

**Super comparativo**

## Ferrari

● **GTO**

400 CV / 305 km/h.

● **Testarossa**

390 CV / 290 km/h.

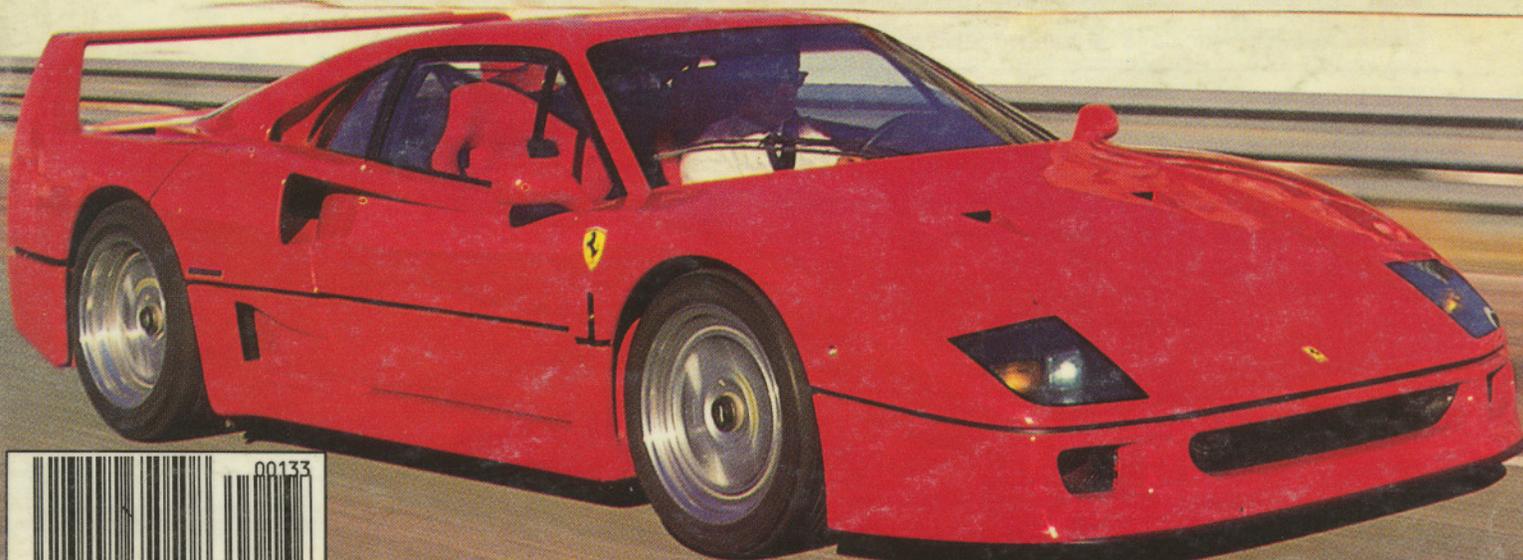
● **328  
GTS**

270 CV / 263 km/h.

● **F-40**

478 CV / 324 km/h.

**Calendario  
Deportivo '89**



prestaciones.  
s y sobre pisos  
ca germana.  
erano.

ontar una nueva  
prueba africana.  
que se presenta  
carreras.  
a correr.

za bruta y precio  
ante biplaza.  
BR y ERTL.  
s en el mercado.  
e Minolta y Ricoh.

Cartas/Staff.  
30 días.



## Maserati 2.24 V.

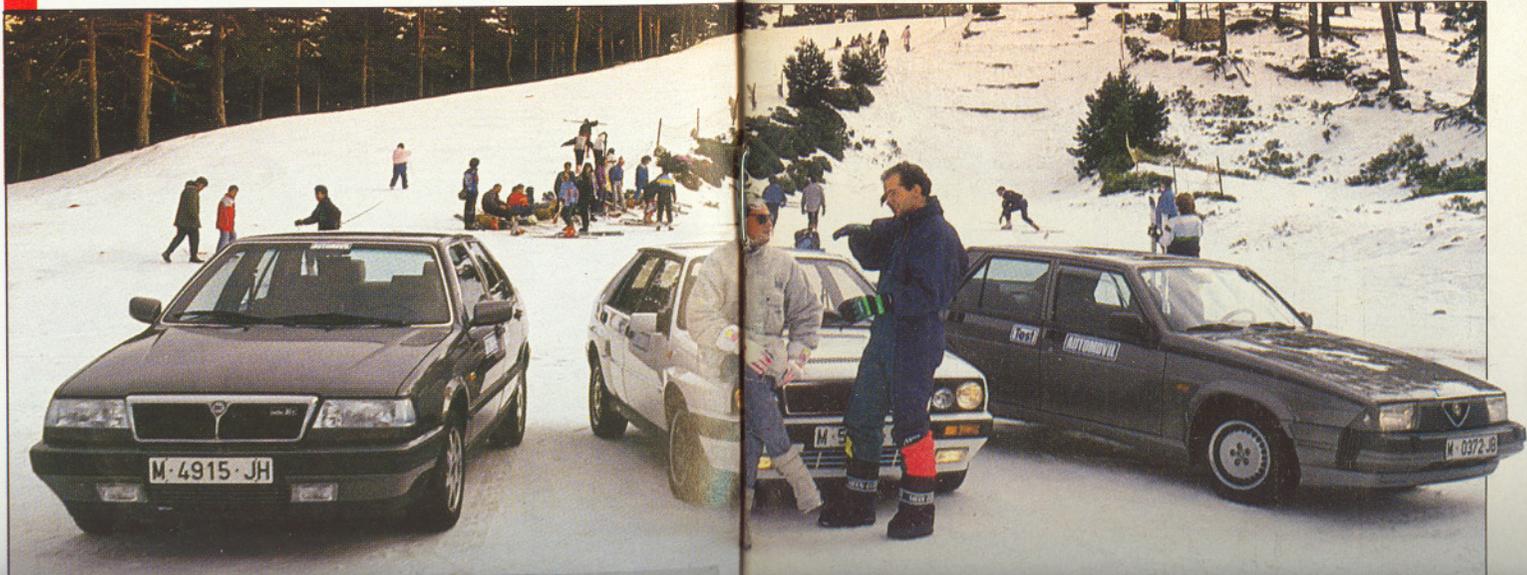
La última creación de la marca del tridente, dotada de importantes avances tecnológicos. Página 46.

## Opel Kadett GT 1.8i.

Buenas prestaciones a un reducido precio. Interesante oferta entre los polivalentes medios. Página 30.

## Conducción de invierno.

La climatología invernal presenta complicaciones que sólo se pueden afrontar con la adecuada preparación de hombre y máquina. Página 38.



Quando lect

**E**l ardiente rojo Ferrari in más la portada de A abre las primeras página mero. Un fabuloso comparati reunimos a los cuatro modelo sentativos de la marca italian mos tiempos: el popular 328 C sión Spider, el sofisticado Test presionante GTO y la última re Commendatore Enzo Ferrari, el mos tenido ocasión de probar, de las pistas de Fiorano.

La pasión por los deportivos, la potencia puede hacerse exte yoría de los italianos. Y así ha r temente un excepcional rival in máximo representante de la firm rampante: se trata del Cizeta I Sí, han leído bien: V 16, es decir que dieciséis cilindros, en dos a ocho, que proporcionan la inc 560 CV de potencia. Para que

El hielo es, precisamente, ob teresante comparativo inverna total (Lancia Delta Integrale) c ción trasera (Alfa 75 i.e. Turbo) delantera (Lancia Thema Turbo sin embargo, no fue realizado auténtico, sino en la nueva pis de la escuela de conducción T cuito de Calafat.

Donde no falta nunca el hie llye de Suecia, al primera pru peonato del Mundo. Pero el ex vo de mayor trascendencia e París-Dakar, siempre polém atractivo, siempre mágico.

C. Hernán

Test: Opel Kadett GT 1.8i

# Velocidad barata

*Muy pocas berlinas de turismo pueden presumir de una relación precio/prestaciones como el Kadett GT: casi 200 km/h, por menos de 1.900.000 ptas. Y si tenemos en cuenta que el motor es simplemente un 1.800, y la carrocería alberga cinco plazas y un cavernoso maletero, todavía resalta más el mérito de este discreto lobo con piel de cordero.*



# Test: Opel Kadett GT 1.8i

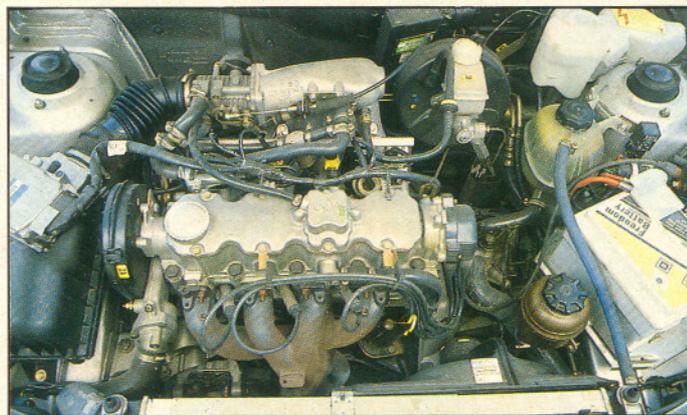
**H**ay coches injustamente olvidados, e indudablemente el Kadett GT es uno de ellos. En más de una y de dos ocasiones, cuando alguien nos pide consejo sobre la adquisición de un coche de tipo medio, familiar pero que ande bien, hemos verificado que en el panel de posibilidades casi nunca se incluía este coche, sin duda el más brillante de su categoría si se hace el balance entre precio y prestaciones. Al señalar sus características, el consultante suele poner cara de asombro, como diciendo: ¿cómo se me ha podido olvidar una cosa así?

Porque no existe en el mercado, a los precios actuales, ningún coche de más de 4 metros de longitud que sea capaz de raspar los 200 km/h, por menos no ya de 2 millones, sino de 2.100.000 ptas. El Kadett GT lo hace por menos de 1.900.000. Incluso si se le añade la muy interesante opción de la servodirección, e incluso el detalle de lujo de los elevavinas eléctricos, se queda justo en los 2 millones. Y estamos hablando de un coche que como equipo de serie trae elementos caros tales como llantas de aleación, cierre centralizado, inyección de combustible y radiador de aceite, sin olvidar los frenos de disco ventilados delanteros.

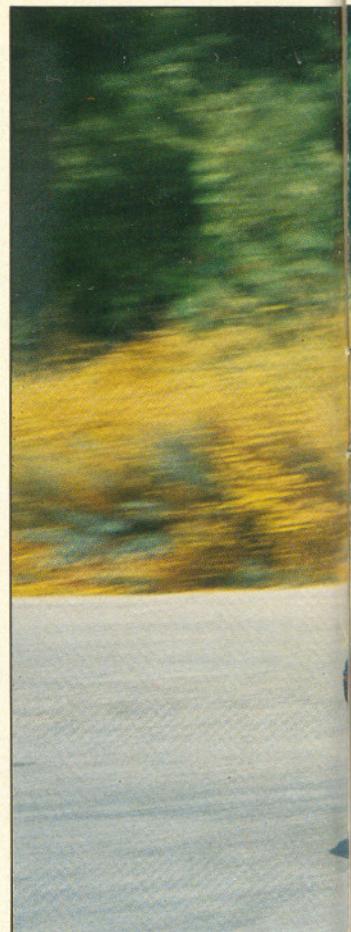
Todas estas virtudes le vienen al GT del hecho puro y simple de haber heredado, prácticamente, toda la implantación mecánica del primitivo GSi 1.800. Mismo motor (o casi), mismos desarrollos cortos y relación cerrada, mismos frenos. Y también misma aerodinámica, por no decir mejor, a pesar del teórico inconveniente —que resulta no serlo— de su tercer volumen. Hemos puesto un reparo a la igualdad en los motores, y es cierto. El GSi tenía 115 CV (en la práctica, 117/118), a base de una distribución más cruzada, pero una relación de compresión más baja. El motor era algo más potente, pero a más



*Un puesto de conducción típicamente Opel, al servicio de un motor realmente ejemplar por su rendimiento y economía: el 1.8i. Incluso con amortiguadores totalmente nuevos, un apoyo discreto hace que la zaga se levante y el coche se clave de morro.*



*Más detalles de indudable sabor alemán: el interruptor de luces giratorio en el salpicadero, los asientos duros, pero confortables, y con buena sujeción lateral. La zaga alta, puesta de moda por la aerodinámica, proporciona un enorme maletero.*





## Ficha técnica

<b>Motor</b>	
Definición y posición	Delantero transversal de 4 cilindros en línea, inclinado 10 grados hacia delante.
Arquitectura	Bloque de fundición. Culata de aluminio. Cigüeñal sobre cinco apoyos, con ocho contrapesos.
Diámetro x carrera	84,8 x 79,5 mm.
Cilindrada	1.796 cc.
Alimentación	Inyección Bosch LE 3.1 Jetronic, de mando electrónico, con bomba eléctrica, corte de retención, ralentí estable y toma de aire atmosférico.
Distribución	Válvulas en culata verticales en dos líneas («rotocap» en escape), en cámara semi-Heron, accionadas por semi-balancines de fulcro hidráulico a partir de monoárbol en culata mandado por correa dentada.
Encendido	Electrónico programado.
Lubricación	Por bomba de engranajes excéntricos epicicloidales en punta del cigüeñal. Radiador aire/aceite con bypass termostático. Cáster de chapa.
Refrigeración	Por líquido, con circuito hermético y electroventilador.
Compresión	10,0:1
Potencia máxima	112 CV a 5.600 r.p.m.
Par máximo	16,1 mkg a 3.000 r.p.m.
Régimen máximo	6.330 r.p.m. (corte de inyección; 6.400 en teoría).
<b>Transmisión</b>	
Disposición motriz	Tracción delantera, con mecánica transversal y cambio en prolongación del cigüeñal.
Embrague	Monodisco en seco de diafragma (200 mm Ø) con mando por cable autoajutable.
Cambio (relaciones y desarrollos finales)	1. <sup>a</sup> 3,417:1 (8,30 km/h). 2. <sup>a</sup> 2,158:1 (13,15 km/h). 3. <sup>a</sup> 1,478:1 (19,19 km/h). 4. <sup>a</sup> 1,120:1 (25,33 km/h). 5. <sup>a</sup> 0,889:1 (31,92 km/h).
Reducción del grupo	3,722:1 (18/67).
<b>Bastidor</b>	
Suspensión delantera	Tipo falso McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. Radio de pivotamiento negativo.
Suspensión trasera	Ruedas tiradas semiindependientes con brazos longitudinales conectados por falso eje torsional en forma de V abierta, con muelles bicónicos de paso variable, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.
Dirección	De cremallera, servoasistida, con toma central. Relación: 18,3:1. Columna de seguridad.
Diámetro del volante	383 mm.
Vueltas del volante	3,45.
Diámetro de giro	9,80 metros.
Sistema de frenado	Discos ventilados/tambores (256/200 mm. Ø), con servo y dos circuitos en diagonal. Compensador trasero.
Llantas	De 5" x 14", de aleación ligera.
Neumáticos	185/60 HR-14.
Alternador	De 55 A y 770 W.
Batería	De 44 A.h. sin mantenimiento.
<b>Cotas</b>	
Batalla y vías (del./tras.)	2,52 y 1,41/1,41 metros.
Largo/ancho/alto	4,22/1,66/1,40 metros.
Depósito de combustible	De 52 litros, bajo asiento trasero.
Peso de catálogo	940 kg.
Peso real (lleno a tope)	996 kg.
Reparto de peso (del./tras.)	60,0/40,0%.

## Ficha comercial

**Marca:** Opel. **Modelo:** Kadett GT 1.8i. **Perfil:** Berlina de cuatro puertas, tres volúmenes y tamaño medio, con aerodinámica de alto rendimiento. Apariencia discreta, alerón aparte, pero alto nivel de prestaciones, equivalente al del primitivo GSi, del cual hereda prácticamente toda la mecánica. Maletero de gran capacidad, que le hace indicado para uso mixto familiar/deportivo. **Lanzamiento:** En el '87. **Precio:** 1.890.000 ptas., matriculación y seguro aparte.

## Prestaciones

<b>Velocidad</b>	
Máxima absoluta	198,80 km/h, a 6.230 r.p.m. en 5. <sup>a</sup>
Kilómetro lanzado	
(tras 1.000 m salida parada)	178,70 km/h.
Salida del km lanzado	
(tras 2.000 m desde parado)	188,1 km/h, a 5.895 r.p.m. en 5. <sup>a</sup>
<b>Aceleración</b>	
0-100 km/h	10" 57/100 (en 1. <sup>a</sup> , 2. <sup>a</sup> y 3. <sup>a</sup> )
400 metros, salida parada	17" 43/100
1.000 metros, salida parada	31" 50/100
<b>Recuperación</b>	
Entrando en 4. <sup>a</sup> , a 40 km/h.	
400 metros	17" 57/100
1.000 metros	32" 21/100
Entrando en 5. <sup>a</sup> , a 50 km/h.	
400 metros	17" 73/100
1.000 metros	33" 98/100
<b>Adelantamiento</b>	
Entrando en 2. <sup>a</sup> , a 20 km/h.	
Lento: 20-70 km/h	5" 87/100 (en 2. <sup>a</sup> )
Rápido: 70-120 km/h	8" 84/100 (en 2. <sup>a</sup> y 3. <sup>a</sup> )
Total: 20-120 km/h	14" 71/100 (en 2. <sup>a</sup> y 3. <sup>a</sup> )
<b>Condiciones de la prueba</b>	
Carga del vehículo	Dos plazas y depósito a medias
Presión atmosférica	703, mm Hg.
Temperatura ambiente	23,5 °C.

## Consumos

<b>Recorrido:</b>	Madrid-Villacastín (autopista)-Ávila-Pto. de Menga-Pto. del Pico-Arenas de S. Pedro-Talavera de la Reina-Madrid (329,2 km).
<b>Condiciones:</b>	Conductor solo. Tráfico muy fluido, menos de lo habitual.
<b>Crucero:</b>	120 km/h hasta Villacastín (75 km); 90 km/h entre Ávila y Talavera (112 km); 100 km/h, el resto. Media: 99,4 km/h.
<b>Promedio:</b>	91,9 km/h.
<b>Consumo:</b>	6,54 litros/100 km.
<b>Recorrido:</b>	Jerez-Utrera (por N. IV)-Marchena-Ecija-Madrid (589,6 km).
<b>Condiciones:</b>	Conductor y su equipaje. Viento en contra. Tráfico fluido, excepto los 90 km entre Ecija y Pedro Abad (zona de influencia de Córdoba).
<b>Crucero:</b>	120 km/h.
<b>Promedio:</b>	105,6 km/h.
<b>Consumo:</b>	8,19 litros/100 km.
<b>Recorrido:</b>	Pie del Pto. de Miravete-Madrid (194,2 km).
<b>Condiciones:</b>	Dos plazas. Tráfico fluido.
<b>Crucero:</b>	140 km/h.
<b>Promedio:</b>	117,7 km/h.
<b>Consumo:</b>	9,12 litros/100 km.
<b>Recorrido:</b>	Madrid-Ecija-Marchena-Utrera-Jerez (por autopista) (594,1 km).
<b>Condiciones:</b>	Conductor y su equipaje. Viento a favor. Tráfico normal, o incluso algo más fluido de lo habitual.
<b>Crucero:</b>	160 km/h.
<b>Promedio:</b>	122,9 km/h.
<b>Consumo:</b>	9,56 litros/100 km.
<b>Recorrido:</b>	Madrid-Maqueda-Torrijos-Puebla de Montalbán-Malpica-Los Navalmares-La Nava del Ricomalillo-Guadalupe-Pto. Llano-Cañamero-Berzocana-Deleitosa-Pto. de Miravete (329,5 km).
<b>Condiciones:</b>	Dos plazas. Tráfico muy fluido. Trazado de montaña, muy tortuoso, en los 200 últimos kilómetros.
<b>Crucero:</b>	Conducción deportiva, a lo posible.
<b>Promedio:</b>	94,6 km/h.
<b>Consumo:</b>	11,32 litros/100 km.
<b>Resumen total</b>	Crucero: 139,0 km/h. Promedio: 106,4 km/h. Consumo: 8,92 litros/100 km.
<b>Consumos ECE</b>	90/120/urbano: 5,6/7,2/10,3 litros/100 km.

## Equipamiento

Sin llegar a ser suntuoso, el equipo de origen del Kadett GT es razonablemente completo, incluyendo lo siguiente:  
Llantas de aleación ligera. Cierre centralizado de puertas y maletero. Asiento del conductor regulable en altura. Cinturones delanteros regulables en altura. Parabrisas laminado. Cristales tintados. Luneta térmica. Tapón de combustible con llave. Dos retrovisores de puerta con mando interior manual. Antinieba trasero. Cuentarrevoluciones. Termómetro de agua. Reóstato del cuadro. Reloj analógico. Asiento trasero abatible. La unidad de pruebas disponía de la opción de servodirección (78.394 ptas.). Además, es posible disponer de las siguientes opciones:  
Elevalunas eléctricos delanteros. Volante regulable en altura. Techo solar de cristal, practicable en dos sentidos. Pintura metalizada. Cinturones traseros.  
El precio de estas opciones asciende a 215.798 ptas. Por tanto, un Kadett GT equipado al máximo se pone en 2.184.000 ptas.

vueltas, y claramente menos elástico. La actual versión resulta más utilizable, y acoplada a unos desarrollos cortos, permite aceleraciones fulgurantes, más brillantes en las marchas largas que las de aquel primitivo GSi.

Por posicionarlo de algún modo, este Kadett GT está al nivel de velocidad y recuperaciones del Ascona GT con motor 2 litros de 130 CV, y en aceleración, como el mismo coche, pero con la versión de 115 CV, pero siempre 2 litros.

cerrar de ojos, si el usuario se entusiasma con la brillantez de marcha y se dedica a llevar la aguja del cuentavueeltas bailando continuamente en las inmediaciones de las 6.000 r.p.m. El peligro no existe, y por diversos motivos. En primer lugar, porque el desarrollo es corto relativamente hablando, en función de la notable velocidad máxima que el coche es capaz de desarrollar. Pero a 5.000 r.p.m. —régimen que el motor es capaz de mantener sin inmu-

daria, con su bomba de aceite en punta del cigüeñal y su distribución monoárbol en culata con balancines de apoyo hidráulico.

Queda la consideración del consumo; para darle cumplida respuesta al interrogante, basta con echar una ojeada al cuadro de consumos y soportar éstos frente a los cruceros mantenidos y promedios conseguidos. La conclusión es que el Kadett GT resulta un coche particularmente sobrio, cualidad a la que no son ajenos su ligereza de peso y su excelente aerodinámica. La conclusión evidente es que, desde cualquier punto de vista en el que entre en consideración la mecánica, el GT resulta un coche absolutamente impecable, y con una relación entre prestaciones, consumo y precio realmente envidiable para la totalidad de sus competidores.

***Pese a que el coche es discreto, hay toda una serie de detalles que distinguen al GT de los demás Kadett de tres volúmenes: llantas, faldón, motivos longitudinales en rojo y el alerón trasero sobre la tapa del maletero.***

En cuanto a carrocería, el hecho de que el Kadett sea líder de ventas, apoyado muy especialmente en esta carrocería, producida en Figueruelas, nos ahorra muchos comentarios. Su estética frontal, chocante al principio con el GSi, está ya plenamente aceptada; en cuanto a la zaga, son muchos los que piensan que el modelo de cola larga resulta, cuando menos, más clásico y discreto que el de dos volúmenes. En cuanto a maletero, junto con sus rivales por tamaño el Jetta y el BX, ofrecen todos ellos un volumen que en ocasiones supera al del portaequipajes de coches de una categoría superior, que miden del orden de los 4,50 metros o más.

En cuanto al equipamiento no es suntuoso, pero sí muy razonable, incluyendo algunos elementos caros y no prescindibles, como las llan-

tas de aleación, idénticas a las utilizadas en los GSi. Lo que sí recomendaríamos a todo eventual adquisidor de un Kadett GT es la opción de la servodirección. Entre una relación de 18:1 y una de 22:1, o bien entre menos de tres vueltas y media y claramente más de cuatro, hay todo un mundo de diferencia, sobre todo si, además, la más rápida resulta notablemente más suave, especialmente en maniobra, porque no hay que olvidar que, a coche parado, estamos moviendo unas gomas de sección 185 en un tren delantero cargado, como mínimo, con 630 kg. Tenemos todavía fresca en la memoria la prueba del GSi 16V, sin dirección asistida, y francamente, las 78.000 ptas. de la opción están muy bien empleadas.

Nada que objetar en relación a los frenos, donde unos generosos discos ventilados delanteros se encargan de la parte más dura del trabajo, y podemos pasar ya a hablar de la suspensión, que es el elemento que nos queda por analizar, de entre los más significativos. El panorama idílico que estábamos contemplando hasta el momento se enturbia de pronto. ¿Por qué? Por culpa de la amortiguación o, para ser más exactos, de la casi total ausencia de la misma.

La suspensión en sí está bien y la relativa dureza de los muelles está en línea con las suspensiones a que nos tienen acostumbrados los coches de origen alemán. El comportamiento del coche en curva es muy bueno, quizá algo más subvirador de lo que los puristas desearían, pero no tanto como en las versiones de dos volúmenes, ya que la inercia de la zaga ayuda a que el coche vire, una vez inscrito en la curva (para lo cual, la rapidez y ligereza de la dirección asistida son muy beneficiosas).

Pero el problema, como ya hemos dicho, está en la amortiguación. Cosa que no tiene nada de particular en un Opel de tracción delantera, ya que descontando el 16V, y



Y comparando con la competencia, los únicos coches que están a su nivel, en su entorno de tamaño y por debajo de los 2 litros, son los 405 y BX-GTi, ambos con el motor de 125 CV.

Andar así de rápido está bien, a condición de que se respeten otros dos factores muy dignos de atención: la longevidad mecánica y los consumos. Porque podría temerse que, con una 5.<sup>a</sup> de menos de 32 km/h, el motor acabe fundido en un abrir y

tarse mientras quede gasolina en el depósito— estamos ya viajando a 160 km/h, velocidad más que respetable, y suficiente para causarnos toda clase de problemas de otra índole no precisamente mecánica. Además, el motor va provisto del correspondiente radiador de aceite, con lo cual se controla eficazmente la temperatura del lubricante, garantizando su eficacia. Y finalmente, la resistencia de los motores Opel a los altos regímenes es ya legen-

## Banco de pruebas

Una vez más nos encontramos con un motor Opel de excelente rendimiento, y también una vez más con un insistente fenómeno que no podemos sino achacar a la dudosa calidad del combustible que hoy por hoy nos suministran. Los 112 CV oficialmente anunciados están ahí, prácticamente al régimen anunciado, y también estamos muy cerca del par máximo (faltan 0,25 mkg), a un régimen incluso inferior al de catálogo.

Y ahí es donde reside lo extraño: entre 80 y 150 km/h, aplicando el desarrollo de 5.<sup>a</sup> a la curva de par, existe una extrañísima inflexión. En régimen de motor, corresponde a la banda que va de 2.500 a 4.500 r.p.m., la zona de máximo llenado; el par máximo oficial corresponde a 96 km/h, y no hace falta ser un lince para redondear teóricamente la curva y advertir que a dicha velocidad tendríamos un máximo que estaría muy próximo a los 160 kg/Tm, es decir, igualando o superando los 16,1 mkg de par máximo oficial.

Esa brusquísima caída que se produce nada más superar los 80 km/h sólo puede indicar una cosa: el motor entra en detonación, no necesariamente audible, puesto que la gasolina de 97, teóricos, octanos no es capaz de aguantar el 10:1 de compresión, unido el buen llenado de una admisión poco restringida y un árbol de levas de buen alzado pero cruce relativamente tranquilo.

En la curva superior tenemos la clave del buen rendimiento de marcha y del brío del Kadett GT: un desarrollo claramente corto, incluso en 5.<sup>a</sup>. Toda la potencia se aprovecha totalmente, estando disponible la máxima en la zona de los 180 km/h, cuando al coche todavía le queda fuelle para andar 15 km/h más rápido.

Tampoco conviene olvidar los beneficios de un peso muy contenido (una tonelada en vacío para un coche de más de 4,20 m de largo) y de una aerodinámica muy brillante, por debajo del 0,32 real. Gracias a todo ello, todavía se dispone de una reserva de aceleración superior a 0,05 «g» por encima de los 170 km/h. □

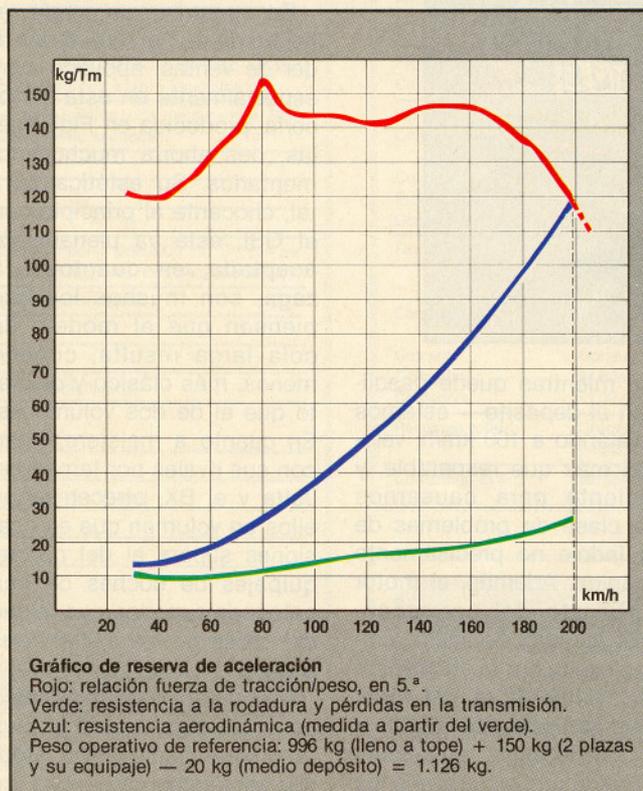
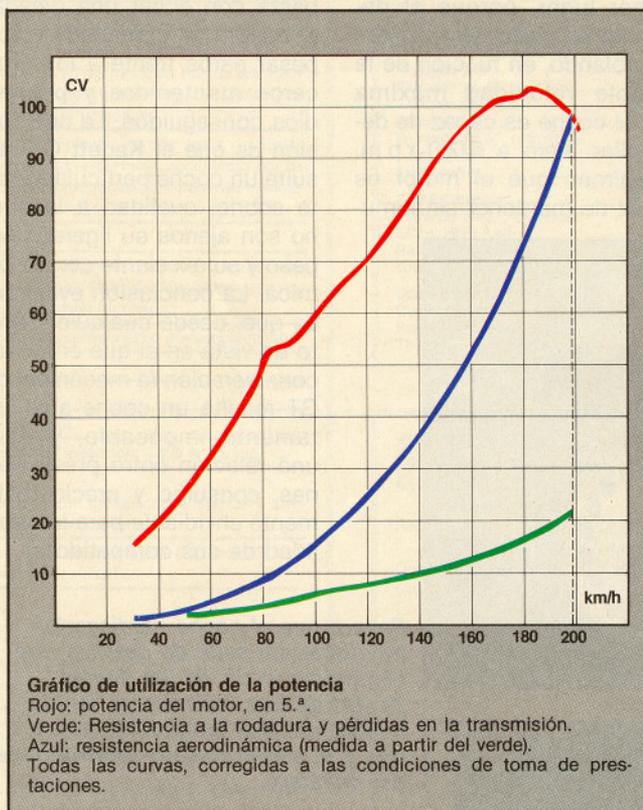
**Potencia máxima:** 111,7 CV a 5.735 r.p.m.

**Par máximo:** 15,84 mkg a 2.540 r.p.m.

**Sección frontal (S):** 1,900 m<sup>2</sup>.

**Coefficiente aerodinámico de forma (Cx):** 0,317.

**Factor de resistencia aerodinámica (S.Cx):** 0,602.



parcialmente el Corsa GSi y los nuevos Vectra, todo el resto adolece del mismo mal. Lo que ocurre es que la cosa resulta mucho más llamativa cuando nos enfrentamos a un coche que, por sus características, está pidiendo que se le conduzca con brío, como es el caso del Kadett GT.

El hecho es que cuando recogimos la unidad de pruebas tenía poco más de 8.000 km, y estuvimos a punto de echarnos al suelo y mirar si llevaba amortiguadores, porque el comportamiento era prácticamente igual que si no los tuviese.

Hicimos las oportunas gestiones y gracias a la amabilidad del departamento de prensa, y a la diligencia de nuestros buenos amigos de Meycom, tuvimos montado un juego de cuatro amortiguadores nuevos en un tiempo récord, con reglaje de tren delantero incluido.

Así pues, no había la menor duda respecto a la amortiguación; la estábamos estrenando.

No vamos a decir que no se notó el cambio, porque sería mentir: ahora el coche ya no daba tres o cuatro oscilaciones cuando se le daba un buen apretón en una de sus cuatro esquinas. Pero en una amortiguación, y más en un coche que anda a casi 200 y acelera en el kilómetro bien por debajo de 32", es otra cosa muy distinta.

Pura y simplemente, el Kadett GT va suelto, muy descolgado, y en zonas viradas o curvas comprometidas hay que entrar más flojo de lo que frenos, aceleración, ruedas y bastidor permitirían; si no fuese por esta molesta característica, el Kadett GT sería uno de los coches más agradables, armónicos y razonables que nos ha sido dado probar en mucho tiempo. Y todo por la manía de empeñarse utilizar una amortiguación de *autobahn* para todos los mercados.