,5/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 105 CV a 4.000 rpm. Par máximo/régimen: 17,6 mkg. a 4.000 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 24,2/30,8 km/h. Peso en orden de marcha: 890 kg. Capacidad depósito combustible: 50 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,0/8,0 l./100 km. Consumo medio ponderado: 10,4 l./100 km. Velocidad máxima: 179 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 32,5 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 34,8/39,5 seg. Frenada a 100 km/h.: 41,7 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 64,5 db.

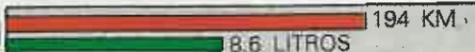
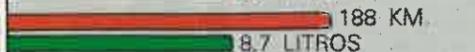
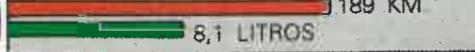
pensación entre la flexibilidad del eje delantero y del trasero —que resulta más duro— y ciertas reacciones de una cierta violencia origi-

casí completamente neutra. Si los frenos son buenos, la dirección resulta un poco pesada de manejar, tanto en parado como en movimien-

posterior de los pasajeros. El XR3i tiene importantes rivales frente a los que puede oponer una buena presentación y un precio no

exagerado. No hablamos de la habitabilidad porque en ese terreno le ganan el VW Golf GTI, el MG Maestro y el Alfa 33 Q.V. Tan sólo el 205 GTI quedaría claramente por detrás en ese terreno. En prestaciones puras, no se defiende mal, pero en comportamiento, la agilidad del 205 o del Golf es muy superior. Por cierto, que el 205 es la punta de un iceberg de coches ligeramente más pequeños —y de precios más contenidos, a nivel del R-11 Turbo— como son el Fiat Uno Turbo o el Visa GTI, que también pueden suponer una alternativa de compra del XR3i para algunos compradores que busquen la prestación pura.

**RENDIMIENTOS**

FORD ESCORT XR3i		
WOLKSWAGEN GOLF GTI		
RENAULT 11 TURBO		
ALFA 33 QV		
PEUGEOT 205 GTI		

to. Más que al mecanismo en sí, la responsabilidad habría que cargársela a los neumáticos, de anchura generosa.

Como en otros casos, la presentación es una de las mejores cosas del coche. La apariencia es claramente deportiva, tanto en el exterior como en los interiores, aunque en éstos todo se reduce a un volante diferente y tapicería de aspecto deportivo. La habitabilidad es la misma que en las berlinas cinco puertas. Sólo varía la accesibilidad a las plazas traseras, mediocre, puesto que sólo se abate el respaldo de los asientos delanteros, lo que dificulta el paso de las piernas al compartimen-



Sencillo cuadro de mandos del XR 3i.

nadas por este último cuando el pavimento no es demasiado bueno. Unas reacciones que no son peligrosas pero que resultan incómodas. En general el coche se tiene bien, de una forma



**MG MAESTRO EFI** 1.846.225 ptas.

Dispone de la mecánica más grande aunque no sea la más potente. De todas formas es un excelente motor, que responde muy bien desde regímenes bajos dotado de una excelente caja de cambios. Es ágil y ofrece un excelente comportamiento.

Distribución: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.994 c.c. Compresión/combustible: 9,1/97 octanos. Potencia máxima/regimen: 112 CV a 5.300 rpm. Par máximo/regimen: 18,2 mkg. a 2.800 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm: en 4.º/5.º: 26,9/33,7 km/h. Peso en orden de marcha: 1.050 kg. Capacidad depósito combustible: 53 litros. Consumo 90/120 km/h: 6,3/8,7 l./100 km. Consumo medio ponderado: 9,8 l./100 km. Velocidad máxima: 184 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 32,6 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 33,5/36,8 seg. Frenada a 100 km/h: 36 m. Nivel de ruidos a 90 km/h: 68,2 db.



**PEUGEOT 205 GTI** 1.890.850 ptas.

Es el pequeño del grupo y sin embargo es el más ágil y ágil de conducir. Sus prestaciones son excepcionales y su estabilidad es a toda prueba, poniéndole la mayor parte de los errores que pueda cometer al conducir. Es un auténtico ícono.

Distribución: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.580 c.c. Compresión/combustible: 10,2/97 octanos. Potencia máxima/regimen: 105 CV a 5.250 rpm. Par máximo/regimen: 13,7 mkg. a 4.000 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm: en 4.º/5.º: 24,3/30,0 km/h. Peso en orden de marcha: 900 kg. Capacidad depósito combustible: 50 litros. Consumo 90/120 km/h: 6,0/7,2 l./100 km. Consumo medio ponderado: 6,1 l./100 km. Velocidad máxima: 169 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 30,3 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 32,5/35,8 seg. Frenada a 100 km/h: 33,3 m. Nivel de ruidos a 90 km/h: 68,6 db.



**VOLKSWAGEN GOLF GTI** 2.320.949 ptas.

Es el heredero del primer Golf GTI, del que heredó la mecánica. La carrocería es amplia pero su mayor tamaño le hace perder la agilidad que tenía el viejo GTI y poder competir con el 205 GTI que en aspectos es el líder de este grupo.

Distribución: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.781 c.c. Compresión/combustible: 10,0/97 octanos. Potencia máxima/regimen: 112 CV a 5.300 rpm. Par máximo/regimen: 15,8 mkg. a 3.100 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm: en 4.º/5.º: 35,6/32,5 km/h. Peso en orden de marcha: 940 kg. Capacidad depósito combustible: 55 litros. Consumo 90/120 km/h: 6,5/9,2 l./100 km. Consumo medio ponderado: 8,6 l./100 km. Velocidad máxima: 189 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 31,0 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 32,6/35,1 seg. Frenada a 100 km/h: 33,5 m. Nivel de ruidos a 90 km/h: 70,0 db.



Este es el símbolo de la nueva era de Campsa. El símbolo del alto nivel de un carburante. Arrancando cada vez más fuerte. Competición tras competición.

 **Campsa**  
Motor de futuro.

**FORD ESCORT RS TURBO**  
2.532.924 ptas.

## JEFE DE FILA

ES el portaestandarte de toda la gama Escort. Lleva el motor 1.600 con inyección y un turbocompresor, gracias a lo cual la potencia llega a los 130 caballos.

El Ford Escort Turbo está sirviendo de base para competir en rallies dentro de la categoría de los turismos de serie en la que se comporta muy bien.

Ford ha conseguido en este motor un excelente resultado de funcionamiento, puesto que el coche se recupera de muy bajas revoluciones en forma muy homogénea, sin los tirones típicos del turbo, en los que la potencia suele aparecer de golpe, a altas revoluciones,



**VOLKSWAGEN GOLF GTI 16 V.** 2.860.994 ptas.

Vehículo rápido, amplio y relativamente confortable, pero muy caro de precio para tener una presentación apenas diferente de versiones más baratas y muy poco vistosa. Excelente comportamiento aunque su agilidad sea inferior a la del viejo GTI.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.781 cc. Compresión/combustible: 10,8/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 128 CV a 6.000 rpm. Par máximo/régimen: 17,1 mkg a 4.500 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º/5.º: 25,6/32,5 km/h. Peso en orden de marcha: 960 kg. Capacidad depósito combustible: 55 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,3/7,3 l./100 km. Consumo medio ponderado: 8,6 l./100 km. Velocidad máxima: 209 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 30,1 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 34,2/38,6 seg. Frenada a 100 km/h.: 31,8 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 67,8 db.

cuando el turbocompresor empieza a soplar con fuerza.

Por otra parte, han conseguido que el tren delantero tenga la suficiente adherencia al suelo como para poder pasar la potencia al suelo, sin que las ruedas patinen. De todas formas resulta pesado de conducir por causa de la dirección, que como en el XR3i resulta muy pesada.

La suspensión ha sido endurecida todavía más con respecto al XR3i, lo que hace que el confort sea mínimo si se circula por carreteras de pavimento ondulado en las que también se resiente algo la estabilidad dado que el coche tiende a rebotar un poco. En un buen piso, en cambio, se lleva como si se deslizara sobre raíles.

Los frenos son muy buenos, con el antibloqueo SCS de serie.

El Escort RS Turbo no es un coche barato. Su mecánica tiene ciertos refinamientos que le impiden serlo. Como rival, a la espera de la aparición del Opel Kadett GSi 2 litros, sólo tiene al Volkswagen Golf GTi 16 válvulas, que da todavía nueve caballos más de potencia.

Sin embargo, no transmite la sensación de potencia que tiene el Escort RS Turbo aunque sea más rápido. El Golf resulta más amplio que el Escort. Y más confortable. Pero su carrocería balancea en las curvas y se muestra menos ágil. Pero en lo que gana completamente el Golf es en el precio, puesto que resulta netamente más caro que el Ford.



### DATOS TÉCNICOS

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
Núm. de cilindros	4, en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada (c.c.)	1.597,0	Llantas (pulgadas)	Alcación/6 x 15
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	190/50 VR 15
Alimentación	Turbo	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	8,3/97 octanos	Peso en orden de marcha (kg.)	1.005
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	130/6.000	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> )	264/900
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	18,4/3.000	Capacidad depósito comb. (l.)	48
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantero	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	6,1/8,2
Núm. de marchas	5	Cons. medio ponderado (l./100 km.)	8,8
Vel. a 1.000 rpm. en 4.º/5.º (km/h.)	26,3/32,9	Velocidad máxima (km/h.)	202
DIRECCION Y FRENOS		Acel. 1 km. salida parada (seg.)	30,8
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40. 4.º/5.º (seg.)	33,8/39,5
Vueltas de volante	3,50	Frenada a 100 km/h. (m.)	40,2
Diámetro de giro (m.)	11,0	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	68,1
Frenos delanteros/traseros	Venti /tambor		

### RENDIMIENTOS



**OPEL KADETT**  
1.3 1.396.960 ptas.  
1.6 1.467.029 ptas.  
1.6 1.522.915 ptas.

## EL SEGUNDO DE FIGUERUELAS

GENERAL Motors España decidió comenzar a producir un segundo mode-

lo. Después de un estudio del mercado, se decidió que este segundo modelo fuera la versión tres volúmenes, es decir, con maletero, del Opel Kadett, que apareció en septiembre de 1984. La puesta en marcha de las cadenas retrasó el lanzamiento en nuestro país unos me-

ses con respecto al resto de Europa. Pero antes de la llegada de la primavera comenzaron a salir los primeros Kadett españoles, que constituyeron un importante éxito comercial hasta tal punto que en el último mes de septiembre se han tenido que importar coches de Ale-



**RENAULT 9 GTL** 1.220.402 ptas.

Motor de baja compresión que equipó una versión con un equipamiento básico. Sin embargo, las prestaciones son muy próximas a las del modelo inmediatamente superior del que al final le diferencia precisamente el equipo de accesorios en serie.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.297 cc. Compresión/combustible: 9,2/92 octanos. Potencia máxima/régimen: 60 CV a 5.250 rpm. Par máximo/régimen: 10,4 mkg a 3.500 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º/5.º: 27,3/33,1 km/h. Peso en orden de marcha: 850 kg. Capacidad depósito combustible: 47 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,1/6,2 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,8 l./100 km. Velocidad máxima: 153 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 37,3 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 39,1/42,3 seg. Frenada a 100 km/h.: 36,8 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 70,4 db.



**RENAULT 9 TSE** 1.339.836 ptas.

El de variante alta compresión del anterior con cilindradas elevadas y retrabaja los tratamientos de serie. Vehículo amplio y confortable dentro de una gran funcionalidad. Coche muy fácil de mantener por lo fácil que se trabajan en su mecánica.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.397 cc. Compresión/combustible: 9,3/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 72 CV a 5.750 rpm. Par máximo/régimen: 10,8 mkg a 3.500 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º/5.º: 27,1/32,4 km/h. Peso en orden de marcha: 845 kg. Capacidad depósito combustible: 47 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,7/7,5 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,9 l./100 km. Velocidad máxima: 158 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 35,6 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 36,2/42,3 seg. Frenada a 100 km/h.: 42,7 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71,0 db.

# 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.**



**RENAULT 9 TXE** 1.428.547 ptas.

Es el nuevo motor de árbol de levas el coche que también es el R 21 aunque con un nuevo sonido. El coche está muy equipado, hasta el extremo de llevar el límite de velocidad de serie. El motor es más potente que los 1.300.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.721 c.c. Compresión combustible: 10,0/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 82 CV a 5.500 rpm. Par máximo/régimen: 13,8 mkg. a 3.250 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/S.: 20,5/37,1 km/h. Peso en orden de marcha: 900 kg. Capacidad depósito combustible: 47 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,7/4,1/100 km. Consumo medio ponderado: 6,0 l./100 km. Velocidad máxima: 173 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 34,2 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/S.: 36,7/49,3 seg. Frenada a 100 km/h.: 41,0 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71,0 db.



**SEAT MALAGA 1.5** 1.202.556 ptas.

Coche amplio, con gran maletero y un motor potente aunque algo de consumo. El acabado no es demasiado bueno. Puede obtenerse en tres niveles de acabado. El que corresponde al precio arriba indicado es el básico.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.461 c.c. Compresión combustible: 10,0/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 85 CV a 5.500 rpm. Par máximo/régimen: 12,0 mkg. a 3.500 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/S.: 21,0/37,5 km/h. Peso en orden de marcha: 975 kg. Capacidad depósito combustible: 50 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,0/7,4 l./100 km. Consumo medio ponderado: 6,5 l./100 km. Velocidad máxima: 168 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 34,0 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/S.: 37,1/41,3 seg. Frenada a 100 km/h.: 35,8 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 74,9 db.



**TALBOT SOLARA** 1.541.528 ptas.

Renovado hace dos años, el Solara es un coche muy interesante por la buena relación precio-equipamiento-prestaciones. Vehículo amplio y confortable, con una excelente estabilidad. Se puede obtener con cambio automático.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.592 c.c. Compresión combustible: 9,2/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 90 CV a 5.400 rpm. Par máximo/régimen: 13,8 mkg. a 3.000 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/S.: 27,7/33,6 km/h. Peso en orden de marcha: 1.085 kg. Capacidad depósito combustible: 58 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,3/4,1/100 km. Consumo medio ponderado: 9,0 l./100 km. Velocidad máxima: 164 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 34,9 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/S.: 35,5/40,3 seg. Frenada a 100 km/h.: 36,1 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71,1 db.

mania para poder poner al día la cartera de pedidos, que excedía las posibilidades de Figueruelas.

El coche se lanzó en tres versiones. Dos de gasolina, con motores de 1.300 y 1.600 y una diesel, también de 1.600 centímetros cúbicos, el mismo motor que llevan los Ascona Diesel.

De las dos variantes de gasolina, la 1.300 es la que relativamente tiene un mejor rendimiento. El motor en cuestión es magnífico. Potente, económico, res-

ta para poder poner al día la cartera de pedidos, que excedía las posibilidades de Figueruelas.

En lo que al diesel se refiere, es un motor bastante silencioso y sin vibraciones, cuyo mayor defecto es que se puede considerar defecto tener un carácter de motor diesel; es decir, de aceptar mal que se le suba a los regímenes máximos.

La presentación de los Kadett cuatro puertas es semejante a la de los cinco



## DATOS TECNICOS

	4P. 1.3 GL	4P. 1.6 GLD	4P. 1.6 GL
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Del transversal	Del. transversal	Del transversal
Núm. de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.297,0	1.598,0	1.598,0
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación	Carburetor doble	Bomba inyectora	Carburetor doble
Compresión/combustible	9,2/97 octanos	23,0/Gasóleo	10,0/97 octanos
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	75/5.800	55/4.600	82/5.400
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	10,3/4.200	9,8/2.400	13,25/3.800
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Núm. de marchas	5	5	5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/S. (km/h.)	27,8/34,9	30,1/38	30,2/37,8
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	De cremallera
Vueltas de volante	4,10	4,1	4,1
Diámetro de giro (m.)	9,8	9,8	9,8
Frenos delanteros/traseros	Disco/tambor	Disco/tambor servo	Discos/tamb. servo
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Semiindependiente	Semiindependiente	Semiindependiente
Llantas (pulgadas)	Chapa/5 x 13	Chapa/5 x 13	Chapa/5,5 x 13
Neumáticos	155 SR 13	155 TR 13	155 SR 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha (kg.)	890	950	883
Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> )	425-810	425-810	425-810
Capacidad depósito comb. (l.)	52	42	52
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	5,4/6,6	5,2/6,6	4,8/6,2
Cons. medio ponderado (l./100 km.)	7,7	7,1	7,4
Velocidad máxima (km/h.)	168	150	179,8
Acel. 1 km. salida parada (seg.)	34,8	39,3	33,4
Recup. 1 km. desde 40. 4.ª/S. (seg.)	38,3/44,6	42,6/46,9	36,7/40,4
Frenada a 100 km/h. (m.)	36,1	35,4	31,7
Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	69,8	71	71,2

ponde bien a bajo régimen, tira bien cuando se le apura, no es ruidoso y no vibra. Le resta un poco de brillantez el ir acoplado a un cambio, demasiado largo. El 1.600 resultó un poco decepcionante en el momento de su presentación. Pero Opel acaba de cambiar este motor. El actual Kadett 1.600 es menos potente, pero en cambio acelera y se recupera mejor, tiene mejor velo-

puertas. Hay tres niveles de acabados. El 1.300 y el diesel pueden ser LS (básico) y GL (intermedio), mientras que el 1.600 gasolina puede obtenerse en GL y GLS. El comportamiento, muy sano, es el mismo que el del cinco puertas. En cuanto a la capacidad de maletero, es enorme. Además, el asiento posterior puede abatirse, con lo que se consigue un gran volumen de equipaje.

Entrañas de cuarzo, piel de oro.



LINEA DE ORO

**Maurice Lacroix**  
OF SWITZERLAND



**FORD ORION**  
1.4 1.315.955 ptas.  
1.6 1.427.925 ptas.  
1.6 D 1.430.355 ptas.

## ESCORT CON MALETA

**P**ARALELAMENTE a la presentación de los Ford Orion, que reciben las mismas modificaciones estéticas en el morro y cambian los grupos ópticos traseros.

Mecánicamente reciben los nuevos motores de gasolina 1.400 de 75 caballos



### DATOS TECNICOS

	CL 1.4	1.6	CL DIESEL
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Núm. de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.392,0	1.597,0	1.608,0
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación	Carburador doble	Un carburador	Inyección mec.
Compresión/combustible	9,5/97 octanos	9,5/97 octanos	22,5/gasóleo
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	75/5.600	90/5.800	54/4.800
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	11,1/4.000	13,6/4.000	9,7/3.000
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Núm. de marchas	5	5	5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h)	28,9/36,1	30,8/38,8	31,2/39,0
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,70	3,60	3,70
Diámetro de giro (m.)	10,6	10,6	10,6
Frenos delanteros/traseros	Venti./tambor	Venti./tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas (pulgadas)	Chapa/5 x 13	Chapa/5 x 13	Chapa/5 x 13
Neumáticos	155 SR 13	155 SR 13	155 SR 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha (kg.)	890	905	935
Volumen del maletero (dm³)	360	360	360
Capacidad depósito comb. (l.)	48	48	48
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	5,8/7,7	5,8/7,4	4,8/5,7
Cons. medio ponderado (l./100 km.)	8,5	7,9	6,7
Velocidad máxima (km/h.)	163	174	144
Acel. 1 km. salida parada (seg.)	34,9	33,2	41,2
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)	37,9/42,0	39,9/40,1	41,1/45,3
Frenada a 100 km/h. (m.)	43,0	40,3	40,9
Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	79,7	70,5	69,9

EXTRA PRUEBAS

RIVALES



**ROVER 216 SE 1.669.224 ptas.**

Versión británica del Honda Civic tres volúmenes con motor 1.600 de Nissan-Rover. Cofre alzado, bien equipado y presentado, con un buen comportamiento, suspensión muy confortable y muy silenciosa. Además es bastante económica de consumo.

Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.598 c.c. Compresión/combustible: 9,5/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 83 CV a 5.600 rpm. Par máximo/régimen: 12,2 mkg. a 3.500 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 29,8/36,5 km/h. Peso en orden de marcha: 945 kg. Capacidad depósito combustible: 46 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,5/7,1/100 km. Consumo medio ponderado: 7,9 l./100 km. Velocidad máxima: 162 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 35,5 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 40,3/49,4 seg. Frenada a 100 km/h.: 44,0 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 67,6 db.



**RENAULT 9 GTD 1.392.371 ptas.**

Es el primer diesel dentro de la gama. Es un motor ruidoso y que no tiene demasiada potencia a bajo régimen por más que se trate de un diesel, lo que requiere una configuración semejante a la de un coche de gasolina.

Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. Compresión/combustible: 22,5/Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 55 CV a 4.800 rpm. Par máximo/régimen: 10,4 mkg. a 2.250 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 27,1/33,6 km/h. Peso en orden de marcha: 930 kg. Capacidad depósito combustible: 47 litros. Consumo 90/120 km/h.: 4,9/6,5/100 km. Consumo medio ponderado: 7,0 l./100 km. Velocidad máxima: 147 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 39,4 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 40,4/43,1 seg. Frenada a 100 km/h.: 37,8 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71,9 db.



**SEAT MALAGA DIESEL 1.357.740 ptas.**

El motor diesel de Seat no es demasiado potente. Sin embargo no vibra y tiene una suavidad aceptable, que podrá ser mejor si el fabricante hubiera hecho algo para reducirlo. Se ofrece en dos niveles de acabado.

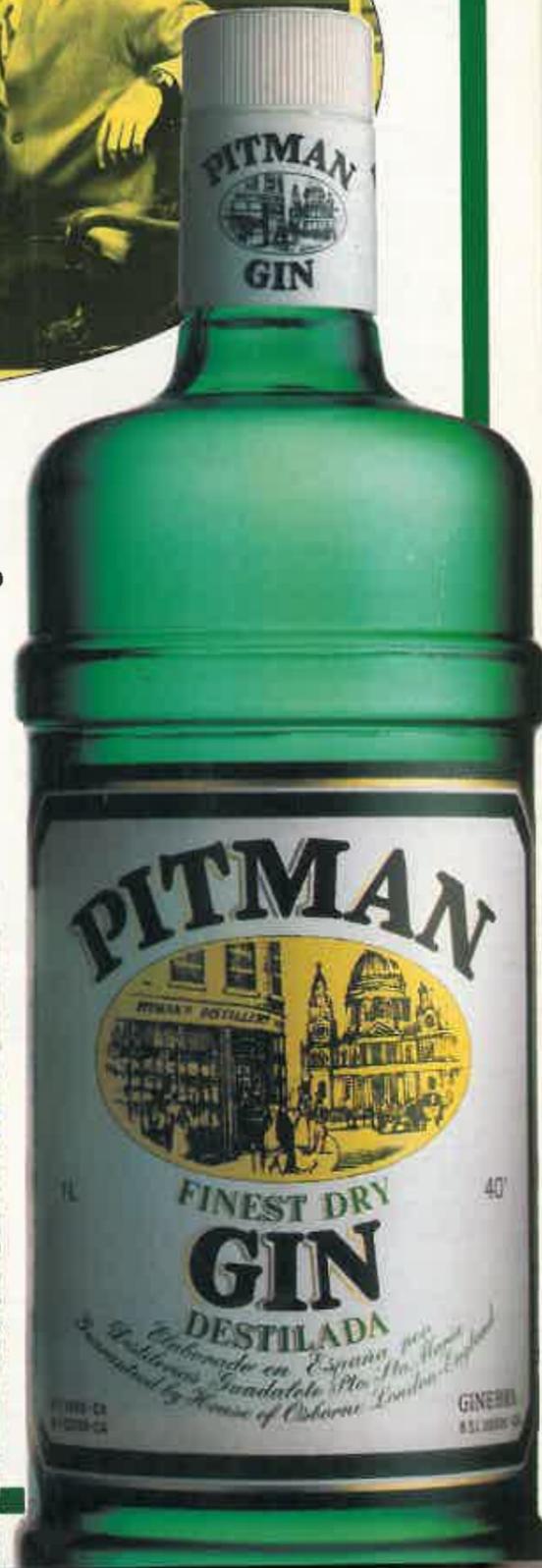
Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.714 c.c. Compresión/combustible: 20/Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 55 CV a 4.500 rpm. Par máximo/régimen: 10,00. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 24,8/29,9 km/h. Peso en orden de marcha: 950. Capacidad depósito combustible: 50. Consumo 90/120 km/h.: 6,0/7,8 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,6 l./100 km. Velocidad máxima: 151 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 38,9 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 40,0/40,8 seg. Frenada a 100 km/h.: 40,7 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71,8 db.



## El placer de conversar.

Una tarde larga. El calor de un tema interesante. Y un sorbo fresco y ligero. Eso es el placer.

Hay placeres que saltan a la vista.



### RENDIMIENTOS

FORD ORION CL 1.4		162 KM 8,5 LITROS
OPEL KADETT 4 P 1.3 GL		168 KM 7,7 LITROS
RENAULT 9 GTL		153 KM 7,5 LITROS
RENAULT 9 TSE		158 KM 7,9 LITROS
FORD ORION GHIA 1.6		174 KM 7,9 LITROS
OPEL KADETT 4 P 1.6 GL		179,8 KM 7,4 LITROS
RENAULT 9 TXE		171 KM 8,0 LITROS
SEAT MALAGA 1.5 L		168 KM 8,5 LITROS
TALBOT SOLARA 1.6		164 KM 9,8 LITROS
ROVER 216		182 KM 7,9 LITROS
ORION CL DIESEL		144 KM 6,7 LITROS
KADETT 4 P 1.6 GLD		150 KM 7,1 LITROS
RENAULT 9 GTD		147 KM 7,0 LITROS
SEAT MALAGA LD		151 KM 7,6 LITROS
TALBOT SOLARA D		149 KM 7,8 LITROS
FIAT REGATA 1.9 D		156 KM 7,0 LITROS

y 1.600 de 90 caballos que también llevan los nuevos Escort. En cambio no se han previsto en ellos las versiones equipadas con los motores Valencia de 1.110

y 1.300 centímetros cúbicos. La oferta se completa con una versión inyección del motor 1.600 centímetros de 105 caballos, el mismo del XR3i, que tratare-

mos aparte, y una versión diesel equipada del mismo motor que los Fiesta y los Escort.

En lo que se refiere a la mecánica, valen las mismas



Orión gama 86  
Mismo morro que los Escort.

consideraciones hechas para los Escort. Son motores con aceptable respuesta a bajas velocidades pero con consumos relativamente altos, salvo en el caso del diesel, que es líder en economía.

Los cambios son desarrollos largos, lo que contribuyen a dejar más marcado el carácter comodón de estos coches. Sólo en el caso del diesel pueden considerarse adecuados, teniendo en cuenta la potencia de los motores y las características de las carreteras españolas. También las suspensiones



TALBOT SOLARA DIESEL

1.719.357 ptas.

Llega al punto 1.900 de las MN Diesel y un Héctor Chavel. Es económico y tiene buenas prestaciones, aunque la economía mínima no sea elevada. Mantiene las características confort y estabilidad de las versiones de gasolina.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.905 cc. Compresión/combustible: 23,3/Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 65 CV a 4.600 rpm. Par máximo/régimen: 12,2 mkg. a 2.000 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 27,2/34,9 km/h. Peso en orden de marcha: 1.070 kg. Capacidad depósito combustible: 58 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,3/7,4 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,8 l./100 km. Velocidad máxima: 149 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 39,9 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 38,7/42,9 seg. Frenada a 100 km/h.: 35,4 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71,0 db.



FIAT REGATA 1.9 DIESEL

1.625.465 ptas.

Motor potente y económico, pero un poco ruidoso en un coche bien equipado y relativamente amplio, derivado del Ritmo. El coche tiene una buena estabilidad, mejor incluso que algunas versiones de gasolina en razón de los neumáticos que lleva.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.929 cc. Compresión/combustible: 21,0/Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 65 CV a 4.600 rpm. Par máximo/régimen: 12,1 mkg. a 2.000 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 27,8/35,0 km/h. Peso en orden de marcha: 1.000 kg. Capacidad depósito combustible: 55 litros. Consumo 90/120 km/h.: 4,9/6,2 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,0 l./100 km. Velocidad máxima: 156 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 38,4 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 36,1/41,7 seg. Frenada a 100 km/h.: 38,7 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 70,5 db.



**Respaldo del asiento abatible**  
El maletero es muy amplio

se han mejorado con respecto a la anterior generación del Orión. De todas formas, el voladizo trasero sigue tirando excesivamente de la cola del Ford Orión, lo que le hace tener un comporta-



**Orión Diesel 1.600**  
Más económico que sus rivales

miento extraño en curvas. Los frenos son correctos y pueden ir equipados del sistema antibloqueo SCS.

La presentación es la misma que la de los Escort.

Los rivales de los Ford Orión son en primer lugar los Opel Kadett de Figueruelas, que a falta de una presentación tan cuidada como la de éstos tienen mecánicas más brillantes y económicas.

Luego hay que contar con los R-9, menos amplios; los Talbot Málaga, que no tienen un buen acabado; y el Rover, que introduce un toque de distinción.

Dentro de la gama diesel hay que contar también con el Fiat Regata 1.900, que con el Talbot Solara es el que dispone del motor más potente.

# PEUGEOT 309 ES OTRA HISTORIA.

En la carrera por crear una generación de coches más avanzados, rápidos y fiables, Peugeot vuelve a marcar la diferencia con el Peugeot 309. La concepción asistida por ordenador y la tecnología aplicada, se unen a la imaginación y al espíritu innovador.

En perfecto equilibrio.

**La aerodinámica al servicio del rendimiento.**  
Coeficiente de penetración  $CX = 0,30$ . Todo un récord aerodinámico para que nada se oponga a la emoción de las altas prestaciones. Mantenimiento reducido. Menor consumo: 4,9 litros a 90 Km/h.

**El equipo integral al servicio del confort:**  
Aire acondicionado (GT). Mando a distancia de cerraduras (GT). Elevavinas eléctricos (SR, GT). Cerradura eléctrica centralizada de puertas y maletero (SR, GT). Asientos traseros abatibles en dos partes. (SR, GT). Envolverte acústico del habitáculo.

**La precisión tecnológica al servicio de la seguridad.**  
Dirección asistida (GT). Circuitos de frenado independientes. Compensador de frenada. Prestaciones con alto nivel de experimentación: hasta 105 CV. hasta 190 Km/h.

Así es el Peugeot 309. Cuando se prueba, bastan tres palabras para definirlo con exactitud:  
Es otra historia.

**PEUGEOT 309  
ES OTRA HISTORIA.**



HCM



**PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA**



FOR ORION GHIA 1.6i

1.564.325 ptas.

## UN TRABAJO BIEN HECHO

EL Orion es el modelo de Ford que mejor cumplía las características de fuerte personalidad, cuidada elaboración y, también, uso de soluciones mecánicas muy tradicionales, modelo de fiabilidad pero de poca potencia. Con el modelo 1.6i se ha ido más lejos, equipándole de una mecánica moderna a base de inyección mecánica que busca, además de mayores prestaciones, una presencia deportiva dentro de la gama y encabezando la misma. El resultado es más que aceptable.

El motor que le anima es el viejo conocido CVH de 1.6 litros con culata de aluminio y bloque de fundición. Gracias al sistema de inyección mecánica logra una potencia de 105 caballos lo que, unido a una caja de cambio a medio camino entre lo que se estilaba en Alemania y lo que cabría esperar en un coche de más de cien caballos, logra adecuarse a la mentalidad de las personas a quienes va dirigido el coche.

Su suspensión incorpora muelles más duros delante y

unos tarados de amortiguación igualmente más firmes, con lo que el coche ha mejorado su comportamiento sin perder en confort. Este Orion es más rígido en general, balancea menos y mantiene una trayectoria más decidida. Se comporta con docilidad y no da sustos.

Estéticamente el Orion no es lo más agraciado que Ford ha diseñado, sacrificando la línea en favor de una mayor capacidad. Esta



versión se ve personalizada por ciertos aditamentos deportivos en su carrocería. Interiores en acabado, equipo y habitabilidad. Su cuadro de instrumentos es más racio-

nal y los mandos más modernos y eficaces. Con un precio muy aqulitado se muestra intratable frente a una dura competencia entre la que el Alfa 33 es el modelo más interesante.



### DATOS TECNICOS

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. transversal	Suspensión delantera .....	Independiente
Núm. de cilindros .....	4, en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada (c.c.) .....	1.597	Llantas (puigadas) .....	Chapa/6 x 14
Distribución, árbol de levas .....	En cabe.a	Neumáticos .....	185/60 HR 14
Alimentación .....	Inyección mecánica	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	8,2/97 octanos	Peso en orden de marcha (kg.) .....	935
Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....	105/6.000	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) .....	360
Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....	14,1/4.800	Capacidad depósito comb. (l.) .....	48
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Delantera	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ...	5,6/7,0
Núm. de marchas .....	5	Cons. medio ponderado (l./100 km.) ..	8,2
Vel. a 1.000 rpm. en 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (km/h.) ..	29,1/36,4	Velocidad máxima (km/h.) .....	177
<b>DIRECCION Y FRENSOS</b>		Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....	33,3
Tipo de dirección .....	Cremlallera	Recup. 1 km. desde 40, 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (seg.) ..	36,9/41,7
Vueltas de volante .....	3,42	Frenada a 100 km/h. (m.) .....	37,6
Diámetro de giro (m.) .....	10,6	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) ....	69,1
Frenos delanteros/traseros .....	Disco/tambor		

### RENDIMIENTOS

ALFA 33 Q V		179 KM
ORION I GHIA		177 KM
REGATA 100		176 KM



ALFA ROMEO 33 1.5 Q.V. 1.595.025 ptas.

El Alfa 33 Q V es un coche de matiz claramente deportivo en formato de berlina media. Sus prestaciones, las relaciones de su cambio y la elasticidad de su motor se lo permiten, si bien su estabilidad es mejorable y su dirección pesada. Su precio es muy interesante.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, boxer. Cilindrada: 1.490 c.c. Compresión/combustible: 9,5/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 105 CV a 6.000 rpm. Par máximo/régimen: 13,6 mkg. a 4.000 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 24,2/30,8 km/h. Peso en orden de marcha: 890 kg. Capacidad depósito combustible: 50 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,9/8,0 l./100 km. Consumo medio ponderado: 10,4 l./100 km. Velocidad máxima: 179 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 32,5 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 34,8/39,5 seg. Frenada a 100 km/h.: 41,7 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 66,5 db.



FIAT REGATA 100 S 1.570.795 ptas.

El modelo medio de Fiat se presenta como una berlina clásica dotada de buenas condiciones de habitabilidad y confort y de un motor de 100 caballos que le permite buenas prestaciones. Su carrocería denota claramente que su origen es el Fiat Ritmo.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.585 c.c. Compresión/combustible: 9,3/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 100 CV a 5.900 rpm. Par máximo/régimen: 13,6 mkg. a 3.400 rpm. Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 33,3 km/h. Peso en orden de marcha: 970 kg. Capacidad depósito combustible: 55 litros. Consumo 90/120 km/h.: 8,2/8,8 l./100 km. Consumo medio ponderado: 9,4 l./100 km. Velocidad máxima: 176 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 33,1 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 34,0/37,0 seg. Frenada a 100 km/h.: 34,2 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 69,2 db.

# Para *Vivir* el presente



Este es el símbolo de un gran Grupo Asegurador, que hace posible hoy, para usted, un mañana sin sorpresas.

Protege su hogar y sus bienes de todos los riesgos, le asegura una confortable jubilación y ampara el futuro de sus seres más queridos.

Disfrute el presente con la seguridad que le ofrecen los seguros familiares del GRUPO VITALICIO. Un Grupo de Compañías de seguros que unen su experiencia y profesionalidad para poner cerca de usted un servicio basado en la solvencia, la agilidad y un trato muy personal.

Póngase en contacto con nosotros, en cualquiera de las oficinas de las compañías del grupo y sus agentes. Le informaremos de nuestros servicios y pondremos a su disposición una amplia red conectada por teleproceso para atender la gestión de sus seguros.

**GRUPO VITALICIO**  
*Seguros Vivos*

Hay quien pierde el tiempo con mucha frecuencia...

# Cada Minuto cuenta

Para no perder el tiempo dándole al dial con mucha frecuencia... ¡sintonícenos! Tenemos la mejor fórmula para usted.

Las noticias al minuto... Tal como surgen en la misma ciudad. Y la mejor música... La que después será «hit». Si le gusta estar informado y oír la música antes... ¡cuente con nosotros! Somos ya 15 emisoras de Radio Minuto. Y seguimos creciendo. Porque nuestra fórmula funciona. Da buenos resultados. Y no hace perder el tiempo. ¡Cada Minuto cuenta!

**RADIO MINUTO**  
la radio al minuto.

Alicante, Barcelona, Gijón, Las Palmas, Madrid, Sta. Cruz de Tenerife, Sevilla, Valencia, Zaragoza, Granada, La Coruña, Santiago, Vigo, Lugo y Orense... y muy pronto en Santander.

MITSUBISHI  
COLT 1.5 GLX

1.648.054 ptas.

## CALIBRE JAPONES

LA invasión japonesa es un hecho y dentro del cupo de modelos que vendrán del lejano Oriente, el Colt será el representante de los utilizados de tipo medio, con carrocería de dos volúmenes y tres puertas. Su terminación se ha cuidado con esmero y la fiabilidad tomará parte de sus argumentos de ventas. El pequeño Mitsubishi gustará al público joven o maduro que busque en el coche un medio de transporte tranquilo, confortable y fácil de conducir.

Para el mercado español se ha escogido uno de los motores menos potentes de toda la gama existente en otros países. Se trata de un 1.468 c.c. que desarrolla 75 caballos de potencia y que funciona con la precisión de un reloj, sin hacer prácticamente ruido. Su velocidad máxima, así como las aceleraciones, arrojan unos valo-



VOLKSWAGEN GOLF CL 3P 1.767.103 ptas.

Es un vehículo sólido, pero bien terminado, que ha pasado con fuerza en el mercado español. Esta fama se le ha ganado a pulso, ya que sus cualidades técnicas no se pueden poner en duda y la fiabilidad de la mecánica respalda al soldado por experiencia.

Disponibilidad: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.594 c.c. Compresión combustible: 9,0/97 octanos. Potencia máxima (regimen): 75 CV a 5.000 rpm. Par máximo (regimen): 12,7 mkg. a 2.500 rpm. Transmisión: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 11,3/10,6 km/h. Peso en orden de marcha: 120 kg. Capacidad depósito combustible: 55 litros. Consumo: 90/120 km/h.: 5,9/6,6 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,9 l./100 km. Velocidad máxima: 167 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 35,3 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª: 30,5/44,3 seg. Frenada a 100 km/h.: 34,2 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 69,7 db.



### DATOS TÉCNICOS

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. transversal	Suspensión delantera .....	Independiente
Núm. de cilindros .....	4, en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada (c.c.) .....	1.468,0	Llantas (pulgadas) .....	Chapa/5 x 13
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	155 SR 13
Alimentación .....	Un carburador	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,5/97 octanos	Peso en orden de marcha (kg.) .....	865
Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ..	75/5.500	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) .....	190/700
Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....	12,0/4.000	Capacidad depósito comb. (l.) .....	45
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Delantero	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ...	5,8/8,0
Núm. de marchas .....	5	Cons. medio ponderado (l./100 km.) .	7,9
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) .	28,6/34,5	Velocidad máxima (km/h.) .....	155
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....	35,8
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)	38,4/44,6
Vueltas de volante .....	3,75	Frenada a 100 km/h. (m.) .....	34,2
Diámetro de giro (m.) .....	9,8	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) ....	69,7
Frenos delanteros/traseros .....	Disco/tambor		

### RENDIMIENTOS

MITSUBISHI COLT		155 Km/h 7,9 LITROS
VW GOLF CL		167 Km/h 7,9 LITROS

res aceptables, pero la gran pega de este motor estriba en su poca elasticidad. Dicho de forma sencilla, a bajas revoluciones se necesita mucho tiempo para ganar velocidad, porque la mecánica es perezosa a la hora de subir de vueltas. Esta lentitud obliga a usar la caja de cambios con frecuencia, cosa que no resulta molesta gracias a la extraordinaria suavidad y precisión de la misma. Las marchas tienen un escalonamiento óptico.

Los consumos están muy ajustados, tanto en ciudad como a velocidades constantes. Incluso en las zonas montañosas, donde la filosofía tranquila del motor obliga a utilizar el cambio constantemente, las cifras no se disparan.

Un punto que no está muy conseguido es el del comportamiento. Las suspensiones son excesivamente blandas, buscando el confort de marcha en detrimento de la estabilidad. El Colt tiene una acusada tendencia a irse de morro en las curvas y a esto contribuye también la estrechez de los neumáticos.

Los frenos y la dirección no plantean problemas a las velocidades a que se puede rodar con estos coches.

Los rivales lógicos de este modelo serían el R-5, el Seat Ibiza o el Peugeot 205, pero si tenemos en cuenta el precio, los vehículos nacionales quedan bastante por debajo. Contando con este factor, el Mitsubishi Colt luchará con otros importados, entre los que el Volkswagen Golf será su contrincante más peligroso.



**RENAULT 21**

**GTS 1.667.147 ptas.**

**TXE 1.913.783 ptas.**

**GTD 1.890.933 ptas.**

**EL DESEADO**

A primeros de junio, con muy poco tiempo de comercialización respecto a la comercialización en Francia, FASA-Renault ponía a la venta en España las dos versiones de gasolina de su nuevo modelo, el R-21, y sólo cuatro meses más tarde, completaba la gama, por el momento, con el diesel atmosférico. Estos son, por ahora, los tres tipos de R-21 que se ofrecen en nuestro mercado, aunque en un plazo corto aumentará la familia con una versión break, que se llamará Nevada y que ya está rodando por las carreteras de la península en una fase ex-

perimental. Los recién llegados vienen a sustituir al veterano R-18 y han salido con un precio supercompetitivo, que ha provocado una inmensa demanda del modelo, difícil de atender por los concesionarios de la marca. La lista de espera es grande y los clientes deben de tener una calma inusual para adquirir el nuevo R-21, que se ha convertido en uno de los turismos más deseados por el pueblo español.

Las diferencias entre los tres Renault 21 nacionales son más importantes de lo que a simple vista puede parecer. No sólo los motores que emplean son distintos en sus cotas, también la colocación dentro del chasis varía, con lo cual las distancias entre ejes no son iguales y el comportamiento queda condicionado por estas circunstancias. Efectivamente, el motor de inyección y el diesel van colocados longitudinalmente mientras que el pequeño de los gasolina va puesto de forma transversal. El motivo de esta peculiaridad es que el proyecto inicial se hizo para un turismo de mayores dimensiones y que



**DATOS TECNICOS**

	<b>GTS</b>	<b>TXE</b>	<b>GTD</b>
<b>MOTOR</b>			
Disposición .....	Del. transversal	Del longitudinal	Del longitudinal
Núm. de cilindros .....	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.) .....	1.721	1.995	2.068
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación .....	Carburador	Inyección electro	Inyección
Compresión/combustible .....	10,0/97 octanos	10,0/97 octanos	21,5/gasóleo
Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....	90/5.500	120/5.500	67/4.500
Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....	14,1/3.500	17,1/4.500	12,9/2.250
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción .....	Delantera	Delantera	Delantera
Núm. de marchas .....	5	5	5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) .....	28,2/34,3	30,6/36,6	31,8/38,1
<b>DIRECCION Y FRENSOS</b>			
Tipo de dirección .....	Servodirección	Servodirección	Servodirección
Vueltas de volante .....	3,50	3,50	3,20
Diámetro de giro (m.) .....	10,2	10,2	10,5
Frenos delanteros/traseros .....	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera .....	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas (pulgadas) .....	Chapa/5,5 x 13	Aleación/5,5 x 14	Chapa/5,5 x 13
Neumáticos .....	175/70 RT 13	185/70 RH 14	175/70 R 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha (kg.) .....	980	1.100	1.085
Volumen del maletero (dm³) .....	402/789	402/689	402/689
Capacidad depósito comb. (l.) .....	66	66	66
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) .....	5,7/11,1	6,5/7,3	6,7/7,2
Cons. medio ponderado (l./100 km.) .....	7,8	9,0	9,0
Velocidad máxima (km/h.) .....	182	194	157
Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....	33,4	31,4	38,5
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) .....	37,6/42,9	35,3/39,1	41,7/44,7
Frenada a 100 km/h. (m.) .....	34,3	33,4	34,5
Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....	68,3	69,6	70,9

# ¿QUIEN DICE QUE LAS COMPARACIONES SON ODIOSAS?

	Cilindrada	Potencia	Nº velocidades de serie	Bloqueo diferencial de serie	velocidad Máxima	Consumo 90 Km/h.	PRECIOS F.F.
<b>LADA NIVA</b>	1.570 cc.	76 CV	5	SI	132 Km/h.	9,8 l.	1.077.874
<b>SUZUKI JHT</b>	970 cc.	45 CV	4	NO	110 Km/h.	8,9 l.	960.000
<b>PATROL CORTO 4 cilindros</b>	2.820 cc.	76 CV	5	NO	126 Km/h.	11 l.	1.864.500
<b>LAND ROVER 88 LIGERO</b>	2.286 cc.	61 CV	4	NO	105 Km/h.	9,9 l.	1.400.000

Fuente de información: Revistas especializadas y GANVAN.



Para situar tus metas mucho más lejos necesitas un automóvil incomparable.

Un todo-terreno con fuerza, potencia, comodidad y durabilidad demostrables. Cualidades que debes de sopesar en relación con el precio porque disfrutar del mejor todo-terreno es más una cuestión de inteligencia que de dinero.

Así conseguirás un coche del que sólo tendrás que preocuparte de tu aventura mientras tengas suelo bajo sus ruedas.

Un coche como el Lada Niva 4 x 4. Compáralo. Saldrás ganando en todos los terrenos.

**LADA IBERICA, S. A.**

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA. **LADA**

Julián Camarillo, 26. Tels. (91) 204 67 46 - 7 - 8 - 9





**El Renault 21 TXE es una rápida berlina que roza los 200 kilómetros por hora**  
En su interior tiene la ventaja del asiento trasero abatible por mitades, que resulta muy útil a la hora de llevar objetos de gran longitud

llevará mecánicas superiores, pero según pasaban los años el segmento al que debía pertenecer el nuevo Renault fue perdiendo ventas, con lo que los hombres de la empresa francesa decidieron variar el diseño hacia formas más reducidas, de manera que tuvieron que adaptar las mecánicas dis-

ponibles a la nueva disposición.

Los Renault 21 destacan por su amplitud y confort interior, por unas prestaciones dignas y por unos frenos eficaces, salvo en la versión diesel que son propensos al bloqueo. Están contruidos con una filosofía tranquila, familiar, sin

ninguna pretensión velocística. El R-21 GTS y el Diesel tienen una mecánica bastante ruidosa, problema del que carece el TXE (el más potente), pero, sin embargo, sus cajas de cambio funcionan con una suavidad y precisión que no encontramos en el modelo superior. Hay otra cuestión

incomprensible como es el hecho de que sólo el coche de inyección tenga un asiento trasero abatible por partes; el montarlo en las demás versiones no supone un encarecimiento importante y se gana un montón en versatilidad. Y completando la lista de caracteres diferenciadores en cuanto a



**El GTD dispone del motor diesel dos litros acoplado a un cambio de desarrollos demasiado largos**  
Resulta algo perezoso en recuperaciones, en cuarta y quinta velocidad, sobre todo en esta última marcha en la que se acusa más este problema

presentación y equipo, hay que señalar el cuadro de instrumentos digital en el TXE, que si bien es atractivo, resulta poco legible de un primer vistazo.

El motor del R-21 GTS tiene un rendimiento aceptablemente bueno. Se recupera con facilidad a bajo régimen, aunque llegando a

las 5.000 revoluciones por minuto le cuesta trabajo seguir empujando.

La mecánica de inyección que lleva el TXE funciona de manera brillante en cualquier circunstancia. Gana velocidad desde bajas vueltas y sigue tirando hasta los límites permitidos, sin rechistar.

En el diesel se nota una cierta pereza, debida en parte a los largos desarrollos de la caja de cambios. Tarda algo de tiempo en recuperarse en cuarta y sobre todo en quinta, pero con un poco de paciencia podemos ir ganando terreno sin recurrir al cambio de marchas.

Pero donde hemos encontrado unas diferencias más que notables es en el apartado del comportamiento. Como decíamos anteriormente, la distinta disposición de los motores condiciona de forma decisiva la estabilidad. Las suspensiones se han endurecido con respecto a sus ho-



**AUSTIN MONTEGO MAYFAIR 2.0 1.864.224 ptas.**

Tiene un motor potente —de casi 100 caballos— pero convertido con una filosofía tranquilizadora. Sus consumos no son moderados, aunque están dentro de lo razonable y el aspecto, tanto interior como exterior, es atractivo. La mayor pega radica en un acabado sin muchas curvas.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.994 c.c. Compresión/comburible: 9,1/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 100 CV a 5.500 rpm. Par máximo/régimen: 16,7 mkg. a 3.000 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º/5.º: 32,6/43,1 km/h. Peso en orden de marcha: 1.050 kg. Capacidad depósito combustible: 53 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,3/8,1 l./100 km. Consumo medio ponderado: 9,3 l./100 km. Velocidad máxima: 171 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 24,2 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 37,4/43,6 seg. Frenada a 100 km/h.: 37,0 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 70,5 db.



**TALBOT SOLARA ESCORIAL 1.6 1.541.528 ptas.**

A pesar de su veterania sigue siendo una opción perfectamente válida y cuenta con un precio interesante. El comportamiento y las cualidades mecánicas están fuera de toda duda y es lo que más falta el modelo de Villaverde es en la terminación.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.592 c.c. Compresión/comburible: 9,4/77 octanos. Potencia máxima/régimen: 90 CV a 5.400 rpm. Par máximo/régimen: 13,8 mkg. a 3.000 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º/5.º: 27,7/33,6 km/h. Peso en orden de marcha: 1.095 kg. Capacidad depósito combustible: 58 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,3/8,4 l./100 km. Consumo medio ponderado: 9,8 l./100 km. Velocidad máxima: 164 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 34,9 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 35,5/40,3 seg. Frenada a 100 km/h.: 36,1 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71,1 db.



**VOLKSWAGEN SANTANA 1.8 LX 1.924.294 ptas.**

La fiabilidad mecánica y la calidad de materiales empleados son los grandes argumentos del modelo alemán. Su motor es muy tranquilo y la caja de cambios funciona con una suavidad y precisión encomiables. La traza del habitáculo contrasta con el precio.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.781 c.c. Compresión/comburible: 9,6/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 90 CV a 5.200 rpm. Par máximo/régimen: 14,8 mkg. a 3.300 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º/5.º: 29,0/36,2 km/h. Peso en orden de marcha: 985 kg. Capacidad depósito combustible: 60 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,0/7,0 l./100 km. Consumo medio ponderado: 8,7 l./100 km. Velocidad máxima: 174 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 32,8 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 36,9/43,8 seg. Frenada a 100 km/h.: 37,0 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 68,0 db.



**ALFA 90 2.0 I 5 2.310.400 ptas.**

Un motor y unas cualidades técnicas dignas de los más genuinos deportivos son las características distintivas de este turismo. Es un modelo ideal para los amantes de la velocidad. La caja de cambios, de desarrollos cortos, resalta con la concepción del vehículo.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.962 c.c. Compresión/comburible: 10,0/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 128 CV a 5.400 rpm. Par máximo/régimen: 17,9 mkg. a 4.000 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º/5.º: 31,4/38,1 km/h. Peso en orden de marcha: 1.090 kg. Capacidad depósito combustible: 49 litros. Consumo 90/120 km/h.: 7,1/8,0 l./100 km. Consumo medio ponderado: 10,1 l./100 km. Velocidad máxima: 192 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 31,9 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 33,5/36,1 seg. Frenada a 100 km/h.: 37,6 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 69,8 db.



El diseño del salpicadero contribuye a realzar la sensación de amplitud interior. El de la fotografía corresponde a la versión GTS, que tiene control de nivel de aceite.

sión de dominio del coche.

La carrocería es común a los R-21 (por el momento, pues como hemos dicho se prevee una de tipo familiar para algo más adelante). Es obra de uno de los diseñadores más prestigiosos en el campo del automóvil, Giugiaro. Sus líneas son atractivas y muy aerodinámicas, además de conservar un cierto aire de familia, pese a las numerosas variantes introducidas. Los interiores, tremendamente espaciosos para el tamaño del vehículo, el confort y la terminación cuidada son otros de sus rasgos característicos. La posición de conducción no presenta inconvenientes a ningún tipo de conductor y con las posibilidades de regulación del asiento siempre en-



El R-21 TXE dispone del cuadro de mandos digital.



El cuadro del GTD se corresponde con el del GTS.

mónimos franceses y con ello la ganancia es considerable. Los dos vehículos más tranquilos, el Diesel y el GTS, son más neutros que su hermano mayor, que muestra una acusada tendencia a irse de morro

en las curvas. El turismo de gasóleo es, de todas maneras, el más equilibrado del grupo y se pueden llegar a hacer diabluras sin el más mínimo peligro. La dirección es asistida en los tres, pero así como en el diesel se

mantiene siempre el tacto y la sensación de control sobre el vehículo, en los modelos de gasolina esto no ocurre y cuando se rueda a alta velocidad el volante se vuelve esponjoso y perdemos por completo la impre-

contraremos la postura adecuada. Estas butacas son muy cómodas y amplias, pero se echa en falta algo más de sujeción y sobre todo de dureza a la altura de los riñones.

El modelo bajo de gasoli-



ME MONTEGO 2.0 EFI 2.090.225 pts.

Es uno de las opciones más aceptables teniendo en cuenta los factores calidad-precio. El motor es de espíritu deportivo y se ve complementado por una presentación elegante, serena y juvenil. Su comportamiento, también está a la altura de las circunstancias.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.994 cc. Compresión/combustible: 9,1/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 117 CV a 5.500 rpm. Par máximo/régimen: 18,2 mkg. a 1.800 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º/5.º: 16,9/22,7 km/h. Peso en orden de marcha: 1.829 kg. Capacidad depósito combustible: 54 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,2/8,1 l./100 km. Consumo medio ponderado: 9,8 l./100 km. Velocidad máxima: 170 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 32,3 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 33,1/36,9 seg. Frenada a 100 km/h.: 35 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 64,2 db.



OPEL ASCONA GLS 2.0i 4P 1.996.081 pts.

Es el modelo más barato del grupo, con un motor de gran rendimiento y un comportamiento adecuado con la velocidad a que podemos rodar. Está a mitad de camino entre lo deportivo y familiar, de modo que puede ser utilizado sin problemas para un uso mixto.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.998 cc. Compresión/combustible: 9,5/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 115 CV a 5.800 rpm. Par máximo/régimen: 19,4 mkg. a 4.500 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º/5.º: 30,6/36,5 km/h. Peso en orden de marcha: 1.805 kg. Capacidad depósito combustible: 63 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,3/8,0 l./100 km. Consumo medio ponderado: 8,5 l./100 km. Velocidad máxima: 187 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 32,5 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 37,0/42,0 seg. Frenada a 100 km/h.: 44,0 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 69,6 db.



Ruedas de aleación en el TXE. Los dos restantes llevan tapacubos.



Detalles de estilo. Pilotos anodizados.



Tapizado acogedor. Corresponde al GTD.

na tiene tres rivales claros: el Austin Montego, el Talbot Solara y el Volkswagen Santana. El primero es el más potente del grupo, pero no está en el nivel del Renault ni en presentación ni en acabado. Los otros dos son más veteranos y aunque siguen funcionando bien, juegan con la desventaja del paso del tiempo.

El coche de inyección compite con modelos más duros. El Alfa 90 y el MG Montego tienen una vocación más deportiva, del mismo modo que ocurre con el Opel Ascona. El Peugeot 505 es el que queda más desfasado de todos, a pesar de su gran habitabilidad y buenas condiciones ruterías.

Con el diesel comparamos al Volkswagen Santana turboalimentado. Sus cualidades son similares a las del R-21, pero su interior resulta más triste y sobrio.

RENDIMIENTOS

R-21 GTS		182 Km/h	7,8 LITROS
VW SANTANA 1.8		174 Km/h	8,7 LITROS
AUSTIN MONTEGO		171 Km/h	9,3 LITROS
TALBOT SOLARA		164 Km/h	9,8 LITROS
R-21 TXE		194 Km/h	9,0 LITROS
OPEL ASCONA		187 Km/h	8,5 LITROS
MG MONTEGO		176 Km/h	9,8 LITROS
PEUGEOT 505 SR		173 Km/h	10,8 LITROS
ALFA 90 2.0		192 Km/h	10,1 LITROS
R-21 GTD		157 Km/h	9,0 LITROS
VW SANTANA		154 Km/h	7,3 LITROS



PEUGEOT 505 SR 2.110.861 pts.

Es un modelo que lleva muchos años en el mercado y esta cosa pesa bastante sobre él. Es un coche que se desenvuelve con agilidad a pesar de su peso, pero que sus líneas, unas prestaciones satisfactoriamente elevadas. Su agilidad interior sujeta a los competidores.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.971 cc. Compresión/combustible: 8,8/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 108 CV a 5.750 rpm. Par máximo/régimen: 17,2 mkg. a 1.300 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º/5.º: 32,3/39,2 km/h. Peso en orden de marcha: 1.215 kg. Capacidad depósito combustible: 70 litros. Consumo 90/120 km/h.: 7,4/9,7 l./100 km. Consumo medio ponderado: 10,4 l./100 km. Velocidad máxima: 193 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 33,9 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 33,9/39,8 seg. Frenada a 100 km/h.: 34,0 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 65,2 db.



VOLKSWAGEN SANTANA 6X TD 2.609.589 pts.

Su precio es bastante elevado en relación al rendimiento mecánico. A pesar de llevar un motor turboalimentado, las prestaciones quedan por debajo de lo que ofrecen otros diesel de la misma categoría. Su dureza y calidad de terminación están fuera de toda duda.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.598 cc. Compresión/combustible: 13,0/7 octanos. Potencia máxima/régimen: 78 CV a 4.500 rpm. Par máximo/régimen: 13,6 mkg. a 2.600 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º/5.º: 23,0/31,3 km/h. Peso en orden de marcha: 1.055 kg. Capacidad depósito combustible: 60 litros. Consumo 90/120 km/h.: 4,6/6,8 l./100 km. Consumo medio ponderado: 7,3 l./100 km. Velocidad máxima: 154 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 37,2 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.º/5.º: 40,9/47,1 seg. Frenada a 100 km/h.: 36,5 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 67 db.

**ALFA 75**

2.0 2.035.399 ptas.

Q.V. 2.717.799 ptas.

Turbo 2.907.800 ptas.

TD 2.303.625 ptas.

## LA FUERZA ESTA CONTIGO

LOS Alfa 75 son los modelos más jóvenes de la marca italiana, coches destinados a una clientela de corazón deportivo que busca nobleza de reacciones, buenos frenos y motores enérgicos. La gama Alfa 75, compuesta por cuatro modelos diferentes entre sí, responde a tales exigencias; en cualquier coche de esta gama es posible saborear ese placer de conducción que hoy en día sólo se reserva a modelos muy especiales; la

personalidad latina, el genio, son virtudes que caracterizan a los Alfa 75.

La excesiva sensibilidad al viento lateral, las vibraciones del motor y la tendencia de la carrocería a tomar inclinaciones importantes cuando se pasa por una curva a ritmo rápido, son los puntos menos favorables de esta familia de coches, una gama que tiene precios de choque habida cuenta de la calidad general del diseño.

El modelo más barato, el Alfa 75 2.0, un coche que sale a la calle por poco más de dos millones de pesetas, es un familiar que tiene el toque deportivo de su motor, un verdadero veterano que sabe comportarse con mucha dignidad en cualquier tipo de situaciones.

El cuatro cilindros de dos litros de cubicaje empleado en el 75 2.0 es un motor que sorprende por su carácter alegre y ágil, un carácter probado mil veces en competición, un terreno en el que ha acumulado montones de victorias. Gracias a una alimentación generosa encomendada a dos carburadores de doble cuerpo se logra una buena potencia, ciento veintiocho caballos, el



Central de control  
Información muy completa



Embellecedores aerodinámicos  
Para consumir lo menos posible

empuje suficiente para rondar los ciento noventa y cinco kilómetros por hora de velocidad punta. Es un cuatro cilindros que tiene una sonoridad fuerte y agresiva como la de una máquina de carreras; este cuatro cilindros empuja bien

cuando funciona a todo régimen pero, además, se muestra muy dócil y tiene una fuerza enorme cuando marcha casi al ralentí; esa elasticidad permite rodar como si se fuera en un modelo automático ya que en tráfico urbano se puede ir en quinta casi al paso de una persona y el coche responde al acelerador sin vacilaciones ni malos modos, mientras que en carretera se puede adelantar en quinta con toda seguridad. El cambio tiene una personalidad muy ágil que contribuye a sacar el máximo partido del motor. La palanca de cambios se maneja con suavidad y es precisa, pero los recorridos entre las diferentes posiciones son algo largos.

El tema del consumo no sale tan bien parado como los otros aspectos; los dos carburadores tragan gasolina sin el menor reparo, sobre todo en ciudad.

El comportamiento del Alfa 75 2.0 es muy noble. Si se conduce a un ritmo tranquilo es imposible sentir reacciones raras: sólo cuando se fuerza la marcha sale a relucir la personalidad deportiva de esta tracción trasera, por lo que en las curvas más cerra-



# «En mi profesión hay que verlo claro»

Beny Fernández, Campeón de Rallyes.  
Piloto Oficial de OPEL.

"La niebla, lluvia o nieve crean situaciones de máximo riesgo en la carretera, y con la iluminación del coche no puedes andar jugando.

Necesitas unos faros de máxima calidad, eficacia y que no te den problemas.

El resultado de Hella en mis cinco últimos años de alta competición ha sido realmente extraordinario".



**Tecnología a la vanguardia del automóvil.**



Hella le ofrece la gama más completa de faros antiniebla y largo alcance de todo el mercado. Para transformar su coche de serie en un fuera de serie.



das es posible notar un coletazo más o menos leve en función de la velocidad a la que se circula. La carrocería toma inclinaciones excesivas que no

afectan para nada a la seguridad pero sí pueden asustar a los pasajeros.

El 75 Quadrifoglio Verde, el Q.V. y el 75 Turbo son dos deportivos natos que se diferencian, sin embargo, en algu-

nos rasgos particulares de su personalidad. Los dos modelos tienen precios muy similares, ya que rondan los dos millones ochocientos mil pesetas, los dos alcanzan prestaciones muy similares pero se diferen-

cian en la forma de llegar a sus límites. El Q.V. es el más señorial, el que se dirige a las familias amantes de la velocidad, a los ejecutivos acomodados, mientras que el Turbo es más explosivo, un coche que reacciona con una furia impresionante que obliga a su conductor a portarse como un piloto.

El 75 Quadrifoglio Verde vale cien mil pesetas menos que su rival y su filosofía es la de un familiar de lujo que alcanza los doscientos diez por hora sin despeinar a sus pasajeros. El motor, un seis cilindros en V con dos litros y medio de cubaje, es una de las joyas de la mecánica actual: sube de vueltas con una facilidad pasmosa y empuja siempre con una energía tremenda que nunca se muestra brutal.

El comportamiento es sano y el coche da lo mejor de sí mismo al circular por autopistas y buenas carreteras. En puertos de montaña la cosa se complica un poco, el morro muestra cierta pereza en el momento de entrar en las curvas más cerradas y la carrocería se inclina bastante.

Los frenos actúan casi a la perfección y sólo hay una queja para la dirección que es dura tanto a coche parado como cuando se rueda a cierta velocidad; esta dirección es, también, bastante lenta para un coche que puede ir muy deprisa.

El 75 Turbo es un verdadero cóctel de pimienta, un co-

che ágil al máximo, explosivo en todas sus reacciones, un modelo que sorprende por su facilidad de conducción, por la nobleza de sus reacciones.

El motor del 75 Turbo tiene la energía necesaria a bajo régimen para moverse con comodidad en el tráfico urbano, y la energía vital clave para plantarse en los doscientos diez por hora en un abrir y cerrar de ojos. El conductor de este coche sabe que lleva una buena caballería bajo su pie derecho, unos caballos bastante tranquilos mientras no se superan las 2.600 revoluciones por minuto, pero que se transforman en verdaderos «pura sangre» una vez superado ese nivel. Los adelantamientos con el 75 Turbo son un juego de niños, y la caja de cambios refuerza ese estilo

agresivo ya que en su diseño se ha dejado a un lado la preocupación por el ahorro a ultranza para conseguir la máxima agilidad.

El comportamiento del 75 Turbo es el de un verdadero coche de carreras; el 75 Turbo va por donde manda el conductor, el morro entra en las curvas con decisión y se puede ir muy deprisa sin problemas. A la salida de las curvas más cerradas se puede producir un coletazo si se acelera sin piedad, pero es un movimiento tan suave y progresivo que cualquier persona es capaz de corregirlo aunque tenga poca experiencia al volante.

La comodidad de manejo es una constante tanto en el 75 Q.V. como en el 75 Turbo, dos coches que ofrecen a



Los cuadros de mandos de los Alfa 75 son muy completos. El cuadro del modelo 2.0 (arriba) y el del TD (abajo) tiene todos los detalles exigibles a un deportivo.

los pasajeros un lujo impresionante. Los asientos son cómodos y todos los ocupantes disfrutan de detalles que sólo se ven en modelos mucho más caros.

El Alfa 75 TD es un coche que se dirige a los usuarios que buscan un Diesel por economía, ya sea de consumo, ya sea por el menor precio del gasóleo, pero que no quieren de ningún modo a las emociones fuertes al volante.

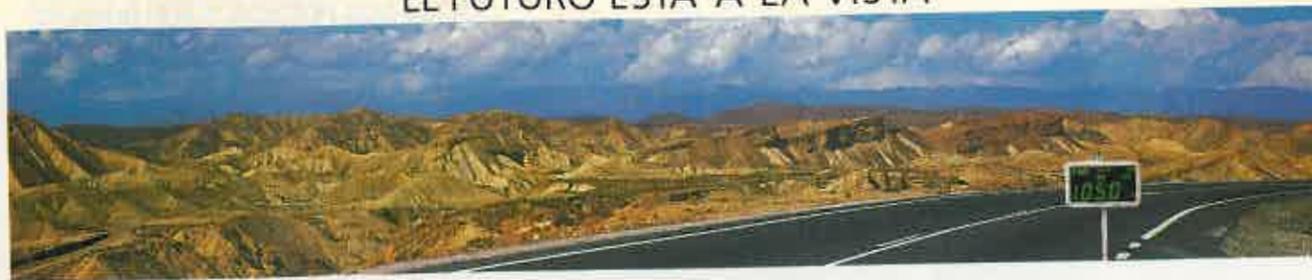
DATOS TECNICOS

	2.0	Q. V.	Turbo	TD
<b>MOTOR</b>				
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Núm. de cilindros	4, en línea	6, en V	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.962	2.492	1.779	1.995
Distribución, árbol de levas	Doble en cabeza	Uno en cabeza	Doble en cabeza	Lateral
Alimentación	Dos carbur. dobles	Inyección electro.	Turbo	Turbodiesel
Compresión/combustible	9,0/97 octanos	9,0/97 octanos	8,9/97 octanos	22,0/gasóleo
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	128/5.400	156/5.600	155/5.800	95/4.300
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	18,3/4.000	21,4/4.000	23,0/2.600	19,6/2.300
<b>TRANSMISION</b>				
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Núm. de marchas	5	5	5	5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)	26,8/32,8	27,9/33,8	29,7/33,8	32,4/39,4
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>				
Tipo de dirección	Servodirección	Servodirección	Cremallera	Servodirección
Vueltas de volante	3,50	3,50	3,50	3,50
Diámetro de giro (m.)	10,9	10,9	10,1	10,1
Frenos delanteros/traseros	Discos/discos	Discos auto./discos	Discos autovent	Discos/discos
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>				
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Eje de dión	Eje semirígido	Eje de Dión	Eje de dión
Llantas (pulgadas)	Aleación/5,5 x 14	Aleación/ 5,5	Aleación/6,5 x 14	Aleación/5,5 x 13
Neumáticos	185/65 HR 14	195/60 VR 14	195/60 VR 14	185/70 TR 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>				
Peso en orden de marcha (kg.)	1.130	1.160	1.130	1.190
Volumen del maletero (dm³)	350	350	350	350
Capacidad depósito comb. (l.)	49	49	49	49
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>				
Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	7,4/8,7	8,2/9,3	7,4/8,2	6,0/7,8
Cons. medio ponderado (l./100 km.)	10,7	11,9	11,7	8,5
Velocidad máxima (km/h.)	194	208	209	165
Acel. 1 km. salida parada (seg.)	31,7	30,1	29,0	34,9
Recmp. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)	33,5/36,9	31,0/33,8	31,2/35,9	35,7/39,6
Frenada a 100 km/h. (m.)	36,1	38,8	24,2	32,1
Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	70,6	71,2	70,7	69,4

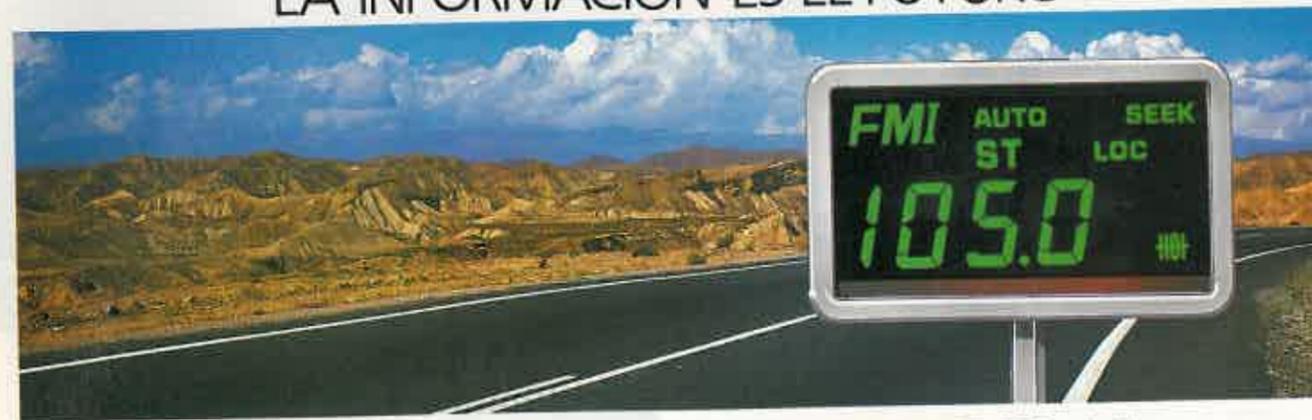
RENDIMIENTOS

ALFA 75 2.0		194 Km/h	10,7 LITROS
MG MONTEGO		184 Km/h	9,0 LITROS
ALFA 75 TD		164 Km/h	8,5 LITROS
BMW 324 d		163 Km/h	8,0 LITROS
LANCIA PRISMA TD		170 Km/h	6,0 LITROS
ALFA 75 V-6		208 Km/h	11,9 LITROS
BMW 325 i		221 Km/h	7,6 LITROS
ALFA 75 TURBO		208 Km/h	11,7 LITROS

EL FUTURO ESTA A LA VISTA



LA INFORMACION ES EL FUTURO



PIONEER CAR AUDIO INFORMA



PARA QUE VEA LO QUE ESCUCHA

Echele un vistazo y vea lo que oye. Así de simple.

Pioneer ha incorporado un gran display multi-informativo a los novísimos modelos KEH que le permite ver, permanentemente, las funciones que desarrolla su Radio/Cassette.

Oiga y vea lo último que la mejor tecnología de Pioneer le ofrece.



Display en función Cassette.

Echele un vistazo.

**CARACTERÍSTICAS:** ■ Alta potencia: 2x25 W. ■ Dolby B y C (KEH-9030) y Dolby B (KEH-8030). ■ Scan en presintonías. ■ 18 presintonías en FM y 6 en AM. ■ Selección automática del tipo de cinta. ■ Iluminación nocturna. ■ Pre-out que permite ampliar la potencia para instalar otro juego de altavoces, mediante un amplificador adicional. ■ Auto Memory. ■ Multi Music Search. ■ Display de gran tamaño.

CAR AUDIO  
**PIONEER**  
El futuro en sonido e imagen.

EXTRA PRUEBAS



El Alfa 75 TD no parece un Diesel y ese es el mejor piro-piro para un familiar que se alimenta de gasóleo; los noventa y cinco caballos de potencia de su mecánica están siempre dispuestos para salir a la

luz: su empuje se siente en cuanto se pisa el acelerador; en ciudad se puede ir al paso de una persona en quinta, mientras que en carretera se puede adelantar con toda sencillez. La elasticidad de este



LANCIA PRISMA TURBODIESEL 1.903.125 pts.

Lanza su dedo a las curvas de molibdeno al motor turbodiesel; el Prisma tiene las prestaciones de un buen coche de gasolina y sus consumos se quedan sin embargar en el nivel reducido de los mejores Diesel. La calidad de acabado y el lujo interior son los otros atributos deseables de un coche que muestra en su diseño la mano de Giugiaro.

Disponición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.929 c.c. Compresión/comburible: 20/ Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 80 CV a 4.200 rpm. Par máximo/régimen: 17,5 mkg a 2.400 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm: en 4.º/5.º: 32,1/40,2 km/h. Peso en orden de marcha: 1.045 kg. Capacidad depósito combustible: 45 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,9/6,8 l./100 km. Consumo medio ponderado: 6 l./100 km. Velocidad máxima: 174 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 34,7 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.º/5.º: 35,0/39,9 seg. Frenada a 100 km/h.: 33,3 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 71,0 db.



BMW 324i 2.925.175 pts.

El 324i es un coche tranquilo que llama la atención por su suavidad de manejo y por su física refinada; es un coche en el que se pueden hacer viajes largos sin el menor cansancio, ya que el confort de marcha es sensacional. El motor es algo ruidoso cuando funciona al ralentí y las prestaciones no son muy altas.

Disponición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 1.443 c.c. Compresión/comburible: 22/ Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 86 CV a 4.600 rpm. Par máximo/régimen: 15,5 mkg a 2.500 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm: en 4.º/5.º: 32,1/40,2 km/h. Peso en orden de marcha: 1.155 kg. Capacidad depósito combustible: 55 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,9/6,1 l./100 km. Consumo medio ponderado: 6 l./100 km. Velocidad máxima: 163 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 36 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.º/5.º: 37,1/40,5 seg. Frenada a 100 km/h.: 38 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 65,3 db.

El Alfa 75 Turbo ofrece una postura de conducción excelente y un cuadro de mandos con estilo deportivo; este cuadro se completa con la central de control encargada de vigilar nueve aspectos distintos de la mecánica, todos ellos relacionados con la seguridad.



KEH-8030, Radio Cassette. 2x25 W. Preselección 24 emisoras. Auto Memory. Auto-reverse. Dolby B. KEH-6030, Radio Cassette. 2x20 W. Preselección 24 emisoras. Auto-reverse. Music Search.



KEH-500, Cassette Deck, Auto-reverse. Dolby B. MultiMusic Search. Código secreto antirrobo. CDX-2 Reproductor de Compact Disc. Espléndida calidad en sonido digital. Protección contra golpes y vibraciones. EQ-505 MB, Ecuador, 9 Bandas. 6 Memorias. Ecuación automática.



TS-6950, Altavoces de 3 vías. Potencia máx. 120 W. Diseño ovalado. TS-X30, Altavoces de 3 vías. Potencia máx. 100 W. Woofer plano «rido de abeja». TS-R500, Altavoces de 3 vías. Tipo Tilt-Axial. Potencia máx. 100 W. TS-1617, Altavoces de 3 vías. Empotrables. Potencia máx. 100 W.

**PIONEER**  
El futuro en sonido e imagen.

Remítanos este cupón indicando la marca y modelo de su coche; recibirá nuestro catálogo general, que incluye el programa ideal de instalación.

**PIONEER CAR AUDIO**  
Erliva, 230 - 08020 BARCELONA

D: \_\_\_\_\_

Dirección: \_\_\_\_\_

Ciudad: \_\_\_\_\_ C.P.: \_\_\_\_\_

Coche Marca: \_\_\_\_\_ Model: \_\_\_\_\_

# Seguridad paso a paso.



## Scotchlite. Banda Elástica Reflectante.

Por su seguridad. ¡Hágase ver!  
Scotchlite le permite, por su superficie retro-reflectante, hacerse ver con la mayor eficacia cuando le proyecten un haz luminoso. Su especial diseño facilita la colocación, gracias a su estructura elástica y al broche adaptable de la cinta. Acompañe sus pasos con la seguridad Scotchlite, el material ligero, flexible y de gran duración. Además, 3M le ofrece productos Reflectantes Scotchlite, para que todas las necesidades de protección y seguridad queden resueltas.

Deseo recibir más amplia información sin ningún compromiso por mi parte, sobre Scotchlite y sus diferentes presentaciones.

Nombre \_\_\_\_\_  
 Dirección \_\_\_\_\_  
 Población \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_  
 Provincia \_\_\_\_\_  
 Utilizaré Scotchlite para \_\_\_\_\_  
 Envíe el cupón a: Dpto. Productos Reflectantes.  
 3M España, S. A. Apartado 25. 28080 Madrid.



El Alfa 75 Quadrifoglio Verde está tratado con un lujo impresionante. Es el familiar ideal para los ejecutivos de altos vuelos que quieren un coche rápido y cómodo en el que pueden viajar deprisa con toda su familia. El cuadro es muy claro y se lee de un solo vistazo.

motor Turbodiesel no tiene nada que envidiar a la mostrada por los buenos motores de gasolina.

El comportamiento del 75 TD, noble y nervioso, refuerza la grata impresión dejada por la mecánica. El Alfa es

muy noble en todo tipo de terrenos y no tiene reacciones extrañas. Los frenos son, también, de quitarse el sombrero. La mecánica del Alfa 75 es algo ruidosa y vibra bastante cuando funciona al ralentí.



**MG MONTEGO 2.0 EFI 2.090.225 ptas.**

El MG Montego tiene el toque deportivo de todos los modelos MG, es muy ágil y la brillantez de su motor permite conseguir buenas prestaciones que se disfrutan los 100 km/h. El equipamiento es muy simpático, aunque el acabado es mejorable. El precio es uno de los puntos más favorables de este coche británico.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.994 c.c. Compresión/combustible: 9,1/91 octanos. Potencia máxima/regimen: 112 CV a 5.500 rpm. Par máximo/regimen: 18,2 mkg a 2.800 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm: en 4.º/5.º: 26,9/32,7 km/h. Peso en orden de marcha: 1.029 kg. Capacidad depósito combustible: 53 litros. Consumo 90/120 km/h: 6,6/8,7 l/100 km. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km. Velocidad máxima: 184 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 32,8 seg. Recuperación 1 km. desde 40: 4.º/5.º: 33,5/36,5 seg. Frenada a 100 km/h: 36 m. Nivel de ruidos a 90 km/h: 68,2 db.



**BMW 325i 3.659.640 ptas.**

Las prestaciones fuera de serie y el consumo moderado son dos datos clave en el 325i, un coche destinado a los usuarios que disfrutan con la conducción rápida. Es un modelo de carácter deportivo que se maneja con suavidad, se maneja bien la atención cuando funciona al ralentí y también cuando marcha a todo ritmo.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.494 c.c. Compresión/combustible: 9,7/97 octanos. Potencia máxima/regimen: 173 CV a 5.800 rpm. Par máximo/regimen: 23 mkg a 4.000 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm: en 4.º/5.º: 36,4/37,6 km/h. Peso en orden de marcha: 1.949 kg. Capacidad depósito combustible: 45 litros. Consumo 90/120 km/h: 5,9/6,8 l/100 km. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km. Velocidad máxima: 174 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 19 seg. Recuperación 1 km. desde 40: 4.º/5.º: 32,1/35,2 seg. Frenada a 100 km/h: 28,7 m. Nivel de ruidos a 90 km/h: 66,5 db.



No es el comportamiento del Nissan su mayor virtud, con un morro que tiende a salirse en las curvas rápidas.

## PAJARO AMARILLO

**NISSAN BLUEBIRD**  
**SLX: 2.209.650 ptas.**  
**SGX: 2.545.650 ptas.**

nos cientos de unidades, ha decidido traer a España sus nuevos modelos Bluebird, en dos versiones, la SLX (2 litros y carburador) y la SGX (1,8 litros, turbo).

**M**OTOR Ibérica, como fabricante licenciario de vehículos Nissan (Patrol, Vanette), no podía quedarse al margen de la tibia apertura a la importación estos coches fabricados en el lejano Oriente. Agradido con un cupo de algu-

Bluebird que nos llega ahora a los concesionarios españoles es un coche totalmente nuevo.

El Nissan Bluebird existe como denominación desde hace medio siglo, casi desde el inicio de la marca; pero ha ido cambiando de estructura en no menos de media docena de ocasiones. La última, muy recientemente, hasta el punto de que el

Este mismo coche ha comenzado a fabricarse en las factorías que Nissan posee en Gran Bretaña, por lo que en un futuro no muy lejano (1988), llegará también a España, a precios más reducidos.

Pero para ello hace falta que el Bluebird británico tenga el 65 por ciento de sus



# Mercedes Clase S Concerto grosso para 8 cilindros.



Mercedes ha creado el 560 SEL para que Vd. interprete el mejor recital de conducción de su vida.

Para ello le ha dotado con los impresionantes bajos de un motor V8 de nueva generación, con taqués hidráulicos, inyección de combustible, controlada por microprocesador y corte de alimentación durante la marcha por inercia. Con 220 kW (300 CV DIN) a sólo 5.000 r.p.m.

Un prodigio de empuje y energía dosificable.

Para dirigir esta orquesta mecánica, Mercedes ha diseñado el tren de rodaje más estable del mundo y ha hecho intervenir a la electrónica inteligente en aquellos aspectos que mejoran la seguridad y el confort.

La gama completa de la Serie S incluye, además, los modelos de seis cilindros 260 SE, 300 SE/SEL

y los ocho cilindros 420 SE/SEL y 500 SE/SEL. Todos ellos son instrumentos de placer, trabajo y viaje con los que se puede interpretar el más exclusivo recital automovilístico, en todos sus tiempos: andante, adagio y presto vivacce.

MERCEDES CLASE S: 260 SE, 300 SE/SEL, 420 SE/SEL, 500 SE/SEL y 560 SEL.



**MERCEDES-BENZ**

Su buena estrella en todos los caminos.



DATOS TECNICOS

	SLX	56X
<b>MOTOR</b>		
Disposición .....	Del. transversal	Del. transversal
Núm. de cilindros .....	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.) .....	1.973,0	1.809,0
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	En cabeza
Alimentación .....	Carburador doble	Turbo
Compresión/combustible .....	8,5/97 octanos	6,0/97 octanos
Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ..	105/5.200	135/6.000
Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....	16,3/3.600	19,5/4.000
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción .....	Delantera	Delantera
Núm. de marchas .....	5	5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) ..	28,1/34,6	31,6/38,9
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		
Tipo de dirección .....	Servodirección	Servodirección
Vueltas de volante .....	3,00	3,00
Diámetro de giro (m.) .....	10,0	10,0
Frenos delanteros/traseros .....	Disco/tambor	Disco/disco
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera .....	Independiente	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente	Independiente
Llantas (pulgadas) .....	Chapa/5 x 14	Aleación/5 x 15
Neumáticos .....	185/70 SR 14	195/60 HR 15
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha (kg.) .....	1.175	1.215
Volumen del maletero (dm³) .....	320	320
Capacidad depósito comb. (l.) .....	60	60
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ...	6,6/9,8	6,9/10,7
Cons. medio ponderado (l./100 km.) ..	10,1	12,3
Velocidad máxima (km/h.) .....	173	184
Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....	34,6	31,7
Recup. 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª (seg.) ..	37,4/41,5	26,8/41,8
Frenada a 100 km/h. (m.) .....	1,0	1,0
Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) ....	68,0	67,5



componentes fabricados en países de la Comunidad Económica Europea.

Incluso para muchos compradores, el Bluebird les recuerda al desaparecido Ford Taunus, el primer importado de amplia difusión en nuestro país.

Tiene unas dimensiones

muy parecidas y se dirige al mismo público. Pero el japonés incorpora bastantes innovaciones técnicas, lógicas en un automóvil concebido en 1985: tracción delantera, suspensiones independientes, dirección asistida y una amplia gama de accesorios propios de los co-

Volante de cuatro radios para la versión turbo, de carácter deportivo.

Es impresionante ver este Volvo. Pero todavía lo es más entrar en él. Acomodarse en sus exclusivos asientos ergonómicos termorregulados. Ponerlo en marcha. Disfrutar de su comodidad y de su belleza en silencio. Con la máxima seguridad. Un coche así impresiona a cualquiera.

**740**  
**VOLVO**  
SEGURO A TODO RIESGO.

CUANDO LO VEA LE IMPRESIONARA A USTED.  
CUANDO LO CONDUZCA IMPRESIONARA A LOS DEMAS.





**ALFA ROMEO 75 2.0** 2.035.399 plus.

El sustituto del Giulietta ha logrado en nuestro país un éxito importante de ventas gracias a un buen precio y a una apreciable mejora en la calidad, ya casi equiparable a cualquier automóvil europeo. Razonable en los consumos, ofrece prestaciones destacables.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.962 cc. Compresión/combustible: 9,0/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 128 CV a 5.400 rpm. Par máximo/régimen: 18,3 mkg. a 4.000 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 26,8/32,8 km/h. Peso en orden de marcha: 1.138 kg. Capacidad depósito combustible: 49 litros. Consumo 90/120 km/h.: 7,4/8,7 l./100 km. Consumo medio ponderado: 10,7 l./100 km. Velocidad máxima: 194 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 31,7 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 33,5/36,9 seg. Frenada a 100 km/h.: 36,1 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 70,6 db.



**AUSTIN MG MONTEGO 2.0 EFI** 2.090.235 plus.

Exponente de la recuperación del grupo Rover, el Montego es la versión tres volúmenes del Maestro. Como la denominación MG indica, se trata de una versión de carácter deportivo, caracterizada por un radiador dorsal de sus laterales y un motor ya moderno.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.994 cc. Compresión/combustible: 9,1/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 112 CV a 5.500 rpm. Par máximo/régimen: 18,2 mkg. a 2.800 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 26,5/32,7 km/h. Peso en orden de marcha: 1.058 kg. Capacidad depósito combustible: 53 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,8/8,1 l./100 km. Consumo medio ponderado: 9,8 l./100 km. Velocidad máxima: 184 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 32,6 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 33,5/36,8 seg. Frenada a 100 km/h.: 36,0 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 68,2 db.

ches diseñados en el país del Sol Naciente. En lo que a motores se refiere, colocado delante y transversalmente, nos encontramos con un bloque de cuatro cilindros, tanto en

do como en el atmosférico. Refiriéndonos al primero de ellos, lo primero que llama la atención es que se hayan decidido a importar esta versión y no la de 4 válvulas por cilindro y 190 caballos de potencia. Ya que el coche

es caro, que al menos ofrezca un atractivo adicional como son esos cincuenta y cinco caballos de potencia que existen de diferencia entre uno y otro. Con 135 caballos, se obtienen un motor de progre-

sividad mediocre y con unos consumos bastante más elevados de lo que es normal en un coche de estas características en Europa, superando lo quince litros/100 kilómetros en cuanto que uno decide exprimir el propulsor nipón.



Como es habitual en los coches japoneses, el nivel de equipamiento es elevado. A la derecha, el mando de endurecimiento de la amortiguación.

En cuanto al motor de dos litros, es más progresivo, consume menos y luego, a la hora de la verdad, no es mucho menos brillante en prestaciones ya que su velocidad máxima de 10 km/h. menos que la del turboalimentado.

Como es habitual en los coches japoneses y dado que los extras son bastante baratos, las unidades de importación aparecen con casi todas las opciones disponibles para que al menos, si caros, completos.

En los Bluebird, la diferencia entre el SGX y el SLX es bastante notable, con algunos detalles curiosos en el turbo. De entre todos ellos, mencionar la regulación (desde el puesto de conducción) de la dureza de las suspensiones. Es la primera vez que se ofrece un dispositivo de esta naturaleza en un coche de gran serie.

En teoría, este sistema es el ideal para resolver el problema tradicional de los coches de altas prestaciones: muy duros de suspensión si queremos que tengan una estabilidad acorde con sus posibilidades.

En Nissan, conscientes de



**BMW 320i 4P** 3.120.990 plus.

La prestigiosa y prestigiosa berlina alemana de BMW sigue siendo un coche apreciado por muchísimos compradores, a los que únicamente frena el precio. Un excelente motor de seis cilindros se encarga de poner al BMW a más de 190 kilómetros/hora.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 1.990 cc. Compresión/combustible: 9,1/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 112 CV a 5.500 rpm. Par máximo/régimen: 17,2 mkg. a 4.000 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 25,8/31,9 km/h. Peso en orden de marcha: 1.100 kg. Capacidad depósito combustible: 55 litros. Consumo 90/120 km/h.: 7,0/8,1 l./100 km. Consumo medio ponderado: 11,0 l./100 km. Velocidad máxima: 191 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 32,9 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 36,0/39,7 seg. Frenada a 100 km/h.: 39,5 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 67,0 db.



**PEUGEOT 505 SR** 2.110.861 plus.

Aunque son las versiones diesel las que gozan de mayor aceptación, el Peugeot 505 de gasolina y dos litros es una de las berlinas de mejor calidad-precio de cuantas se ofrecen en nuestro mercado, gracias fundamentalmente a su fabricación nacional.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.971 cc. Compresión/combustible: 8,8/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 108 CV a 5.250 rpm. Par máximo/régimen: 17,2 mkg. a 2.300 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 32,3/39,2 km/h. Peso en orden de marcha: 1.140 kg. Capacidad depósito combustible: 70 litros. Consumo 90/120 km/h.: 7,4/8,4 l./100 km. Consumo medio ponderado: 9,8 l./100 km. Velocidad máxima: 173 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 35 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 35,9/39,8 seg. Frenada a 100 km/h.: 34,8 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 67,2 db.

que no siempre queremos «ir de carreras» con el turbo, optan por dejar a criterio del conductor el grado de confort o de balanceo que a uno se le antoje. Luego, a la hora de conducir, se nota poco la dife-

rencia (sólo rodando a velocidades bastante bajas). Y hablando de estabilidad, el Nissan, como la mayoría de los tracciones delantera, tiene tendencia a irse de morro y a balancear en exceso la carrocería, lo

que desanima a ir deprisa, a no ser que uno decida emular a Carlos Sainz. Los frenos muy bien, sobre todo, en el turbo, en que los delanteros son ventilados. Y lo más agradable en este apartado es la gran fa-

cilidad de conducción, muy típica en los coches japoneses: el Bluebird, pese a que no deja de ser un coche bastante grande, lo conduce incluso rápido cualquiera que proceda de una autoes-

CON HIELO, SODA O NARANJA

**CAMPARI**

**CAMPARI CAE BIEN**

**CAMPARI**



**OPEL OMEGA 2.0i**  
**GL: 2.439.096 ptas.**  
**CD: 2.995.169 ptas.**

## COMO UN RELOJ

EL Opel Omega reemplaza a la gama Rekord, que desaparece tras haber sido una de las más tradicionales de la marca. Se trata de una berlina tres volúmenes, muy amplia y

aerodinámica, que se ofrece en dos variantes, gasolina y turbodiesel, de las que la de gasolina cuenta con un motor de dos litros completamente nuevo. Con él, toda la estructura es nueva, mucho más moderna en sus soluciones que la del viejo Rekord. En su presentación, los hombres de Opel se han es-

forzado en conseguir una apariencia más vistosa de lo que era habitual en la casa. El Opel Omega, además de amplio, es confortable de suspensión, estable, y está muy bien presentado.

Su motor de dos litros es un cuatro cilindros, con árbol de levas en cabeza, alimentado por un sistema

de inyección electrónica Bosch/Motronic, gracias a la cual la potencia sube a los 122 caballos de potencia. Como referencia, el viejo Rekord 2.2i daba, con más cilindrada, 115 caballos. El motor tiene unas reacciones vivas, que sube de vueltas con facilidad y además se recupera bastante bien de regímenes bajos.

Lo más negativo es que resulta bastante ruidoso. Este motor resulta excelente en prestaciones y sus consumos son realmente bajos. Su caja de cambio es impecable en lo que a utilización se refiere, por precisión y suavidad, si bien sus desarrollos resultan bastante alemanes. Concretamente la quinta resulta demasiado larga.

En el Opel Omega se ha intentado buscar ese difícil compromiso entre confort y estabilidad, lo que se ha logrado bastante bien aun con una cierta inclinación hacia el lado del confort, lo que hace que la carrocería balancee en las curvas y, a muy alta velocidad en autopista, exista en algunos momentos una cierta sensación de flotación. De todas formas el Opel Omega es un coche muy estable y extraordinariamente confortable. Su suspensión absorbe perfectamente las mayores irregularidades de las carreteras.

Sus frenos son correctos



### DATOS TÉCNICOS

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición	Del longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
Núm. de cilindros	4, en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada (c.c.)	1.998,0	Llantas (puñadas)	Chapa/5,5 x 14
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	185/70 HR 14
Alimentación	Inyección electro	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	10,0/super	Peso en orden de marcha (kg.)	1.144
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	122/5.400	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> )	350
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	17,8/2.600	Capacidad depósito comb. (l.)	75
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Trasera	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	6,1/7,6
Núm. de marchas	5	Cons. medio ponderado (l./100 km.)	9,2
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/S.ª (km/h.)	33,7/40,0	Velocidad máxima (km/h.)	203
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada (seg.)	33,9
Tipo de dirección	Sei vordirección	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)	38,6/41,8
Vueltas de volante	3,50	Frenada a 100 km/h. (m.)	25,6
Diámetro de giro (m.)	10,8	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	68,9
Frenos delanteros/traseros	Venti /Disco		



Nuevo salpicadero de diseño más atractivo



**ALFA ROMEO 90 2.0 S** **2.310.400 ptas.**

Con un precio muy competitivo, el Alfa Romeo 90 2.0 S se presenta como una berlina de tres volúmenes de carácter deportivo, con muy buenas prestaciones y comportamiento y un equipamiento completo. Los rivales en su categoría y el balanceo de carrocería son óptimos e inmejorables.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.962 c.c. Compresión/combustible: 10,0/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 128 CV a 5.400 rpm. Par máximo/régimen: 17,9 mkg. a 4.000 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 31,4/38,1 km/h. Peso en orden de marcha: 1.090 kg. Capacidad depósito combustible: 49 litros. Consumo 90/120 km/h.: 7,1/8,4 l./100 km. Consumo medio ponderado: 9,8 l./100 km. Velocidad máxima: 192 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 31,9 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 33,5/36,1 seg. Frenada a 100 km/h.: 37,6 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 69,8 dB.



**MG MONTEGO EFI** **2.090.225 ptas.**

El modelo de Austin Rover cuenta con una presentación sumamente atractiva y con un brillante motor que le permite muy buenas prestaciones. A pesar de un acabado mejorable y una suspensión más blanda, es un coche muy competitivo por su precio asequible.

Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.994 c.c. Compresión/combustible: 9,1/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 112 CV a 5.500 rpm. Par máximo/régimen: 18,2 mkg. a 2.800 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 26,9/32,7 km/h. Peso en orden de marcha: 1.050 kg. Capacidad depósito combustible: 53 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,8/8,7 l./100 km. Consumo medio ponderado: 9,8 l./100 km. Velocidad máxima: 184 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 32,5 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 33,5/36,1 seg. Frenada a 100 km/h.: 36,8 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 68,2 dB.



**PEUGEOT 505 GTI** **2.615.036 ptas.**

El clásico Peugeot 505 sigue estando en plena vigencia gracias a su brioso motor, a sus potentes frenos y a su excelente comportamiento. Sin embargo, su consumo es algo elevado y su presentación interior es un tanto sobria en la actualidad.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.765 c.c. Compresión/combustible: 9,8/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 130 CV a 5.750 rpm. Par máximo/régimen: 19,5 mkg. a 4.150 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 29,2/38,6 km/h. Peso en orden de marcha: 1.225 kg. Capacidad depósito combustible: 70 litros. Consumo 90/120 km/h.: 8,1/9,1 l./100 km. Consumo medio ponderado: 11,0 l./100 km. Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 32,3 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 35,0/38,9 seg. Frenada a 100 km/h.: 33,0 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 66,8 dB.



**VOLKSWAGEN SANTANA GX5i** **2.596.338 ptas.**

El Volkswagen Santana es quizás el más sobrio de los rivales del Omega, pero sin embargo ofrece una calidad de acabado sobresaliente junto con una caja de cambio sorprendente. En su favor un buen consumo, y en su contra unos frenos un tanto justos.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 5, en línea. Cilindrada: 1.994 c.c. Compresión/combustible: 10,0/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 115 CV a 5.400 rpm. Par máximo/régimen: 16,6 mkg. a 3.200 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 31,8/41,7 km/h. Peso en orden de marcha: 1.085 kg. Capacidad depósito combustible: 60 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,5/7,4 l./100 km. Consumo medio ponderado: 9,0 l./100 km. Velocidad máxima: 179 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 35,0 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 37,8/42,5 seg. Frenada a 100 km/h.: 37,0 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 66,5 dB.

RENDIMIENTOS		
OPEL OMEGA		8,8 LITROS 202
ALFA 90 2.0i		8,4 LITROS 192
MG MONTEGO EFI		8,7 LITROS 184 Km/h
PEUGEOT 505 GTI		8,1 LITROS 180 Km/h
VW SANTANA GX5		9,2 LITROS 179 Km/h

y, si bien hay que reconocer que el Omega frena bastante bien, nos parece muy interesante la opción del sistema antibloqueo ABS, que se equipa de serie en la versión CD. Además su suspensión tiene una geometría en la que se ha buscado que, al frenar, la rueda tome un ligero giro hacia el eje longitudinal, de forma que, aun en el caso que pueda haber

una adherencia diferente en la superficie que pisan las ruedas de un lado y las del otro, el coche mantenga la trayectoria.

Su dirección es asistida, de circuito de bolas. Es muy suave aunque peca de ofrecer exceso de asistencia, lo que la hace enormemente sensible a alta velocidad y en zona de curvas si igualmente se rueda rápido.

El trabajo realizado por los hombres de Opel en la carrocería del Omega es impecable. Es muy aerodinámica sin tener que llegar a formas exageradas. Ellos aseguran un Cx entre 0,28 y 0,30 según se trate de los modelos con motores más pequeños o los más grandes. Y son gente que, a diferencia de otros fabricantes, no suelen exagerar. Además, la velocidad

Los grupos ópticos delanteros desdoblados por los faros antiniebla, encastrados en el paragolpes.



máxima que se alcanza con el Opel Omega es buena prueba de ello, como lo es el hecho de la total inexistencia de ruidos aerodinámicos.

El Omega no es precisamente un coche pequeño. Mide más de cuatro metros y medio de largo. Pero gracias a ello ofrece una buena habitabilidad y un buen maletero. Por anchura hay espacio para tres personas en el asiento trasero que, sin embargo, está preformado para acoger solamente a dos, con un brazo central escamoteable que da acceso al maletero y posibilita el transporte de objetos de gran longitud.

Los asientos son relativamente duros pero cómodos, y gozan de buenas formas tanto el trasero como los delanteros.

Los interiores, debidos al argentino Ferreira, son mucho más vistosos que jamás lo fueron los de un Opel, sin perder por ello la funcionalidad de mandos e interruptores tradicional en la marca. Con él, Opel pierde un poco de personalidad germana para hacerse más internacional.

El acabado del Opel Omega es bueno en general, aunque se puedan apreciar algunos detalles típicos de los coches en gran serie, lo que a pesar de todo es el Omega. Su equipamiento es completo, particularmente en el CD.

Frente a sus rivales, el Opel Omega no lo va a tener fácil. La competencia en su segmento es dura y hay mucho donde elegir. Además su precio no es siempre un argumento en su favor. El Peugeot 505 GTI le supera en potencia —con mayor cilindrada, es cierto—, mientras que el Alfa Romeo 90 tiene un carácter más deportivo.

El MG Montego EFI tiene menor potencia pero resulta bastante más barato con un equipo de primer orden, y el Volkswagen Santana GX5, a igualdad de precio, ofrece potencia más baja y también menor equipo, aunque su calidad de fabricación esté perfectamente en consonancia.

# FERVE F-204 el cargador de baterías...



## ...más pequeño del mundo

- El cargador de baterías F-204 es un aparato creado para que toda la familia saque el máximo provecho.
- Por su reducido tamaño y poco peso (1,100 kg), puede hacerlo funcionar en su casa, garaje o chalet.
- Se conecta a 220 V; carga baterías de 12 V a 4 A rms y está protegido de falsas maniobras.
- En doce horas cargará la batería de su coche A TOPE.
- Para arranques de emergencia, sólo precisará una carga de 5 minutos.
- Con una batería siempre bien cargada aumentará considerablemente su duración, con el consiguiente ahorro.
- En sus desplazamientos dispondrá de más potencia, especialmente en invierno cuando más se necesita un arranque eficaz y un buen alumbrado.
- Con este pequeño cargador, mantendrá la batería de su televisor portátil en óptimo estado de carga, y sus hijos verán correr más sus coches «exalectric» y podrán ampliar el circuito gracias a la mayor potencia del F-204.



**CARACTERÍSTICAS:**  
Para baterías de 12 voltios.  
Intensidad de carga: 4 A rms.  
Total protección de falsas maniobras.  
Medidas: 105 x 80 x 70 mm.  
Peso: 1,100 kg.  
Alimentación 220 V ~ 50/60 Hz.  
Consumo 45 W.



LIDER EN TECNOLOGIA **FERVE**

# CAMPEONES DE LA COPA DE ESPAÑA DE RALLIES.



Jesús Puras - Ignacio Arrarte

**TEAM Hergóm**  **RENAULT**

Brittany Ferries **iHOLA!** MICHELIN Valeo elf

## FIAT CROMA

i.e. 2.638.150 ptas.

i.e. Turbo: 3.139.560

## EL GRANDE DE FIAT

El Fiat Croma es el resultado del Proyecto Quattro, conjunto con Lancia, Saab y Alfa Romeo. Partiendo del diseño de Giugiaro, Fiat ha adoptado la solución de los dos volúmenes y medio y cinco puertas dándole más versatilidad de uso al modelo más alto de la gama Fiat.

Su línea tiene algunos rasgos comunes a los otros modelos del Proyecto, concretamente las puertas laterales recuerdan al Lan-



### DATOS TECNICOS

	i.e. Turbo	i.e.
<b>MOTOR</b>		
Disposición .....	Del transversal 4, en línea	Del. transversal 4, en línea
Núm. de cilindros .....	1.995	1.995,0
Cilindrada (c.c.) .....	Doble en cabeza Turbo	Doble en cabeza Inyección elctro.
Distribución, árbol de levas .....	8,0/97 octanos	9,7/97 octanos
Alimentación .....	155/5.250	120/5.250
Compresión/combustible .....	24,0/2.350	17,0/3.300
Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ..		
Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....		
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción .....	Delantera	Delantera
Núm. de marchas .....	5	5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.) ..	32,7/39,9	33,2/39,8
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		
Tipo de dirección .....	Cremallera	Servodirección
Vueltas de volante .....	3,20	4,60
Diámetro de giro (m.) .....	10,6	10,6
Frenos delanteros/traseros .....	Disco/disco	Disco/disco
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera .....	Independiente	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente	Independiente
Llantas (pulgadas) .....	Chapa/6 x 14	Chapa/5,5 x 14
Neumáticos .....	195/60 VR 14	175/70 HR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha (kg.) .....	1.180	1.129
Volumen del maletero (dm³) .....	337/1.200	337/1.200
Capacidad depósito comb. (l.) .....	70	70
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ...	6,4/8,8	6,4/7,5
Cons. medio ponderado (l./100 km.) ..	9,3	8,6
Velocidad máxima (km/h.) .....	210	183
Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....	29,2	33,7
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.) ..	32,6/36,0	38,8/43,1
Frenada a 100 km/h. (m.) .....	20,6	32,6
Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....	68,9	68,9

cia y Saab, pero el resultado de los dos volúmenes y medio le da una personalidad propia y además comparte con el Lancia el más bajo coeficiente aerodinámico (Cx = 0,32).

La carrocería, de cuatro metros y medio, recoge en su interior un amplio espa-

forma anatómica, no ofrecen la suficiente sujeción lateral. En los delanteros, las posibilidades de regulación son múltiples, y entre ellos hay un reposabrazos.

La instrumentación es muy completa, atractiva y fácil de consultar; ade-



Un cierto aire de familia se aprecia en la berlina grande de Fiat. En el equipamiento del Croma no falta el check-control

cio habitable y un no muy amplio maletero de 337 litros, que abatiendo el asiento trasero total o parcialmente llega a triplicar la capacidad de carga. Cinco personas adultas se acomodan con amplitud en sus asientos que, al ser demasiado planos en su

más, hay un completo check-control de múltiples funciones muy a la vista. El manejo de los mandos es sencillo y todos están a mano, el volante de cuatro radios tiene su tamaño justo y resulta agradable de empuñar.

En el equipamiento ya

hay diferencias, aunque mínimas entre el Turbo y el atmosférico. Faros anti-niebla, elevalunas eléctricos traseros y el asiento posterior divisible que son de serie en el turbo, en el atmosférico son opciones y además el manómetro de presión de aceite es únicamente para la versión turbo.

En el acabado final se han detectado algunos detalles feos, no de calidad de material ni ensamblaje, son detalles resueltos de forma burda y con materiales poco agradables al tacto y a la vista.

Tanto el i.e. como el Turbo i.e. comparten el

mismo motor que procede del Lancia Thema. Es un dos litros de cilindrada con doble árbol de levas en cabeza y dos válvulas por cilindro. La alimentación se efectúa por medio de un sistema de inyección electrónica, que incorpora un ordenador centralizado que memoriza todos los parámetros que influyen en el encendido y la alimentación, asegurando plena economía de funcionamiento. El motor sin sobrealimentación rinde 120 caballos de potencia y con unas prestaciones muy dignas sus consumos son razonables.

En el motor turboali-

mentado, de 155 caballos, se echa de menos el sistema permitiendo al Turbo alcanzar los 210 kilómetros por hora y al i.e. 184.

El comportamiento de ambos modelos es neutro, son muy estables y manejables y a pesar de la diferencia de calzado que hay en-



Sobre el volante de la versión Turbo, el anagrama que lo identifica. El techo practicable es opcional en las versiones altas de la gama.



**RENDIMIENTOS**

FIAT CROMA TURBO		210 Km/h	9,3 LITROS
FORD SCORPIO 2.8		207 Km/h	11,6 LITROS
R-25 V-6		203 Km/h	12 LITROS
FIAT CROMA I.E.		183 Km/h	8,6 LITROS
FORD SCORPIO 2.0		189 Km/h	10 LITROS
R-25 GTX		196 Km/h	10,5 LITROS

«overboost» que tiene el Thema, dispositivo que permite durante un cierto periodo de tiempo un aumento de la presión de soplado del turbo, con la consiguiente elevación de potencia. De ahí que el mismo motor dé 10 caballos más en el Thema.

Para ambas versiones, la dirección es asistida, de manejo suave y preciso que hace del Croma un automóvil agradable de conducir. El manejo del cambio también es una delicia en suavidad y precisión y los desarrollos son correctos,

tre ambos —el turbo lleva neumáticos de perfil 60 mientras que los del i.e. son de perfil 70—, tienen un comportamiento muy parecido. Hay que ir demasado deprisa para que aparezca la típica tendencia de los tracción delantera a tirar de

morro a la entrada de las curvas, algo fácilmente corregible sin más problemas. Para ambas versiones del Croma, existe una opción para la suspensión; se trata de un tren trasero autonivelante, que evita los cambios

de comportamiento del coche en los casos en que se viaje a plena carga. Los frenos son excelentes, son los cuatro de disco y están servoasistidos; en opción se puede disponer del sistema antibloqueo de frenos ABS por un sobre-

precio de 250.000 pesetas, cantidad que compensa la eficacia y seguridad extra que proporciona. Dos marcas entran en competencia directa con el Croma i.e. Turbo: el Ford Scorpio 2.8 GL y el Renault 25 V-6; el francés se dispa-



**FORD SCORPIO 2.0 EFI GL** 2.914.321 ptas.

Confort y seguridad son las premias del Scorpio, que en su versión estándar equipamiento incluye el sistema antibloqueo ABS. Los largos desarrollos de la transmisión penalizan algo sus prestaciones, lo mismo que su rumorosidad al confort.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.993 c.c. Compresión/comburible: 12/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 135 CV a 5.500 rpm. Par máximo/régimen: 16,3 mkg. a 4.000 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 31,6/38,5 km/h. Peso en orden de marcha: 1.265 kg. Capacidad depósito combustible: 70 litros. Consumo 90/120 km/h.: 5,8/7,2 l./100 km. Consumo medio ponderado: 10 l./100 km. Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 33,8 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª: 37,8/41,2 seg. Frenada a 100 km/h.: 28,9 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 67,9 db.



**RENAULT 25 GTX** 2.971.045 ptas.

El buen rendimiento de su motor unido a sus buenas prestaciones, mejor comportamiento y gran amplitud interior, hacen pasar un poco por alto lo elevado de su precio y las pequeñas pegs de ventilación y ruidos aerodinámicos que le afectan.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.165 c.c. Compresión/comburible: 9,9/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 123 CV a 5.250 rpm. Par máximo/régimen: 18,5 mkg. a 2.750 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 28,2/35,6 km/h. Peso en orden de marcha: 1.200 kg. Capacidad depósito combustible: 72 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,4/7,8 l./100 km. Consumo medio ponderado: 10,5 l./100 km. Velocidad máxima: 196 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 31,8 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª: 34,8/37,9 seg. Frenada a 100 km/h.: 41,3 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 70,1 db.



**8.941 REGALOS DIRECTOS LE ESPERAN...**

Solicite su boleto al efectuar el recorrido Villalba-Adanero o viceversa hasta el 19 de julio de 1987

COLABORAN

SAZUKI MOTOR S.A. CONTINENTAL-AUTO S.A.

RACE ASISTENCIA TEL. 441 27 52

ANTENA 3 MOTOR EN MARCHA MADRID 100 3 AVILA 912 OVIEDO 913 GALLARICA 913 SEGOVIA 914 VALLADOLID 100 4

SONY Sony España S.A.

AUMO S.A.



IBERICA DE AUTOPISTAS S.A. Concesionaria del Estado C/ Pío Baroja, 6 - 28009 MADRID Tel. 274 81 00

UNA SEÑAL DE SEGURIDAD PARA EL TRAFICO DEL NOROESTE



Sonia López Medina con el Suzuki que le ha correspondido en la promoción IBERPISTAS 86/87. Ya se han entregado dos videos, tres vespinos, un coche Suzuki y 1.642 regalos. Aún quedan 7.293 más.

**Gane seguridad: Utilice la autopista AUTOPISTA VILLALBA-ADANERO**

ra en precio, un millón más que el italiano, y el Ford es cuatrocientas mil pesetas más caro. Al margen de los precios, el Croma es superior tanto en prestaciones como en consumos.

En cuanto al Croma i.e. hay un grupo de cuatro mo-

Una nueva generación de interiores, con amplias aplicaciones electrónicas.



delos: dos Ford, el Sierra 2.0 S Efi y el Scorpion 2.0 Efi, el Citroën CX GTi y el Renault 25 GTX. Por precio, el Croma está a mitad de camino entre el Sierra, que es el más barato con diferencia, y el R-25, que roza los tres millones.



**FORD SCORPIO 2.0 EFI GL** 3.400.596 ptas.

El último de Ford, muy equipado y con un acabado excelente, monta el veterano motor 2.0 que con un sofisticado sistema de inyección consigue controlar los consumos, aunque de un modo decisivo en sus reacciones a causa de un desarrollo del cambio.

Disponición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.000 c.c. Compresión/combustible: 9,2/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 130 CV a 5.300 rpm. Par máximo/régimen: 22,3 mkg. a 3.000 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 31,4/37,8 km/h. Peso en orden de marcha: 1.340 kg. Capacidad depósito combustible: 70 litros. Consumo 90/120 km/h.: 7,8/9,6 l./100 km. Consumo medio ponderado: 11,6 l./100 km. Velocidad máxima: 207 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 31,3 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª: 4,7/5,7. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 64,6 db.



**RENAULT 25 V-6 inyección** 4.190.190 ptas.

Un coche que se maneja con una sencillez impresionante y con un comportamiento irreplicable en carretera. Su equipamiento es de altura y su precio también, pero compensa con su gran amplitud y plena uniformidad para sus ocupantes.

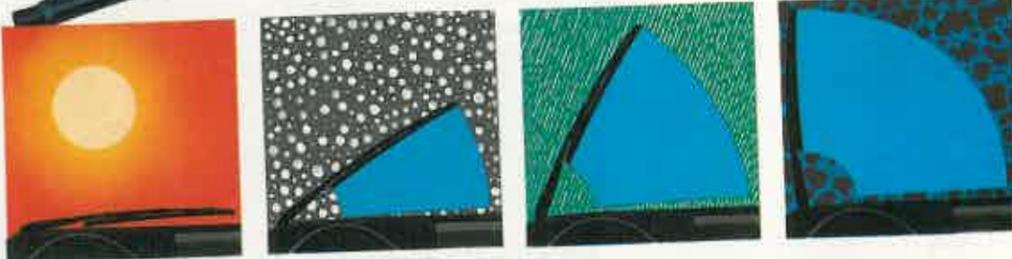
Disponición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.644 c.c. Compresión/combustible: 9,2/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 144 CV a 5.500 rpm. Par máximo/régimen: 22,4 mkg. a 3.000 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 30,0/38,3 km/h. Peso en orden de marcha: 1.280 kg. Capacidad depósito combustible: 71 litros. Consumo 90/120 km/h.: 7,7/9,2 l./100 km. Consumo medio ponderado: 12 l./100 km. Velocidad máxima: 203 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 31 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª: 3,5/3,7 seg. Frenada a 100 km/h.: 41,3 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 70 db.

# 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.



C/ Samaniego, s/n. nave 10. Polígono Industrial "Las Mercedes". 28022 MADRID. Telef.: 747 33 12  
C/ Pallars, 65-71. 08018 BARCELONA. Telef.: 300 55 63-300 56 04

## VOLKSWAGEN JETTA

GT 2.790.455 ptas.

### UN MALETERO CON MOTOR

EL innegable éxito del Volkswagen Golf (en su primera versión), originó entre sus técnicos de marketing el deseo de multiplicar la oferta, haciendo diferentes variaciones sobre la misma base mecánica. Así, nació el coupé Scirocco y el Jetta, añadiendo un maletero al Golf y convirtiéndolo en una berlina de tipo medio de vocación claramente familiar. Con 390 litros de capacidad de maletero, el Jetta es posiblemente el de mayor capacidad de su categoría.

La versión GT, la única que se importa a nuestro país, utiliza el motor 1800 inyección de 112 caballos, idéntico al que se monta en el Golf GTi, con la única diferencia mecánica de utilizar el Jetta una caja de cambios de escalonamiento diferente.



Si el Golf GTi siempre se ha caracterizado por un comportamiento irreprochable, el Jetta no es lo mismo. Con menos neumáticos y leyes ligeramente diferentes (dureza de amortiguación, muelles y estabilizadora de diámetro diferentes), el Jetta GT se inscribe con poca precisión en las curvas a causa de un morro que tiende a irse hacia el exterior de las curvas y a hacer varias el radio de giro cuando se apoya. Es curioso comprobar cómo este VW es más dócil cuando se viaja con plena carga que sólo con el conductor.

Al margen de ello, el Jetta frena muy bien y tienen una caja de cambios de extraordinaria precisión, así



**VOLVO 360 GLE 4P.** 2.620.815 ptas.

La versión de tres volúmenes (maletero separado) de la serie 300 de la marca sueca, resulta a un precio exagerado para quienes no se sientan obsesionados con la seguridad pasiva. Pese a su denominación, bajo un bonito diseño se oculta un motor de solo 4 cilindros.

Disponición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.986 c.c. Compresión/combustible: 9,2/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 118 CV a 6.000 rpm. Par máximo/régimen: 17,1 mkg. a 4.200 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 30,8/37,3 km/h. Peso en orden de marcha: 1.095 kg. Capacidad depósito combustible: 57 litros. Consumo 90/120 km/h.: 6,8/8,6 l./100 km. Consumo medio ponderado: 10,3 l./100 km. Velocidad máxima: 181 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 31,3 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª: 4,0/4,4 seg. Frenada a 100 km/h.: 36,6 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 72,1 db.



MOTOR	Del transversal	SUSPENSIONES Y RUEDAS	Independiente
Disposición	4, en línea	Suspensión delantera	Eje rígido
Núm. de cilindros	1.781,0	Suspensión trasera	Aleación/5,5 x 13
Cilindrada (c.c.)	En cabeza	Llantas (pulgadas)	175-70 HR 13
Distribución, árbol de levas	Inyección electro.	Neumáticos	
Alimentación	10,1/97 octanos	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	112/5.500	Peso en orden de marcha (kg.)	930
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	15,8/3.100	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> )	390
Par máx./régimen (mkg./rpm.)		Capacidad depósito comb. (l.)	55
TRANSMISION	Delantero	CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	5	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	7,4/9,0
Núm. de marchas	25,6/32,5	Cons. medio ponderado (l./100 km.)	9,2
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)		Velocidad máxima (km/h.)	182
DIRECCION Y FRENOS	Cremallera	Acel. 1 km. salida parada (seg.)	32,2
Tipo de dirección	3,80	Recup. 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª (seg.)	40,1/44,6
Vuelta de volante	10,5	Frenada a 100 km/h. (m.)	37,0
Díametro de giro (m.)	Venti./disco	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	68,9
Frenos delanteros/traseros			

### RENDIMIENTOS



como muy razonablemente escalonada. Incluso para nuestra peculiar orografía y tráfico.

Lo que ya es más crítica es el precio: con 2,8 millones de pesetas nos encontramos en el mercado coches de categoría superior, con igual o superior capacidad de carga y con niveles de equipamiento y calidad en general, al menos igual a la del coche alemán; y a menudo superior.

Se destina pues el Jetta a un público enamorado de la marca que, en ningún caso, va a quedar defraudado por el producto que ofrece la marca germana. Esta es una de las consecuencias de los aranceles aduaneros que gravan a los coches europeos, porque curiosamente el Jetta estaba destinado precisamente a los mercados mediterráneos.



**MITSUBISHI GALANT 1.8 TD**

**2.918.125 ptas.**

## UN JAPONES DE ALTURA

El Mitsubishi Galant forma parte de la ofensiva oriental que está invadiendo nuestro mercado durante los últimos meses y que se hará más acusada a lo largo de los próximos años, cuando



Los faros se adaptan a la línea en cuña de la carrocería.

la progresiva liberalización de aranceles sitúe a estos coches en unas condiciones más idóneas respecto a la competencia. Por el mo-

mento, su precio es uno de los mayores inconvenientes con los que tiene que luchar, pero, por otro lado, posee un cúmulo de cualidades que le confieren un atractivo singular. Las más destacables hacen referencia a la mecánica y a la suavidad de funcionamiento en general. El motor, con una cilindrada que podría parecer esca-

sa para el volumen de carrocería que debe de mover (son 1.795 c.c. contra 1.155 kg. de peso), responde de forma brillante a las solicitudes del conductor, en cualquier circunstancia. Los ochenta y dos caballos de potencia que desarrolla el Galant lo empujan con tanta alegría que en determinados instantes llega a olvidar-

se uno que se está al volante de un diesel. También la velocidad máxima arroja unos valores honestos, ya que se superan con holgura los 160 km/h. El único pero que habría que poner en el capítulo de las prestaciones es el referente a la recuperación en marchas largas; en quinta e incluso en cuarta la pereza del grupo propulsor obligará a hacer un uso frecuente de la caja de cambios.

Ya que hablamos de la caja de cambios, hay que decir que el manejo de la misma se puede hacer con toda precisión y rapidez. La palanca se mueve sin el más mínimo esfuerzo y el escalonamiento entre las diferentes marchas es correcto.

En cuanto a los consumos no hay nada que objetar. En recorrido urbano o a velocidades moderadas el vehículo japonés es increíblemente económico pero, incluso cuando forzamos la marcha hasta unos límites exagerados para los que no ha sido pensado este coche de filosofía tranquila y familiar, será muy difícil sobrepasar la barrera de los diez litros.

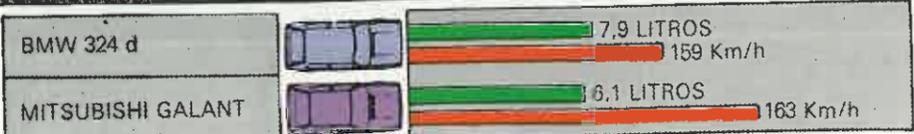
El comportamiento tampoco presenta problemas. El Mitsubishi se agarra al suelo como si fuera una lapa y



### DATOS TÉCNICOS

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del transversal	Suspensión delantera	Independiente
Núm. de cilindros	4, en línea	Suspensión trasera	Eje semirígido
Cilindrada (c.c.)	1.795,0	Llantas (pulgadas)	Chapa/5 x 14
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	185/70 HR 14
Alimentación	Turbodiesel	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	21,5/gasoleo	Peso en orden de marcha (kg.)	1.155
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	82/4.500	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> )	365
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	16,8/2.250	Capacidad depósito comb. (l.)	60
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delanteta	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	4,5/5,9
Núm. de marchas	5	Cons. medio ponderado (l./100 km.)	6,1
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)	29,6/38,3	Velocidad máxima (km/h.)	162
DIRECCION Y FRENSOS		Acel. 1 km. salida parada (seg.)	36,9
Tipo de dirección	Servodirección	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)	39,7/46,9
Vueltas de volante	3,25	Frenada a 100 km/h. (m.)	32,2
Diámetro de giro (m.)	11,8	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	65,3
Frenos delanteros/traseros	Venti/tambor		

### RENDIMIENTOS



**VINILCEYS:** Para reparar plásticos flexibles y skai ¡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 éljalo 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



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. \_\_\_\_\_

**Ceys**  
LO ARREGLA TODO

los pequeños errores derivados de una conducción más impetuosa de lo aconsejable se pueden corregir con facilidad, gracias a la nobleza de sus reacciones. Sólo tenemos una cosa que objetar, el excesivo balanceo de la carrocería. La verdad es que este hecho no afecta a la estabilidad, pero produce una sensación de inseguridad en los primeros momentos, que a medida que pasan los kilómetros se reduce progresivamente. De todo ello se deduce que los terrenos favoritos del vehículo nipón serán las carreteras en buen estado y con virajes de radio amplio, ya que los baches también afectan a esta movilidad a que hacíamos referencia. Los frenos aguantan bien y detienen en pocos me-



El equipamiento del Galant es honesto. El aspecto general del interior resulta triste en un coche de este precio

tros y la dirección es sumamente agradable, con una suavidad que no se hace molesta a altas velocidades.

El interior es confortable y permite que cinco adultos viajen sin estrecheces. Los asientos, aunque cómodos,

no sujetan el cuerpo y, además, su excesiva esponjosidad contribuye al cansancio en distancias largas.

Otra de las pegadas más relevantes del recién llegado se refiere a su habitáculo. El equipamiento es honorable, pero se echan de falta algunos elementos de lujo y confort que son inexcusables en un coche de este precio. Aparte de esto, el acabado es bueno, aunque abunda en exceso el plástico, con lo cual el aspecto no es tan elegante, ni tan noble como el de sus rivales más directos.

El Mitsubishi Galant tendrá que competir principalmente con el Mercedes 190 D 2.5 y con el BMW 324 d. Aunque sobre el papel no desmerece de ellos en ningún apartado.



**BMW 324 d** 2.925.175 ptas.

Va equipado con el mismo motor diésel de su hermano mayor el 524, pero con turbocompresor. Gracias a esto sus reacciones son muy suaves aunque pierde algo en velocidad pura. Una terminación impecable junto con el confort y la excelente calidad, son sus virtudes más destacables.

Distribución: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.443 c.c. Compresión/combustible: 22/0 Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 86 CV a 4.600 rpm. Par máximo/régimen: 15,5 mkg. a 2.500 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º: 4.º: 32,1/40,2 km/h. Peso en orden de marcha: 1.155 kg. Capacidad depósito combustible: 55 litros. Consumo 90/120 km/h: 5,9/8,1 l/100 km. Consumo medio ponderado: 8,1 l/100 km. Velocidad máxima: 163 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 26 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.º: 5.º: 37,1/40,5 seg. Frenada a 100 km/h.: 38 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 65,2 db.



**MERCEDES 190 D 2.5** 2.915.625 ptas.

Como es tradicional en todos los modelos de la marca, el ambiente de lujo, confort, nobleza y calidad se respira en cada uno de los rincones. Además, la velocidad máxima de este coche es una de las mejores entre los diésel atmosféricos.

Distribución: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 5, en línea. Cilindrada: 2.497 c.c. Compresión/combustible: 22/0 Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 90 CV a 4.600 rpm. Par máximo/régimen: 15,7 mkg. a 2.800 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º: 5.º: 30,0/31,3 km/h. Peso en orden de marcha: 1.135 kg. Capacidad depósito combustible: 55 litros. Consumo 90/120 km/h: 5,7/7,4 l/100 km. Consumo medio ponderado: 8,0 l/100 km. Velocidad máxima: 177 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 30,5 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.º: 5.º: 42,6/46,8 seg. Frenada a 100 km/h.: 36,4 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 66,3 db.

## Cuando llegue el invierno, Bardahl antifrost.

Previene el congelamiento del circuito lavacrystal hasta -50° C. Es un anticongelante de alta concentración. Limpia el parabrisas y protege la goma de los limpiacristales.

### Modo de empleo:

Mezclarlo con el agua del depósito del limpiacristales. No contiene metanol. Pídalo en establecimientos especializados.

**BARDAHL MANUFACTURING CORP.,**  
Apartado de Correos 46.521 Madrid



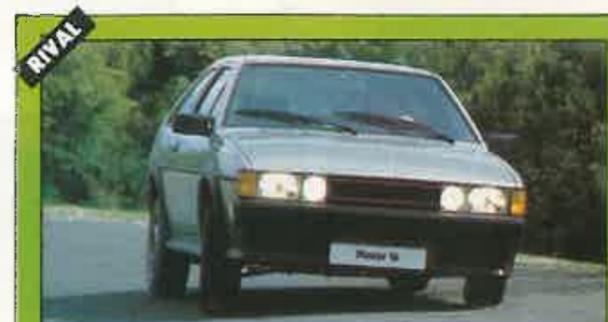
### VOLVO 48 ES

3.600.000 ptas.

## BUENA ESTAMPA

TRECE años después de la desaparición del Coupé 1.800, Volvo ha vuelto a intentar el mismo camino con la aparición del modelo 480 Es, cuyo proyecto ha recaído por entero sobre la filial holandesa de la marca, que no sólo lo ha desarrollado, sino que ha sido la autora del diseño de su carrocería. Se trata de un coupé de líneas muy aerodinámicas (Cx de 0,34) para cuatro plazas. El coche es atractivo exteriormente y está magníficamente equipado.

Bajo el capó de este espectacular coche se esconde el motor de cuatro cilindros y 1.700 centímetros cúbicos de Renault, al que se le ha equipado de inyección electrónica para llegar a los 109 caballos. En este motor no se ha perdido la excelente capacidad de recuperación por el empleo de la inyección, al contrario, ahora mejora su rendimiento en



**VOLKSWAGEN SCIROCCO GTX** 2.719.969 ptas.

De características similares a las del Volvo, el Volkswagen Scirocco se distingue por su comportamiento. Sin cambios frenos y sus buenas prestaciones. Sin embargo, la accesibilidad es inferior a la del Volvo.

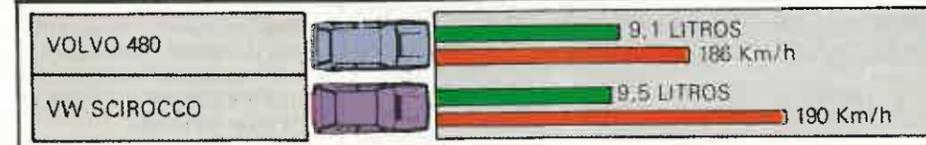
Distribución: Delantero transversal. Número cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.781 c.c. Compresión/combustible: 10,6/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 112 CV a 5.800 rpm. Par máximo/régimen: 15,6 mkg. a 3.500 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.º: 5.º: 25,6/32,5 km/h. Peso en orden de marcha: 920 kg. Capacidad depósito combustible: 55 litros. Consumo 90/120 km/h: 5,8/7,9 l/100 km. Consumo medio ponderado: 6,5 l/100 km. Velocidad máxima: 190 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 31,4 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.º: 5.º: 32,6/36,7 seg. Frenada a 100 km/h.: 34,5 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 66,5 db.



### DATOS TÉCNICOS

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Distribución .....	Del transversal	Suspensión delantera .....	Independiente
Num. de cilindros .....	4, en línea	Suspensión trasera .....	Eje rígido
Cilindrada (c.c.) .....	1.721	Llantas (pulgadas) .....	Aleación 6,7 x 14
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	185/60 HR 14
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	10,5/97 octanos	Peso en orden de marcha (kg.) .....	1.008
Potencia máx./régimen (CV/rpm.) ..	109/5.800	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) .....	112
Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....	14,3/4.000	Capacidad depósito comb. (l.) .....	46
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Delantera	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ...	6,5/8,3
Núm. de marchas .....	5	Cons. medio ponderado (l./100 km.) .	9,1
Vel. a 1.000 rpm. en 4.º/5.º (km/h.) .	26,9/34,3	Velocidad máxima (km/h.) .....	186
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....	32,5
Tipo de dirección .....	Cremallera asistida	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º (seg.) .	36,2/40,8
Vueltas de volante .....	3,6	Frenada a 100 km/h. (m.) .....	33,2
Diámetro de giro (m.) .....	10,1	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) ....	68,4
Frenos delanteros/traseros .....	Disco/Disco con servo		

### RENDIMIENTOS



alta. La caja de cambio es también la de Renault, aunque Volvo aplique en ella sus particulares sistemas de control de calidad. Como en los Renault, es precisa y suave de manejo, con unos desarrollos más bien cortos que le dan una buena capacidad de aceleración y recuperación. En cambio, su velocidad máxima no es espectacular, si bien su consumo es muy contenido.

La novedad que supone su tracción delantera no afecta a su comportamiento, que es excelente aunque sorprenda al conductor en los primeros kilómetros. Se inscribe con facilidad en las curvas y continúa el viraje como si fuera sobre raíles. Su estabilidad sorprende en curvas de gran radio tomadas a gran velocidad. Su dirección, de cremallera asistida, es suave y precisa, y sus frenos son muy eficaces.

La carrocería del Volvo 480 ES está muy bien resuelta, es espectacular, reducida de tamaño y sin embargo bastante amplia interiormente. Su presentación interior es lo mejor, sin duda, tanto por la comodidad de sus cuatro plazas como por la realización de todo el conjunto y por su sorprendente equipo.

En el mercado el Volvo 480 ES no tiene muchos rivales por la exclusividad de su carrocería, y así sólo le es asimilable el Volkswagen Scirocco, que es ciertamente más barato y un poco más potente, si bien su motor es más grande. El Volvo 480 aún no está comercializado, por ello su precio estimado es de 3.600.000 pesetas.



El Audi 80 Quattro es una de las berlinas más seguras. Además de la tracción a las cuatro ruedas, incorpora un sistema antibloqueo de frenos y un ingenioso sistema, denominado Procon-Ten, que impide a la columna de la dirección penetrar en el habitáculo y causar lesiones al conductor en caso de choque frontal.

**AUDI 80 QUATTRO**

4.000.000 ptas.\*

**SUPERSEGURO**

CON respecto a la anterior versión, el nuevo Audi 80 ha perdido algo de tamaño, pero ha ganado en habitabilidad, robando espacio al maletero, que ahora queda algo pequeño. La calidad de terminación de sus interiores es excepcional.

El motor del Audi 80 es el ya archiconocido 1.781 centímetros cúbicos, pero modernizado con distribución

hidráulica, árbol de levas en cabeza, carrera larga y alta compresión. Alimentado por inyección mecánica, rinde 112 caballos de potencia, que empujan los 1.140 kilos del 80 Quattro a casi 190 kilómetros por hora.

La transmisión a las cuatro ruedas se efectúa a través de un diferencial de tipo Torsen, que con sus variaciones de reparto de potencia permiten al Audi 80 estar a la vanguardia de los turismos de tracción total.

De serie equipa el sistema antibloqueo de frenos ABS desarrollado por Bosch, que trabaja sobre cuatro discos, los delanteros ventilados.

El que el Audi 80 Quattro sea de tracción a las cuatro ruedas no quiere decir que



**FORD SIERRA 4x4** 3.350.371 ptas.

Con un motor de 2,8 litros y 150 caballos, ofrece muy buenas prestaciones que, sumadas a su tracción a las cuatro ruedas, proporcionan un comportamiento excelente aunque se necesita cierto hábito para sacar el máximo partido.

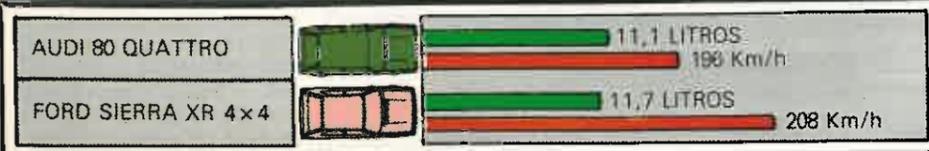
Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en V. Cilindrada: 2.792 c.c. Compresión/combustible: 9,2/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 150 CV a 5.300 rpm. Par máximo/régimen: 22,0 mkg. a 3.800 rpm. Tracción: Tracción total. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm: en 4.ª/5.ª: 29,9/36,3 km/h. Peso en orden de marcha: 1.505 kg. Capacidad depósito combustible: 46 litros. Consumo 90/120 km/h: 7,8/10,4 l./100 km. Consumo medio ponderado: 11,7 l./100 km. Velocidad máxima: 208 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 11,9 seg. Recuperación 1 km. desde 40: 4,7/5,2/37,3/30,5 seg. Frenada a 100 km/h: 28,6 m. Nivel de ruidos a 90 km/h: 68,4 db.



**DATOS TECNICOS**

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
Núm. de cilindros	4, en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada (c.c.)	1.781	Llantas (pulgadas)	Aleación 5,5 x 14
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	175/70 HR 14
Alimentación	Inyección mecánica	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	10/1/97 octanos	Peso en orden de marcha (kg.)	1.140
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	112/5.800	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> )	240
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	16,3/3.400	Capacidad depósito comb. (l.)	70
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	A las cuatro ruedas	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	8,1/6,9
Núm. de marchas	5	Cons. medio ponderado (l./100 km.)	11,1
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)	26,9/33	Velocidad máxima (km/h.)	189,8
DIRECCION Y FRENO		Acel. 1 km. salida parada (seg.)	33,8
Tipo de dirección	De cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)	37,5/42,1
Vueltas de volante	3,5	Frenada a 100 km/h. (m.)	31,8
Diámetro de giro (m.)	10,3	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	68
Frenos delanteros/traseros	Discos/Discos/ABS	PRECIO Pesetas	
			4.000.000

**RENDIMIENTOS**



su uso sea exclusivo para pisos deslizantes o condiciones difíciles de nieve o hielo. Estos coches ofrecen una seguridad casi absoluta en cualquier circunstancia. Esto combinado con la seguridad adicional que da el sistema ABS, hace que el conducir bajo la lluvia haya cambiado por completo, elevando los márgenes de seguridad a límites insospechados.

Frente al Audi 80 Quattro hay un competidor que es el Ford Sierra 4x4, de aire más deportivo que el Audi, y con casi cuarenta caballos más. Está orientado a un usuario menos discreto y más joven, que sacrifique la mayor seguridad pasiva del Audi por los aires deportivos del Ford, sin olvidar las casi setecientas mil pesetas que les separa en el precio.

\*Precio estimado

Venga a vernos al SIMO'86. Del 14 al 21 de Noviembre. Palacio de Cristal. Stand C-65.



IBM presenta sus programas para ejecutivos que serán su brazo derecho, ya que lo hacen casi todo. Una serie de programas profesionales para los Ordenadores Personales IBM que destacan por su sencillez de manejo, potencia y versatilidad. Pregunte en cualquier Concesionario IBM por la Serie Assistant o por Display Write 3.

El Display Write 3 le irá guiando, paso a paso, en lo que es proceso de

textos, sin que Vd. pierda el control. Ya no es necesario saber de informática para utilizarla: trabajar en un documento mientras otro se imprime, hacer notas a pie de página, dividir palabras, verificar la ortografía, corrección automática de faltas de ortografía, etc.

La Serie Assistant es un grupo de 5 programas que pueden utilizarse individual o conjuntamente, capaces de resolver todas las tareas rutinarias de gestión:

\* Crear gráficos espectaculares con diagramas de barras lineales o circulares, superpuestas o separadas, en color o monocromos.

\* Preparar todas las posibilidades imaginables en memorandums e informes: comprobación de ortografía, memoria de borradores, personalización de cartas y etiquetas, repetición y anulación de bloques de textos, subrayado, localización de errores...

\* Mantener un archivo completo de información, sencillo o complejo, con divisiones y subdivisiones y consultarlo según el criterio de búsqueda más conveniente.

\* Preparar hojas de cálculo hechas a medida de sus necesidades. \* Planificar proyectos y presupuestos, analizar estadísticas, calcu-

lar valores, etc.

Si Vd. es ejecutivo u hombre de negocios, acérquese al Concesionario Autorizado IBM más próximo y solicite una demostración. Sea cual sea su actividad, su profesión, los programas para profesionales del Ordenador Personal IBM le facilitarán su trabajo diario. No necesita saber informática. Los Concesionarios Autorizados IBM, sí saben.



**MITSUBISHI STARION**

**TURBO 4.449.000 PTS.**

## SAMURAI A LA EUROPEA

La llegada (aunque sea en pequeñas cantidades) de los coches japoneses al mercado español, ha permitido comparaciones entre coches muy específicos, sobre los que el público en general tiene poca información. Quien más quien menos conoce las cualidades de los coches japoneses de gran serie: fiabilidad mecánica y equipamiento muy completo, con unos precios ajustados (ya no es lo que era). Pero poca gente tiene referenciado, por ejemplo, lo que los nipones consideran coche deportivo de altas prestaciones y las diferencias o similitudes con un coche europeo.

Nos referimos en esta ocasión al Mitsubishi Starion Turbo, un deportivo de transición, porque en el próximo año sufrirá una importante inyección de potencia que le llevará hasta los alrededores de los 200 caballos.

Es el Starion un coupé de 2+2 plazas, con las traseras bastante amplias y de 4,43 metros de longitud. Tiene el motor delantero longitudinal y la tracción trasera, disposición óptima para un coche que se precie de deportivo, lejos de la moda de la tracción, impuesta para coches de gran serie y prestaciones potenciadas.

Un motor de dos litros y 180 caballos es el encargado de mover al Starion; motor con algunas peculiaridades de tipo técnico, como el doble inyector para cuatro cilindros, el turbo con «intercooler», los árboles de compensación de vibraciones y



**PORSCHE 924 S**

4.767.900 plus.

El más pequeño y menos potente de los Porsche, comienza a ganar el paso del tiempo, no en balde hace más de once años que está ahí. Pese a todo, su motor de 4 cilindros y 150 caballos es capaz de lanzarlo a casi 215 kilómetros por hora.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.179 c.c. Compresión/combustible: 9,7/97 octavos. Potencia máxima/régimen: 150 CV a 5.200 rpm. Par máximo/régimen: 19,9 mkg. a 3.000 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 28,7/37,0 km/h. Peso en orden de marcha: 1.180 kg. Capacidad depósito combustible: 60 litros. Consumo 90/120 km/h.: 7,2/8,9 l/100 km. Consumo medio ponderado: 10,6 l/100 km. Velocidad máxima: 214 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 30,4 seg. Recuperación 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª: 34,8/41,4 seg. Frenada a 100 km/h.: 33,4 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 67,8 db.

### DATOS TÉCNICOS

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
Núm. de cilindros	4, en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada (c.c.)	1.997,0	Llantas (pulgadas)	Aleación/6,5 x 15
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	215/60 HR 15
Alimentación	Turbo	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	7,6/super	Peso en orden de marcha (kg.)	1.290
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	180/6.000	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> )	150/595
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	29,6/3.500	Capacidad depósito comb. (l.)	75
TRANSMISIÓN		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Trasera	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	8,2/9,4
Num. de marchas	5	Cons. medio ponderado (l./100 km.)	11,9
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)	33,2/38,8	Velocidad máxima (km/h.)	213
DIRECCION Y FRENO		Acel. 1 km. salida parada (seg.)	29,4
Tipo de dirección	Sevrodirección	Recup. 1 km. desde 40. 4.ª/5.ª (seg.)	36,4/41,8
Vueltas de volante	3,00	Frenada a 100 km/h. (m.)	29,0
Diámetro de giro (m.)	9,5	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	72,4
Frenos delanteros/traseros	Venti./venti.		

### RENDIMIENTOS

MITSUBISHI STARION	
PORSCHE 924S	

un complejo sistema de inyección puesto a punto por los técnicos de Mitsubishi.

El resultado es un motor perezoso por debajo de 3.500 rpm, lo que no impide que el japonés supere los 210 km/h; eso sí, con consumos algo más altos de lo habitual en su competencia.

Con unos neumáticos de 215 en perfil 60 y suspensiones de ruedas independientes, el comportamiento es excelente, ayudado por un autoblocante al 15 por ciento. Los frenos, pese a la ventilación de los cuatro discos, acusan el uso intenso, alargándose las frenadas, mientras que la dirección, aunque asistida, ofrece un diseño de huso y bolas, claramente anticuado. A su favor, un manejo de caja de cambios suavísimo y con escalonamiento muy razonable.



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

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

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

Si su batería no le responde



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

Distribuidor en España **FINANZAUTO**

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

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

**MEGA-START. Como su nombre indica.**

**CATERPILLAR**



## BMW Serie 5 Nueva Gama 87 BMW, DE NUEVO, ELEVA EL NIVEL

Con la nueva gama 87, BMW no se ha conformado con elevar técnicamente toda la Serie (tanto en prestaciones como en seguridad y confort), sino que la ha mejorado con nuevos modelos, una nueva estética y nuevos equipamientos mucho más completos.

**La primera prueba del nuevo carácter de la Serie 5: El confort 518i y 520i.**

La nueva gama de la Serie 5 de BMW arranca con dos automóviles de excepción: El 518i y el 520i. Dos modelos que recogen, ya de entrada, todos los rasgos fundamentales del elitismo de esta Serie: Acabado, confort y prestaciones BMW. Así se consigue, por ejemplo, el que un vehículo tan accesible para este nivel como el 520i, ofrezca una alternativa familiar y equilibrada, sin por ello renunciar a los 6 cilindros y una velocidad punta de 190 Km/h. O el que gracias a su nuevo puente trasero se haya conseguido aumentar aún más la estabilidad y la seguridad del vehículo.

**Cuando el confort se combina con las altas prestaciones: 525i, 525e, 528i, 535i, 524td.**

Así nacen estos cinco modelos que abarcan todo lo que se puede esperar de tan elevada categoría. En prestaciones, desde la brillante respuesta del 525i, que le permite superar los 200 Km/h., hasta los 3,5 litros y 218 CV del 535i, que fijan su velocidad punta en la respetable cifra de 225 Km/h. En seguridad, el sofisticado ABS de 4 vías, que permite alcanzar altísimas cotas de control del vehículo en cualquier circunstancia y que aparece de serie desde el 528i. En economía, una opción turbo-diesel, el 524td, que, con sus 115 CV, no renuncia a las altas prestaciones BMW.

**La culminación de la experiencia deportiva BMW: M 535i y M5.**

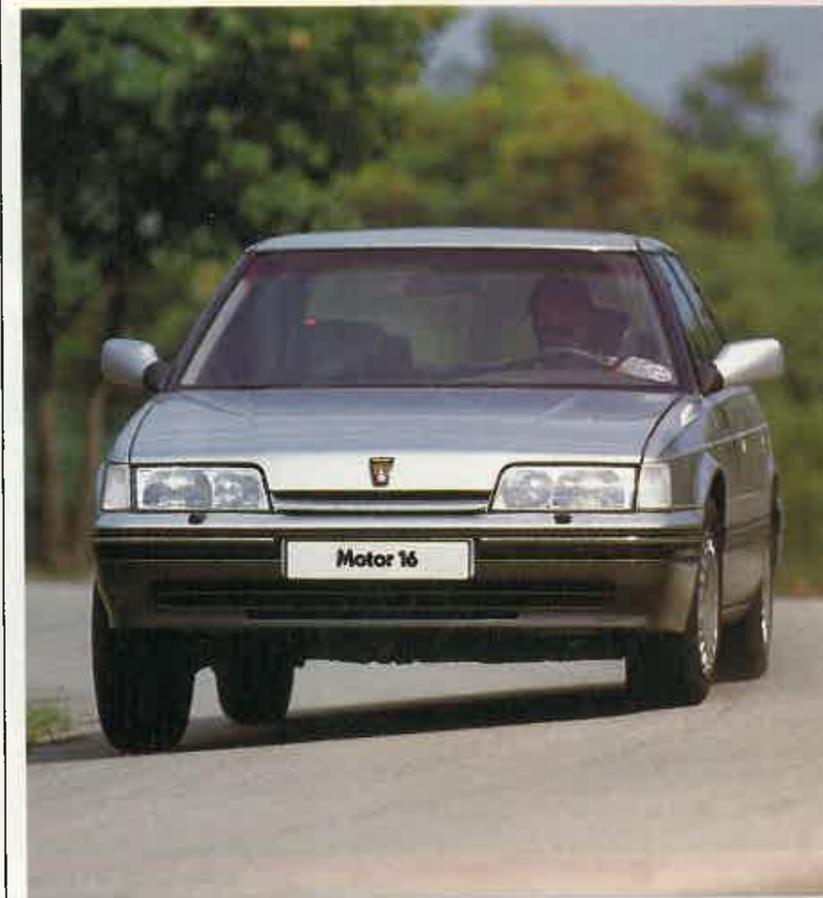
Prestaciones extraordinarias en el M 535i, un automóvil con recursos aerodinámicos integrados en el trazado general de la línea, que le han permitido mejorar aún más el coeficiente de penetración para así alcanzar una velocidad punta de 230 Km/h.

Y, en el extremo, el M 5. En su clase, la berlina de 4 puertas más rápida del mundo. Audazmente futurista. Motor de 24 válvulas, 286 CV y 245 Km/h. Considerado prácticamente un coche de competición.

Así es la Serie 5 nueva gama 87 BMW que ahora se presenta con nuevo equipamiento y con el nuevo estilo "Shadow Line" para determinados colores: cromados negro mate y parachoques y espejos en el mismo color de la carrocería.

Una Serie tan amplia en gama de modelos como en precios: desde 2.862.000 ptas. hasta 10.294.000 ptas., IVA incluido.

Su Concesionario BMW le mostrará con todo detalle la Serie 5 nueva gama 87 de BMW. La forma en que BMW ha vuelto a elevar el nivel.



**ROVER 825i  
STERLING**

**4.689.446 ptas.**

## EL IMPERIO CONTRAATACA

**D**E la mano de Honda, Austin Rover ha renovado su modelo de mayor prestigio, que aparece, bajo el nombre genérico de Rover 800, tras dieciséis años de vida comercial del modelo anterior.

Se ofrece con dos motores, un cuatro cilindros de dos litros y un V-6 de dos litros y medio. La segunda versión es Honda, que manda los motores completamente montados y comprobados en sus propias factorías de Japón.

Pero la aportación nipona no se ciñe únicamente al motor. El coche es un pro-

yecto conjunto entre ambas marcas.

Los ingenieros de ambas marcas han realizado el estudio conjunto de la estructura común para sendos modelos de Rover y Honda, mientras que los responsables de estilo han hecho lo posible por diferenciar ambos modelos, lo que han conseguido plenamente. Así, el nuevo Rover 800 y el Honda Legend tienen una personalidad completamente distinta.

El Rover 825i Sterling, que así se denomina la versión más evolucionada de la nueva gama, es un coche de alto nivel, elegante, equipado de un buen motor, amplio, confortable, bien terminado y con un excelente precio en relación a lo que ofrece.

El motor Honda V-6 que equipa es un dos litros y medio con cuatro válvulas por cilindro que funciona sin apenas vibraciones y que tiene un precioso sonido que la buena insonorización deja escuchar lo justo.



El Rover 825i es un vehículo elegante y con una personalidad muy acusada. Sus prestaciones son excelentes y tiene unos consumos muy interesantes para un coche de su clase.



**DATOS TECNICOS**

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del transversal	Suspensión delantera .....	Independiente
Núm. de cilindros .....	6, en V	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada (c.c.) .....	2.494	Llantas (pulgadas) .....	Aleación/6,5 x 15
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	195/65 VR 15
Alimentación .....	Inyección electro.	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,6/97 octanos	Peso en orden de marcha (kg.) .....	1.400
Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....	173/6.000	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) .....	344
Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....	22,1/5.000	Capacidad depósito comb. (l.) .....	68
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Delantera	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ...	7,8/9,0
Núm. de marchas .....	5	Cons. medio ponderado (l./100 km.) ..	11,0
Vel. a 1.000 rpm. en 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (km/h.) ..	30,3/39,2	Velocidad máxima (km/h.) .....	216
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....	29,9
Tipo de dirección .....	Servodirección	Recup. 1 km. desde 40, 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (seg.) ..	33,3/38,9
Vueltas de volante .....	3,45	Frenada a 100 km/h. (m.) .....	25,8
Diámetro de giro (m.) .....	11,1	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) ....	67,3
Frenos delanteros/traseros .....	Disco/disco		

**RENDIMIENTOS**

ROVER 825 I STERLING	
BMW 528 I	
LANCIA THEMA 2.0 IE TURBO	
VOLVO 740 TURBO INTERCOOLER	

El propulsor del Rover 825i desarrolla 173 caballos, que es una buena potencia en relación a la cilindrada, y se muestra bastante sobrio. La única crítica que cabe hacerle es una cierta falta de potencia a bajo régimen.

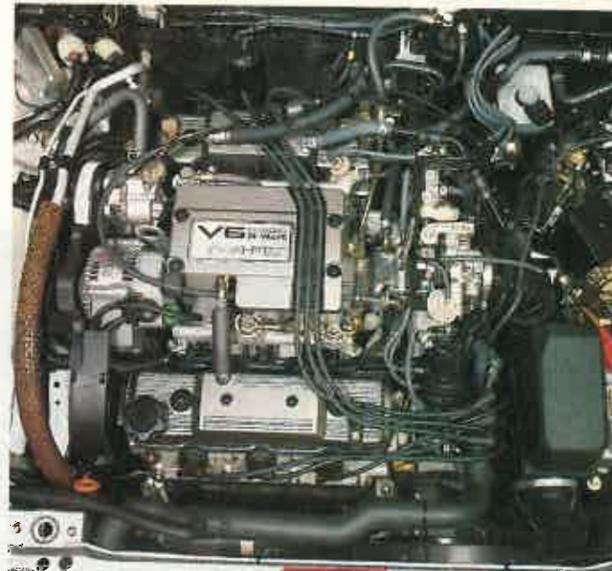
Al principio le cuesta recuperarse aunque lo acaba haciendo sin el menor tirón para luego empujar como una fiera hasta su régimen máximo.

Sin embargo, esa falta de potencia a bajo régimen queda en buena parte paliada por la excelente caja de cambio a que va acoplado. Como casi todos los cambios de origen japonés tiene una gran precisión y suavidad.

En lo que refiere a desarrollos, están perfectamente adecuados a la potencia de que dispone el motor. A lo sumo sería deseable una quinta marcha más corta, con la que se obtendría una mejor respuesta del magnífico motor que monta el 825i.

Hablando de consumos, son bastante contenidos habida cuenta de la cilindrada. Y en cuanto a prestaciones, están a la altura de lo que se puede esperar, o incluso por encima, como lo demuestra la velocidad máxima alcanzada, superior a la anunciada por el fabricante británico.

El comportamiento del Rover 825i es excelente. Equipado con suspensión independiente a las cuatro ruedas, consigue un excelente compromiso entre estabilidad y confort. En condiciones normales el coche va como sobre raíles, apareciendo al límite una suave tendencia a deslizar del eje trasero, lo que incluso ayuda a negociar los virajes. La dirección de asistencia variable resulta particularmente suave a coche parado, pero se endurece en cuanto el coche aumenta la velocidad, permitiendo un buen control del mismo. Los frenos, de disco en las cuatro ruedas, disponen de un sistema antibloqueo



Su motor es el Honda V-6 de cuatro válvulas por cilindro. Dispone de una potencia de 173 caballos algo escasa a bajo régimen

que el Rover 825i monta de serie.

El confort de suspensión es francamente bueno, y absorbe perfectamente las irregularidades del terreno, tan abundante en las carre-

teras de nuestro país.

La carrocería del Rover 825i está a la altura de las mejores y de la bondad del estudio aerodinámico llevado a cabo en ella da buena idea la inexistencia de rui-

dos aerodinámicos, que sólo se producen por culpa de los retrovisores; sin ser estos exagerados.

El hombre de estilo de Rover, Roy Axle, ha conseguido una carrocería mucho más original que la del Honda Legend, con líneas más redondeadas en las que se mantiene un claro aire de familia, con otros modelos de la firma, como el Austin MG Montego y el Rover 216.

Interiormente es muy amplio tanto delante como detrás, donde caben tres pasajeros con amplio espacio para las piernas. Los asientos son confortables, con diversas posibilidades de regulación en los delanteros, en particular en el del conductor, que lo es también en altura; el volante es igualmente regulable.

La climatización del Rover 825i es eficaz por las posibilidades que permite, y además tiene un aire acondicionado que se regula bastante bien.

Su equipo es muy com-

Por si ha acabado con sus esperanzas pero no con su problema de caída del cabello, vamos a hablarle de Neril. Lisa y llanamente. Sin bla, bla, bla.

**NERIL: ALGO TAN SIMPLE COMO UN TONICO Y UN CHAMPU**

Y sin embargo es mucho más que dos productos: es un tratamiento.

En numerosas pruebas y ensayos clínicos, se ha demostrado que el tratamiento Neril responde con eficacia en los casos de caída de cabello originado por:

- Desnutrición capilar
- Desórdenes del cuero cabelludo
- Inflamación de las raíces
- Agresiones externas (climatológicas o ambientales)

**SI YA HA PROBADO TODO LO QUE BLA BLA BLA CONTRA LA CAIDA DEL CABELLO, AHORA PRUEBE UN PRODUCTO SERIO.**

**NERIL: UN CHAMPU QUE HACE MAS QUE LIMPIAR**

El champú Neril limpia el cabello y cuero cabelludo de caspa a la vez que elimina la grasa sobrante.

Ejerce, además, una acción reparadora. Y mejora el aspecto del cabello. Lo nutre, suaviza y le da elasticidad.

**NERIL: UN TONICO QUE REFUERZA LA ACCION DEL CHAMPU**

El tónico Neril actúa directamente sobre la raíz del cabello, regulando la actividad glandular.

Disminuye la flora bacteriana, evitando así la irritación y la inflamación del cuero cabelludo.

Aplicado mediante un suave masaje, activa el riego sanguíneo y estimula la actividad de las raíces.

Favorece también la regeneración capilar, a la vez que refuerza y complementa la acción del champú Neril.



**¿QUE TIENE NERIL QUE NO TENGAN LOS DEMAS?**

**Champú Neril:**

ZN OMADINE. Reduce la formación de caspa. PROTEINAS Y EXTRACTOS VEGETALES. Refuerza y nutren el cabello. Lo revitalizan.

BIOAZUFRE. Disuelve la acumulación de caspa y suaviza la piel.

COMPLEJO DE ACIDOS GRASOS. Restaura el equilibrio glandular y proporciona suavidad a la piel y elasticidad al cuero cabelludo.

**Tónico Neril:**

MG OMADINE. Reduce la formación de caspa y favorece además su desprendimiento.

PROTEINAS Y EXTRACTOS VEGETALES. Refuerza y nutren el cabello. Mejoran su estética.

BIOAZUFRE. Elimina la acumulación de caspa a la vez que suaviza la piel.

PANTENOL. Acción anticaspas y normalizante glandular.

COMPLEJO DE ACIDOS GRASOS. Favorece la regulación glandular. Da suavidad al cabello y elasticidad al cuero cabelludo.

FRACCION DESTILADA DE BREA. Vigoriza el cabello al reforzar la queratina.

**NERIL®**  
Champú y Tónico capilar

Consulte a su dermatólogo

**Tratamiento contra la caída del cabello**

Un producto de los Laboratorios **Dralle** (Hamburgo) con la garantía CIBA-GEIGY

Sólo venta en farmacias

pleto, y por supuesto incorpora elevallas eléctricas en las cuatro ventanillas, cerraduras centralizas, ordenador de viaje y un muy completo cuadro de instrumentos, que incluye, dentro del mismo voltímetro y ma-

nómetro de presión de aceite. La accesibilidad es correcta en el Rover, aunque resulta extraño que su maletero sea bastante pequeño en relación con el tamaño total del coche. Resulta aún más extraño

que en Austin Rover no hayan contemplado la posibilidad de abatir, aunque fuera parcialmente el respaldo del asiento posterior. Sin embargo, es destacable que tanto el maletero como el tapón del depósito de gaso-

lina pueden abrirse por medio de una palanca situada junto al asiento del conductor lo que resulta muy cómodo y práctico. En lo que se refiere a presentación y acabado, es impecable. Austin Rover

ofrece en este coche una muestra de sus posibilidades en esta nueva era de recuperación de la marca. Aunque el Rover 800 podría entrar en competencia con modelos mucho más altos, el número de alternati-

vas reales al mismo, en función de su precio de comercialización en España, se reduce sensiblemente. Si bien el Mercedes 260 E es mucho más caro, por lo que se sale de los márgenes de competencia, podría ser

que incluso el Rover 825i Sterling pudiera ser una alternativa de compra para los posibles clientes de los coches de la estrella. Los Lancia Thema son sus principales adversarios, ante todo por su precio, ya que,

aunque son menos anchos, poseen una habitabilidad semejante y un maletero mayor. El BMW 528i —más potente— y el Volvo 740 —de mayor tamaño— son rivales importantes para el coche británico.



El salpicadero resulta impecable y está perfectamente equipado. El cuadro de instrumentos del 825i es muy completo y agradable.



**BMW 528i** 4.372.270 pts.

Con 2,8 litros de cilindrada y una gran potencia, el BMW 528i dispone de un excelente motor que le permite alcanzar muy buenas prestaciones. Su comportamiento es excelente. En el la carrocería denota el paso del tiempo y la capacidad interior no es muy amplia.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.788 cc. Compresión/combustible: 9,2/9,7 octavos. Potencia máxima/régimen: 184 CV a 5.300 rpm. Par máximo/régimen: 24,5 mkg. a 4.200 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 71,5 km/h. Peso en orden de marcha: 1.320 kg. Capacidad depósito combustible: 70 litros. Consumo 90/120 km/h: 7,7/9,9 l./100 km. Consumo medio ponderado: 12,3 l./100 km. Velocidad máxima: 211 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 29,9 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 33,3/36,8 seg. Frenada a 100 km/h: 33,7 m. Nivel de ruidos a 90 km/h: 66,7 db.



**LANCIA THEMA i.e. TURBO** 3.642.300 pts.

El Lancia Thema es un coche que, además de contar con un bellísimo motor y unas formas muy aventajadas, posee un precio de adquisición muy favorable. Bien equipado y de gran amplitud interior, es un duro rival en el segmento del mercado en el que milita.

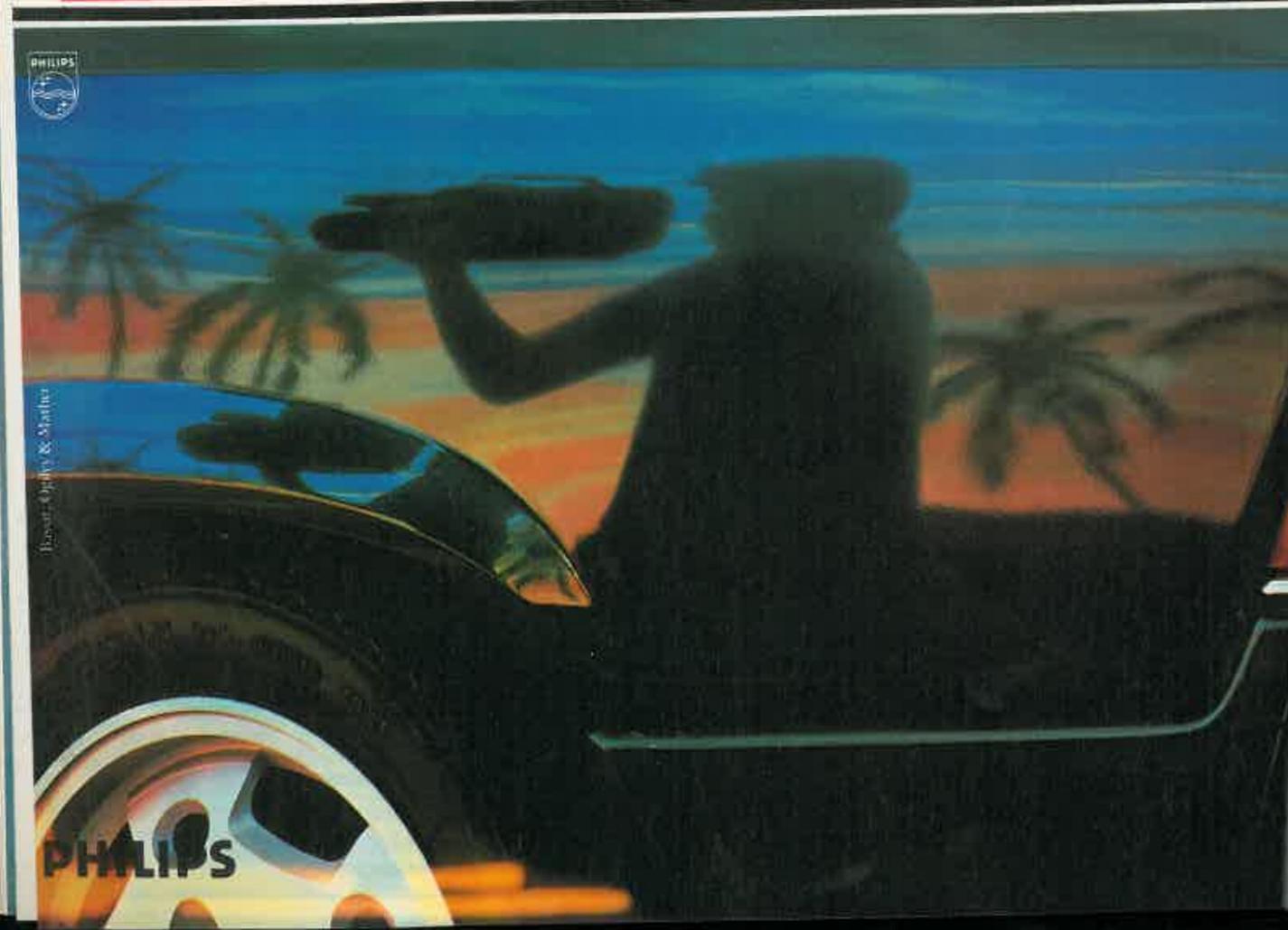
Disposición: delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.995 cc. Compresión/combustible: 8,0/9,7 octavos. Potencia máxima/régimen: 165 CV a 5.500 rpm. Par máximo/régimen: 26,0 mkg. a 2.500 rpm. Tracción: Delantero. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 32,6/39,8 km/h. Peso en orden de marcha: 1.250 kg. Capacidad depósito combustible: 70 litros. Consumo 90/120 km/h: 6,9/9,1 l./100 km. Consumo medio ponderado: 11,2 l./100 km. Velocidad máxima: 217 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 28,8 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 32,2/36,0 seg. Frenada a 100 km/h: 38,2 m. Nivel de ruidos a 90 km/h: 66,8 db.



**VOLVO 740 TURBO INTERCOOLER** 4.736.497 pts.

El gran modelo sueco se caracteriza por una carrocería muy personal y por un brillante motor turbocomplementado. En él destaca la excelencia de sus acabados en un habitáculo amplio pero muy sobrio. Es el de mayor tamaño de su segmento.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.986 cc. Compresión/combustible: 9,0/9,7 octavos. Potencia máxima/régimen: 166 CV a 5.200 rpm. Par máximo/régimen: 24,3 mkg. a 3.400 rpm. Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 32,7/40,1 km/h. Peso en orden de marcha: 1.325 kg. Capacidad depósito combustible: 60 litros. Consumo 90/120 km/h: 8,7/10,2 l./100 km. Consumo medio ponderado: 12,5 l./100 km. Velocidad máxima: 196 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 30,2 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 36,0/40,0 seg. Frenada a 100 km/h: 31,2 m. Nivel de ruidos a 90 km/h: 64,5 db.



Basart, De Wit & Mather

PHILIPS

Total libertad de grabación y absoluta compatibilidad con el sistema VHS.

# LA CAMARA PHILIPS VHS-C REFLEJA TU ESTILO DE VIDA.



La cámara Philips VHS-C, gracias a su exclusivo sistema ultracompacto, te permite absoluta libertad de filmación, ya que con sólo 1,4 Kg. es la cámara más ligera del mercado.

La VCR 6830 está totalmente automatizada. Sólo tienes que encuadrar y el resultado será perfecto. Su alta sensibilidad te permite grabar en condiciones de luz escasa sin hacer ningún ajuste previo. El autofocus asegura unas imágenes totalmente nítidas y su potente zoom cubre desde una panorámica a un plano macro. Además, su videocassette ultracompacto es compatible con tu video VHS normal. Sin costos adicionales.

Todo un sistema que refleja tu estilo de vida.

FERRARI TESTAROSSA

24.488.411 ptas.

EL AMO DE LA PISTA

El Testarossa es el resultado de combinar un motor de doce cilindros que da trescientos noventa caballos de potencia, con unas suspensiones y unos frenos sacados directamente de un monoplace de Fórmula 1. Esta fiera mecánica va vestida con un traje aerodinámico puesto a punto por uno de los talleres de sastrería automovilística más prestigiosos, los talleres Pininfarina.

El Ferrari Testarossa es un producto refinado que supera los doscientos noventa por hora, que acelera de cero a cien en menos de seis segundos y que deja marcas de goma en el asfalto cuando cubre el kilómetro con salida parada en menos de veinticinco segundos. El último coche de calle creado



por Ferrari es el único modelo de la marca que explota las posibilidades del motor doce cilindros horizontales y opuestos, el mismo que dio el título del mundo al sudamericano Jody Scheckter y lanzó a la fama al tristemente desaparecido Gilles Villeneuve.

El motor del Testarossa, con casi cinco litros de cubaje, da trescientos noventa caballos de potencia y sorprende no sólo por su suavidad, por lo progresivo de sus reacciones, sino también por su buena voluntad para funcionar a bajo régimen, algo necesario para callejear con toda tranquilidad.

El comportamiento del Testarossa es otro de los as-



PORSCHE 959 Más de 40.000.000 ptas.

El 959 es el deportivo más avanzado que ahora mismo hay en el mercado. El 959 lleva todos los elementos que se usan incorporando en el automóvil normal de aquí al 2000. Cuatro ruedas motrices, caja de seis velocidades o suspensión regulable son los detalles más destacables.

Disposición: Trasera longitudinal. Número de cilindros: 6, horizontales y opuestos. Cilindrada: 2.850 c.c. Compresión/combustible: 8,3/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 450 CV a 6.300 rpm. Par máximo/régimen: 51,0 mkg. a 5.500 rpm. Tracción: A las cuatro ruedas. Número de marchas: 6. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 34,6/44,0 km/h. Pasa en orden de marcha: 1.450 kg. Capacidad depósito combustible: 90 litros. Consumo 90/120 km/h. (l./100 km.): —. Consumo medio ponderado: —. Velocidad máxima: Más de 315 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: —. Recuperación 1 km. desde 40, 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: —. Frenada a 100 km/h.: —. Nivel de ruidos a 90 km/h.: —.

pectos más destacables de este Ferrari. El Testarossa se agarra al suelo como una máquina de carreras. A altas velocidades mantiene su trayectoria sin desviarse ni un milímetro; no tiene problemas ni con el viento lateral ni con las irregularidades del suelo. En carreteras lentas el Ferrari demuestra toda su raza, mantiene la eficacia de su comportamiento y sólo se muestra algo rebelde en el momento de entrar en las curvas más cerradas; la falta de un buen apoyo aerodinámico en el tren delantero quita algo de exactitud a la dirección.

Los frenos del Testarossa son impecables, son frenos de competición. Los discos autoventilados en las cuatro ruedas y un sistema dimensionado al máximo cubren las exigencias que impone una máquina de tales características.



el contrario, de un coche muy dócil.

Los cuatrocientos cincuenta caballos mecánicos proporcionados por el motor, un magnífico seis cilindros horizontales y opuestos sobrealimentado por dos turbos, empujan con energía desde el instante en que se gira la llave de contacto. Es a partir de las 4.500 revoluciones por minuto cuando la fiera se desencadena y los neumáticos, verdaderos rodillos de goma, pasan al suelo toda la potencia sin desperdiciar ni un caballo.

La estabilidad del 959 es

PORSCHE 959

Más de 40.000.000

COCHE DE CIENCIA-FICCION

El 959 es la demostración directa del poderío técnico de Porsche. Es el resultado de reunir los mejores avances técnicos: motor sobrealimentado por dos turbocompresores, tracción a las cuatro ruedas con reparto de potencia

electrónico, sistema de frenos con equipo antibloqueo, caja de seis marchas, suspensión de dureza variable en función de la velocidad y otros detalles de valía similar convierten a esta máquina en una de las más impresionantes comercializadas en los últimos tiempos.

La velocidad punta, superior a los 315 kilómetros por hora, es el primer argumento de un coche que acelera con más energía que un Fórmula 1; el 959 pasa de cero a cien en 3,9 segundos y llega a los doscientos por hora en 14,8 segundos. Estas cifras indican una fuerza que podría ser brutal y, sin embargo, el 959 no es indomable, se trata, por



FERRARI TESTAROSSA 24.488.411 ptas.

El Testarossa tiene todos los detalles distintivos del mejor deportivo italiano. La carrocería de Pininfarina y el motor de doce cilindros horizontales y opuestos forman una pareja imbatible cuando se trata de hacer grandes viajes por autopista. Los trescientos noventa caballos de potencia son fuertes y ágiles para dar al conductor una sensación especial, irrepetible en cualquier otro modelo.

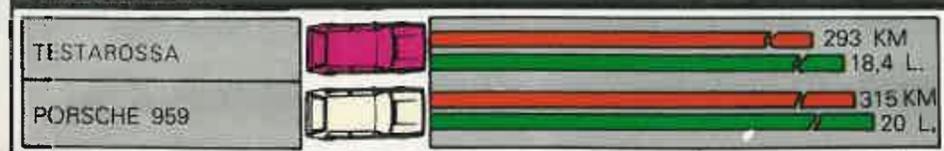
Disposición: Central longitudinal. Número de cilindros: 12, en boxer. Cilindrada: 4.942 c.c. Compresión/combustible: 9,2/97 octanos. Potencia máxima/régimen: 390 CV a 6.300 rpm. Par máximo/régimen: 50,0 mkg. a 4.500 rpm. Tracción: trasera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 30,0/40,0 km/h. Pasa en orden de marcha: 1.525 kg. Capacidad depósito combustible: 115 litros. Consumo 90/120 km/h. (l./100 km.): 9,9/11,8. Consumo medio ponderado: 18,4 l./100 km. Velocidad máxima: 290 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 24,8 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 25,7/27,9 seg. Frenada a 100 km/h.: —. Nivel de ruidos a 90 km/h.: —.



DATOS TECNICOS

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Cent. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
Núm. de cilindros .....	12/boxer	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada (c.c.) .....	4.942,0	Llantas (pulgadas) .....	Aleac. 8x16/10x8
Distribución, árbol de levas .....	Doble en cabeza	Neumáticos .....	225/50-255/50VR16
Alimentación .....	Inyección mecánica	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,2/super	Peso en orden de marcha (kg.) .....	1.525
Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....	390/6.300	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) .....	—
Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....	50,0/4.500	Capacidad depósito comb. (l.) .....	115
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ...	9,9/11,8
Núm. de marchas .....	5	Cons. medio ponderado (l./100 km.) ...	18,4
Vel. a 1.000 rpm. en 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (km/h.) ..	30,0/40,0	Velocidad máxima (km/h.) .....	290
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....	24,8
Tipo de dirección .....	Cremlletera	Recup. 1 km. desde 40, 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (seg.) ..	25,7/27,9
Vueltas de volante .....	3,50	Frenada a 100 km/h. (m.) .....	—
Diámetro de giro (m.) .....	12,0	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....	—
Frenos delanteros/traseros .....	Venti./venti.		

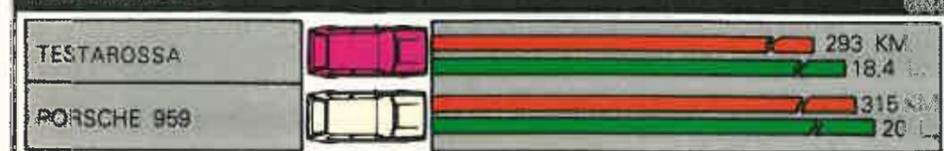
RENDIMIENTOS



DATOS TECNICOS

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Tras. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
Núm. de cilindros .....	6, horiz. y opuestos	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada (c.c.) .....	2.850	Llantas (pulgadas) .....	Al. 8x17, 10x17
Distribución, árbol de levas .....	Doble en cabeza	Neumáticos .....	235/45-275/40VR17
Alimentación .....	Inyección electr.	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	8,3/97 octanos	Peso en orden de marcha (kg.) .....	1.450
Potencia máx./régimen (CV/rpm.) .....	450/6.500	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> ) .....	—
Par máx./régimen (mkg./rpm.) .....	51,0/5.500	Capacidad depósito comb. (l.) .....	90
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	A las cuatro ruedas	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.) ...	—
Núm. de marchas .....	6	Cons. medio ponderado (l./100 km.) ...	20
Vel. a 1.000 rpm. en 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (km/h.) ..	34,6/44,0	Velocidad máxima (km/h.) .....	Más de 315
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada (seg.) .....	—
Tipo de dirección .....	Cremlletera	Recup. 1 km. desde 40, 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (seg.) ..	—
Vueltas de volante .....	—	Frenada a 100 km/h. (m.) .....	—
Diámetro de giro (m.) .....	11,1	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB) .....	—
Frenos delanteros/traseros .....	D. autov. del y det.		

RENDIMIENTOS



algo fuera de lo normal y en este aspecto intervienen al mismo tiempo dos elementos clave, la tracción a cuatro ruedas y la suspensión. La tracción a las cuatro ruedas se puede programar para distintos estados del firme, «seco», «lluvia» y «hielo/nieve», y la dureza de la suspensión varía en función de la velocidad.

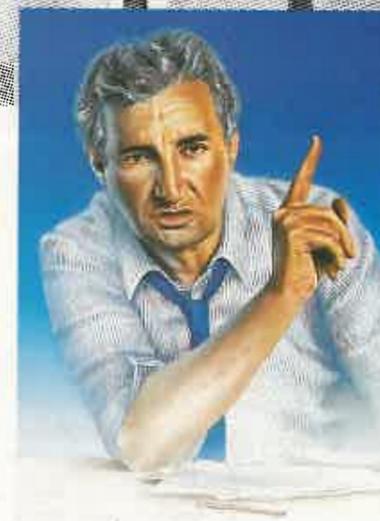
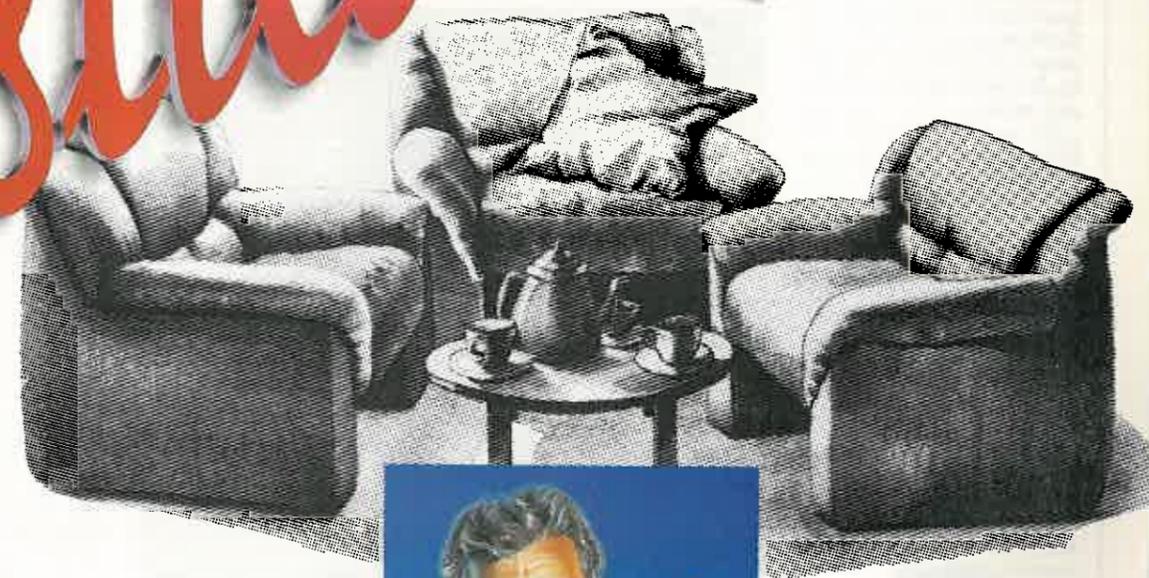
Los frenos son también impresionantes y el sistema del 959 es muy similar al que están probando ahora mismo los Porsche 962 que participan en el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos. El sistema antibloqueo ABS es de la última generación, la que reacciona con más fidelidad cuando las condiciones son adversas.

El precio es el único punto negativo del 959; más de veinticinco millones de pesetas en Alemania y más de cuarenta millones de pesetas en nuestro país.

# Tertulias

De 9 a 10 en "Protagonistas"

# estilo Cope



Todas las mañanas estas sillas se ponen que echan chispas, al rojo vivo. Son las tertulias de Luis del Olmo. Explosivas, rabiosamente de actualidad. Con diferentes personalidades dialogando cada día. Frente a frente, en plan debate. Con los temas más polémicos. A micrófono abierto. Hablando claro... estilo Cope.

Cadena Cope

RADIO MIRAMAR



... de persona a persona

■ LUNES: F. Giménez Losantos, Alberto Closas y Javier Lentini. ■ MARTES: J. A. Vallejo Nájera, Fernando Díaz-Plaja y Ana Diosdado. ■ MIÉRCOLES: Julián Lago, Manuel Leguineche y Fernando Vizcaino Casas. ■ JUEVES: José Luis Gutiérrez, José Luis de Villalonga y Pablo Sebastián. ■ VIERNES: Rafael Abella, José Mario Armero y Ramón Carnicer.

R R SILVER SPUR

19.140.881 ptas.

## PASO AL REY

El Rolls Royce Silver Spur es un coche muy especial, su mecánica no tiene ninguno de los avances espectaculares que son habituales en los modelos alemanes o italianos, no lleva la parafernalia electrónica que distingue a los coches japoneses y, sin embargo, es uno de los mejores automóviles del mundo.

El secreto principal del Rolls-Royce está en su corazón mecánico, en su motor. Se trata de un magnífico ocho cilindros en V con casi siete litros de cubaje, un motor hecho por completo en aleación ligera. La adopción de la inyección de carburante Bosch K-Jetronic, uno de los últimos retoques aportados al coche, ha dado una nueva vida a la mecánica. Su potencia, como siempre, es un secreto de estado que los directivos de la marca no quieren desvelar a ningún precio, es «la suficiente



Rolls Royce Silver Spirit  
El lujo en su máxima expresión



BENTLEY MULSANE EIGHT 13.690.860 ptas.

El modelo Eight es la réplica del Silver Spirit, una réplica tratada con la personalidad habitual en todos los Bentley, marca que impuso su ley en Le Mans durante varios años. La suspensión del Eight es más dura que la montada por los Rolls, lo que permite una conducción más relajada en todo tipo de carreteras.

Disponición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 8, en V. Cilindrada c.c.: 6.750. Compresión combustible: 9,0/97 octanos. Potencia máxima/régimen CV/rpm.: la suficiente. Par máximo/régimen: la suficiente. Tracción: Trasera. Número de marchas: 3, automática. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 28,1/42,2 km/h. Peso en orden de marcha: 2.245 kg. Capacidad depósito combustible: 108 l. Consumo 90/120 km/h.: 16,3/18,2 l./km. Consumo medio ponderado: 17,5 l./100 km/h. Velocidad máxima: 192 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 33,0 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 12,3 seg. Frenada a 100 km/h.: m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: db.

para el coche» según aseguran sus propios creadores, pero puede rondar los trescientos veinte o trescientos treinta caballos.

La caja de cambios automática tiene una técnica veterana pero funciona con una precisión impresionante; las tres marchas van entrando con la misma suavidad con la que un cuchillo caliente se hunde en la mantequilla. El conductor sólo tiene que ocuparse del acelerado y aunque se hunda su pie derecho sin la menor presión no notará ningún sobresalto, ninguna reacción fuera de tono. El estilo señorial está presente en el conjunto de motor y caja de cambios. Tal elegancia sólo se rompe en el capítulo de consumos, un capítulo en el que el Rolls-Royce confirma su carácter de coches para potentados ya que roza los veintiseis litros a los cien kilómetros en ciudad, mientras que Eight indica el número de cilindros de la mecánica, de un motor que es una auténtica obra de arte.

Bentley es una marca que ha logrado sus laureles en la competición, en Le Mans, y ese espíritu deportivo está presente en todos sus productos. El Mulsanne Eight, réplica del Rolls-Royce Silver Spirit, no ha perdido nada de la comodidad característica de sus hermanos para el coche» según aseguran sus propios creadores, pero puede rondar los trescientos veinte o trescientos treinta caballos.

El comportamiento del Rolls-Royce no es el de un deportivo pero la estabilidad es excepcional para un coche de su tamaño y peso. El Silver Spur reacciona con toda nobleza y el único problema llega en zonas de curvas por las inclinaciones de la carrocería, que son algo más fuertes de lo deseable. La blandura de suspensión borra todas las desigualdades del terreno y aporta, además, una sensación de confort fuera de lo normal, parece como si se viajara en un tapiz volador. El dispositivo de reglaje automático de nivel que el Silver Spur monta en el tren trasero utiliza elementos Citroën ya probados en los CX, en los BX y en los antiguos Tiburón.

Los frenos están al nivel exigido por la marca británica; los cuatro discos tienen fuerza más que suficiente para enfrentarse a una tarea tan dura como detener un mastodonte de metal, con más de dos toneladas de peso, cuando se rueda a más de ciento noventa por hora. Los cuatro discos trabajan con muy buena voluntad y detienen al coche en distancias muy recortadas.



### DATOS TECNICOS

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
Núm. de cilindros	8, en V	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada (c.c.)	6.750	Llantas (pulgadas)	Chapa/6 x 15
Distribución, árbol de levas	Central	Neumáticos	235/70 HR 15
Alimentación	Inyección mecánica	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	9,0/97 octanos	Peso en orden de marcha (kg.)	2.275
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	La suficiente	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> )	510 (VDO)
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	El suficiente	Capacidad depósito comb. (l.)	108
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Trasera	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	16,3/18,3
Núm. de marchas	3, automático	Cons. medio ponderado (l./100 km.)	17,5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)	28,1/42,2	Velocidad máxima (km/h.)	192
DIRECCION Y FRENO		Accl. 1 km. salida parada (seg.)	33,0
Tipo de dirección	Servodirección	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)	—
Vueltas de volante	3,75	Frenada a 100 km/h. (m.)	—
Diámetro de giro (m.)	12,3	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	—
Frenos delanteros/traseros	D. autoventi./disco	PRECIO Pesetas	

### RENDIMIENTOS

ROLLS ROYCE SILVER SPIRIT



BENTLEY EIGHT



BENTLEY MULSANNE

13.690.860

## UN NOBLE EN LAS CARRERAS

El Mulsanne Eight tiene una personalidad que ya viene anunciada en su denominación. Mulsanne es el nombre de la recta más famosa del circuito de La Sharte, el circuito en el que se están disputando las 24 horas de Le Mans desde principios de siglo; mientras que Eight indica el número de cilindros de la mecánica, de un motor que es una auténtica obra de arte.

Bentley es una marca que ha logrado sus laureles en la competición, en Le Mans, y ese espíritu deportivo está presente en todos sus productos. El Mulsanne Eight, réplica del Rolls-Royce Silver Spirit, no ha perdido nada de la comodidad característica de sus hermanos



El Bentley Mulsanne Eight combina el confort con el estilo deportivo.



ROLLS ROYCE SILVER SPIRIT 19.140.881 ptas.

La uno de los modelos más clásicos de la marca británica, el coche que quiere conducir los conductores de primera línea para disfrutar a toda el mundo su éxito profesional. Es la máxima expresión del lujo y el confort, su facilidad de manejo cautiva desde el primer momento que se coge su volante y se gira la llave de contacto.

Disponición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 8, en V. Cilindrada c.c.: 6.750. Compresión combustible: 9,0/97 octanos. Potencia máxima/régimen CV/rpm.: la suficiente. Par máximo/régimen: la suficiente. Tracción: Trasera. Número de marchas: 3, automática. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 28,1/42,2 km/h. Peso en orden de marcha: 2.245 kg. Capacidad depósito combustible: 108 l. Consumo 90/120 km/h.: 16,3/18,2 l./km. Consumo medio ponderado: 17,5 l./100 km/h. Velocidad máxima: 192 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 33,0 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 12,3 seg. Frenada a 100 km/h.: m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: db.



### DATOS TECNICOS

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
Núm. de cilindros	8, en V	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada (c.c.)	6.750	Llantas (pulgadas)	Chapa/6 x 15
Distribución, árbol de levas	Central	Neumáticos	235/70 HR 15
Alimentación	Inyección mecánica	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	9,0/97 octanos	Peso en orden de marcha (kg.)	2.275
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	La suficiente	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> )	510 (VDO)
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	El suficiente	Capacidad depósito comb. (l.)	108
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Trasera	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	16,3/18,3
Núm. de marchas	3, automático	Cons. medio ponderado (l./100 km.)	17,5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)	28,1/42,2	Velocidad máxima (km/h.)	192
DIRECCION Y FRENO		Accl. 1 km. salida parada (seg.)	33,0
Tipo de dirección	Servodirección	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)	—
Vueltas de volante	3,75	Frenada a 100 km/h. (m.)	—
Diámetro de giro (m.)	12,3	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	—
Frenos delanteros/traseros	D. autoventi./disco	PRECIO Pesetas	

### RENDIMIENTOS

BENTLEY EIGHT



ROLLS ROYCE SILVER SPIRIT



pero ha ganado en manejabilidad. Una suspensión con reglajes algo más duros ha hecho el milagro, ha transformado el familiar de lujo en un automóvil muy eficaz a la hora de rodar deprisa.

El Mulsanne Eight tiene la misma potencia del Silver Spirit, alrededor de trescientos caballos, pero da la impresión de ser algo más ágil que su hermano gemelo. Los ciento noventa kilómetros por hora son un juego de niños y las aceleraciones son enérgicas sin caer nunca en la brutalidad.

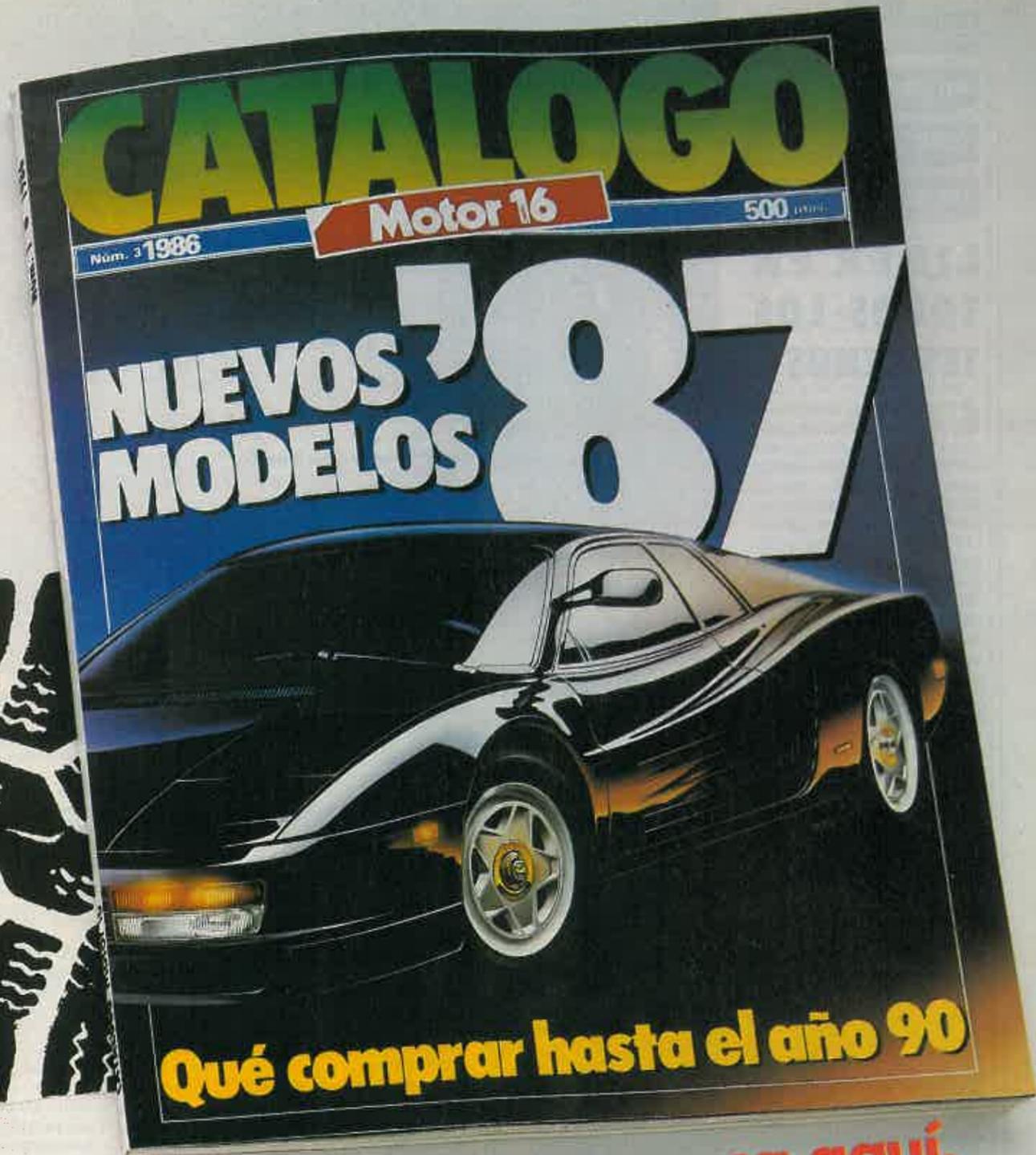
Los frenos tienen la eficacia necesaria para detener sin problemas al Mulsanne, dos toneladas y cuarto de puro acero británico, rematado con cueros de primera calidad y maderas nobles. La única crítica es para el pedal por su leve dureza, que desentona con la suavidad de los otros mandos.

El comportamiento del Mulsanne Eight permite una conducción rápida sin necesidad de estar en guardia permanentemente. El morro del Bentley responde de inmediato a las órdenes dadas desde el volante y entra en las curvas sin titubear ni un instante. La suspensión borra los baches con una eficacia impresionante y los pasajeros no notan las irregularidades del suelo ni cuando se circula por carreteras comarcales.

El nivel de acabado de esta joya es casi perfecto, no admite el menor reproche. El cuadro de mandos pone de relieve el estilo deportivo del conjunto, este cuadro es la personalización de la nobleza lograda en las carreras.



**Pise a fondo. Todo lo que pueda conducir, entre el 87 y el 90, aparca aquí.**



Una gran monografía de 164 páginas sobre los coches que vienen ya.  
Todas las marcas y modelos de 1987.  
Todos los proyectos hasta final de siglo.  
El diseño y la técnica de los años 90.  
Informe de Jesús Torbado: "Los japoneses del futuro".  
Por 500 ptas.

**Motor 16**  
ANDA FUERTE

**MITSUBISHI MONTERO**

**CORTO: 2.805.025 ptas.**

**LARGO: 3.001.025 ptas.**

**LIDER EN TODOS LOS TERRENOS**

CON la llegada de un contingente de coches japoneses, el mercado nacional de los todo terreno se ha animado mucho. La estrella de este tipo de vehículos es sin lugar a dudas el Mitsubishi Montero. Hasta la llegada a nuestro país este vehículo era conocido como Mitsubishi Pajero, denominación empleada en los países sajones, y vanía avalado por un impresionante palmarés deportivo en el cual destacaba una victoria en el París-Dakar.

En los países de habla hispana se adoptó el nombre de Montero pero se trata de exactamente el mismo modelo. Las versiones escogidas para comercializar en España son la que tienen el motor diesel sobrealimentado de 2,5 litros de cilindrada. Este mismo motor se monta en la versión de batalla corta y en la de batalla larga.

En cualquiera de los dos casos se trata de coches con un buen nivel confort a pesar de ser coches todo terreno. Se ha conseguido un buen compromiso entre las exigencias de la marcha por terrenos difíciles y lo que cualquier usuario exige de un vehículo de uso diario. Los 84 caballos del motor son suficientes para circular en cualquier tráfico con soltura y emprender viajes largos sin temor a eternizarnos, puesto que el comportamiento rutero es excelente y se pueden realizar medias que no tienen nada que envidiar a las de un turismo de categoría media.

Mecánicamente el Montero es un vehículo muy equilibrado. El motor destaca por su ligereza, puesto que



La instrumentación de los Montero es muy completa, y además montan un mecanismo de bloqueo de ruedas automático.

se desarrolló para equipar turismos y más tarde se adaptó para los todo terreno. Su funcionamiento es típico de los motores turboalimentados. Primero tiene una fase en la que desarrolla poca potencia hasta que alcanza las 2.800 vueltas, punto en el que se desencadena la potencia y sube de vueltas con alegría hasta que corta la inyección. Normalmente no se llega hasta el corte de inyección puesto que por encima de las 4.500

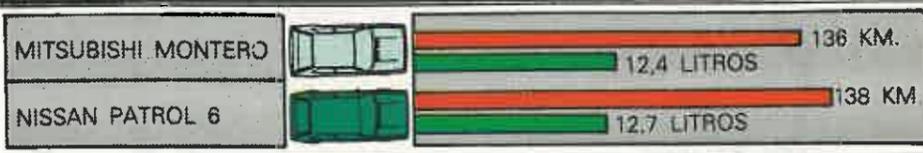
vueltas disminuye la potencia. En utilización por campo se nota un poco de falta de potencia a bajas revoluciones y hay que evitar que el régimen del motor baje de 2.000 vueltas.

En el aspecto de carrocería y chasis, destaca la suspensión delantera independiente que influye definitivamente en el comportamiento del coche en cualquier condición. Sólo hay que criticar el recorrido un poco limitado.

Los elementos elásticos son barras de torsión, mientras que en el tren trasero se ha recurrido a la fiabilidad del clásico eje rígido con ballestas, solución muy probada y que no da ningún problema.

La transmisión recurre también al sistema clásico de tracción a las cuatro ruedas con las delanteras desengranables. En este apartado el Mitsubishi también cuenta con la peculiaridad de que el desbloqueo de las ruedas

**RENDIMIENTOS**



	M. CORTO	M. LARGO
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Del longitudinal	Del longitudinal
Núm. de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.477,0	2.477,0
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza
Alimentación	Turbodiesel	Turbodiesel
Compresión/combustible	21,0/Gasóleo	21,0/Gasóleo
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	84/4.200	84/4.200
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	20,5/2.000	20,5/2.000
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Tracción total	Tracción total
Núm. de marchas	5	5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)	28,7/33,5	28,7/33,5
<b>DIRECCION Y FRENSOS</b>		
Tipo de dirección	Servodirección	Servodirección
Vueltas de volante	3,60	3,60
Diámetro de giro (m.)	—	11,8
Frenos delanteros/traseros	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Eje rígido	Eje rígido
Llantas (pulgadas)	Chapa/6 x 15	Chapa/6 x 15
Neumáticos	215 SR 15	215 SR 15
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha (kg.)	1.528	1.740
Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> )	—	175/1.630
Capacidad depósito comb. (l.)	60	92
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	10,4/14,1	10,4/14,1
Cons. medio ponderado (l./100 km.)	12,4	12,4
Velocidad máxima (km/h.)	136	136
Acel. 1 km. salida parada (seg.)	41,6	41,6
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)	40,3/45,0	40,3/45,0
Frenada a 100 km/h. (m.)	42,6	42,6
Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	72,8	72,8
PRECIO Pesetas	2.805.025	3.001.025

delanteras se hace automáticamente sin tener que bajarse a aflojar la palomilla del buje.

El funcionamiento general de la transmisión es excelente y sólo notamos que la palanca queda un poco alejada del conductor. La dirección es bastante lograda y se ha conseguido un compromiso entre rapidez y precisión que no es fácil lograr en este tipo de vehículos.

Para evaluar el comportamiento de este modelo hay que distinguir entre la versión larga y la corta, puesto que tienen personalidades bien distintas. El modelo corto, es seguramente uno de los vehículos todo terreno más ágiles y eficaces que hay en la actualidad. Lo reducido de sus dimensiones, así como la eficacia de su suspensión, permiten hacer verdaderas diabluras por el campo.

En carretera también se defiende bien, pero debido a su pequeña distancia entre ejes, tiene unas reacciones nerviosas. En cambio, el largo está más limitado en el campo, en virtud de sus mayores dimensiones y voladizos, pero es más agradable de conducir en carretera. En circulación urbana ninguno de los dos plantea el más mínimo problema y son tan manejables como cualquier turismo.

Las unidades que se im-

portan en España viene con un paquete de opciones que hacen de los Montero uno de los todo terreno mejor equipados del mercado. Aire acondicionado, equipo de música, elevalunas eléctrico y un completísimo cuadro de mandos, son algunos de los elementos de equipamiento que monta el Mitsubishi. Todo esto rematado con un acabado que aunque estéticamente no aporte gran cosa, tiene una buena realización y un acabado bastante cuidado.

En el corto, la habitabilidad es algo reducida y en particular las plazas traseras son un poco justas, así como el maletero. El acceso a la parte de atrás tampoco es particularmente bueno y requiere algunas contorsiones. En cambio, en el largo dispone de cinco auténticas plazas para adultos, más dos plazas suplementarias en una tercera fila de asientos. Estas dos últimas plazas son algo justas, pero suficientes para niños. El maletero se puede ir ampliando, según se van abatiendo filas de asientos, hasta llegar a superar un metro y medio cúbico de volumen de carga.

En definitiva, el largo destaca por su gran funcionalidad y buena capacidad para el todo terreno, mientras que el corto se muestra como un coche joven con mucha agilidad para rodar en el campo.



**NISSAN PATROL 6 CILINDROS 2.487.885 ptas.**

La principal ventaja del Patrol reside en su precio mucho más asequible y sus aplicaciones más amplias. Su motor, es nuevo y con el cambio y servodirección más ágiles. Otra ventaja reside en que, como se trata de un coche nacional, dispone de una amplia red de asistencia.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.446 c.c. Compresión/combustible: 21,0/Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 95 CV a 3.400 rpm. Par máximo/régimen: 22,0 mkg. a 1.800 rpm. Tracción: Tracción total. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 30,8/37,3 km/h. Peso en orden de marcha: 1.995 kg. Capacidad depósito combustible: 82 litros. Consumo 90/120 km/h.: 10,3/12,3 l./100 km. Consumo medio ponderado: 12,7 l./100 km. Velocidad máxima: 138 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 42,7 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª: 41,3/46,2 seg. Frenada a 100 km/h.: 36,2 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 70,8 dB.

TOYOTA LAND CRUISER II

LJ 70 2.757.313 ptas.

## MITO JAPONES

ESTA versión del Land Cruiser destaca por incorporar una serie de soluciones mecánicas de vanguardia que ponen a este modelo al día a pesar de su dilatada historia. La filosofía que se ha seguido en el diseño de este modelo, es la de dar una buena versatilidad en el mercado del todo terreno para el ocio, mientras que el Land Cruiser original, queda más centrado en la utilización industrial.

Para mover este vehículo se ha recurrido a un motor diesel sobrealimentado de casi 2,5 litros de cilindrada, que con la ayuda de un turbocompresor llega a los 86 caballos. Esta cifra le permite obtener unas prestaciones muy honrosas, pero sobre todo unos consumos que no estamos acostumbrados a ver en este tipo de vehículos.

Al contrario de lo que suele ser normal en los motores sobrealimentados, desde muy pocas revoluciones se dispone de bastante potencia, y cuando se llega a las dos mil vueltas, se produce un tirón que no deja de empujar hasta las cuatromilquinientas. Este motor con la ayuda de unas relaciones de cambio bien adaptadas permiten obtener unas prestaciones muy dignas y que facilitan la utilización del Toyota como un coche de cada día. El manejo de la palanca de cambio es bueno, pero ésta queda un poco alejada del conductor.

Un punto destacable del modelo es la utilización de muelles helicoidales como elementos elásticos. Esto



MITSUBISHI MONTERO CORTO 2.805.025 ptas.

Las principales ventajas del Montero frente al Toyota reside en su tamaño todo terreno, principalmente debido a sus dimensiones más compactas y a la suspensión delantera independiente. Por el contrario, resulta bastante más caro.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.477 c.c. Compresión/combustible: 21,0/Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 84 CV/4.200 rpm. Par máximo/régimen: 20,5/2.000. Tracción: Tracción total. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 28,7/33,5 km/h. Peso en orden de marcha: 1.520 kg. Capacidad depósito combustible: 60 l. Consumo 90/120 km/h.: 10,4/14,1 l./km. Consumo medio ponderado: 12,4 l./100 km. Velocidad máxima: 136 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 41,6 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.<sup>a</sup>/5.<sup>a</sup>: 40,3/45,0 seg. Frenada a 100 km/h.: 42,6 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 72,8 db.

### DATOS TÉCNICOS

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Eje rígido
Núm. de cilindros	4, en línea	Suspensión trasera	Eje rígido
Cilindrada (c.c.)	2.446,0	Llantas (pulgadas)	Chapa/6 x 16
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	205 R 16
Alimentación	Turbodiesel	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	20,0/Gasóleo	Peso en orden de marcha (kg.)	1.690
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	86/4.000	Volumen del maletero (dm <sup>3</sup> )	210/990
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	19,2/2.400	Capacidad depósito comb. (l.)	90
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Tracción total	Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	8,3/13,0
Núm. de marchas	5	Cons. medio ponderado (l./100 km.)	9,9
Vel. a 1.000 rpm. en 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (km/h.)	27,4/32,2	Velocidad máxima (km/h.)	137
DIRECCION Y FRENO		Acel. 1 km. salida parada (seg.)	42,6
Tipo de dirección	Circulación bolas	Recup. 1 km. desde 40, 4. <sup>a</sup> /5. <sup>a</sup> (seg.)	43,3/48,9
Vueltas de volante	4,80	Frenada a 100 km/h. (m.)	34,6
Diámetro de giro (m.)	11,4	Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	70,2
Frenos delanteros/traseros	Disco/tambor	PRECIO Pesetas	

### RENDIMIENTOS

TOYOTA LAND CRUISER LJ70	
MITSUBISHI MONTERO CORTO	

permite unos recorridos de suspensión apropiados y unas reacciones más progresivas que las de las clásicas ballestas. Se ha mantenido la solución del eje rígido en los dos ejes, por ser la más sencilla y fiable.

Tan sólo hay que dar un suspenso al Land Cruiser: la dirección. A pesar de ser asistida, se ha recurrido a una desmultiplicación exagerada. Aunque el volante se puede mover con un dedo en cualquier situación, son necesarias muchas vueltas simplemente para doblar una esquina. Unos neumáticos mejor adaptados también ayudarían lo suyo, puesto que mejorarían sensiblemente las posibilidades del vehículo en utilización todo terreno.

Los interiores están bien solucionados, eso sí, buscando siempre la funcionalidad.

# SI TIENE LOS 100, EL 101 ES UN VISA GTI.



Si ha completado la colección "Los 100 coches del 86", puede ganar un Citroën Visa GTI, enviando este cupón a INREVISA, Hnos. García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

Participará en el sorteo ante notario que tendrá lugar el próximo día \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 198\_\_\_\_. ¡Mucha suerte!

D. \_\_\_\_\_  
 Domicilio \_\_\_\_\_  
 Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_

LEO BURNETT, S.A.

## Motor 16



**RANGE ROVER**  
**TURBO DIESEL 3.429.025**  
**EFI MANUAL 5.173.812**  
**EFI AUTO 5.634.218**

**MAS POTENCIA, MAS DIESEL**

**D**ESPUES de muchos años en el mercado sin apenas variar nada ni en la mecánica, ni en la estética, de repente en un año han aparecido infinidad de novedades en la gama de los Range Rover. Por un lado la incorporación de un sistema de inyección electrónica que ha servido para aumentar la potencia, mejorar las prestaciones y, a la vez, reducir los exagerados consumos que caracterizaban a estos motores. Como contraparti-

da esto ha supuesto un precio bastante más alto. Por otra parte por fin ha visto la luz el proyecto del Range Rover Diesel, que durante muchos años ha estado en la mente de los responsables de la marca. Esta versión ha supuesto un abaratamiento tanto del precio de compra como de mantenimiento.

Al finalizar estas mejoras, vemos que en el motor de gasolina se ha conseguido una alegría que antes no tenía con los carburadores. Sobre todo ahora se puede subir de vueltas el motor sin problemas, mientras que antes se negaba en rotundo a pasar de 4.000 vueltas. El funcionamiento del motor es todavía más suave con la inyección y el zumbido del motor siempre resulta agradable y no llega a molestar. En la versión con cambio de marchas manual se puede ir casi de carreras, además otra de las novedades es la colocación de la palanca de cambios, que ahora esta más cerca y es más corta que en las antiguas versiones. Por contra el modelo con caja automática no responde a lo que uno se espera, puesto que es necesario ir estrujando el acelerador con-

	DFI. MANUAL	DFI. AUTO	TURBO D
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Núm. de cilindros	8 en V	8, en V	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	3.532,0	3.532	2.393
Distribución, árbol de levas	Central	Central	Lateral
Alimentación	Inyección electro	Inyección electro	Inyectora y Turbo
Compresión/combustible	9,3/97 octanos	9,3/97 octanos	22/Gasóleo
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	165/4.000	165/4.000	106/4.200
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	26,3/2.500	26,3/2.500	24,3/2.400
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Tracción total	Tracción total	Tracción total
Núm. de marchas	5	4	5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª (km/h.)	33,1/43,0	45,6/—	38,2/4,6
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección	Circulac. bolas	Circulac. bolas	Circulac. bolas
Volante	3,50	3,5	3,5
Diámetro de giro (m.)	11,2	11,2	11,22
Frenos delanteros/traseros	Disco/disco	Disco/disco	Disco/disco
<b>USPENSIONES Y RUEDAS</b>			
uspensión delantera	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido
uspensión trasera	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido
lantas (pulgadas)	Aleación/7 x 16	Aleación/7 x 16	Aleación/7 x 16
Neumáticos	205 R 16 M-S 200	205R16M + S.200	205R16M + S200
<b>ESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha (kg.)	1.900	1.910	1.990
Volumen del maletero (dm³)	395/1.870	395/1.870	395/1.870
Capacidad depósito comb. (l.)	82	82	82
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Consumo 90/120 km/h. (l./100 km.)	10,6/13,7	11,2/14,7	8,3/11,1
Consumo medio ponderado (l./100 km.)	14,7	15,5	13,3
Velocidad máxima (km/h.)	170	160,4	151,6
Vel. 1 km. salida parada (seg.)	35,5	38,3	37,8
Consumo 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª (seg.)	37,2/41,4	35,7	40,3/48,3
Velocidad a 100 km/h. (m.)	37,4	37,4	37,8
Nivel de ruidos a 90 km/h. (dB)	75,6	73,5	75,9
<b>PRECIO Pesetas</b>			

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE MOTOCICLISMO 1986**  
**OTRAS MARCAS LO INTENTARON**  
**MICHELIN LO CONSIGUIÓ**



**Michelin: Vencedor en todas las categorías**

- 80 c.c. 1º Jorge Martínez "Aspar"/Derbi con Michelin
- 125 c.c. 1º Luca Cadalora/Garelli con Michelin
- 250 c.c. 1º Carlos Lavado/Yamaha con Michelin
- 500 c.c. 1º Eddie Lawson/Yamaha con Michelin
- RESISTENCIA 1º Patrick Igoa/Honda con Michelin
- TRIAL 1º Thierry Michaud/Fantic con Michelin



**MICHELIN**  
 la seguridad del líder



El comportamiento del Range Rover es excelente en cualquier terreno. La versión diesel es casi tan rápida acelerando como las de gasolina.

tinuamente para que el vehículo circule con cierta agilidad. Esta caja de cambios automática es también nueva. Es un diseño desarrollado conjuntamente con ZF. Dispone de cuatro velocidades con bloqueo del convertidor de par en cuarta. El funcionamiento es suave, pero el mecanismo está regulado de forma, que apenas se alcanzan las 1.500 vueltas, pasa a una relación más alta y a pesar de la bu-

voluntad del motor, éste se muestra incapaz de tirar con rapidez del coche.

Por su parte el motor diesel sorprende por su excelente rendimiento. Se ha recurrido a un motor VM en el que se ha retocado el turbocompresor, la bomba inyectora y el árbol de levas, con el fin primordial de conseguir una buena respuesta a bajo régimen, para mover con soltura las dos toneladas de coche. El resultado

es, como decíamos, sorprendente. El vehículo se mueve con gran agilidad, y sin que los consumos sean excesivos en ningún momento. Tanto las aceleraciones como la velocidad máxima están por encima de la competencia en este tipo de vehículos, con motor diesel, hasta el punto que en aceleraciones y recuperaciones está muy próximo a sus hermanos de gasolina.

La incorporación de este

motor diesel también mejora el aspecto de la conducción todo terreno, puesto que la capacidad de este motor para funcionar a pocas revoluciones, permite pasar por sitios difíciles sin tener que engranar las marchas cortas.

A pesar de las diferencias mecánicas, el comportamiento de todos los Range Rover es prácticamente igual. Su sistema de tracción permanente le confiere un



**NISSAN PATROL WAGON 6 CILINDROS 2.687.825 pts.**

Ante el acoso de los modelos de importación, el Patrol se defiende con una fiabilidad a toda prueba, un precio bastante equilibrado y el poder contar con una red de asistencia mucho más amplia que sus rivales.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 3.246 c.c. Compresión/combustible: 21,8. Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 95 CV a 3.600 rpm. Par máximo/régimen: 22,0 mág. a 1.800 rpm. Tracción: Tracción total. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm: en 4.º: 5,7; 30,8; 37,3 km/h. Peso en orden de marcha: 1.995 kg. Capacidad depósito combustible: 82 litros. Consumo 90/120 km/h.: 10,3/12,3 l./100 km. Consumo medio ponderado: 12,3 l./100 km. Velocidad máxima: 138 km/h. Aceleración: 1 km. salida parada: 42,7 seg. Recuperación: 1 km. desde 40, 4.º/5.º: 41,8/46,4 seg. Frenada a 100 km/h.: 36,2 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 76,8 db.



**MIITSUBISHI MONTERO LARGO 3.001.025 pts.**

Frente al Range Rover las armas que pelean el Montero, residen en una mejor agilidad en todo terreno y un precio ligeramente inferior. Para empezar, el índice de seguridad es bastante alto y sobre todo en el comportamiento interior.

Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.477,0 c.c. Compresión/combustible: 21,9. Gasóleo. Potencia máxima/régimen: 84,4/2.000 CV rpm. Par máximo/régimen: 20,5/2.000. Tracción: Tracción total. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm: en 4.º/5.º: 18,7/32,5 km/h. Peso en orden de marcha: 1.740 kg. Capacidad depósito combustible: 92 l. Consumo 90/120 km/h.: 10,4/14,1 l./100 km. Consumo medio ponderado: 12,4 l./100 km. Velocidad máxima: 136 km/h. Aceleración 1 km. salida parada: 41,8 seg. Recuperación 1 km. desde 40, 4.º/5.º: 40,3/45,0 seg. Frenada a 100 km/h.: 42,6 m. Nivel de ruidos a 90 km/h.: 72,8 db.

# CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLYES 1986 OTRAS MARCAS LO INTENTARON MICHELIN LO CONSIGUIÓ



## Michelin: Campeón del Mundo de Rallyes

El éxito total, una vez más, conseguido por MICHELIN en la temporada de competición 1986, es un hecho indiscutible. Otras marcas lo intentaron, en efecto. También hablaron de tecnología y de otras cualidades. Hablar es una cosa, pero ganar los Campeonatos del Mundo es otra, sólo el mejor puede conseguirlo. Ahí está la prueba definitiva de la superioridad técnica de Michelin: hechos, resultados. Si decimos "la seguridad del líder" es porque tenemos las pruebas.



# MICHELIN

la seguridad del líder



En los interiores también se han retocado algunos detalles, tal y como la situación de la palanca de cambio.



comportamiento excelente en cualquier tipo de carretera o camino. Gracias a los muelles helicoidales, la suspensión absorbe las irregularidades del terreno perfectamente, las reacciones son progresivas y puede competir en confort con berlinas convencionales de carretera. La suavidad de la suspensión permite un pequeño balanceo de la carrocería, que puede llegar a marear cuando se rueda por carreteras onduladas.

En el interior se cuidan hasta los más pequeños detalles y el equipamiento está a la altura de las berlinas de lujo. Este refinamiento pa-

rece incluso excesivo para un vehículo que se ha de desenvolver en un medio en el que la tierra y el barro son moneda corriente. No obstante el Turbo Diesel tiene una filosofía un poco distinta y se ha buscado sobre todo la funcionalidad de forma que además de un coche comfortable y con cierto grado de lujo, pueda ser empleado en trabajos duros. En España la única versión del diesel que se va a comercializar es la más básica, para que el precio no supere los tres millones y medio y el IVA aplicable sea del 12% en lugar del 33 que se aplica en los de gasolina.

En general el Range Rover es un vehículo que tiene tanto de coche todo terreno como de berlina familiar. En su interior se acomodan cinco adultos con un espacio para equipajes muy generoso. Las buenas posibilidades mecánicas del coche permiten circular a gran velocidad sin problema, casi como si se tratase de un coche convencional, con la ventaja de disponer de unas posibilidades para el todo terreno excelente. En este campo sólo se acusa un peso algo por encima de lo deseado y un voladizo posterior que tiende a quedarse colgado cada vez que se ataca un

desnivel muy fuerte.

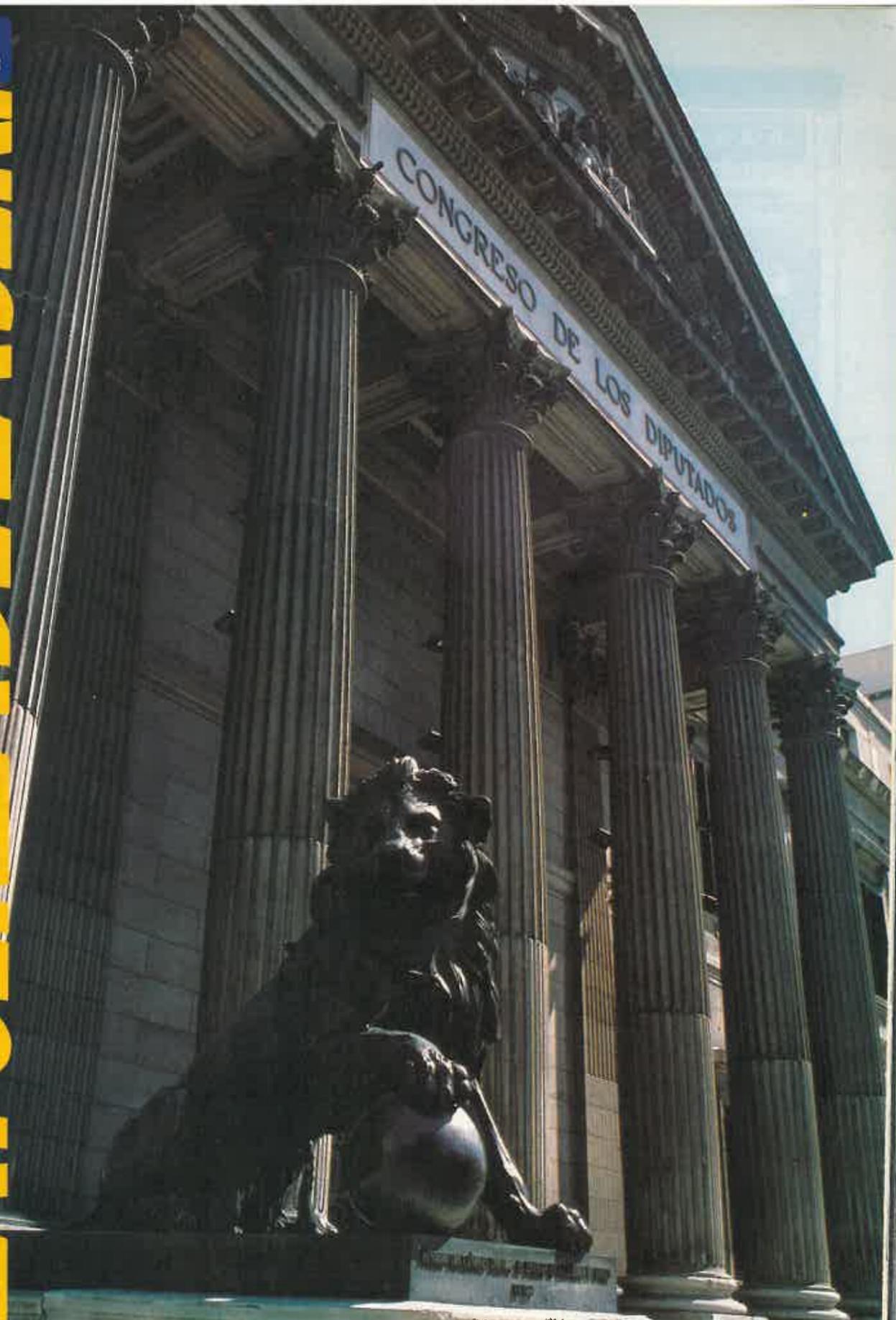
Un punto en el que la marca inglesa ha de hacer un esfuerzo es el acabado. Si bien a primera vista la terminación de los vehículos es atractiva y muy aparente, lo cierto es que cuando se examina con detalle comienzan a aparecer pequeños defectos, tal y como guanteras abarquilladas que no encajan, molduras que se salen de su sitio al primer bache y otros detalles, que aunque tienen fácil solución denotan un montaje poco esmerado, y que sobre todo no está a la altura de un vehículo que cuesta más de cinco millones de pesetas.

En definitiva, se puede decir que las mejoras incorporadas en estos vehículos, los hacen más atractivos y, en el caso del diesel, más accesibles al comprador. Aunque se trata de un coche un tanto exclusivo y que sólo tiene homólogos en el mercado americano, su comparación con coches disponibles en el mercado nacional es inevitable, y si no fuese por el handicap de un precio un tanto elevado respecto a casi todos ellos, sería la opción más atractiva para todo el que desee un todo terreno familiar de utilización mixta carretera y campo.

RENDIMIENTOS

RANGE ROVER EFI M		170 KM	14.7 LITROS
RANGE ROVER EFI AUTOMATICO		160.4 KM	15.5 LITROS
RANGE ROVER TURBO DIESEL		151.6 KM	13.3 LITROS
NISSAN PATROL WAGON 6 CL		138 KM	12.7 LITROS
MITSUBISHI MONTERO LARGO		136 KM	12.4 LITROS

SER  
LA FUERZA DE LA SER.



SER informativos.  
Los primeros en saberlo.

7,00 - 8,30 - Matinal SER  
2,30 - 3,00 - Informativo de las 2,30  
8,00 - 8,30 - Informativo de las 8,00  
23,00 - 0,30 - Hora 25  
Sábados - Fin de Semana  
Boletines informativos a las horas en punto.

Dirige: Antonio Jiménez  
Dirige: Fernando González  
Dirige: José Antonio Marcos  
Dirige: Fermín Bocos  
Dirige: Ángel González Castillo



## PEUGEOT AUTOMATICO

**M**E dirijo a ustedes con el fin de solicitarles la siguiente información: Hace ya algunos meses apareció en la revista Motor 16 una información de la casa Peugeot, en la que se decía que para este otoño iba a lanzar el modelo 205 Automático en España. Sin embargo, he visitado distintos concesionarios de esta marca y ninguna me ha sabido dar información al respecto.

¿Sigue la marca Peugeot con la idea de comercializar en España el modelo 205 Aut.? Si es así, ¿para cuándo está previsto?

**Respuesta.**—Aunque este modelo ha sufrido varios retrasos en su lanzamiento, parece ser que por fin en la próxima primavera, el 205 Automático ya se encontrará en los concesionarios de la marca francesa.

Andrés Minguillón  
Alicudia (Valencia)

## GARANTIA ESCASA

**S**OY un lector que quiere poner en su conocimiento un hecho que le parece preocupante. Adquirí un Opel Corsa en diciembre de 1984; durante el año 85 se le han realizado las revisiones pertinentes en el concesionario en el que lo adquirí, Motor Repris de Barcelona. En diciembre de 1985 el vehículo empezó a presentar problemas en el motor de arranque. Al mes siguiente, durante un cambio de aceite, comencé el problema del mo-

tor de arranque con el mecánico y me dijo que también había que cambiar los amortiguadores delanteros.

Ante esto me entrevisté con el jefe de vendedores que me dijo que la garantía había terminado y que si hubiese sido una reparación grave si se hubiese podido solucionar. Entonces me entrevisté con el jefe del servicio post-venta el cual me dijo que hablaría del tema con la Dirección. La respuesta ha sido que el motor de arranque es una pieza de desgaste y que la reparación corre a mi cargo; en cuanto a los amortiguadores, la única solución que apuntó es que los cambie, que pague la reparación y posteriormente revisarán en fábrica los amortiguadores deteriorados y si consideran que debería cambiarse, me abonarían la reparación.

Actualmente el vehículo tiene 22.000 kilómetros, todos hechos en ciudad, y no estoy en absoluto de acuerdo en que las reparaciones las tenga que pagar yo.

M.<sup>a</sup> Luisa Miller  
Barcelona

## LICENCIAS

**S**OY un lector de diecinueve años, apasionado del mundo de los rallies, ahora tengo la oportunidad de poder preparar un vehículo con el que iniciarme, me gustaría que me dijese los requisitos que son necesarios para conseguir la licencia, o en su caso, la dirección de la Federación Española de Automovilismo.

Francisco Rojas  
Madrid

**Respuesta.**—La dirección de la Federación Centro de

## Agenda

Del 25 de noviembre al 1 de diciembre

### TELEVISION

● El sábado 29, en la segunda cadena y dentro del programa «Estadio 2», televisión tiene previsto conectar a las 15 horas con el Circuito del Jarama para ofrecer la última prueba del Rallye de Tierra de la Zona Centro.

### AUTOMOVILISMO

● El Rallye de Tierra de la Zona Centro, última prueba del Campeonato, se iniciará a las 10 horas del sábado en el Circuito del Jarama desde donde saldrán los participantes hacia la sierra madrileña. El final será también en el Jarama a donde llegará el primer coche a las 14,45.  
● El Real Automóvil Club de Cataluña organiza en la provincia de Gerona el Criterium Viladrau el día 29 y 30 de noviembre. Esta prueba es la última de la Copa de España de Rallyes.

### MOTOCICLISMO

● En el Circuito de Jerez el domingo 30 tendrá lugar una carrera puntuable para el Campeonato de España de Motociclismo Series.  
● En Ibi, Alicante, el día 30 de noviembre se celebrará el Campeonato de España de Triangulares de Motocross que organiza el motoclub de esta ciudad alicantina.

Automovilismo a la que usted se tendrá que dirigir para poder obtener la licencia es: Federación Centro de Automovilismo, Paseo de la Castellana, 60, Madrid. Teléfono (91)2612122.

## MEJORES MEDIDAS

**E**N primer lugar, quiero felicitaros por estos tres maravillosos años que hasta ahora nos habéis concedido; en segundo, quiero dejar patente mi indignación por las medidas sancionadoras de la DGT que tienen mucho de represión y poco de prevención y que además considero no se ajustan a la realidad social existente. No se ajustan porque está claro que los accidentes no se producen por exceso de veloci-

dad sino por otras determinadas circunstancias que, complementadas con ésta, producen el accidente, pero no porque la velocidad máxima por sí sea la causa fundamental. El exceso de velocidad es relativo. Si un coche no está en perfecto estado mecánico, no sale a la carretera con la presión de neumáticos adecuada y su conductor se despista o no analiza el estado de la carretera, entonces está claro que cualquier velocidad será siempre excesiva.

Por tanto considero que las medidas de tráfico deben ir examinadas como normas que se consideran a la prevención de accidentes.  
Javier Cavinós Aguazón  
Zaragoza



EL  
MAYOR  
STOCK DE OPEL  
DE TODA ESPAÑA



## Movilauto, S. A.

Más de 20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50.  
Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68.  
Disponible en sistema Leasing.  
Financiación hasta 36 meses.



**ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA**

## HIPERAUTO



VOLVO

## LA EXPOSICION MAS IMPORTANTE EN AUTOMOVILES DE IMPORTACION

BMW, Mercedes, Audi, Volvo, Ford, Alfa Romeo, Volkswagen, Porsche, etc. 200 modelos de importación de las primeras marcas mundiales; y también nacionales.  
7.000 m.<sup>2</sup> 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.

## HIPERAUTO

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

Compre hoy un Opel y empiece a pagarlo en Febrero.

## motor gas

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

Abrimos sábados tarde.



Y además este mes todos los Opel Corsa y Kadett tienen ¡Gratis! un radio-cassette con antena, altavoces y seguro de robo. ¿Cómo lo oye?

Concesionarios Oficiales  
**OPEL**  
Mejores por experiencia



## 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



## BAVIERA MOTORS, S.A.

Concesionario oficial BMW

«FREE TAX»  
Y también con placa turística

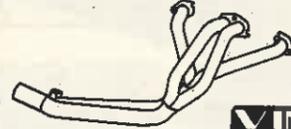
**EXPOSICION Y TALLERES**  
Avda. Manoteras, 2. Ctra. de Burgos, Km. 5,300  
Tel. 766 40 00 28050 MADRID  
**EXPOSICIONES**  
Pº de la Castellana, 242. Tel. 733 93 90. 28046 MADRID  
Príncipe de Vergara, 276. Tels. 458 66 17 / 18. 28016 MADRID  
**TALLER, CHAPA Y PINTURA**  
Ctra. de Barcelona, Km. 16,400. Tel. 672 22 11  
San Fernando de Henares (MADRID)



# Comprar y vender

**KERNEL**  
TECNICAS  
AUXILIARES, S.A.

NOVEDAD. COLECTOR PARA SUZUKI  
EL COLECTOR más caballos en tu motor.



**VIMESA**

KITS CARROCERIA  
para personalizar su coche



C/ L'ALZINA, 54 bajos

BARCELONA

Tel. 210 79 56

**PROTEC FILM**

INSTALACION Y  
DISTRIBUCION  
de película Solarly de  
Seguridad para vidrios

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

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**, eficacia aislante térmico. Transparente y gama de colores.



Solicitamos distribuidores

**LOGSAUTO** 4x4

Primer centro 4 x 4 de  
España especializado en  
accesorios. Presupuestos  
para vehículos todo terreno.

**CORTAGAS ALFI**

Distribuidor en exclusiva para Barcelona del antirrobo  
CORTAGAS ALFI  
C/ Galileo, 310-314. Barcelona. Tel. (93) 322 59 25  
EQUIPOS CONTRA REEMBOLSO

**Alonalo**  
COMPETICION

LA GAMA MAS COMPLETA DE PREPARACIONES  
PARA VEHICULOS RENAULT

Exposición y ventas  
Riera San Miguel, 70  
Tel. 237 68 81

08006 BARCELONA

Taller  
Riera San Miguel, 71  
Tel. 237 67 11

135 CV para R-11 Turbo  
140 CV para R-5 GT Turbo

MAS BARATO EN EUROPA

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

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

Se ruega contestar en inglés  
o francés.

Particular vende

**RENAULT 18 TURBO**

ROJO. 23.000 KM. 1984  
Impecable. 1.100.000 ptas.

TEL. (91) 260 71 52

**BBS**  
distingue



IMPORTADOR PARA ESPAÑA

**Turispot**

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

SOLICITENOS CATALOGO CONTRA REEMBOLSO DE 400 PTAS. EN SELLOS

**Auto Beltrán**

MERCEDES 500 SE B-FK full equip	JAGUAR MKII 3.8 colección	MERCURY COUGAR XR-7 B-DG
MERCEDES 500 SEL B-EX full equip	MCC 6 cilindros colección	MERCURY COUGAR B-834
MERCEDES 500 SRC B-4V full equip	BMW 732 I B-FB full equip	CADILLAC EL DORADO CONVERTIBLE B-EX
MERCEDES 230 E W-20 B-OT	BMW 732 I B-ES automática	PONTIAC FIREBIRD 400
MERCEDES 280 SE M-OS aire	BMW 728 B-OU aire	MUSTANG DESCAPOTABLE M-B
MERCEDES 300 D B8CV B-EC full equip	BMW 633 CSI B-6V impermeable	REVER 2000 B-EP aire
MERCEDES 300 D B8CV B-DW, aire	BMW 630 CS B-BS TRX. BILSTEIN, aire	RENAULT 25 V6 TURBO S-V
MERCEDES 240 D W-123 M-TV 2.000 km	BMW 3.0 Si B-BS aire	RENAULT 9 TSE B-FJ
MERCEDES 190 E última matricula	BMW 3.0 CS B-H full equip	VOLVO 145 COMBI B-EV
MERCEDES 220 4 AÑO 51 colección	BMW 280D B-F	OPEL-COMMODORE BSE 2-0 aire
MERCEDES 200 SEL 3.5 M-Y colección	FERRARI 308 GTS 4 VALVULE B-DW	
MERCEDES 200 SEL 3.5 M-827 colección	PORSCHE 911 SD TARGA B-EP	

Pº BONANOVA, 13 - Tel. 211 60 00 (entre Mandri y Muntaner)

PROBADA  
MOTOR 16

MOTOS



**BMW K75 S**

**VALOR EN ALZA**

LA K75 S es una moto bien pensada que cumple todos los requisitos que exige el motorista aficionado al gran turismo. En esta versión deportiva, BMW ha mantenido el camino clásico elegido a lo largo de todo el proyecto K, lejos de querer competir con las superdeportivas japonesas de su misma cilindrada, que proporcionan prestaciones en los límites de la competición. No por esto la K75 S es anticuada sino todo lo contrario. En ella se han empleado las experiencias adquiridas en los modelos anteriores de tres y cuatro cilindros. Su motor es el mismo que equipa la versión C; sin embargo, con la modificación de las suspensiones y de la aerodinámica, su carácter ha cambiado. Se puede decir que esta BMW ocupa un lugar en el mercado donde tiene pocas rivales capaces de hacerle sombra, tanto en el precio como en su fiabilidad mecánica.

**MECANICA COMPORTAMIENTO**



En el aspecto mecánico, la K75 S está basada en la versión C, de la cual ha heredado el motor, el chasis y parte de la

transmisión. Como se ha dicho con ocasión de la prueba del modelo C, aparentemente el motor es el cuatro cilindros de la K 100 con un cilindro menos. Esta apreciación es simplemente

**BMW K75 S**  
Precio en la calle:  
1.315.664 ptas. con IVA

Importador: BMW Ibérica. Paseo de la Castellana 149. Madrid.  
Plazo de entrega: Inmediato.  
Garantía: Un año.  
Fecha de presentación: Agosto 1985.  
Número de talleres oficiales:

**VIRTUDES**

- Conducción cómoda y fácil.
- Elasticidad del motor.
- Baja depreciación en el mercado.
- Accesibilidad mecánica excelente.

**DEFECTOS**

- Bomba de gasolina ruidosa.
- Suspensión posterior mejorable.
- Falta de potencia a máximo régimen.

orientativa, aunque el diámetro por carrera de los pistones sigue siendo el mismo, manteniendo la relación de carrera larga y conservando el tratamiento Scanimet en la superficie de los cilindros. Esto consiste en un revestimiento a base de silicio y carborúndum, mejorando así la resistencia al uso prolongado y también asegura la constante presencia de lubricante en la superficie.

La cabeza de los pistones tiene un ligero montículo que aumenta la relación de compresión de 10,2 a 11:1. También las cámaras de combustión son diferentes al modelo K100. Todo esto responde al propósito de BMW de conseguir una potencia específica de 100 caballos por litro. El cigüeñal está calado a ciento veinte grados y lleva en un extremo el piñón de la transmisión primaria que ataca sobre la corona del embrague. A su vez, el conjunto se ve equilibrado por un eje de contrapesos que rueda en sentido contrario al del cigüeñal, anulando así la casi totalidad de las vibraciones.

El sistema de alimentación es el ya experimentado Jetronic de Bosch. El resultado de este moderno y sencillo

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION



**VILARDELL**

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

## MONTES DE CUENCA, 86



# DOMINIO ABSOLUTO DE SUZUKI-SANTANA

Seis SUZUKI-SANTANA consecutivos en la cabeza de la clasificación scratch —¡3 horas 40 minutos por delante del competidor más próximo!—.

### Montes de Cuenca, 86

Dos jornadas. 500 Km. de campo a través, caminos, pendientes y cuestas pronunciadas, barrizales, cortafuegos, y vadeos.

Los SUZUKI-SANTANA, sencillamente "de serie", son todo un espectáculo de nervio y temple, de eficacia, en los terrenos particularmente duros y difíciles.

### CLASIFICACION SCRACHT: LOS 10 PRIMEROS

N.º	Equipo	Vehículo	Tiempo		Diferencia	
			H	M	H	M
1.º	Guerrero-Piedrafitá	SUZUKI-CAMEL	9	50	0	00
2.º	Hernández-Hernández	SUZUKI-SANTANA	9	54	0	04
3.º	Ginés-Bravo	SUZUKI-SANTANA	10	33	0	43
4.º	Beneit-Beneit	SUZUKI-SANTANA	10	53	1	03
5.º	Quiles-Esteban	SUZUKI-SANTANA	11	05	1	15
6.º	Garcés-Martínez	SUZUKI-SANTANA	11	15	1	25
7.º	Caniego-Abascal	LADA NIVA	13	30	3	40
8.º	Barcelona-Bonnín	SUZUKI-SANTANA	13	38	3	48
9.º	Sánchez	ARO	13	52	4	02
10.º	Alvarez-Gómez	NISSAN PATROL	13	57	4	02

### FICHA TECNICA



#### BMW K75 S

**MOTOR:** Tres cilindros en línea longitudinales y paralelos. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Dos válvulas por cada cilindro. Doble árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera: 67 x 70 mm. Cilindrada total: 740 c.c. Relación de compresión: 11:1. Par máximo: 6,93 kgm. a 6.750 rpm. Potencia máxima: 75 CV a 8.500 rpm.

**ALIMENTACIÓN:** Encendido transistorizado Bosch VZ-51 I. Inyección electrónica Bosch LE-Jetronic y bomba de gasolina.

**TRANSMISION:** Primaria por piñones. Secundaria Compact Drive Systems, de Cardan. Caja de cambios con cinco velocidades. Embrague monodisco en seco.

**BASTIDOR:** Estructura entrearmada, abierto en la parte inferior. Suspensión delantera de horquilla telescópica hidráulica. Suspensión posterior «Monolever» BMW con un solo amortiguador regulable en tres posiciones. Frenos delanteros de doble disco, con pinzas hidráulicas. Freno posterior de disco y pinza hidráulica. Llanta delantera 2,50 x 18". Posterior 2,75 x 18".

**DIMENSIONES:** Longitud máxima: 2.220 mm. Distancia entre ejes: 1.516 mm. Anchura del manillar: 710 mm. Altura mínima desde el suelo: 150 mm. Altura máxima del manillar: 1.500 mm. Altura del sillín: 810 mm. Capacidad del depósito: 21 litros. Peso en seco (sin gasolina): 223 kgs.



El motor, derivado de la versión C, desarrolla 75 caballos, que permiten a la moto rodar por encima de los doscientos con seguridad.

pluricilindrico son setenta y cinco caballos de potencia a 8.500 revoluciones por minuto, con un par motor de 6,93 mkg. a 6.750 revoluciones por minuto. Otro punto a destacar en este propulsor es que a 2.500 revoluciones por minuto se dispone del 83 por ciento del par motor máximo, cosa que favorece una conducción elástica a cualquier velocidad. Por ejemplo, con la quinta velocidad engranada y rodando a unos setenta kilómetros por hora, ya se dispone de ese porcentaje del par motor.

También en el peso este propulsor se aventaja sobre sus rivales: sin tener datos exactos se puede decir que se trata del propulsor con setecientos cincuenta centímetros cúbicos más ligero.

En la parte ciclista, las novedades estriban en las suspensiones, desde el momento que el chasis es el mismo de la K100, con la sola variante de los tirantes delanteros que están más inclinados hacia atrás debido a que el motor es más corto.

La horquilla delantera ha sido modificada en el sistema hidráulico. Ahora su recorrido ha pasado de los ciento ochenta y cinco milímetros de la versión C a los ciento treinta y cinco actuales, sin variar la sección de 41,4 milímetros de diámetro de las barras. Para que esta modificación se pueda aprovechar en su totalidad, es preciso sustituir el amortiguador trasero por uno Nivomat (opcional de BMW) que está a la venta por aproximadamente cuarenta mil pesetas.

### HONDA MTX 75 S: NACIDA EN ESPAÑA

DESPUES de casi ocho años de su implantación en España, Montesa Honda lanza su primera motocicleta fabricada enteramente en su factoría de Cornellá (Barcelona). Se trata de una moto trial dirigida al público joven que ha cumplido los 16 años de edad. La mecánica proviene de la MBX, con motor de 75 centímetros cúbicos, refrigerado por agua y admisión por láminas, que proporciona 9,9 caballos de potencia y arranque a pedal. El bastidor se ha diseñado para el uso en todo terreno y es un simple cuna desdoblado, en tubo de acero. La suspensión delantera es por hor-

quilla telescópica hidráulica, de 20 centímetros de recorrido y la trasera, de tipo Pro-Link, monoamortiguador, de 17 centímetros de recorrido. Los frenos son de tambor, ambos iguales, de 110 milímetros de diámetro.

La comercialización tendrá lugar a partir del mes de diciembre, con un precio total, IVA incluido, de 249.000 pesetas. En este precio se incluye el equipo de serie, bloqueo de dirección central, portabultos, cuentarrevoluciones e intermitentes. Se venderá en dos versiones de color, combinación negro-amarillo y rojo-azul.



Como se ha dicho en un principio, la K75 S no pretende competir con las superpotentes Yamaha FZ, Suzuki GSX 750 R, o las más recientes Honda CBR y Kawasaki GPX, que parecen más encaminadas a un circuito que a un empleo cotidiano. Esta K75 S es una moto pensada para cualquier motorista que pretenda usar diariamente su moto con el respaldo de una buena fiabilidad mecánica. Esto no excluye que con la K75 S se disfrute de brillantes prestaciones. Con ella se pueden mantener medias de todo respeto y se pueden emprender largos viajes, incluso con acompañante sin precisar un gran espíritu de sacrificio o una forma física propia de un deportista. BMW ha preferido la comodidad al aspecto *racing* y un buen par motor, siempre disponible, a una potencia máxima de cien caballos.

Desde que se pone en marcha la K75 S, se aprecia la falta de vibraciones, la facilidad de conducción y la comodidad. Sobra elogiar la elasticidad del motor, que al tener el cigüeñal calado a ciento veinte grados y la alimentación por inyección, responde con una magnífica elasticidad a cualquier régimen.

En autopista, la K75 S rueda con precisión, sin abaniqueos, y puede sobrepasar los doscientos kilómetros por hora con un consumo de carburante de ocho litros por cada cien kilómetros. Esto se reduce a menos de seis cuando la velocidad está comprendida entre los ciento cuarenta y los ciento sesenta kilómetros por hora. En los virajes enlazados mantiene la trayectoria marcada sin culebreo y se mete con facilidad en cualquier clase de curva. En estas ocasiones se agradece la ligereza de la dirección, así como la facilidad de recuperación del motor.

El cambio es rápido y sensible de accionar; al engranar la primera velocidad el mecanismo es sumamente silencioso, pero no lo es tanto en las cuatro restantes. La transmisión secundaria, al tener un desarrollo más largo respecto a la versión C, permite alcanzar una velocidad más alta, sin embargo, le resta cierto brío.

Durante la prueba de la K75 S, se registró cierta tendencia en la dirección a perder apoyo, resultado de una difícil unión entre el chasis de la K100 y el motor tricilíndrico más corto y ligero.



La K75 S es muy fácil de conducir. No es necesario ser un superclase



La horquilla delantera ha sido modificada. El recorrido ha aumentado en 135 mm

Sólo en aisladas ocasiones se aprecia un ligero conato.

En los trazados rápidos se echa en falta más brío en el motor; a partir de las siete mil revoluciones por minuto, tiende a estancarse la erogación de potencia, aunque alcance el régimen máximo de rotación con suma facilidad.

Ahora, con la adopción del Fluidbloc, un amortiguador a la dirección, elimina en su totalidad ese inconveniente y

Con el equipamiento del freno de disco atrás, la respuesta en momentos de apuro es francamente buena y la modulabilidad ayuda a reducir la tendencia al rebote de la rueda posterior, causada principalmente por la baja calidad del amortiguador.

También en el tráfico urbano la K75 S se desenvuelve con agilidad. La ligereza de la dirección y las dimensiones contenidas se complementan con la elasticidad del motor para rodar por las calles con tráfico y no llega al agotamiento físico.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



La K75 S reúne el equipamiento básico de todos los modelos K, con la adopción del semicarenado que la diferencia frente a las demás hermanas. La penetración aerodinámica de éste es buena, así como su anclaje al chasis, aunque no estaría de más una mayor superficie de protección lateral.

El cuadro de mandos es muy completo; además de los tradicionales velocímetro y cuentarrevoluciones, se compone de varios testigos luminosos que indican en cada momento el funcionamiento del motor, la gasolina disponible y la comprobación del buen funcionamiento de los frenos. Los mandos eléctricos responden a la elevada calidad de la casa bávara, así como la manipulación de la pintura en general. Por supuesto, no faltan detalles como la palanca para ayudar a subir la moto al caballete y la sujeción sobre silent-block del cuadro de mandos. Un factor a tener en cuenta es la accesibilidad mecánica del motor: sólo en casos de extrema gravedad es necesario extraerlo del chasis.

VALOR-PRECIO



La K75 S se vende al precio de 1.315.664 pesetas IVA incluido. Los puntos claves que justifican este desembolso son: la fiabilidad mecánica, la facilidad y seguridad de conducción, la relativa manutención y unas prestaciones respetables. Frente a las pluricilíndricas japonesas, su precio la sitúa en una posición de ventaja que sólo le arrebatara la Honda CBS 750, comparable sólo en algunos aspectos. Sin embargo, uno de los factores más importantes a la hora de comprar una K75 S es la poca depreciación que padece con el paso del tiempo, algo poco frecuente en modelos de altas prestaciones adornados con mecánicas supersofisticadas.

Gigi Corbetta

CONSUMO

CIUDAD	l/100
En primera, segunda y tercera	6,6
CARRETERA	
Conducción tranquila	5,8
Conducción rápida	6,2
AUTOPISTA	
A velocidad máxima	8

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	
Máxima	206
Con dos personas	195
ACELERACION (seg.)	
De 0 a 400 metros	13

NURAL 5000

Patente BAR'S LEAKS

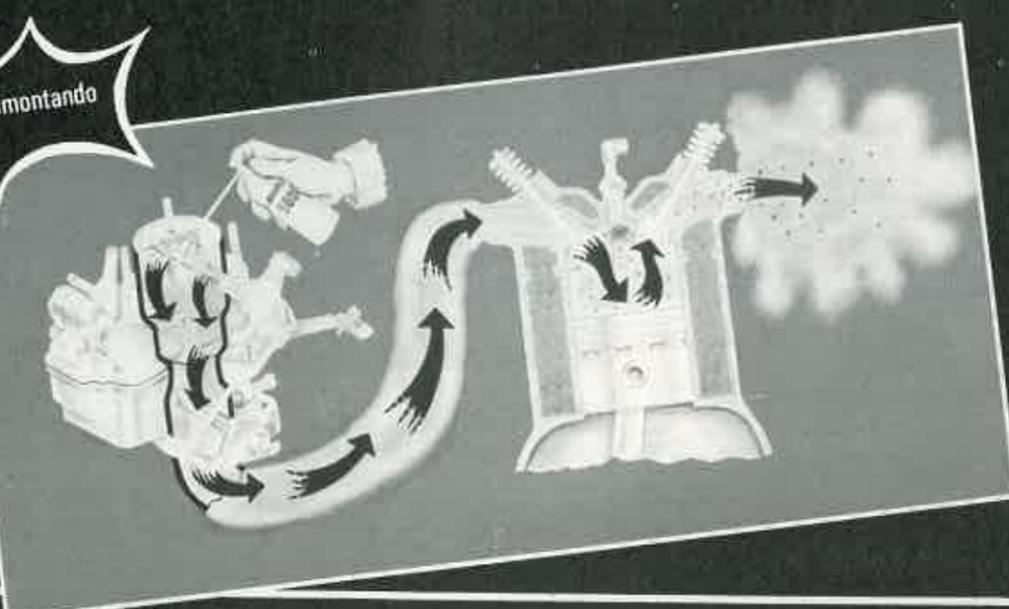
Limpia desde el carburador hasta la cámara de explosión

Aumenta la compresión y reprís del motor. Economiza gasolina y aceite.



Elimina la carbonilla en venturis, difusores, pulverizadores y palomillas de carburador. Despega los segmentos agarrotados por carbonilla, sobrecalentamientos, falta de aceite, etc. Limpia de carbonilla el sistema de admisión, guías de válvulas, válvulas y cámara de explosión (cabeza de pistones, paredes y cilindro).

Simplemente desmontando el filtro de aire



## 1054 BARCOS EN TJÖRN

## LA LOCURA SUECA

A pesar de las magníficas costas y el clima agradable, reunir en España una centena de cruceros para una regata es poco menos que imposible, y es que, a pesar de las invasiones del medioevo, no somos vikingos. Muy por el contrario, en los países nórdicos son ya tradicionales algunas regatas de gran participación como la Tjörn Runt, que se celebra cada año en Suecia, alrededor de la isla del mismo nombre, un poco al norte de Goteburgo, en aguas del Skagerrak, que es el brazo de mar que separa la península escandinava de Jutlandia.

Tal que mil cincuenta y cuatro (1.054) barcos han participado, en la edición de este año, en esta divertida fiesta de la vela. La regata consiste en rodear esta isla, una de las más bonitas de esta costa y parte de la zona turística mejor de Suecia. En total unas veintisiete millas, lo que permite completar la regata en medio día.

Toda esta multitud de participantes no es que venga muy de lejos. Son parte de los innumerables barcos de vela de la zona (Goteburgo es la segunda ciudad de Suecia y su capital industrial). Las tripulaciones, familias enteras en la mayor parte de los casos, acudían con sus barcos en densas manadas el día anterior, para tratar de encontrar un sitio en alguno de los pequeños puertos o un fondeo donde pasar la noche.

Trece salidas se dieron cada diez minutos, para que los más de mil participantes no colapsaran los primeros tramos de la navegación, que en la mayor parte del recorrido discurre entre angostos canales y piedras. Entre la maraña de participantes, una docena de barcos competían en una regata especial. Se trata del primer Gran Premio para periodistas especializados en náutica. Patrocinado por Volvo Penta, y con una magnífica organización, cada barco representaba a un país.

Por parte de España participó un Maxi 999, barco de serie con tres periodistas, entre los que se encontraba el representante de MOTOR 16. Después de completar el recorrido, nos clasificamos en el puesto 128 de la general y sextos en la regata de periodistas, que fue dominada por los países nórdicos conocedores de estas aguas. De todas formas, los españoles ganamos al otro



barco, gemelo al nuestro, que competía en la misma salida. Se trataba de la tripulación danesa. Pero la competición en sí se vio ampliamente superada por la multitudinaria fiesta de los participantes.

José Luis de la Viña



El paso más espectacular era un angosto estrecho entre dos islas, donde las manadas de participantes se empujaban literalmente por la falta de espacio.

## JUAN VILLADELPRAT

# UN ESPAÑOL EN FORMULA 1

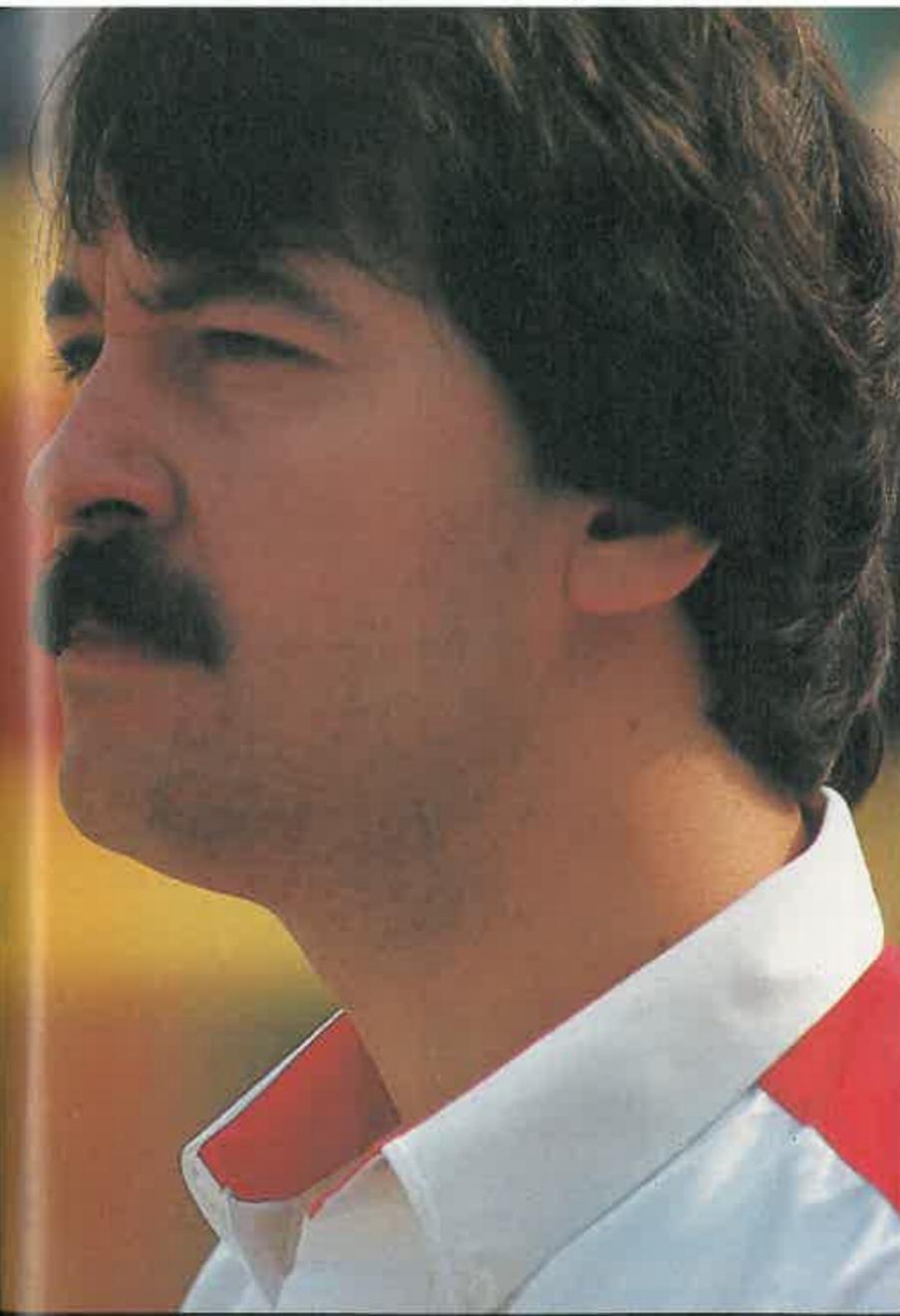
**H**AY un solo español en la Fórmula 1: se llama Juan Villadelprat. Fue un hombre clave en la escudería McLaren durante varios años, llegando a ser responsable de la puesta a punto de los motores TAG, que estaban destinados a equipar los coches de Lauda, Rosberg y Prost. Ha estado codo a codo durante tres años consecutivos con el piloto campeón del mundo. En la próxima temporada pasará a ser jefe de mecánicos en la escudería con más solera: Ferrari.

Es una persona con don de gentes, a la vez serio, pragmático, un luchador tenaz y catalán sin ejercer. Su afición a la mecánica despertó desde niño, cuando de la mano de su padre iba a ver las veinticuatro horas de Montjuich. Allí empezó su propósito de llegar a lo más

alto: la Fórmula 1. Un camino que Juan Villadelprat ha recorrido en poco más de quince años.

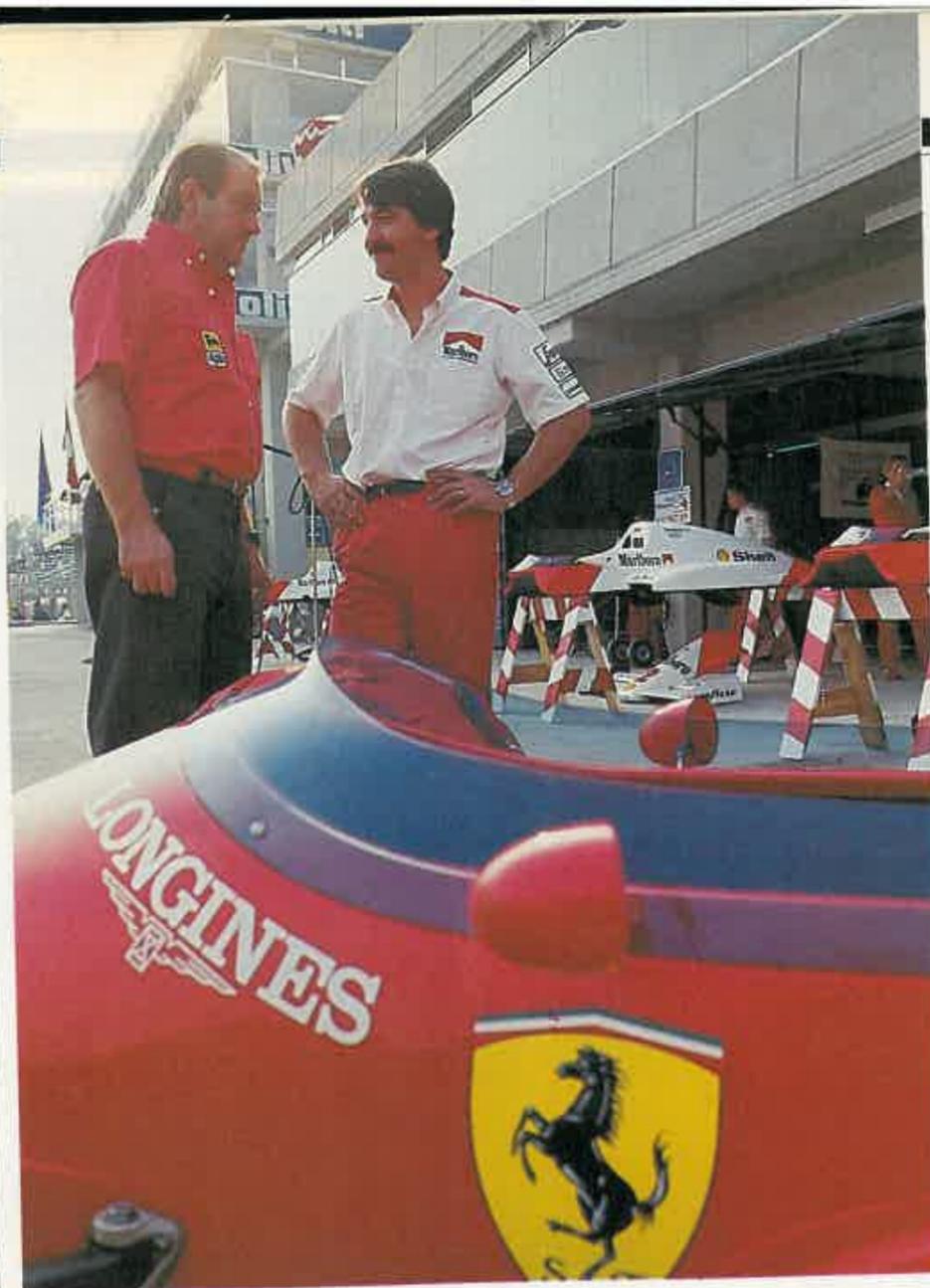
Empezó en España como mecánico del equipo nacional de Fórmula 3, para luego pasar a la Fórmula 1430 y 1.800, donde ya era jefe de mecánicos en el Team Flash Montlhery, representantes en España de Martini, que ganaron tres campeonatos de Fórmula 1.800. Rápidamente se dio cuenta de que esas eran glorias pasajeras y que su proyección estaba enfocada fuera de nuestras fronteras. Por aquel entonces, Villadelprat gastaba prácticamente todas sus modestas ganancias en comprar herramientas de alta calidad. «No

**Por primera vez en la historia de Ferrari, el jefe de mecánicos no será un italiano, sino un español.**



soportaba trabajar con malas herramientas —cuenta—. Cada semana me dejaba el sueldo en el mostrador del representante de Snap-on, y después iba a casa y me pasaba horas mirando y consultando el catálogo para la próxima compra.»

En 1975 se marchó a Francia para trabajar en la Fórmula Super Renault, luego se fue a Inglaterra, donde entró a formar parte del equipo Ralt de Fórmula 3 con Eliseo Salazar, piloto al que acompañó a Chile, Uruguay y Argentina. Cuando éste pasó a la Fórmula Aurora, reclamó su presencia en contra de la opinión de Ron Wesley, que era el director deportivo del Team McDonald, bastante reactivo a todo ciudadano de raza no sajona. A pesar de su buena imagen en el equipo McDonald ganada a pulso, la ambición le llevó a querer trabajar con Ron Dennis, que en aquel entonces actuaba en Fórmula 3, 2 y Pro-car. Aquí empezó el calvario de Juan Villadelprat, que más tarde le llevaría a realizar su sueño. El contacto con Ron Dennis fue más que escabroso. El técnico británico detestaba a los latinos en busca de trabajo. Además, esto se agrava por el aspecto modernista que Villadelprat presentaba al ir vestido con pantalones acampanados y pelo largo, muy fiel a la moda



Después de haber trabajado con éxito en McLaren, pasa a Ferrari acompañando a John Barnard. Villadelprat entrará a formar parte de la saga compuesta por los Ermano Cuoghi, Giulio Borsari, etc.

pop lanzada por los Beatles. Villadelprat, armándose de valor y paciencia, fue a visitar a Ron Dennis diez veces seguidas; mientras tanto subsanaba su economía lavando platos en un restaurante italiano y durmiendo en su coche: un Seat 1600 FU. A los dos meses por fin le aceptó, con la condición de que se cortara el pelo y trabajara gratis durante un periodo de prueba ilimitado. Le fue asignado estar en el equipo de Fórmula 2 con De Cesaris y Chico Serra. En algunas ocasiones pasaba a los Pro-car donde Dick Bennett era el director técnico. El excelente nivel profesional de Villadelprat no tardó en despertar envidias y tirantezas entre sus compañeros, hasta que un día esta situación desembocó en una discusión con Dick Bennett en la que llegaron a las manos. El despedido fue inmediato. Sin embargo, Ron Dennis no quería perder a Villadelprat y optó por mandarle de vacaciones unas semanas sin

suspenderle el sueldo. A su regreso fue destinado a la Fórmula 3 donde Stefan Johansson era el piloto. Las cosas iban mal y se decidió cambiar a todos los miembros del equipo menos a él, que volvió a trabajar a las órdenes de Dick Bennett. Ese año ganaron el campeonato. Después de tantas peripecias, Villadelprat llegó a ser un hombre respetado y protegido por Ron Dennis. Cuando se produjo la fusión entre Project-Four y McLaren, fue seleccionado entre ciento veinte empleados de ambas escuderías y rápidamente pasó a las órdenes de John Barnard, cuando empezó a experimentar el primer chasis de fibra de carbono. Durante dos años fue responsable del trabajo en el túnel del viento sin dejar jamás de satisfacer las exigencias del técnico inglés y soportando su frecuente malhumor.

La añoranza de los circuitos y la falta de contacto con los coches en las pistas le llevó a pedir a Barnard que le

cambiara de lugar, pasando así a ser jefe de mecánicos del equipo de pruebas, luego responsable de la puesta a punto del muleto de Prost, con el cual disputó nueve carreras, ganando siete y llegando segundo en dos. Por fin le ascendieron a jefe de mecánicos para la manutención de los motores TAG y responsable de la organización técnica del equipo.

### PASO A FERRARI

Con la marcha de Barnard a Ferrari, a Juan Villadelprat se le ocurrió probar suerte de nuevo. Escribió a la escudería italiana ofreciendo sus servicios. A los pocos días, recibió una carta firmada por Marco Piccinini que decía: «Estamos interesados en su oferta.» Y a continuación le citaban en Maranello para la firma del contrato, nombrándole jefe de mecánicos del equipo de Fórmula 1. Por primera vez en la historia de Ferrari, el jefe de mecánicos no será un italiano, sino un español. Con esto se han visto premiados muchos años de trabajo tenaz. La Fórmula 1 le ha costado la ruptura sentimental con Verónica, su esposa. «Cuando esto ocurrió en 1982 —recuerda—, Lauda se sinceró conmigo, dándome toda clase de consejos y demostrando la comprensión de un amigo.»

Cuando se le pregunta sobre su contacto con los pilotos, no duda en hablar de Lauda: «Es el piloto más completo —dice—, tiene un gran interés por la mecánica, agradece cuando te esmeras en el trabajo y jamás busca el culpable cuando algo no sale bien. Además comparte sus éxitos con todo el equipo.» No opina lo mismo de Rosberg, sobre el cual prefiere no hacer comentarios. En cuanto a Prost, su opinión revela un personaje contradictorio: «Es la eterna duda en todo —afirma—, tiene excelentes dotes de puesta a punto, pero es el piloto más frío que jamás he conocido. Nunca me ha felicitado por nada ni tampoco se ha quejado. De los dieciséis mecánicos que formábamos el equipo McLaren, sólo conocía los nombres de tres.»

A la espera de empezar su trabajo en Ferrari, Juan se dedica a ordenar y limpiar sus herramientas con la meticulosidad de un cirujano. Escucha música sinfónica mientras lee tratados de filosofía.

Texto y fotos: Gigi Corbetta

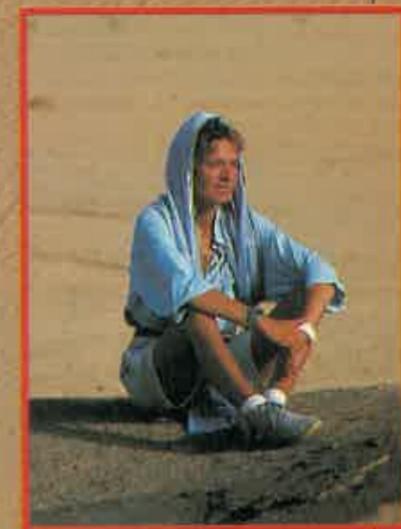
# DEPORTE

## RALLYE PARIS-DAKAR

### CASI DISPUESTOS



Los tres vehículos sobre la arena del Sáhara. Mientras Meige consulta los mapas, Suzanne Sabine medita sobre el desaparecido Thierry.



El día 31 de diciembre, a las doce de la noche, cuando en la mayoría de los hogares europeos se celebra la entrada del nuevo año, 500 equipos tomarán la salida de la novena edición del Rallye Paris-Dakar, una de las pruebas de más prestigio en el mundo, tras pocos años de celebración.

Pero, al margen de otros cambios, la

edición del año próximo contará con una gran novedad: el debut de un nuevo equipo organizativo, tras la trágica desaparición del creador de la prueba, el francés Thierry Sabine, tras el accidente de helicóptero en el que perdió la vida, junto con el piloto y un periodista que le acompañaba.

Sabine, creador de la entidad TSO (Thierry Sabine Organisation), había

puesto en funcionamiento un complejo pero eficaz equipo, con más de 500 personas, de las cuales una docena trabajan en el Dakar durante los doce meses del año. Dirigidos por Patrick Verdooy, quien ha asumido las funciones de director de la prueba es el prestigioso piloto René Meige, último vencedor de la prueba y uno de los pilotos más expertos en esta especialidad deportiva.



Metge, Suzanne, Sabine padre y Verdoj son las cabezas visibles de TSO y los encargados de llevar a cabo las labores de elección del itinerario de este año.



Aunque se ha dulcificado el recorrido, las dificultades estarán presentes en innumerables puntos. Los beduinos y aborígenes han servido de valiosa ayuda.



Vivac de los exploradores en pleno desierto, en un breve descanso entre las duras etapas de Mauritania.



Reparación del finlandés Ari Vatanen, a los mandos del Peugeot 250 Turbo 16 en su versión Dakar, que se ha mostrado altamente competitivo. Jean Todt está convencido del éxito en esta prestigiosa prueba.



En el último mes, Metge, Verdoj y el padre de Thierry, Gilbert Sabine, han llevado a cabo el proceso de elección del itinerario, elaboración del road-book y contacto con los diferentes organismos que permiten y facilitan el paso por las más de diez fronteras de toda una caravana de más de 1.000 vehículos, entre coches participantes, asistencias, seguidores, organización, proveedores, servicios médicos, prensa y el sin fin de elementos que exigen una prueba tan compleja como la que se conoce.

Dos Mitsubishi Pajero y un camión MAN como vehículo de apoyo han servido para llevar a cabo los reconocimientos. Todo el staff ejecutivo de TSO ha vuelto a encontrarse con la arena, los pedregales y las torrenteras. Desde Argelia a Senegambia, pasando por el Tíber, Níger, Mali o Mauritania, por citar tan sólo los parajes más característicos. Según sus organizadores, los 12.000 kilómetros y veintidós días de carrera serán este año menos duros que en otras ocasiones, porque no se encuentran en disposición de tomar decisiones muy drásticas (como podría ser el caso de una prueba durísima), que sólo Sabine se atrevería a tomar sin que se le sublevasen los participantes. De todos modos, no faltarán etapas muy duras, aunque desaparecen las etapas nocturnas y el recorrido máximo diario es de 650 kilómetros, con un máximo de 250 para tramos cronometrados. El día 6 de diciembre se dará a conocer el itinerario, con la acostumbrada fiesta en el Lido parisino.

Estos reconocimientos han servido también para llevar a cabo una acción humanitaria: la entrega de bombas de riego en la zona del Sahel, profundamente asolada por la sequía y sobre la que se ha volcado la organización del rallye. El padre de Sabine y su mujer, Suzanne Fournais, son quienes encabezan esta iniciativa, que les ha permitido aparecer en los medios de opinión e intentar contrarrestar la corriente contraria a la prueba que ha ido apareciendo en diversos países en los últimos años.

En sus reconocimientos, los integrantes de TSO han coincidido con los hombres de Peugeot, que están llevando a cabo test para asegurar la fiabilidad mecánica de los 205 Turbo 16 en pruebas tipo raid. Como ya hemos informado en semanas anteriores, un completo equipo de técnicos de la marca francesa, dirigidos por el ingeniero Jean Claude Vaucerd, han llegado a la conclusión de que los coches del Mundial, convenientemente reformados, pueden llevar a cabo un excelente papel. Las transformaciones llevadas a cabo en los coches franceses comienzan por un «desinflado» del motor hasta 360 caballos, con lo que quedan en la primera evolución del modelo. La



Aunque exteriormente parece un Evolución Dos, son sólo 360 caballos. Pero parecen suficientes para vencer el duro recorrido de 12.000 kilómetros.



Se ha trabajado a fondo para reconvertir el 205. La suspensión trasera incorpora doble amortiguador.



batalla se ha alargado en 300 milímetros, con lo que se permite el alojamiento de un depósito de combustible de 400 litros, obligatorio para superar las largas etapas sin repostar. La caja de cambios, de seis velocidades, se ha estudiado para proporcionar unos desarrollos finales de 230 kilómetros por hora de velocidad máxima con neumáticos de 15 pulgadas. Por último, la suspensión tipo safari, de doble amortiguador trasero, se ha modificado ligeramente para adaptarla al nuevo peso y dimensiones del coche y al tipo de pavimento.

Aunque aún no se conoce con exactitud la composición de los tres equipos participantes en el París-Dakar, lo que sí es segura es la reaparición del finlandés Ari Vatanen, que es quien ha llevado a cabo los ensayos. Casi totalmente restablecido de su gravísimo accidente en Argentina, en 1985, el finlandés se encuentra ilusionado con participar de nuevo en un auténtico grupo B y en una prueba que nunca había soñado correr. Le falta aún restablecerse por completo, lo que le impide empujar el coche si hiciera falta, pero ha manifestado con humor que esta situación podrá resolverla perfectamente su copiloto.

Es segura la participación de tres coches, con Vatanen en uno de ellos. Para los otros dos, se especula con el keniano Sektar Mehta, el francés Bruno Saby y su compatriota Michele Mouton, que abandonaría su anunciado retiro para participar en la prueba.



DIA PORSCHE

944 TURBO CUP

La pasada semana Porsche España organizó en el circuito del Jarama unas interesantes jornadas en las que una serie de invitados de la marca pudieron tomar contacto directamente con toda su gama de modelos. El día antes fue presentada por Hans Stuck a los medios especializados y a varios pilotos, los Porsche 944 Turbo Cup del año que viene, en la que Porsche pretende que tomen parte cinco o seis pilotos españoles. Este campeonato estará abierto en principio a cuarenta participantes.

En cada carrera puntuarán los veinticinco primeros clasificados, que recibirán de cincuenta a un punto. Cada punto está dotado con 100 marcos de premio y por cada carrera se repartirán un total de 45.000 marcos (3.000.000 pesetas).

CARLOS SAINZ

DESHOJANDO LA MARGARITA

En el momento de cierre de estas páginas, Carlos Sainz aún no había tomado una decisión sobre su futuro: equipo Renault o equipo Ford. Tanto una marca como otra le ofrecen programas muy similares: Campeonato de España con un Grupo A (Renault 11 o Ford Sierra Cosworth) más dos salidas a rallies del mundial: posiblemente Portugal y Córcega.

Por lo que sabemos, Sainz parece decidido a

aceptar la propuesta de Ford en un 80 por ciento de posibilidades, manteniendo a Boto como copiloto y la sponsorización de Marlboro (en esto último radica la clave de la operación), mientras que Juanjo Lacalle estudia una oferta para integrarse en el equipo FordRACE-Marlboro.

Por otro lado, Renault, de no contar con Sainz, abandonaría momentáneamente la actividad directa en los rallies. Según Bernard Tramont, la única razón para seguir corriendo con el R-11 Grupo A, un coche de transición, es la de mantener a Sainz en su equipo; de no poder contar con el piloto, FASA volvería a la competición cuando hubiese un coche que permita hacerlo en las mejores circunstancias.

FF - MARLBORO

YA ESTAN TODOS

Ya se han elegido los diez pilotos que tomarán parte en la eliminatoria final de la que saldrá el piloto Marlboro 87 y que disputará la próxima temporada de Fórmula Ford con el monoplaza oficial de la marca de cigarrillos. Los diez seleccionados son: José Vicente Navarro y José Carlos Escudero de la Comunidad Valenciana; Melitón Rodríguez y Javier Mora, de la Galleja; Manuel Esteban Solís y Miguel Martínez, de Asturias; Ricardo León López y Roger Joan Morback, de la



Boxes



TRAS la decisión de Renault de no asistir al Rallye Olympus, el Campeonato de España ha quedado sentenciado con Salvador Serviá campeón y Carlos Sainz subcampeón.

El equipo Lola volvió a Jerez para probar sus monoplazas de Fórmula 3.000 pero tampoco esta vez Adrián Campos pudo subirse al coche, siendo Pascal Fabrè y Cathy Muller los únicos que rodaron en el trazado jerezano. Al parecer, las negociaciones de Campos con Lola van por buen camino y sólo falta ponerse de acuerdo en el tema económico para que el piloto valenciano esté al año que viene en el equipo de Mosnier.

El piloto británico Ron Haslam, con Honda 500, ha sido el vencedor del Gran Premio Motociclista de Macao. Con esta victoria ya son cinco las que ha logrado el británico en esta prueba.

El equipo Force de Fórmula 1 que dirige Carl Hass se disuelve al no encontrar patrocinador para el próximo año y no llegar a un acuerdo para ceder la gestión a Bernie Ecclestone quien ha comprado el material del 86, a excepción de los motores. También Zakspeed ha anunciado su retirada para finales del próximo año.

La polémica sobre quién será el segundo piloto de Ligier sigue. Mientras que Guy Ligier habla de permitir la reaparición de Didier Pironi, Jacques Lafitte se niega a asumir un papel de relaciones públicas dentro del equipo.

Marx pretende aliarse de nuevo un coche en Fórmula 1. De confirmarse el proyecto, Ivan Capelli, Campeón este año

de F-3.000, sería el piloto elegido.

También el ex piloto italiano Enzo Coloni, que hasta ahora hacía correr monoplazas de Fórmula 3, tendrá su propia escudería en la 3.000.

La absorción Alfa Romeo por el Grupo Fiat está obligando a un replanteamiento de las actividades deportivas. En un principio parece ser que Ferrari seguirá en Fórmula 1 llevando la marca Fiat en los laterales, mientras que Lancia se dedicará sólo al Mundial de Rallyes y a Alfa Romeo se le encomendará el Mundial de Sport Prototipos al que Lancia tenía intención de volver en el 88.

Audi ya tiene preparado un Coupé Quattro para salir en Montecarlo. El piloto será Walter Rohrl aunque Hannu Mikkola se está encargando de la puesta a punto del nuevo coche con vistas a participar en el Safari y probablemente en el Rallye de Suecia.

Gerard Berger ha estado rodando ya en Maranello su Ferrari. El austriaco ha conseguido el mejor tiempo de la pista este año. Como detalle curioso hay que comentar que Berger rodó con los colores de Benetton en su vestimenta ya que esta firma no le ha liberado aún de su contrato.

El Lancia Delta HF turbo 4x4 ha hecho su primera aparición en público abriendo carrera en el Rallye de Sestriere. Era la versión grupo N que da 185 caballos de potencia. Sus tiempos fueron similares a los del Alfa 75 Turbo. Fiorio JR. fue el piloto encargado del debut.

Andalucía. La quinta selección, en la que entraban candidatos de todo el territorio nacional y que se celebró en Madrid, tan sólo tuvo tres candidatos entre

los que se impuso Víctor López Ferrán a José Luis Pérez y Alvaro de Arenzana. La eliminatoria final se realizará en el circuito del Jarama del 1 al 4 de diciembre.

**C**ON la victoria de Timo Salonen en el RAC Rallye de Inglaterra, última prueba valedera para el campeonato del mundo de Marcas y Pilotos, prácticamente se ha puesto fin a la era de los vehículos de Grupo B. Una etapa única en el mundial de rallyes que el tiempo y la historia se encargarán de valorar en su justa medida y que en su punto final ha proporcionado a cuantos la han seguido de cerca un espectáculo que permanecerá imborrable en su memoria durante mucho tiempo.

A pesar de estar decidido el título de Marcas a favor de Peugeot y el de Pilotos a dilucidar entre los finlandeses Juha Kankkunen y Markku Alen, el Lombard RAC Rallye presentaba una inscripción de lujo, que no denotaba los lamentables incidentes surgidos a lo largo de la temporada. Peugeot sumaba a las habituales inscripciones de Juha Kankkunen y el campeón del mundo Timo Salonen, la del finlandés Mikael Sundstrom, defensor de los co-



Timo Salonen, ganador del Rallye del RAC, tuvo que emplearse a fondo para no verse superado, en los últimos seis tramos, por un incisivo Markku Alen.

## RALLYE DEL RAC

# EL CANTO DEL CISNE



Alen realizó un magnífico rallye recompensado con un segundo puesto. El finlandés, con este resultado, pasa a encabezar la clasificación del mundial por un punto.



Juha Kankkunen sufrió un vuelco en la etapa de Liverpool. Las asistencias reconstruyeron en tan sólo quince minutos el Peugeot 205 T 16.

lores de la marca francesa en el campeonato Open británico y que disponía por primera vez de un Peugeot 205 Turbo 16 «Evolución 2» construido por los mecánicos de Coventry en París. Lancia acudía con dos Lancia Martini Delta S4 para Markku Alen y el sueco Mikael Ericsson, con el ánimo de repetir la victoria del pasado año. Por su parte, Ford reaparecía en una prueba del campeonato del mundo tras el Rallye Acrópolis, decidida a plantar cara a Lancia y Peugeot en la última aparición de los Ford RS 200, inscribiendo cuatro de ellos para Stig Blomqvist, Kalle Grundell, el sueco Stig Andervang y el británico Mark Lovell, vencedor del Open británico de este año, mostrando mecánicas más potentes que las vistas hasta el momento, merced a nuevos árboles de levas y mayor presión del turbo situándose la potencia en 450 CV. Cerrando la lista de aspirantes a una posible victoria, Austin Rover presentaba nada menos que trece Austin MG Metro 6R4 en la salida, con un total de siete inscripciones oficiales, destacando las de los ingleses Tony Pond y Malcolm Wilson, el finlandés Harri Toivonen, el sueco Per Eklund, el belga Marc Duez y el escocés Jimmy McRae. En Grupo A se encontraban los habituales Ingvar Carlsson (Mazda 323 Familia), Kenneth Eriksson (VW Golf GTI) y el finlandés Lasse Lampi (Audi Coupé).

Si en la salida se dejaba ver un tímido sol, en el primer tramo de Badminton Park, la lluvia y el viento eran los protagonistas, convirtiendo los 3,5 kms. de asfalto en una pista resbaladiza y casi impracticable, incluso para los vehículos de cuatro ruedas motrices. Stig Blomqvist lograba el mejor tiempo por delante de Salonen y Kankkunen. Pero el protagonismo recaía en el finlandés Markku Alen que sufría una pequeña salida en la primera curva aunque sin más complicaciones. Estas vendrían en la segunda prueba donde



El abandono de Ericsson, a dos tramos del final, benefició a Kankkunen. Con su tercer puesto, el de Peugeot todavía tiene posibilidades de ser campeón del mundo.



Mikael Sundstrom conseguía un meritorio cuarto lugar. El sueco pilotaba por primera vez un Peugeot 205 Evolución 2.

el piloto de Lancia repetía, causando importantes daños en su vehículo debiendo cambiar la dirección, la suspensión delantera y prácticamente toda la carrocería.

El más beneficiado de esta situación era Juha Kankkunen, decidido a lograr la victoria y el título de Pilotos, que alcanzaba el liderato y una importante ventaja sobre el resto de sus seguidores. Sin embargo, en Trentham Gardens alguien se descuidaba de cerrar en la asistencia el tapón del depósito de gasolina del Peugeot, yendo a parar cerca de una veintena de litros al interior del habitáculo, causando vapores

que obligaron al piloto de Peugeot y a su copiloto a abrir las puertas en pleno tramo para poder respirar. No obstante, Kankkunen lograba llegar a Harrogate al término de la primera etapa con cuatro segundos de ventaja sobre Markku Alen, autor de una excelente remontada una vez más, y dieciocho sobre el Austin Metro de Tony Pond.

La segunda etapa que debía llevar a los supervivientes hasta Edimburgo, la capital de Escocia, iba a resultar increíblemente reñida. En el bosque de Kielder, siempre temido por los pilotos, Juha Kankkunen primero pinchaba, y perdía 42", y después estaba a punto



Kalle Grundell llevaba el único Ford RS 200 superviviente al quinto puesto. Para su última aparición, los RS 200 disponían de cuatrocientos cincuenta caballos.



Ingvar Carlsson impuso su Mazda 323 Familia en el Grupo A. Al sueco sólo le hizo sombra el Audi Coupé de Lasse Lampi.

de salirse en un puente perdiendo otros 14" que dejaban a Markku Alen en la primera posición durante dos tramos. Los pilotos de Peugeot atacaban a fondo y Timo Salonen empujaba con el piloto de Lancia por la cabeza para, a continuación, situarse en solitario en la misma. Sin embargo, el campeón del mundo no duraba en ella mucho tiempo ya que Michael Ericsson aprovechaba los últimos tramos cronometrados nocturnos en dirección a la capital escocesa para situarse en primera posición, sorprendiendo a todo el mundo, por delante de Salonen y Alen empatados a 2" del sueco, mientras que cuar-

to era Kankkunen tan sólo 5"1. Más atrás, a 1'26", se encontraba Mikael Sundstrom, seguido de Stig Blomqvist, el escocés Jimmy McRae, primer piloto de los Austin Metro, y Tony Pond.

La nieve y el hielo sorprendían a los pilotos en el primer tramo de la tercera etapa, pinchando Alen tras un error de neumáticos y perdiendo 19" respecto a Kankkunen que pasaba a ocupar la cabeza del rallye. Stig Blomqvist debía abandonar en Lowther Park con el motor de su Ford RS 200 roto, quedando solo en carrera el sueco Kalle Grundell tras el incendio del vehículo de Mark Lovell y el abandono de Andervang.

Mikael Ericsson no cejaba en su intento de recuperar el liderato, queriendo dejar clara su valía como piloto tras comunicarle Cesare Fiorio su no inclusión en el equipo Lancia Martini para 1987, y arrebatando de nuevo la primera posición a Kankkunen por nueve escasos segundos, seguido de Salonen a 23" y por Alen a 32". También la región de los lagos iba a cobrarse pronto su tributo ya que, a sólo dos tramos del final de la etapa en Liverpool, Juha Kankkunen volcaba su Peugeot 205 Turbo 16 dañándole considerablemente, y perdiendo 3'25" respecto al líder, tras situar de nuevo el vehículo sobre la carretera y recuperar los papeles y el carnet de ruta. En su asistencia se trabajaba duro y en quince minutos se dejaba el Peugeot n° 5 en condiciones de volver a la carrera.

En Lancia tampoco se las tenían muy felices ya que Ericsson se cerraba demasiado en una curva un tramo más tarde y rompía la suspensión delantera derecha de su Lancia Martini S4, perdiendo algo más de un minuto. En estas condiciones y a falta de una etapa para la conclusión del rallye, Timo Salonen y Markku Alen se encontraban separados por nueve escasos segundos.

La suerte no se encontraba, sin embargo, con Markku Alen que debía afrontar los dos primeros tramos de la cuarta y última etapa sin turbo, perdiendo 16". El finlandés no se desanimaba y seguía atacando reduciendo la ventaja de Salonen a 6" a falta de seis tramos cronometrados para el final. El piloto de Peugeot forzaba la máquina llegando a dos del final con 12" de diferencia. Sin embargo, Alen con mucho que perder y poco por ganar no se arriesgaba y tras perder otros doce segundos en el penúltimo tramo, arrojaba la toalla en el último donde perdía 58", pero conservaba de esta manera la segunda posición que le permitía seguir aspirando al título mundial de Pilotos. Peor suerte corría Mikael Ericsson que tras hacer el rallye de su vida debía abandonar a falta de dos tramos por rotura del turbo.

Texto y fotos: Esteban Delgado

## ¡REPOKER!

**PRECIO UNITARIO: 5.950 ptas.**

**2 RALLYES EN UNA CINTA**

**LAS IMAGENES MAS ESPECTACULARES DEL MUNDIAL DE RALLYES 86**

Un repóker de cinco videocassettes que constituye el mejor resumen automovilístico del año. Y, además, la cinta más espectacular del mercado. «Qué bofetadas», con los accidentes y golpes más espeluznantes de los últimos años.

**APRESURATE Y ENVIANOS EL CUPON «A». STOCK LIMITADO**

RALLYE SUECIA-PORTUGAL 86

RALLYE SAFARI-TOUR DE CORSE 86

RALLYE 1.000 LAGOS-ACROPOLIS 86

LE MANS 86 (1 HORA)

QUE BOFETADAS

PARIS-DAKAR/MONTECARLO 86

Nombre .....

Dirección .....

Ciudad ..... D. P. ....

Sistema: VHS  Beta  2.000

**ENVIAR A VIDEO RACING** **APARTADO CORREOS 10.065. 28080 MADRID**

### TRAMO A TRAMO

Las faldillas de los Peugeot volvieron a ser objeto de polémica en las verificaciones. Los comisarios técnicos obligaron a los hombres de Jean Todt a desmontarlas del vehículo de Salonen para comprobar que no había ningún efecto suelo, tras lo cual pudieron ser montadas de nuevo y los Peugeot, autorizados a tomar la salida.

El Tribunal de Apelación de la FIA dictaminará sentencia el lunes 24 sobre la reclamación de Peugeot y la FFSA contra los resultados del Rallye San Remo. Nadie entiende cómo la Federación italiana, la CSAI, puede dar la razón a la marca francesa y aun así mantener el resultado.

Como estaba previsto, nada más conocerse el resultado de la prueba británica Lancia dio a conocer oficialmente el fichaje de Juha Kankkunen por el equipo italiano para 1987. Una decisión acertada la elección del finlandés que junto a Alen y Biasion hacen de Lancia un serio candidato al título.

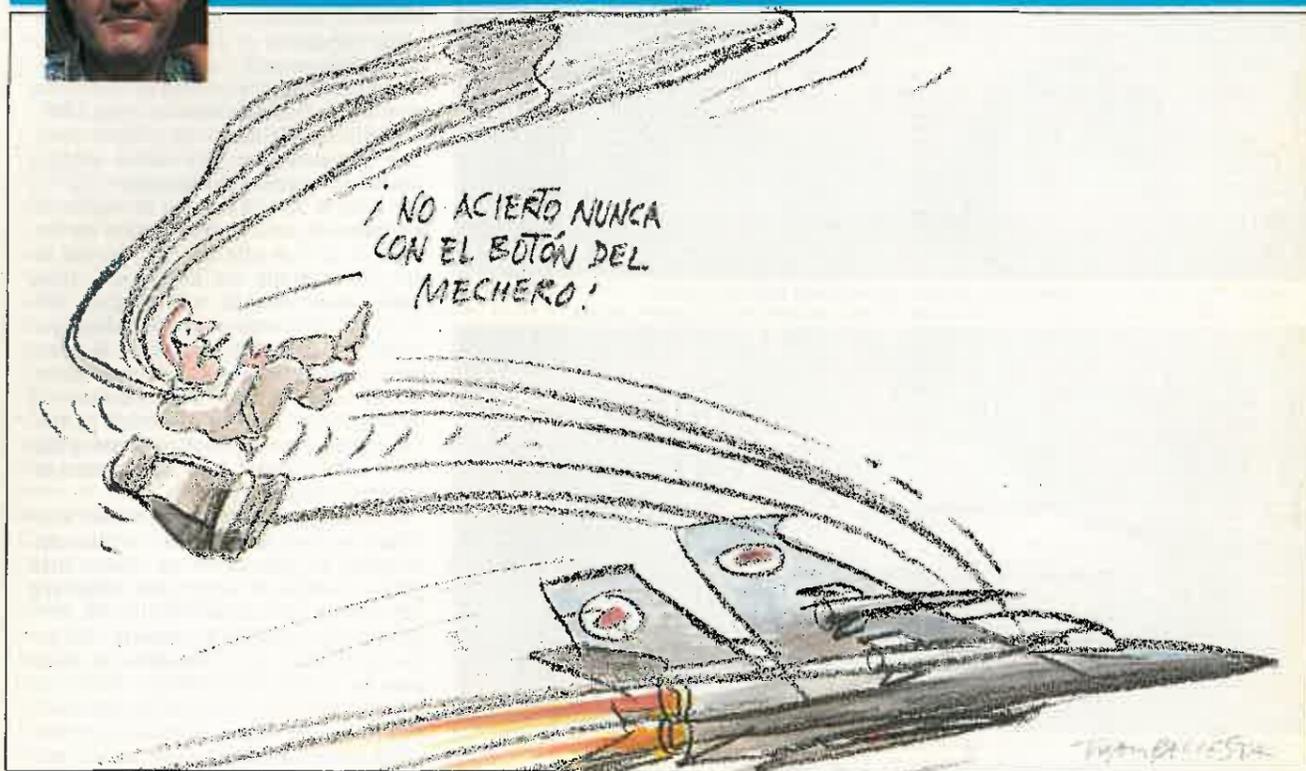
Se habla de una posible caída en desgracia del Rallye San Remo en favor del Costa Smeralda o de una prueba en Alemania. Igualmente Lanfranco Caneschi, responsable de la descalificación de los Peugeot, será sustituido por el sueco Hakan Junfon como ingeniero de la FISA en el próximo campeonato del mundo.

### CLASIFICACIONES

- 1.º Salonen-Harjanne (Peugeot 205 Turbo 16 E2), 5h. 21'11" ;
  - 2.º Alen-Kivimaki (Lancia Delta S4) a 1'22" ;
  - 3.º Kankkunen-Pitronen (Peugeot 205 Turbo 16 E2) a 6'05" ;
  - 4.º Sundstrom-Silander (Peugeot 205 Turbo 16 E2) a 6'31" ;
  - 5.º Grundell-Melander (Ford RS 200) a 8'21" ;
  - 6.º Pond-Arthur (Austin MG Metro 6R4) a 9'03" ;
  - 7.º Eklund-Whitlock (Austin MG Metro 6R4) a 12'01" ;
  - 8.º McRae-Grindrod (Austin MG Metro 6R4) a 13'57" ;
  - 9.º Lewelin-Short (Austin MG Metro 6R4) a 19'27" ;
  - 10.º Carlsson-Bohlin (Mazda 323 Familia), 1.º Grupo A, a 39'22" .
- ASI VA EL MUNDIAL**
- 1.º Markku Alen, 104 puntos; 2.º Juha Kankkunen, 103; 3.º Timo Salonen, 63; 4.º Massimo Biasion, 59. 5.º Bjorn Waldegaard, 40.



## BALLESTA



¡NO ACIERTO NUNCA  
CON EL BOTÓN DEL  
MECHERO!

## El París-Dakar hablará español



M. CASANOVAS

**S**ENTADOS frente a la máquina de escribir, no nos faltan temas esta semana. Podríamos hablarles de la **segunda bajada consecutiva de la gasolina**, que es todo un récord en un país como el nuestro que sigue sufriendo una inflación galopante. También podríamos felicitar anticipadamente a **Sito Pons**, que ha decidido casarse el día 16 de enero con su novia de toda la vida, **Laura**. O hacer analizar en profundidad el **«boom» de ventas** que está viviendo el automóvil que ha devuelto la sonrisa a los vendedores y ha situado en línea de superávit a todas las empresas. Y en último caso, comentar la historia de «suspense» que ha vivido **Salvador Serviá** antes de poder entonar el alirón.

Todos estos temas van a quedar de lado ante la fuerza que cobra el **París-Dakar 1988** que está a poco más de un mes vista. No en vano, la representación española, al margen de más numerosa que nunca, es sumamente cualificada hasta el punto de que tanto **Salvador Cañellas** como **Carlos Mas** tendrán «aparatos» para estar incluso en el podium de la capital de **Senegal**.

Hablar de aspiraciones en el mundo del motor equivale a hablar de millones o, lo que es lo mismo, de «sponsors». Vayamos de entrada a los números de la operación. Carlos Mas tiene **25 millones de Ducados** para salir con la vitola de ganador, merced a la misma **Yamaha oficial** que le permitió conquistar la brillante segunda plaza del **Faraones. CAMEL**, por su parte, aporta más de **100 millones** de pesetas para presentar un equipo super competitivo, formado por dos **Range Rover** y dos camiones **Pegaso** con un piloto estrella, **Salvador Cañellas**.

A estos dos equipos hay que sumar la participación de los **Nissan** con motor diesel que ganaron el **Rallye Faraones** en

**Egipto** y que la fábrica japonesa cede a Miguel Prieto y Jorge Babler como premio. **Paco Crous** será el director del equipo y Fanta, el sponsor que cubre un presupuesto ambicioso. No nos negarán que es una participación española de élite en la primera edición que el raid que creara **Sabine** tocará suelo español y embarcará en Barcelona.

**Salvador Cañellas**, que es sin duda el piloto más polifacético del motor español, está en verdad ilusionado. No es para menos. Dispone de un **Range Rover** que se está preparando en **Francia** y del que sólo se han conservado las dos vigas del chasis y el bloque motor. La preparación del coche cuesta **ca-torze millones** —al margen de los seis que vale el vehículo— y aseguran una potencia de **280 CV** que situado en las llanuras del desierto le permitirá volar en la arena a más de **200 kilómetros por hora**. El motor, V-8 de 3.500 centímetros cúbicos, ha sido modificado completamente: bielas, pistones, camisas, válvulas, filtros, bombas de gasolina, sistemas de control, etc... El coche ha sido aligerado en **600 kilos** pasando de 2.000 kilos a 1.400 y las suspensiones son nuevas y están reforzadas al máximo.

Hay que recordar que **Cañellas**, en su primera participación en el **Dakar**, ya tuvo el mérito de alcanzar la meta. Ahora con un coche al nivel de los punteros, estamos convencidos de que si la mecánica le ayuda, estará entre los cinco primeros. **Porcar** será el piloto del segundo coche en plan de asistencia rápida para Salvador e incluso viajarán un par de mecánicos en una avioneta de asistencia. Lo dicho, más de **100 millones** para conquistar el desierto.

Faltan poco más de 30 días para que la prueba más famosa del momento tome la salida de **París** camino de **Barcelona**. Por primera vez los españoles no salen sólo de compar-sas. Nuestro automovilismo, merced a los «sponsors», también alcanza su mayoría de edad, también se sitúa a nivel europeo.

# ALFA 33

MAS VERSIONES, MAS PRESTACIONES, MAS ALFA.



## NUEVOS ALFA 33

UNA NUEVA GAMA QUE VA A SOBREPASAR A TODA VELOCIDAD EL EXITO DE LOS ANTERIORES ALFA 33. UN

MOTOR BOXER POTENCIADO, UNA LINEA MAS AGRESIVA Y UN IMPECABLE ACABADO. CON MAS PRESTACIONES, MAS BELLEZA, MAS DETALLES. Y SIN PERDER PERSONALIDAD. GANANDO TERRENO.

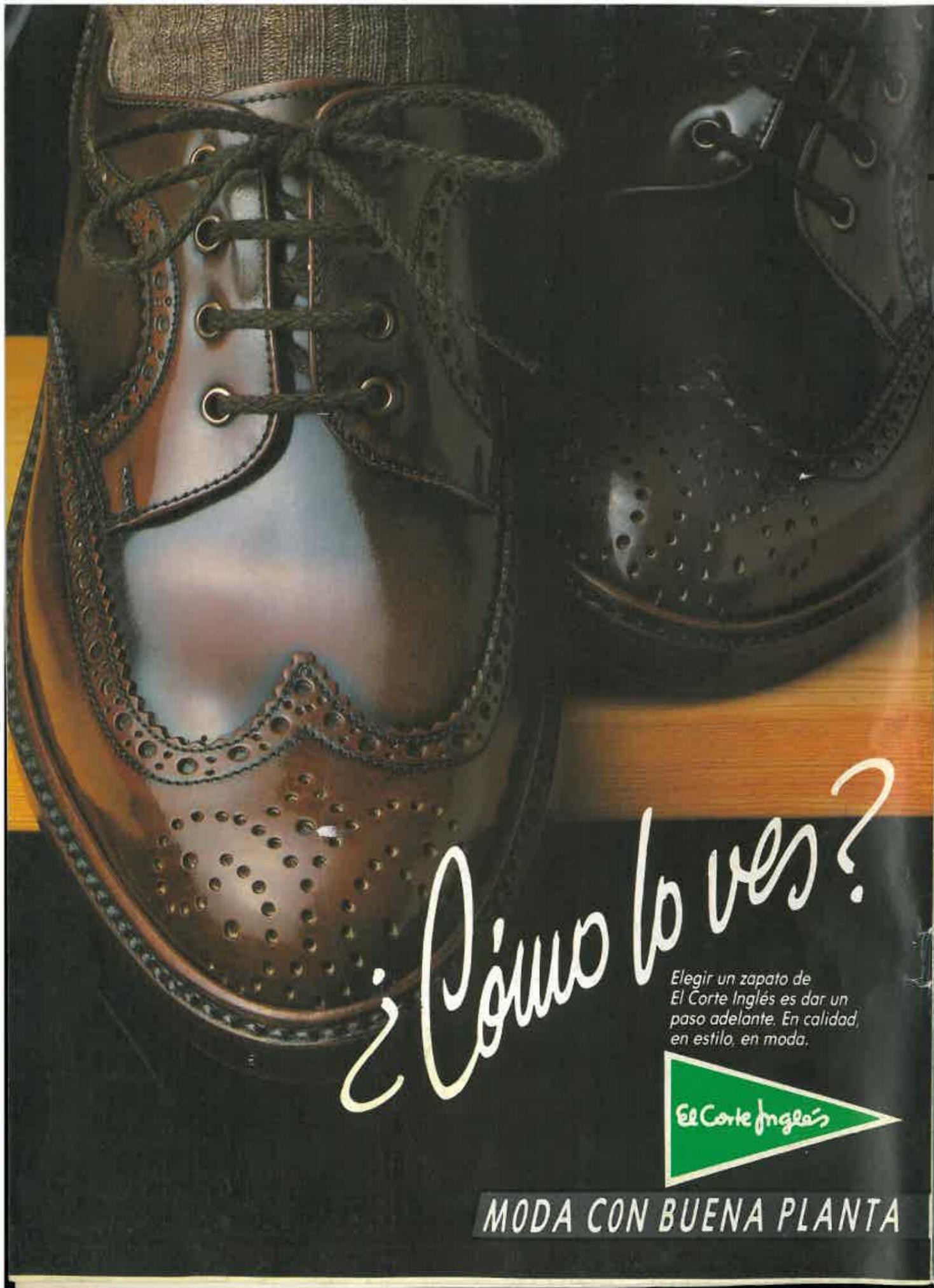
NERVIU, AGILIDAD Y UN REPRISE QUE ENTUSIASMA. ASI SON LOS NUEVOS ALFA 33. AUTOMOVILES DISEÑADOS PARA DISFRUTAR.

SUBA A UN 33. ACOMODOSE, ACARICIE EL VOLANTE, ACCIONE EL ENCENDIDO ELECTRONICO, META PRIMERA Y PISE. VERA QUE SENSACION MAS ALFA.

MODELO	Alfa 33 1.3 S	Alfa 33 1.5 TI	Alfa 33 1.7 Q.V.	Alfa 33 1.5 4 x 4 Familiar
POTENCIA	86 CV	105 CV	118 CV	95 CV
ACELERACION (0 a 100 km/h.)	10,3 sg.	9,8 sg.	9,0 sg.	11,2 sg.
VELOCIDAD MAXIMA	172 km/h.	185 km/h.	196 km/h.	170 km/h.
PRECIO FINAL (IVA incluido)	1.395.000	1.495.000	1.695.000	1.795.000



Alfa: la pasión de conducir



*¿Cómo lo ves?*

Elegir un zapato de El Corte Inglés es dar un paso adelante. En calidad, en estilo, en moda.

El Corte Inglés

MODA CON BUENA PLANTA

# SEMANAL Motor 16 GRUPO

OPEL OMEGA  
COCHE DEL AÑO EN EUROPA

29 de noviembre de 1988 • Núm. 162 • 250 ptas.

**EXTRA  
156 PAGINAS  
PRUEBAS**

Ferrari Testarossa



Renault 21



Ford



Mitsubishi Montero

Opel Omega



## TODOS LOS NUEVOS Y SUS RIVALES

Rover 800



Opel Kadett



Peugeot 304



Nissan Bluebird



Audi 80



- CONSUMOS
- PRESTACIONES
- VIRTUDES
- DEFECTOS