

LOS COCHES EUROPEOS QUE MAS SE AVERIAN

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

26 de noviembre de 1983

Núm. 5 • 150 ptas.

# OJO A LAS FINANCIERAS

**HAY PRESTAMOS MEJORES PARA SU COCHE**

**PROBADO EL LANCIA PRISMA 1600**

**COMPARADOS LOS BMW 520i, 524td Y 525e**



**KOUGAR:  
QUIEREN VENDERLO  
EN ESPAÑA**

**¡¡¡ULTIMA SEMANA!!!  
SORTEAMOS ESTE PORSCHE**





## ¿Ha soñado usted alguna vez con un coche como éste?



# HAGALO SUYO

### CONSEGUIRLO ES FACIL

- Recorte el cupón adjunto.
- Remítalo junto con su nombre y señas completas (incluido teléfono), a **MOTOR16** (para el sorteo del Porsche 924). **Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17.**
- El sorteo se celebrará ante notario el día **7 de diciembre de 1983.**

La pestaña de portada se publicará en los números 1 a 5 de **MOTOR16**. La fecha tope de recepción de cartas es el día **5 de diciembre de 1983**. ¡Puede usted participar cuantas veces quiera a lo largo de estas cinco semanas!

Quedan excluidos de la participación en este sorteo todos los empleados y familiares de las publicaciones del Grupo 16, de Lerner Printing Internacional y Egraf.



**P**OR el simple hecho de haber comprado esta revista, usted se manifiesta como una persona que elige siempre lo mejor; hasta para sus sueños. **MOTOR16** le regala este fascinante Porsche 924, valorado en más de cuatro millones de pesetas. Un lujoso deportivo de cuatro plazas, con motor de dos litros y 125 caballos, que alcanza una velocidad máxima de 204 km./h. y un consumo de tan sólo 8,1 litros a 120 km./h. Todo el encanto de una marca mítica.



# SUERTE Y AL PORSCHE

# Motor 16

## LA INFORMACION PUESTA A PUNTO

### CUPON

Nombre .....

Apellidos .....

Dirección .....

Población ..... Provincia .....

Teléfono .....

Motor 16/N.º 5

# Motor y juego

**E**STA revista ha tenido un éxito fenomenal. Gracias a ustedes, claro. Pero por aquí andamos, en la redacción y en la empresa, analizando nuestro producto, viendo lo que sobra y lo que falta, y tratando así de lograr que **MOTOR16** cumpla aún mejor su objetivo de informar, servir y divertir al automovilista hispano.

Por lo pronto ha quedado claro que a ustedes —y a nosotros— les encanta el Porsche que rifamos. Las cartas para el concurso del Porsche llegan por millares, muchos lectores la envían todas las semanas, y ello demuestra que hemos logrado potenciar el aspecto lúdico, de entretenimiento y juego de nuestra revista. Demasiada gola y demasiada barba lengua hay en el país como para tomarnos además con severidad ascética el mundo apasionante de la velocidad y las cuatro ruedas.

Nos parece también que **MOTOR16** ha encontrado favorabilísimo eco entre los jóvenes. Desde lectores juveniles que vienen a la redacción en busca de números ya retirados del kiosco, hasta sondeos en punto de venta y comentarios de diverso tipo, todo apunta a que nuestra revista ha cubierto una alegre necesidad de la gente joven por gozar e informarse del mitológico cacharro que ha reducido España al tamaño de un pañuelo.

Creemos además que nuestros informes sobre temas conflictivos, que tan de cerca afectan al automovilista y tan poco espacio reciben en otras publicaciones, han sido muy bien recibidos por nuestros lectores. Desde los parabrisas que dejan ciego, a los camiones-apisonadoras, o los muertos que Tráfico trata de ocultar, **MOTOR16** ha tratado de denunciar algunos casos flagrantes de incuria o mala fe que ponen en peligro nuestra seguridad rodada.

En esa línea seguiremos. Esta semana abrimos otra área de información con el tema de la financiación más

o menos barata de nuestros coches comprados a plazos. No sólo tenemos que rodar bien y seguros, sino que debemos comprar al mejor precio posible. Por eso informamos a nuestros lectores en este número de las diversas fórmulas para ahorrarse muchos miles de duros en intereses al comprar su coche a plazos. Ni un duro más ni un caballo de menos, debe ser nuestra divisa.

Sabemos que las pruebas individuales y comparativas de automóviles han satisfecho a nuestros lectores. Estamos encantados con ello, pero no vamos a dejar de esforzarnos en mejorarlas aún más, en presentarlas todavía mejor, para facilitarles así a ustedes la tarea de conocer bien las virtudes y defectos de los modelos disponibles en el mercado.

Un gran esfuerzo hemos hecho en la sección de precios de automóviles nuevos y usados, porque estamos convencidos de que, en ese mercado tan poco transparente, toda información adicional tiene un gran valor para el lector. Un santo ordenador IBM nos ayuda en la tarea de elaborar los precios de mercado y confiamos así en prestar bien nuestro servicio.

Los anunciantes desconocen aún en sus verdaderos términos el éxito de lectura alcanzado por **MOTOR16**, pero no vacilan por ello en utilizar nuestras páginas para anunciar sus productos

de manera cada vez más frecuente y abundante. Un mes de vida es bien poco, pero esta revista ha nacido promisoría y mantenerla así será objetivo de nuestros denuedos.

Ya pronto rifaremos el Porsche. Después tenemos planeado otro juego, con coche de regalo incorporado. Y para los suscriptores habrá también coches especiales. Que no decaiga el juego, porque la fiesta rodada 16 no ha hecho mas que empezar.



Juan-Tomás de Salas

## SUMARIO

<b>4</b> PUNTO DE MIRA M-16	<b>53</b> XAVIER DOMINGO	Euskadi cocina	
<b>6</b> ACTUALIDAD	Ojo a las financieras	<b>54</b> DEPORTE	Pons y Cardús: sucesores de Nieto
<b>10</b>	El escándalo de los todo-terreno	<b>64</b> ATREVASE A...	Cambiar el aceite
<b>12</b>	Los coches que más se averían	<b>67</b> MERCADO	Las ofertas de la semana Precios de coches nuevos Precios de coches usados
<b>16</b> LO ULTIMO	Del Innocenti Turbo al Matra Renault	<b>76</b> CAPRICHOS	Maletas
<b>32</b> FUERA DE SERIE	Kougar: el rey de los semáforos	<b>77</b> CUENTENOS SU CASO	
<b>35</b> A FONDO	Prueba del Lancia Prisma 1600	<b>79</b> MI PRIMER AMOR	Cristina García Ramos
<b>42</b> GENTE SOBRE RUEDAS	Mayra Gómez Kemp	<b>80</b> AGENDA PERSONAL	
<b>45</b> ESCRITOR INVITADO	Angel García Pintado	<b>81</b> CARMEN RICO-GODOY	El examen teórico
<b>46</b> OCIO	Sólo para mayores de setenta y ocho años	<b>82</b> JUAN BALLESTA Y VELOGRAMA	
<b>51</b> VIAJES	La ruta del buen comer		

Pág.  
22

El ahorro se paga caro. Es la conclusión a la que se llega en la prueba comparativa de los BMW «económicos» de la serie 5, los 520 i, 524 td y 525 e.



Pág.  
59

La Yamaha XJ 750 es una buena moto, pero está penalizada por algunos defectos de concepción. El más notable es un manillar desmesuradamente ancho.







## BAJA EL CONSUMO DE GASOLINA

Las cuentas que echa el «superministro» Miguel Boyer para justificar la próxima subida de los carburantes siguen sin cuadrar. Aparte de que el dólar ha frenado su escalada, el argumento de que el consumo de combustibles se ha disparado este año —y las cámaras de Televisión son testigos de esta afirmación— ha quedado en entredicho después de que el Instituto Nacional de Hidrocarburos facilitara los últimos datos sobre el tema.

De acuerdo con esas cifras, el consumo de gasolinas en los nueve primeros meses del año ha descendido un 0,8 por 100 respecto al mismo periodo de 1982. El incremento registrado en la gasolina extra (+4,2 por 100) se ha visto contrarrestado por la caída contabilizada en gasolina normal (-1,2 por 100) y super (-0,9 por 100).



## Presupuestos por computadora

Por 2.000 pesetas es posible hacer la valoración del presupuesto de la reparación de un automóvil, a través de un computador de datos, en que están previamente introducidos todos los tiempos de sustitución de piezas, los costes y los tiempos necesarios de reparación. Con este nuevo sistema denominado Audatex se consigue, además de una rápida información, evitar los presupuestos hinchados y las peritaciones bajas que siempre redundan en perjuicio de los usuarios. En el banco de datos ya están codificados la mayoría de los coches de venta en el mercado español, tanto nacionales como de importación, aunque la marca con mayores lagunas es Seat, que parece mostrarse demasiado remolona a la hora de suministrar sus datos.

Las consultas, a los teléfonos 91-410 31 51 y 93-253 43 75.

## Barcelona pierde parte del Cinturón

Parte del Cinturón de Ronda de Barcelona va a ser derribado ante la imposibilidad de poder proseguir con su construcción.

Hace años se iniciaron las obras y la mitad de la construcción es utilizada por los barceloneses. Sin embargo, ante la falta de recursos para poder proseguir trabajos



y, lo que es más costoso, para poder afrontar las expropiaciones, todo ha quedado parado. Y lo que es peor, ante las protestas de los vecinos, parte de lo construido va a derribarse. No sólo no se terminan las vías rápidas empezadas, sino que se derriba parte de lo construido.

## Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.  
Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso.  
Director: Tomás Cavanna.

Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesores de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor-Jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); Angel Carcenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: Enriqueta Antolín, María Jesús Benet, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar, País Vasco: Ander y Gorka Landaburu y Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Alpañaraz (Italia); Pedro Antonio Chocano (Francia); Peru Egurbide (Reino Unido); Alfonso Rojo (Estados Unidos); Miguel Segura (Alemania). Diseño: Juan G. Francos, Juan González. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Martling, María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbeta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonnetta Garib (Pruebas); Angel González (Video); Antonio González (Tira de humor); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Rafael Lombar (Motos); Enrique Llorca (Ilustraciones); Julio César Montenegro (Pruebas); Ignacio Moreno (Tira de humor); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Victor Piccione (Pruebas); Caridad Plaza («Mi primer amor»); Carmen Rico Godoy (Humor); José Luis de la Viña (Náutica).

Director gerente: Juan González Díaz.  
Director de Publicidad: Miguel Angel Martínez. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Director Administrativo: Alfredo Uriarte.  
Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17. Teléfonos: 407 27 00 — 407 41 00. Télex 43974 nyre e.  
Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-17. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-17.

Es una publicación del GRUPO 16.  
Director general: Alfonso de Salas.  
Director comercial: Ramón Sánchez Paños. Director de Publicidad: Balbino Fraga.  
COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247

## Transporte catalano-lombardo

Resulta que Catalunya goza de una más amplia libertad estatutaria para la previsión financiera que Lombardía, que es la región francesa que se puede comparar con la española, por su semejante grado de autonomía con respecto a sus Estados. A esta conclusión se llegó en unas conferencias celebradas en Barcelona recientemente.

## Botilde, enamorada de nuestro Porsche

Lo que es la popularidad resulta que MOTOR16 ya está casi al nivel de la entrañable Botilde del «Un, dos, tres...». Al menos eso parece, pues entre los cupones para el sorteo de nuestro Porsche ha llegado este de Ana García Bermúdez, de Valencia, que iba destinado a



## MERCEDES BRILLA EN AMERICA

Los automóviles Mercedes Benz han resultado los ganadores en una encuesta realizada en los Estados Unidos, para determinar qué automovilistas se encuentran más satisfechos con la marca de su coche.

En este ranking de satisfacción ocupan los siguientes lugares Toyota, Subaru, Honda y Mazda, que manifiesta la creciente calidad de los coches japoneses. La sexta posición fue para la marca sueca Volvo, mientras que Volkswagen se tuvo que conformar con el lugar 16, evidenciando su mal momento en aquel mercado.

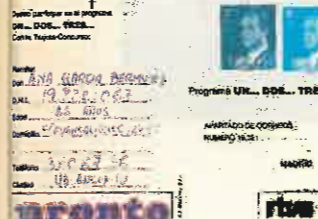
## GM ayuda a crecer

Puede parecer mentira, pero la mitad del crecimiento de la economía española en este año se deberá a la producción de General Motors España. Según un estudio reservado de la Administración, casi la mitad del 2,1 por 100 de aumento en la producción de bienes y servicios es erado para 1983, procederá de la puesta en marcha de la GM en Zaragoza.

Los más de doscientos mil vehículos producidos por primera vez en la factoría de Figueruelas suponen cerca de medio punto sobre un producto interior bruto que superará en este ejercicio los veintidós billones de pesetas. A ello hay que añadir los efectos sobre la industria y servicios que rodean a este gigante de la automoción. Hay que tener en cuenta, sin embargo, que estas cifras, para la contabilidad nacional, quedarán sepultadas el próximo año en la base estadística, de forma que sólo influirá sobre el crecimiento económico español el aumento de la producción que registre la empresa.

## Fiat, con beneficios

La sociedad Fiat cerrará con beneficios el actual ejercicio, gracias al plan de renovación tecnológica emprendido recientemente, según ha manifestado su presidente, Giovanni Agnelli, el hombre más rico de Italia.



TVE. Enviamos el cupón de doña Ana a la tele, pero la redacción de esta revista ha decidido por unanimidad incluir la Botilde despistada entre los cupones con derecho a entrar en nuestro sorteo. Ah, eso sí, pedimos a TVE que también nos mande los cupones nuestros que reciba, porque no es por nada, pero nuestro Porsche 924 se cotiza bastante más que los coches que ofrecen en «Un, dos, tres...».



## CIENT OCTANOS

● Lee Iacocca, presidente de Chrysler, está estudiando la posibilidad de cancelar los planes para producir un turismo de pequeña cilindrada y destinar la inversión prevista —600 millones de dólares— a la adquisición de un banco, cuyos márgenes de beneficios, según el propio Iacocca, son muy superiores a los de la empresa automovilística.

● Fiat ha vendido 400 unidades de su modelo Argenta a la República Popular China; estos coches italianos estarán destinados al parque del Gobierno chino.

● Una comisión norteamericana que tiene de cometido velar por la igualdad de derechos en el puesto de trabajo ha ganado una querrela contra la General Motors, que ha

sido sentenciada a pagar 6.150 millones de pesetas por «discriminación sexual y racista en el puesto de trabajo».

● Ford Brasil ha vendido 1.300 Escort a los mercados escandinavos, en detrimento de Ford Europa. Consultadas fuentes de Ford España aseguran que ello no afectará a las exportaciones desde Almusafes, ya que de los 28.124 Escort exportados desde Valencia en los diez primeros meses del 83, ninguno se destinó a Escandinavia.

● Volkswagen ha abonado en los últimos meses 4,5 millones de pesetas en concepto de primas para aquellos trabajadores que han sugerido sistemas de perfeccionamiento en la producción.

## Contra Campsa

Nueve empresas del País Vasco demandarán a Campsa por los perjuicios que sufrieron el pasado invierno al congelarse el fuel-oil y el gasóleo almacenado en sus depósitos. El monopolio ha comenzado hacer públicas recomendaciones para atajar los problemas que plantean los cambios bruscos de la climatología en sus productos.





# OJO A LAS FINANCIERAS HAY PRESTAMOS MEJORES PARA SU COCHE

**D**E cien mil a ciento ochenta mil pesetas se puede ahorrar el usuario en la compra a plazos de un automóvil si elige la fórmula de financiación adecuada entre las existentes en el mercado. Con los datos en la mano, la decisión se decanta por los créditos que ofrecen bancos y Cajas de Ahorro, en detrimento de las financieras de los fabricantes. Basta un ejemplo sencillo: el coste total del automóvil más vendido actualmente, el Renault-9, es de 840.750 pesetas. Si se financia solamente medio millón a treinta y seis meses, los pagos mensuales en una financiera son del orden de las veinte mil cuatrocientas pesetas, mientras que a través de una Caja de Ahorros se desembolsan 17.300. En total, un sustancial ahorro, en año y medio, de 112.000 pesetas.

En efecto, las compañías dedicadas exclusivamente a la financiación de la compra de automóviles han comenzado a perder terreno a favor de otras entidades crediticias que, tímidamente, se están introduciendo en el sector, ofertando préstamos en condiciones más jugosas. Aunque el movimiento de estas últimas no es muy representativo, las financieras —especialmente las que no se encuentran ligadas a los fabricantes— denuncian ya lo que denominan «competencia desleal de bancos y Cajas», mientras al consumidor se le abre la posibilidad de acceder más fácilmente y con menos costo a un automóvil.

Las diferencias para el usuario entre el mecanismo de financiación habitual y el que ahora avanza es evidente, según un muestreo realizado por MOTOR16 (ver cuadro adjunto). Basta

comprobar que en un préstamo de un millón de pesetas la diferencia del desembolso total entre una financiera y una Caja de Ahorros, en treinta y seis meses, es de ciento setenta y seis mil pesetas. Cifras que ponen los dientes largos a cualquiera.

Las condiciones exigidas por las diferentes entidades a la hora de conceder el préstamo también varían sustancialmente. En las financieras se sigue solicitando la escritura del piso u otra propiedad y el recibo de la nómina, si los hay. De no existir, se precisa la firma de un avalista solvente, condición que aún se estila en algunas compañías en el caso de que el solicitante sea una mujer, trabajadora y/o con bienes suficientes.

En bancos y Cajas, las cosas son más sencillas, sobre todo si se es cliente. La

nómina es la condición más usual, aunque se pueda solicitar alguna más, de acuerdo con el volumen de dinero que van a financiar.

Otra diferencia se encuentra en el monto total de la operación. Las financieras sólo están autorizadas a cubrir el 85 por 100 del coste total del automóvil, mientras que en Banca y Cajas se puede cubrir al ciento por ciento toda vez que lo que se concede es un crédito personal.

Ante el giro que está tomando la financiación de automóviles, las financieras consultadas por esta revista señalan que es imposible afinar en sus condiciones pues son meros intermediarios a quienes les está saliendo de-

masiado caro el dinero que adquieren en la propia Banca. Respecto a la competencia que se les está planteando, la califican sin ambages de desleal. Fuentes de la ASNEF (Asociación Nacional de Entidades de Financiación) afirman que la Administración no quiere tomar cartas en el asunto pese a que se está vulnerando la ley de Ventas a Plazos.

A favor de su gestión, las financieras argumentan que cualquier operación la resuelven en un breve lapso de tiempo, «cosa que la Banca no puede hacer. Además, los bancos no pueden desviar demasiados recursos a operaciones de escaso monto. Les desbordaría incluso la tramitación de cualquier

impagado, por ejemplo de veinte mil pesetas, cantidad ridícula para ellos. Nosotros seguimos ofreciendo mayor agilidad de actuación en un campo tan especializado como éste».

En el otro bando hay coincidencia en alguno de los aspectos comentados —concretamente el de los impagados— pero se rechaza la presumible inoperatividad burocrática. En cuanto a la actuación de competencia desleal fuentes del sector apuntan a esta revista «el no poder rechazar la petición de un cliente de un crédito personal, con el que van a hacer lo que quieran. Lógicamente inquirimos el destino de los fondos, que puede dañar a otras entidades, pero debemos mantener abierta la posibilidad

Las financieras de las marcas de automóviles están comenzando a perder terreno en favor de otras entidades crediticias, especialmente Cajas de Ahorro y algunos bancos, que ofrecen su dinero a un precio más asequible.



## Antes de comprar un coche, estudie estos números



Cantidad Financiada	PAGOS MENSUALES (precios medios)				DESEMBOLSO TOTAL			
	500.000 pts.		1.000.000 pts.		500.000 pts.		1.000.000 pts.	
Plazos	A 24 meses	A 36 meses	A 24 meses	A 36 meses	A 24 meses	A 36 meses	A 24 meses	A 36 meses
Financieras	27.839	20.400	54.700	40.800	657.336	734.400	1.312.800	1.468.800
Bancos	26.300	19.300	52.000	39.200	631.200	694.800	1.248.000	1.411.200
Cajas de Ahorro	25.500	17.300	49.700	35.900	612.000	622.800	1.192.800	1.292.400



de ofrecer nuevos y amplios servicios a nuestros impositores».

Pese a que la concurrencia a la vía financiera abierta en este campo por bancos y Cajas de Ahorro es todavía pequeña, MOTOR16 ha podido comprobar en concesionarios oficiales la existencia de ofertas hacia esas entidades realizadas por los propios vendedores, en detrimento de la financiera de la marca. Concretamente, y después de exponer al cliente las condiciones usuales de financiación, el vendedor, de forma solapada, apunta la posibilidad de acceder a un préstamo «en al-

guna entidad crediticia», que recuerda a las Cajas de Ahorro, mucho más barato y rápido que con la primera fórmula. Al ahorro en el desembolso mensual y total se añade la ventaja de obtener el préstamo al día siguiente —«y no dentro de dos o tres como en una financiera»— y en una operación que sólo lleva veinte minutos.

Para animar al potencial comprador, se le señala además que en una entidad del tipo comentado «no hay que abonar timbres, pues la devolución del préstamo se efectúa por medio de un recibo, con lo que no es posible que nos

protesten una letra», e incluso en caso de retraso en la fecha de vencimiento «se puede negociar el aplazamiento por unos días». Como se ve, todo de lo más cómodo.

En las entidades financieras consultadas, el mutismo sobre este tema es total, aduciendo que el mundo de las concesionarias «es muy complejo». Sin embargo, reconocen la posibilidad de que existan acuerdos —por la vía de la comisión— entre la competencia y los propios vendedores.

Raúl R. Sáez



## FINANCIAR COCHES: UN NEGOCIO REDONDO

DE las 270 empresas dedicadas a la financiación de bienes en nuestro país, 128 desarrollan su actividad en el sector de automoción, absorbiendo el 46 por 100 (cien mil millones de pesetas) del volumen total de negocio.

De las 35 entidades de financiación que mayor volumen movieron en 1981 —según el ranking realizado por una revista económica—, siete operan exclusivamente en el ramo del automóvil, cuatro de ellas ocupan los primeros puestos: Ford Credit, que ha desbancado a Fiseat del primer lugar; Compañía de Financiación, S. A. (COFIC), Renault y Financiera Seat. En el puesto número quince figura Seficitroën; en el veintinueve, Atlántica de Crédito y Financiación, y en el treinta y cuatro, Fiat Financiera Española.

A estas siete «grandes» hay que añadir 17 más, en las que la financiación de automóviles supone una participación importante. En total, 24 entre las 35 principales.

El beneficio neto de estas siete compañías durante 1981 fue el siguiente:

	Millones
Ford Credit .....	363
COFIC .....	286
Renault .....	502
Fiseat .....	80
Atlántica de Crédito y Financiación .....	14
Fiat Financie. Española	4

Mención aparte merece Seficitroën, con unas pérdidas de 247 millones, debido a la profunda reestructuración de plantilla realizada en ese año y a la modificación del tipo de cambio en sus operaciones en divisas.

Respecto a impagados, su volumen varía desde el 9,20 por 100 del total invertido por Ford Credit (158 millones de pesetas) al 12,89 de Fiseat (694 millones de pesetas en impagados). De todas formas, y excepto las grandes, el volumen de impagados se sitúa en torno al 14 por 100 del total de las inversiones.

Las financieras del sector están presionando para que se elabore un anteproyecto de ley que regule este aspecto, ya que encuentran más de una dificultad para hacerse con el automóvil una vez que el comprador deja de abonar alguna de las cantidades estipuladas.

Al frente de estas compañías, con importante peso dentro del mundo financiero, se encuentran nombres destacados tanto del mundo de la Banca como de la política y el comercio. Apellidos como Cabello de Alba, Ignacio Gómez Acebo, Iñigo Cavero o José Ramón Álvarez Rendueles (ahora en suspensión de funciones) figuran en sus organigramas. En las de marca copan los sillones de los consejos los mismos dirigentes que la empresa constructora. En alguna, como es el caso de COFIC, de cuyo nombre no se deduce su interrelación con una casa matriz, constan nombres como Estanislao Chaves o George Roy, personas destacadas de Talbot.



El nuevo Fura Dos te va a gustar el doble. Porque hemos introducido en él muchas novedades. Porque hemos hecho un Fura que es el doble de Fura.

- Frontal de nuevo diseño.
- Faros halógenos. Mejor iluminación.
- Nuevas molduras exteriores.
- Llantas optimizadas.
- Cristal único en puertas anteriores con nuevo alzacristales.
- Nuevo cristal del portón trasero.

Fíjate muy bien en este coche, porque muy pocos modelos son capaces de superarse a sí mismos ofreciendo más cada vez. Evolucionando más para que tú puedas ser más exigente. Los nuevos Fura Dos incorporan un equipamiento aún mayor. Por dentro y por fuera nuevos detalles completan



el estilo Fura. Nuevas tapicerías, reposacabezas integral. Nuevo retrovisor interior con reloj digital incorporado. Nuevo salpicadero. Y Econotronic opcional, un pequeño ordenador que te ayuda a controlar el consumo. El Fura Dos es el doble de cómodo. El doble de confortable.

Ven a verlo a cualquier concesionario de la Red Seat. Y vívelo con Fura.

**NUEVO FURADOS**

**El doble de Fura**

Red Seat. La garantía más fuerte.





Hacienda ha descubierto que la mitad de los todo-terreno españoles se destinan al ocio y no han pagado impuesto de lujo. Tirando del hilo ha salido también una exportación clandestina de estos vehículos, y las pistas llegan hasta la «marcha verde» marroquí de 1975.



Se buscan Land Rover españoles en la «marcha verde» Marruecos, Argelia o el Polisario, posibles destinatarios de una exportación clandestina

## EL ESCANDALO DE LOS TODO-TERRENO

**H**ACE tres semanas, el propietario de una furgoneta Mercedes que se había acogido a la exención del impuesto de lujo por dedicar su vehículo al servicio de ambulancia fue llamado por Hacienda para clarificar este hecho. Se comprobó que el propietario, residente en el barrio residencial de La Moraleja, de Madrid, utilizaba el Mercedes para su uso particular. Entre el impago del impuesto de lujo atrasado y las sanciones se ha visto obligado a desembolsar de golpe millón y medio de pesetas.

Este es uno de los casos descubiertos por la investigación del Ministerio de Hacienda hace unas semanas. Los primeros resultados revelan que al menos el treinta y tres por ciento de estos vehículos, presuntamente dedicados a usos industriales y comerciales, son en realidad utilizados por sus propietarios como turismos, aunque no han pagado el impuesto de lujo correspondiente. De 1.500 casos investigados, hasta el momento unos quinientos no han podido justificar el uso declarado y sus



Coches estupendos para el ocio. Pero pagando, claro.

propietarios han sido obligados a pagar el impuesto y las sanciones correspondientes. No obstante, en Hacienda estiman que el cincuenta por ciento de estos vehículos industriales están fuera de la ley.

Pero la historia no acaba aquí. Entre las irregularidades puestas de manifiesto se ha descubierto una red de exportación ilegal de todo-terreno Land Rover a países del norte de África. Debido a la posible utilización militar de estos vehículos, las autoridades españolas han revisado, incluso, las filmaciones de la «marcha verde» hacia el Sáhara en 1975 en busca de indicios que pudieran ayudar a descubrir su paradero.

Todo este abanico de irregularidades han salido a la luz pública a raíz de que en 1979 la Dirección General de Tráfico dio una serie de normas por las que a partir de entonces se hacía obligatorio el pago del impuesto de lujo antes de la matriculación de cualquier vehículo. Mediante aquellas medidas se pretendía evitar las prácticas picarescas

con las que se eludían importantes cantidades a Hacienda por este concepto.

Según declaró a MOTOR16 Antonio Delgado, subdelegado de Hacienda en Madrid y responsable de las investigaciones iniciadas hace más de dos meses, se estudiarán 49.000 expedientes, de los que se calcula que un cincuenta por ciento no responden a la realidad declarada. Pero, además, surgieron casos de suplantación de personalidad en la compra de más de veinte Land Rover, que figuraban a nombre de personas que ni siquiera tenían idea de su existencia. Ante la presunción de un posible delito que escapaba a su competencia, Hacienda pasó los expedientes al servicio de información de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Surgió entonces el hilo de una madeja que lleva a descubrir la existencia de una posible red de exportación ilegal de Land Rover.

### Vender a toda costa

Tan importantes defraudaciones al Fisco han podido darse, en buena medida, porque algunos concesionarios, vendedores de este tipo de vehículos, en un intento de ofrecer precios más competitivos, informaban a sus clientes sobre el sistema que podían utilizar para eludir el pago del impuesto de lujo. Esto, en el mejor de los casos; en otros, ellos mismos tramitaban la licencia fiscal del comprador, a veces sin su consentimiento.

«En nuestras investigaciones —comentó Antonio Delgado— nos hemos encontrado con que al llamar a declarar a algunos de estos compradores, ni siquiera tenían conocimiento de que estuvieran en posesión de una licencia fiscal. Es más, creían de buena fe que el coche estaba exento del impuesto de lujo.» Pero la buena fe o la ignorancia no exime de las correspondientes obligaciones, y, además, «Hacienda no está capacitada para pedir responsabilidades a quienes informaron sobre esta vía o la utilización sin conocimiento de los compradores. Sólo puede exigir el pago del impuesto a los propietarios», señaló.

### Duras sanciones

Sin embargo, a la hora de aplicar las penas económicas correspondientes por una declaración falsa, se tiene en cuenta la no intención de engañar si se prueba. En este caso se deberá pagar el impuesto de lujo que correspondía al precio franco fábrica en el momento de comprar el vehículo, más una sanción que oscila entre el cincuenta y el ciento por ciento sobre el impuesto de lujo al precio franco fábrica actual, que se suele reducir automáticamente al veinticinco por ciento, y un interés por demora del ocho por ciento anual sobre el impuesto que en su momento no se pagó.

«Hacienda es la primera interesada en que estos pormenores se conozcan —afirmó el subdelegado de Madrid—. No hay interés en sancionar, sino en cobrar el impuesto, por lo que en caso de presentar la renuncia y abonar la deuda voluntariamente, sólo se pagará el impuesto de lujo en base al precio franco fábrica actual y una sanción del cinco por ciento.

De cualquier forma, Hacienda va a cobrarse la deuda con creces. Hasta la fecha han sido recaudados doscientos millones de pesetas, correspondientes a las quinientas personas en situación irregular, y cuando se acabe de examinar los 49.000 expedientes, se calcula que la cifra puede alcanzar los 4.000 millones de pesetas.

Según se ha podido saber, cuatro personas, actualmente tres de ellas detenidas y ninguna con antecedentes pe-

Civil—, que podría ser un abogado que intervino en los trámites legales llevados a cabo cuando la quiebra de la revista «Personas», pudo también facilitar fotocopias de los carnets de identidad de empleados y periodistas de esa revista para el mismo fin, según ha averiguado MOTOR16 de fuentes confiables.

Y finalmente, Manuel Rubio Rubio, que trabajaba como conductor en una casa de venta de automóviles, pudo ser el encargado de dirigir algunas de las partidas de estos vehículos a la frontera de Irún, donde posteriormente se pudieron pasar ilegalmente a Francia.

Dadas las especiales características de estos vehículos, pudieron haber sido enviados a algún país africano: quizá Marruecos, Argelia o el Frente Polisario. De ahí el interés por las filmaciones de la «marcha verde». El servicio



Toda clase de usos declarados. La declaración no siempre es veraz

nales, podrían estar implicadas. José Manuel Jiménez Iturria, piloto de profesión, durante algún tiempo jefe de ventas de Mercauto, S. A., concesionario de Metalúrgicas Santana, S. A., y en la actualidad sin trabajo conocido, podría haber gestionado, presumiblemente en la empresa donde trabajó, la adquisición de entre veinte y cien Land Rover durante algunos meses de 1979 a nombre de personas ajenas a la compra.

Por su parte, Félix Vallejo, empleado de un grupo empresarial afincado en el paseo de la Castellana, de Madrid, se hizo con fotocopias del carnet de identidad de los conductores de esos vehículos que fueron enviadas a la frontera de Irún para poner los Land Rover a sus nombres. Una tercera persona —en libertad y no determinada por el servicio de información de la Guardia

de información de la Guardia Civil ha pedido la colaboración de la Interpol en la investigación.

Otra hipótesis que se baraja en medios del comercio automovilístico es la posibilidad de que el último destino de los todo-terreno haya sido algún país donde el derecho de exportación correspondiera a Inglaterra, ya que Santana España es un fabricante autorizado por la firma británica, que exporta donde le deja Austin Rover. Con este traslado ilegal, los supuestos exportadores se evitarían pagar el canon que, en estos casos, tiene derecho a cobrar el país que dispone de la licencia.

Se ha comprobado, por otra parte, que ni Metalúrgicas Santana ni ninguno de los concesionarios vendedores de estos vehículos están implicados ni tienen conexión con este fraude descubierto por los inspectores de Hacienda.



La fiabilidad de un vehículo a largo plazo es una incógnita. Dos estudios recientemente elaborados nos dan resultados reveladores. El 49 por 100 de las averías se producen por fallos eléctricos.

# LOS COCHES EUROPEOS QUE MAS SE AVERIAN



LOS Peugeot 505 y los Citroën CX son los coches europeos que más averías tienen, según un estudio realizado por el Touring Club Suizo sobre un total de 202.766 casos asistidos durante 1982; el mejor, según este mismo informe, es el pequeño y tradicional Renault 4.

Otra encuesta reciente, elaborada por la revista inglesa «Wich» sobre las quejas de 25.000 conductores ingleses, indica que el Fiat 131 es el coche que más protestas genera entre los usuarios británicos.

Del estudio suizo, que abarca 27

marcas, MOTOR16 ha elegido los datos correspondientes a las 19 marcas que se venden en España. Las estadísticas de las intervenciones del servicio de socorro del Touring Club Suizo se han realizado sobre vehículos cuya edad media es al menos de año y medio y se han registrado un mínimo de 500 casos de avería en un mismo modelo.

Cuando se compra un coche, la fiabilidad mecánica del vehículo a largo plazo es siempre una incógnita; la prueba de un automóvil en un pequeño recorrido no indica nunca si es más o menos propenso a las averías.

Por todo esto, para poder precisar una tendencia generalizada de la fiabilidad de las distintas marcas y modelos, es necesario estudiar una gran número de problemas en vehículos elegidos al azar.

Los 202.766 casos asistidos por el Touring Club Suizo permiten afirmar que un 49 por 100 de las averías que se producen son causadas por fallos de la instalación eléctrica, y, concretamente, el funcionamiento deficiente de la batería es la causa más frecuente en un alto porcentaje de las marcas analizadas. Los problemas de motor, más graves y onerosos, junto con los del sis-

tema de refrigeración, representan un 18,8 por 100, seguidos por los de escape y carrocería, ruedas, embrague, transmisiones, cambio y frenos.

### Usuarios: a veces tienen la culpa

Es curioso observar, según estas estadísticas, cómo un alto porcentaje de automovilistas europeos son incapaces de cambiar una rueda pinchada. Unas veces porque no conocen cómo se usa el gato, otras porque al usuario le es más cómodo utilizar los servicios contratados para no mancharse las manos, y otras por el mal estado de los útiles



necesarios para realizar el cambio. Como cada día son más numerosos los coches que montan sistema de inyección, se observa un aumento en los problemas por esta causa, mientras que disminuyen los ocasionados por el carburador y se mantiene el porcentaje de actuaciones para abrir las puertas por pérdida u olvido de las llaves, sobre todo en los modelos Ford y Volvo. Pero no siempre son los fabricantes de automóviles los culpables directos de las averías que se producen en sus modelos. Muchas veces el problema deriva de los componentes que eligen para equipar sus vehículos.

## LAS AVERIAS MAS FRECUENTES

MARCAS	Averías/1.000 veh.	Edad media	FRECUENCIA DE LAS CAUSAS DE AVERIAS DE LAS DIFERENTES MARCAS																				
			Batería	Llaves	Carburador	Motor	Neumáticos	Cables/conexiones	Dinamo/Alternador	Arranque	Pujator	Correa de transmisión	Carburante	Bomba de gasolina	Bujías	Viscoso del carburador	Tapa del distribuidor	Mando de embrague	Encendido electrónico	Junta de culata	Radiador de agua	Cable de encendido	esperuzón de bujías
Por 1.000 vehículos	74	5,6	15,1	4,7	3,8	3,4	3,1	3,1	3,0	2,7	2,3	2,3	2,1	2,0	1,7	1,7	1,4	1,4	1,1	1,1	1,1	1,0	
ALFA ROMEO	94	5,0	■	□	□	■	■	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
AUDI	70	5,2	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
BMW	78	5,0	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CITROËN	100	5,2	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FIAT	74	5,5	□	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FORD (Europe)	78	5,6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
LADA	86	4,9	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FANCIA	105	4,0	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MERCEDES	56	7,0	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MINI	74	7,4	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
OPEL	55	6,0	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
PEUGEOT	97	5,8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
PORSCHE	78	5,0	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
RENAULT	74	4,9	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
ROVER	108	6,3	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
SAAB	102	5,6	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
TALBOT	84	5,7	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
VOLVO	65	7,2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
VW	62	6,3	■	□	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ Frecuencia de las averías por encima de la media. □ Frecuencia de las averías por debajo de la media. Ha sido tenida en cuenta la media de edad en la frecuencia de las averías.  
 ▤ Frecuencia media de las averías. □ (Cuadrícula vacía). Menos de 2 averías por 1.000 vehículos.



## Distinguirá un Rado por su estilo exclusivo.

Rado está reconocida como una de las firmas suizas más importantes en el mundo del reloj. Y con sobrados méritos: Rado creó el prototipo de precisión de cuarzo perfecto. Así mismo, Rado ha mantenido siempre una línea del pionero en diseño que más tarde otros imitan. El éxito de su reloj irrayable de diseño exclusivo, Rado DiaStar, completa una trayectoria de alta creatividad y tecnología depurada. Por eso Rado es una síntesis que eligen los entendidos.

# RADO SWISS



Mod. dép.



Cualquier Fiesta se abre de esta forma, con un simple alambre. Así se resuelve la pérdida u olvido de las llaves. Por su parte, el R-4 es el coche que menos averías tiene.



No hay que olvidar que los mismos componentes pueden dar mejores resultados en unas mecánicas que en otras y que en el buen funcionamiento del conjunto influye el montaje.

En el análisis de las causas de averías por marcas resalta la frecuencia con que falla la bomba de la gasolina. De las diecinueve marcas elegidas por MOTOR16, en 12 casos aparece este problema, por encima de la media de 74 averías por cada 1.000 vehículos matriculados. La tapa del distribuidor, motor, arranque, bujías, mando del carburador, cables, conexiones y neumáticos aparecen en ocho marcas, también por encima de la media, mientras que los Rover son los únicos coches que han evidenciado problemas con el radiador de agua.

### Viejos Opel: los que menos averías padecen

Este estudio, realizado por el Touring Club Suizo, tiene en cuenta la edad media de los coches en la frecuencia de las averías, y precisamente no son los coches más viejos los que más averías padecen. Por ejemplo, los Opel estudiados, cuya edad media se cifra en seis años, son los que menos problemas acusan (55 por cada 1.000 vehículos matriculados), mientras que los Lancia, de cuatro años; los Saab, de cinco años; los Citroën, de 5,2 años, y los Rover, de 6,3 años, superan las 100 intervenciones por cada 1.000 vehículos matriculados.

Sólo cinco de las 19 marcas seleccionadas del estudio se encuentran por debajo de la media de 74 averías por cada 1.000 vehículos, mientras que 11 superan con creces esa cifra. Fiat, Mini y Renault están justo en la media.

Entre los modelos más vendidos durante 1982, son el Peugeot 505 y el Citroën CX los que más intervenciones han necesitado —muy por encima de 140 por 1.000 vehículos matriculados—, seguidos por Alfasud y Citroën GSA.

De la clase pequeña es el Renault 4 el más fiable, mientras que los

Fiat 125, Renault 5, Peugeot 104 y Ford Fiesta superan con creces la relación 90 por 1.000. Los Volvo 140 y 240, Opel Record y Ascona, Fiat 132,

### Consejo del TCS para evitar averías

- Revise el mantenimiento del automóvil.
- No deje que se agote el carburante.
- Compruebe con regularidad los niveles de: aceite del motor, agua de refrigeración, ácido de la batería y líquido de frenos.
- Lleve las presiones adecuadas en las ruedas, incluso en la de repuesto.
- Si conduce un vehículo que no es suyo, antes de iniciar la marcha, familiarícese con su funcionamiento.
- Lleve siempre un cable de acelerador y una cuerda para remolcar.
- Consulte las instrucciones antes de remolcar un vehículo con cambio automático.
- Disponga de una llave de reserva en la cartera, u oculta en algún lugar del coche.
- Lleve fusibles, bujías y correas de transmisión de reserva.
- Aprenda a cambiar la rueda sin esperar a que se produzca el primer pinchazo.
- Verifique con regularidad el funcionamiento del gato y las herramientas.
- Vigile durante la marcha los instrumentos de control.
- Cuando se encienda un testigo cuyo significado no conozca, pare inmediatamente y consulte el manual.

Audi 80 y VW Passat se sitúan por debajo de la media, y la sobrepasan los Fiat 131, BMW serie 5 y 3, Renault 18, Ford Taunus, Opel Manta, Audi 100, Ford Granada, VW Golf, Volvo 340 y Fiat Ritmo.

### Gran Bretaña: Italianos, los peores; alemanes y japoneses, los mejores

En el mercado británico, los automovilistas también han manifestado sus gustos sobre la calidad de los automóviles y su fiabilidad en una encuesta que ha enviado nuestro corresponsal Peru Egurbide desde Londres.

Este estudio, elaborado sobre las quejas de 25.000 ciudadanos británicos, indica que el Fiat 131 es el coche que más protestas genera entre los automovilistas ingleses. Los reiterados fallos mecánicos y la nula resistencia a la corrosión son los motivos fundamentales por los que consideran el Fiat 131, 132, Strada y Lancia Beta como poco fiables. También el nuevo Ford Escort 1.1 (uno de los coches más vendidos en Gran Bretaña), el Austin Ambassador, el Citroën 2CV y Dyane, el Renault 14 y el Ford Cortina se encuentran entre los más detestados por los usuarios ingleses. Los principales modelos de la British Leyland, que en enero superó las ventas de la Ford en Inglaterra, tampoco despiertan especiales alabanzas.

Entre los automovilistas más satisfechos se encuentran los propietarios de coches alemanes y japoneses. Son sobre todo los Audi 80, el Honda Quintet y el Vauxhall Astra los mejores considerados, seguidos del Toyota Corolla, el Honda Accord y el Mazda 323. También quedan en buen lugar los Ford Granada y Fiesta, el Saab 99 y el Volvo 240, que obtienen puntuaciones similares a las del VW Passat y superiores a las del Golf Jetta.

En el mercado de segunda mano, los favoritos son los BMW de la serie 5, seguidos por el Honda Accord y el Toyota Corolla.

M. <sup>o</sup> Jesús Beneit



# Lo último

Del Chevrolet Citation IV, al Matra-Renault, las novedades no dejan de aparecer.

La actividad de los fabricantes y especialistas en transformaciones es febril en el momento actual

## MAS CABALLOS QUE UN FORMULA 1

**K**OENING, un especialista en accesorios y equipos especiales para coches de altas prestaciones, de Munich, ha presentado una serie de preparaciones sobre modelos de la gama Ferrari, en los que sus ya altos rendimientos alcanzan niveles de coches de competición.

Para empezar, en el modelo 308GTB ha conseguido llevar la potencia máxima de los 240 caballos que da de fábrica a 350 caballos. Todo ello por medio del montaje de un turbocompresor y un sistema de refrigeración por



653 caballos en el Ferrari 512 BB (derecha) y 350 en el 308 GTB. Gracias al especialista alemán Koenig y... al turbo.



inyección de agua como en los Fórmula 1. La velocidad máxima de este coche es de 270 kilómetros por hora.

Pero de lo que se siente más orgulloso el señor Koenig es de su versión de la Berlinetta 512 BB, cuyo

motor, de 12 cilindros abierto a 180 grados, de 5 litros de cilindrada, ha equipado de dos turbocompresores, un cambiador de calor y el correspondiente sistema de inyección de agua. Con este tratamiento, el coche tiene

unos rendimientos casi equivalentes al Lancia Grupo C de competición. La potencia es de 653 caballos, que impulsan al coche a 330 kilómetros por hora. Una auténtica locura que habrá que pagar muy cara.

## UN CHEVROLET HIJO DEL VIENTO

**L**OS fabricantes americanos luchan por mantenerse al día. Chevrolet, una de las marcas de General Motors, acaba de realizar este prototipo de un coche que podría ser producido en serie en la última mitad de la presente década. Se trata de una berlina de cuatro plazas, tracción delantera, equipada de un motor V-6, completamente nuevo y muy compacto, colocado transversalmente.

Pero la gran novedad del

coche no es el motor, sino lo aerodinámico de su línea. Chevrolet anuncia un coeficiente de penetración en el aire de 0,19, cuando por el momento el coche más aerodinámico en producción es el Audi 100, que tiene un coeficiente de 0,30. El resultado práctico de este esfuerzo de diseño es que a 80 kilómetros por hora, el coche necesita sólo 2,9 caballos para vencer la resistencia del aire, con el consiguiente ahorro de combustible.



## VIENE EL FUEGO TURBO

**L**A versión GTX 2 litros del Renault Fuego, que es la única que viene importando FASA en España, deja de fabricarse. Lo más probable es que la filial española de la marca decida importar la atractiva y rápida versión Turbo del Renault Fuego, a fin de mantener una cota de ventas nada despreciable, según reflejan las cifras: 2.373 ejemplares del Fuego GTX

vendidos el año pasado. En cuanto al Fuego Turbo, monta un motor de cuatro cilindros y 1.565 c.c. de cilindrada.

El turbocompresor eleva la potencia hasta 132 caballos, lo que hace posible que el coche supere los 200 kilómetros por hora de velocidad punta. El próximo coupé importado por FASA tiene más fuego en sus venas.



## EL TURBO MAS PEQUEÑO DEL MUNDO

**E**L constructor argentino afincado en Italia Alejandro de Tomaso, ha creado el Mini-Turbo De Tomaso, actualización del Mini-Innocenti diseñado en su momento por Bertone; actualización que si bien exteriormente se reduce a nuevas pinturas y anagramas, así como algún retoque en el interior, la verdadera «bomba» está en el motor: un turbocompresor japonés IHI, que gracias a su soplo aumenta ni más ni menos que en 20 caballos la potencia del motor, que originalmente rendía 52 caballos.

Este pequeño y ágil turismo de ciudad se convierte en un rabioso mini, que acelera de 0 a 100 por hora en 10,8 segundos con el pequeño motor Daihatsu de tres cilindros, que a 6.200 revoluciones por minuto alcanza su potencia máxima de 72 caballos. Conserva el cambio de cinco velocidades, con el que se alcanza una velocidad punta de 165 kilómetros por hora. Se ha mejorado la estabilidad, instalando una barra estabilizadora en el tren delantero y neumáticos Michelin TRX sobre llantas de nuevo diseño.



El consumo en ciudad es de 8,6 litros a los 100 kilómetros, a 90 kilómetros por hora es de 4,7 litros y a 120 kilómetros por hora consume 8,3 litros.

En España aún no está disponible, ya que no se sabe quién lo importará y comercializará, pero a título orientador, el precio del pequeño De Tomaso turbo en Italia ronda el millón de pesetas.



**CUANDO TODOS COMEN EN FAMILIA.**



# Carta de Plata

EL RIOJA DE TODOS.



Tinto-Rosado-Blanco.



CON LA GARANTÍA DE BERBICANA

**Lo último**



Cien caballos bajo el pie  
El Civic se viste de deportivo

## HONDA Y EL CIVISMO

EL Honda Civic, que fuera Coche del Año en Europa en 1973, se multiplica ahora por tres. Se ponen a la venta las versiones CRX Coupé, Shuttle y 3 puertas Hatchback, que son tan «cívicos» como el primero, pero añaden a su ciudadanía renovados conceptos tecnológicos y de estilo.

Después de once años de vida se han vendido 3,2 millones de unidades en todo el mundo. A finales de los años 70 se emprendió la segunda remodelación profunda del modelo. Todo ello sin perder la baza del tamaño, pues el formato reducido del Civic fue desde el primer día un argumento muy convincente, tanto que en 1981 se presentó el modelo City, de 3,30 metros de longitud, heredero directo de las cualidades de pequeño tamaño y gran habitabilidad que había introducido el Honda Civic.

Los modelos que ahora se presentan pertenecen a la tercera generación del Honda Civic, un coche que fue «inventado» en Japón en 1972 y que se transformó también en un fenómeno social: casi tan pequeño como un hombre (un hombre japonés). Este invento trajo cola y hoy, mientras los europeos nos devanamos las mentes tratando de redescubrir tan sencillo concepto de coche,

estos simpáticos orientales han dado un nuevo giro de los acontecimientos, acercando aún más el Honda Civic al formato compacto euro-

peo de los coches de cuatro metros de longitud.

Todos los nuevos Civic utilizan los motores Honda de 12 válvulas (dos de admi-

sión y una de escape por cada cilindro), que permiten grandes potencias en sus versiones deportivas y consumos muy bajos en los utilitarios. El Coupé CRX lleva el motor 1,5 de inyección, con 100 caballos de potencia; este coche mide 3,67 metros de largo y su parecido con el deportivo Ballade es notable.

El modelo de tres puertas Hatchback tiene a su disposición toda una gama de motores de 12 válvulas: el 1,2 litros, de 55 caballos; el 1,3, de 71, y el 1,5 litros, de 85 caballos. Este último está también presente en el Honda Civic Shuttle, el mayor de la nueva gama, que roza los cuatro metros de longitud.



Excelentes motores  
Puede comerse el mercado europeo

El Shuttle  
Pequeñas dimensiones y gran habitabilidad





El Torpedo Roadster, la elegancia de un clásico dotado de mecánica actual y esmeradamente elaborado para caprichosos sin reparos a la hora de pagar.



## DUESENBERG II: EL PASADO CON FUTURO

ESTAS piezas maestras de elegancia clásica se producen en los talleres de Elite Eritage Motor Co., en el pequeño pueblo de Elroy (Wisconsin, EEUU). Estas réplicas de los años treinta son pacientemente fabricadas por un equipo de 34 hombres, que emplean un mes para acabar cada Duesenberg.

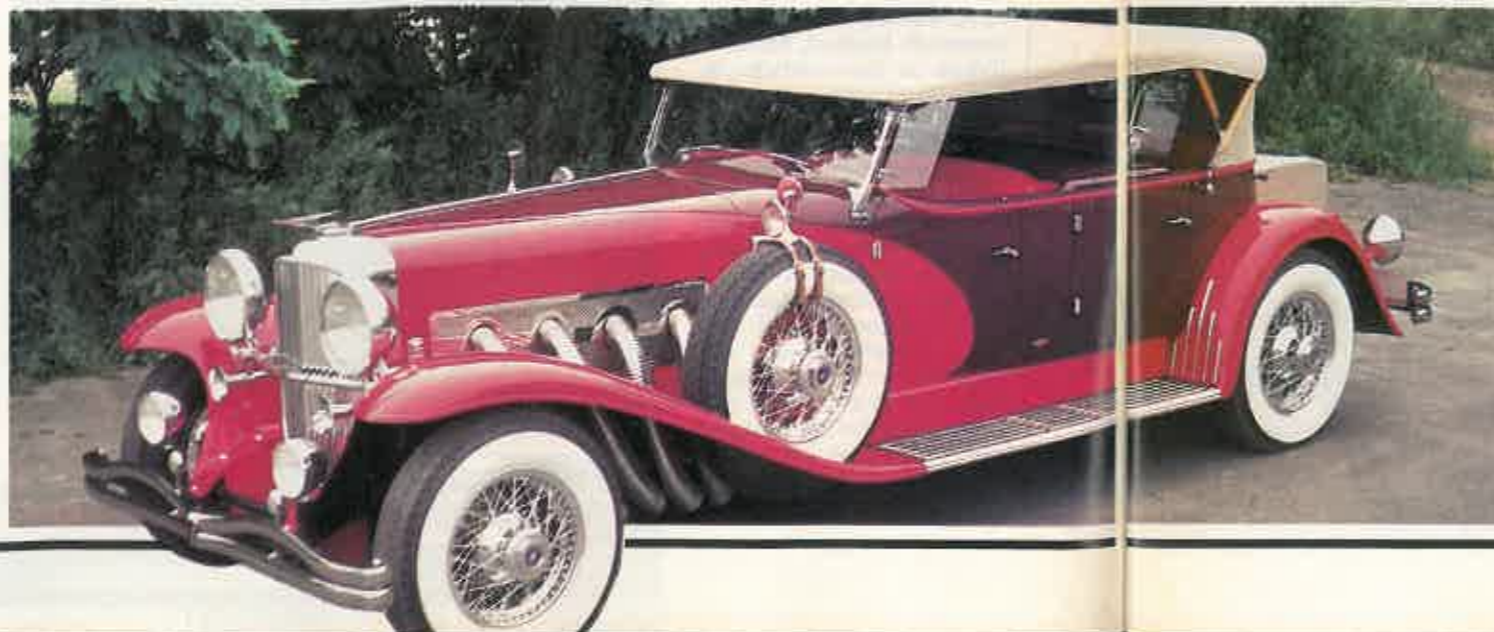
Son tres los modelos que produce la fábrica, todos con la misma planta mecánica, de procedencia Ford; el motor es el gigantesco Lincoln ocho cilindros en V de 5.749 centímetros cúbicos, así como el cambio y todos los elementos mecánicos de estas joyas rodantes. Sus tres carrocerías: Speedster, Torpedo Roadster y Royalton son toda una exhibición de acabado de lujo, que se mantienen fieles al modelo original creado por los hermanos Fred y August Duesenberg, que constituyen su primer prototipo entre 1929 y 1936.

Al lujo de sus interiores: asientos de cuero, tableros de maderas nobles, etcétera, se han añadido refinamientos de los coches de lujo de hoy día, como aire acondicionado, asientos regulables eléctricos en seis posiciones, altura de volante regulable,

dirección asistida y cambio automático. Como debe ser para dar gusto al automovilista norteamericano.

Los precios de estos lujosos mastodontes de más de dos toneladas y casi seis metros oscilan entre los 15 y 19 millones de pesetas en Estados Unidos. A pesar del precio y de la exigua producción anual, hay una larga lista de espera de caprichosos compradores...

El más deportivo: El Speedster, y el cabriolet Royalton; dos de las lujosas variantes del Duesenberg II, claros exponentes del lujo sobre ruedas en los años treinta.



## CUATRO PUERTAS PARA LOS PEQUEÑOS BMW

EN las próximas semanas será comercializado por BMW Ibérica la versión cuatro puertas de su Serie 3. Presentado hace un año como una variante más de esta nueva gama de modelos, su producción no comenzó hasta el pasado vera-

no y las primeras unidades se empezaron a vender en Alemania el pasado mes de octubre. Es la primera vez que BMW ofrece una versión de cuatro puertas en su más pequeña gama de modelos, quizá forzada por la competencia que pueda

representar el pequeño Mercedes 190.

La versión cuatro puertas no supone ninguna variación en las características técnicas a excepción del peso, que es superior en 15 kilos en esta nueva variante. Con ella se introduce también la opción del sistema antibloqueo de los frenos ABS, que hasta ahora no se podía obtener en los Serie 3.



## MATRA TIRA AL MONTE

TRAS la ruptura con el grupo Peugeot-Talbot, la marca francesa Matra se echó en brazos de la Régie Renault, a fin de poder seguir haciendo sus vehículos especiales, de corta tirada. El nuevo proyecto, cuyas coordenadas estéticas se ven en la ilustración, nace de esta colaboración entre Matra y Renault, y en él se utilizan componentes mecánicos de origen Renault y un desarrollo de chasis y carrocería a cargo de Matra.

El coche será un todo terreno de lujo, con tracción a las cuatro ruedas, capaz de rodar sin inconvenientes por los caminos más infames. No será un coche áspero y espartano en su acabado, sino una berlina familiar de «alto standing» capaz, eso sí, de todo género de diabluras. En lo externo, el coche se parecerá bastante a los antiguos Rancho de Matra-Simca, pero su mecánica ya no estará prestada por Talbot, sino por el

Renault 18 break 4X4, que tanto prestigio alcanzara en pruebas famosas como el raid Paris-Dakkar y que con el tiempo ha dado lugar a una versión de serie.

Este Matra Renault, fruto de una colaboración que tiene su precedente en los Matra Djet con motor Gordini de mitad de la década de los 60, hará su aparición a finales de 1984 o a primeros de 1985. Mientras tanto, la marca se defenderá con las últimas unidades del Murena, un coche que hubiera merecido una mejor suerte.





**FRENTE A FRENTE**

**BMW 520i CONTRA BMW 524td  
Y BMW 525e**

**EL AHORRO  
SE PAGA CARO**

**B**MW se ha convertido en los últimos años en el símbolo del éxito hecho automóvil. No hay ejecutivo que no sueñe en poder demostrar que ha alcanzado el éxito conduciendo alguno de los modelos de esta marca alemana.

Se enfrentan en este número el BMW 525e con el BMW 524td y el BMW 520i. Los dos primeros, con la misma carrocería del tercero, son el último paso dado por la marca alemana, reputada por su posición avanzada en el terreno de la investigación. Uno, el 525e, es el resultado de estos trabajos sobre motores de gasolina, mientras que el 524td es el primer y muy estudiado intento del fabricante en el terreno de las mecánicas diesel, con el que pueden presumir de haber logrado la berlina más rápida del mundo.

A lo largo de la prueba hemos podido constatar que, al menos en lo que



Marcados por el signo BMW  
Un símbolo de prestigio

se refiere al automovilista español, ninguna de las dos opciones resulta tan económica en la práctica.

En el caso del 524td, por cuestiones de precio. Y en el del 525e, por las especiales características de la red viaria de nuestro país, completamente diferente a la del resto del continente, en la que los kilómetros de autopistas son pocos y los recorridos con algún puerto de montaña por medio son abundantes. En esas condiciones es difícil poder sacar un buen partido de las características especiales que tiene este motor a causa de los larguísimos desarrollos de cambio de marchas que han sido escogidos para él.

A la hora de la verdad, la opción de compra más económica acababa resultando el 520i, en el que el fabricante no se había planteado como objetivo principal el ahorro de combustible.







## 520i: UN HONESTO 2 LITROS

EL 520i ha sido un modelo base de gama desde que apareció la nueva Serie 5 de BMW. Es la versión más baja de la gama que se puede obtener con motor de 6 cilindros. Desarrolla 125 caballos a 5.800 revoluciones por minuto. Una potencia interesante que no llega a alcanzar ni tan siquiera el Mercedes 190 E, que es quizá el coche líder en esta categoría. De todas formas, resulta un motor un poco justo para una carrocería bastante grande y relativamente pesada.

Sobre todo si lo miramos bajo la óptica BMW de coches de prestaciones muy brillantes. A la hora de escoger las relaciones de cambio BMW ha tenido en cuenta las necesidades del automovilista alemán, que circula la mayor parte del tiempo por autopistas. Es por



## DIESEL: EN BUSCA DE LA VELOCIDAD

BMW presentó, en 1981, este motor diesel. El motivo del retraso de su lanzamiento comercial no ha sido técnico, sino económico, pues la marca alemana rompió con Styer-Puch, que tenía que haber sido su socio en este proyecto, teniendo que construir ella sola una factoría nueva donde producir éstos motores.

El segundo problema a resolver fue la rentabilidad, que imponía un mínimo de producción que sobrepasaba con mucho las necesidades y previsiones hechas por el departamento comercial. La solución llegó en forma de un acuerdo con Ford, que firmó un contrato con BMW para adquirir cada año una importante cantidad de estos motores. El diesel de BMW no es el resultado de un estudio en busca



## ETA: SIN AGRESIVIDAD

EL motor a inyección de gasolina y bajo consumo del 525e en todo el mundo se denomina «eta» (letra griega que en terminología física significa «rendimiento máximo»), pero en España le llaman simplemente «E». Este motor supuso un cambio en los esquemas BMW, que siempre había buscado en sus motores los más altos rendimientos.

Básicamente, el principio de la mecánica del E es el de un motor de cilindrada bastante elevada, que responde muy bien a bajas revoluciones y que en todo momento gira muy desahogado.

Para realizar este motor se ha utilizado el bloque habitual de la marca, el de 6 cilindros en línea, al que se ha

esto por lo que las aceleraciones y, sobre todo, los reprises no están en consonancia con la velocidad punta.

Por lo demás, el coche es idéntico a los demás Serie 5, con excepción del 528i, que lleva unas suspensiones más deportivas, acordes con las

### Precio en la calle: 3.030.794 pesetas

Fecha de presentación: Junio de 1981.  
 Importador: BMW Ibérica. Paseo de la Castellana, 149. Madrid-16.  
 Garantía: Un año con kilometraje ilimitado para piezas y mano de obra.  
 Número de talleres: 42.  
 Plazo de entrega: Inmediato.

de la máxima economía en combustible, puesto que se parte de la base de que los consumos son, a igualdad de cilindrada, un 10 por 100 menores en un motor de este tipo que en uno de gasolina. Lo que se ha buscado es un motor cuya

### Precio en la calle: 3.467.037 pesetas

Fecha de presentación: Junio de 1983.  
 Importador: BMW Ibérica. Paseo de la Castellana, 149. Madrid-16.  
 Garantía: Un año con kilometraje ilimitado para piezas y mano de obra.  
 Número de talleres: 42.  
 Plazo de entrega: Inmediato.

dado en este caso una capacidad de 2.693 centímetros cúbicos. De él se consiguió sacar la cifra de 125 caballos a sólo 4.250 revoluciones por minuto, que suponía una sustancial reducción del régimen de giro del motor con respecto a

### Precio en la calle: 3.205.654 pesetas

Fecha de presentación: Marzo de 1983.  
 Importador: BMW Ibérica. Paseo de la Castellana, 149. Madrid-16.  
 Garantía: Un año con kilometraje ilimitado para piezas y mano de obra.  
 Número de talleres: 42.  
 Plazo de entrega: Inmediato.

### FICHA TECNICA BMW 520i



**MOTOR Disposición:** Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 1991 c.c. (80 x 66 mm.) Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica K-Jetronic. Compresión: 9,9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 96 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 126 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 17,3 mkg. a 4.000 rpm.  
**TRANSMISION Tracción:** A la ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,6 km/h.; 2.ª, 13,1 km/h.; 3.ª, 20,7 km/h.; 4.ª, 28,9 km/h.; 5.ª, 35,5 km/h. Embrague: Mando mecánico.  
**DIRECCION Tipo:** De cremallera, servoasistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,9 metros.  
**FRENOS Sistema:** Discos ventilados delanteros y discos traseros.  
**SUSPENSIONES Tipo:** Independiente a las cuatro ruedas.  
**RUEDAS Llantas:** De 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 175 SR 14.  
**PESOS En orden de marcha:** 1.220 kg.

### FICHA TECNICA BMW 524td



**MOTOR Disposición:** Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.443 c.c. (80 x 81 mm.) Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección indirecta. Compresión: 22 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 115 CV a 4.800 rpm. Par máximo: 21,4 mkg. a 2.400 rpm.  
**TRANSMISION Tracción:** A las ruedas traseras. Caja de cambio: Automática de 4 marchas.  
**DIRECCION Tipo:** De cremallera, servoasistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,9 metros.  
**FRENOS Sistema:** Discos delanteros y tambores traseros.  
**SUSPENSIONES Tipo:** Independiente a las cuatro ruedas.  
**RUEDAS Llantas:** De 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 175 HR 14.  
**PESOS En orden de marcha:** 1.300 kg.

### FICHA TECNICA BMW 525e



**MOTOR Disposición:** Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.693 c.c. (84 x 81 mm.) Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica Motronic. Compresión: 11 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 98 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 125 CV a 4.250 rpm. Par máximo: 24,5 mkg. a 3.250 rpm.  
**TRANSMISION Tracción:** A las ruedas traseras. Caja de cambio: Automática de 4 marchas.  
**DIRECCION Tipo:** De cremallera, servoasistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,9 metros.  
**FRENOS Sistema:** Discos ventilados delanteros y discos traseros.  
**SUSPENSIONES Tipo:** Independiente a las cuatro ruedas.  
**RUEDAS Llantas:** De 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 175 HR 14.  
**PESOS En orden de marcha:** 1.250 kg.

altas prestaciones que el fabricante asegura que tiene. En cuanto al consumo, aunque no ha sido cuidadosamente tratado este aspecto en esta versión, la alimentación por inyección ayuda a conseguir unas cifras muy bajas.

### VIRTUDES

- Confort de marcha
- Frenos
- Dirección
- Calidad de acabado
- Precio ventajoso

### DEFECTOS

- Presentación demasiado sobria
- Pérdidas de adherencia sobre pavimento irregular
- Aceleraciones y reprises mediocres

potencia y rendimientos fueran lo más próximos posible a los de gasolina.

Y eso se ha conseguido gracias a la utilización del turbocompresor, que hace que la potencia de este motor llegue a los 115 caballos.

### VIRTUDES

- Confort de marcha
- Frenos
- Dirección
- Calidad de acabado
- Buena velocidad máxima para un diesel

### DEFECTOS

- Presentación demasiado sobria
- Pérdidas de adherencia sobre pavimento irregular
- Precio relativamente alto
- Emisiones de humo

las 5.500 y 5.800 revoluciones por minuto a que suelen dar la potencia máxima los motores normales. Con ello se había logrado potencia respetable llenando menos veces por minuto los cilindros de gasolina.

### VIRTUDES

- Confort de marcha
- Frenos
- Dirección
- Calidad de acabado
- Buenas prestaciones

### DEFECTOS

- Presentación demasiado sobria
- Pérdidas de adherencia sobre pavimento irregular
- Consumo muy sensible al tipo de utilización





Sobrio y bien diseñado salpicadero  
No hay diferencia entre las diferentes versiones

## INTERIORES: DE MONACAL AUSTERIDAD

La elegancia y el volumen externos, que tanto impresionan siempre en un BMW, se resuelven en este caso en un interior sorprendente, tanto por sus dimensiones, reducidas, como por su austeridad.

El acceso es fácil, gracias a unas puertas amplias, a un habitáculo de altura generosa y a la presencia de unos asientos que están colocados a la altura justa. Una vez dentro, llama la atención negativamente la sobriedad de diseño y lo recortado de las dimensiones disponibles. La anchura del habitáculo no es precisamente la de una gran berlina. Lo que queda patente, sobre todo en el asiento trasero, que resulta justo para tres adultos y esto no es tolerable en un BMW perteneciente a la categoría medio-grande. La longitud total del habitáculo, repartida de forma equitativa entre las porciones delantera y trasera, es, en cambio, suficiente para procurar una buena amplitud en este sentido y queda un amplio espacio para los ocupantes del asiento trasero.

El maletero puede calificarse como muy bueno, habida cuenta de su profundidad y su amplia anchura útil.

Bajo el plano de carga se ocultan el depósito de combustible y la rueda de recambio, mientras que adherido a la tapa del maletero encontramos un completísimo equipo de herramientas. Todo en este espacio está cubierto por una elegante moqueta.

Los asientos de estos dos BMW se presentan como auténticos «sillones», especialmente los delanteros. La primera impresión a bordo es de sobrio confort, pese a que el asiento y respal-



Computadora de viaje  
Un juguete útil

do son muy planos y escasos recursos para la sujeción lateral del cuerpo de sus ocupantes. El grado de mullido hace pensar, en principio, que la comodidad de marcha será buena. Sin embargo, la experiencia demuestra, apenas 100 kilómetros después, que no existe tal confort.

La versión diesel disponía de la opción de reglaje mecánico para la altura e inclinación de la base del asiento del conductor. Con este recurso, que se hace imprescindible, se ponía de manifiesto lo inadecuado de los asientos que estos automóviles incorporan de fábrica y que los cánones anatómicos germanos no coinciden en casi nada con los latinos.

En materia de equipamiento, ambos coches están al mismo nivel y ofrecen estrictamente lo justo, sin grandes concesiones al comprador ilusionado que se ha gastado tanto dinero. El talante y, sobre todo, el precio de un BMW de este tamaño desentonan con el carácter opcional de los elevalunas eléctricos, cuyo precio no es precisamente razonable. La instrumentación carece de algunos elementos que el conductor más exigente requiere para el control de la mecánica. En el interior se echan de menos detalles, como una luz orientable para lectura de planos.

Los tonos oscuros de tapicería y de guarnecidos sugieren una idea de sobriedad raramente igualada en un coche de este precio. No es que se pidan

presentaciones espectaculares o llamativas, pero lo cierto es que el conjunto del salpicadero, que está diseñado con los tonos escogidos para los asientos y tapizados interiores, resulta excesivamente sombrío.

## AL VOLANTE: EL DIESEL ACORTA DISTANCIAS

ANTES de comenzar a hablar del comportamiento de estos coches, hay que hacer la precisión de que el E y el turbodiesel montaban una caja de cambios automática, mientras que el 520i, aunque puede ser equipado de un cambio de este tipo, la llevaba manual de cinco marchas. Esta diferencia le adelantaba tanto en el terreno a la hora de obtener la velocidad máxima y las aceleraciones como en los consumos. Con un cambio automático, el 520i hubiera sido menos rápido y hubiera consumido aproximadamente un 20 por 100 más.

Hechas estas consideraciones, quien pensamos que queda mejor situado por sus prestaciones es el E, con una ligera ventaja sobre 520i, a quien supera sobre todo en los reprises, dada la mayor elasticidad de su motor. En cambio, en consumos la cosa cambia y se pone de manifiesto la superioridad del turbodiesel, con cifras realmente muy bajas.

En este terreno del consumo, el E deja constancia del buen trabajo hecho por los técnicos alemanes, con cifras de consumo absolutas inferiores a las que hemos logrado con el 520i a velocidades normales. Si este hubiera llevado cambio automático, la diferencia hubiera sido todavía mayor. En cambio, esa ventaja en los consumos a favor del E aparece cuando se rueda rápido. Entonces, aunque el régimen de poten-



Maletero amplio  
Buen detalle el de la caja de herramientas  
Guarnecido de las puertas  
El retrovisor tiene mando eléctrico



cia máxima sea 1.000 revoluciones por minuto inferior, la diferencia de cilindrada se impone y los consumos se igualan.

De todas maneras, hay que precisar que el E se ve particularmente penalizado por su caja de cambio automática, en la que la relación de la cuarta es tan larga que en cuanto hay un ligero aumento de presión sobre el acelerador se selecciona la tercera. Y esto afecta particularmente cuando se llega a una



Asientos delanteros  
Más aparentes que cómodos



Asientos traseros  
Los reposacabezas son opción



tatarse pérdidas de adherencia del eje trasero, motriz, en las más cerradas. Además, la suspensión trasera no acaba de digerir del todo los pavimentos de nuestras carreteras, excluida la red principal. Pero esto es algo que afecta más al confort que al comportamiento.

## CONCLUSION: LOS ECONOMICOS, NO TAN ECONOMICOS

A la hora de hacer una elección, sin hacer intervenir aspectos económicos, escogeríamos uno de los dos coches de gasolina. Ambos tienen unas prestaciones casi iguales, y en los consumos las diferencias tampoco son abultadas. Los que tengan una forma de conducción más deportiva preferirán probablemente el 520i con su cambio manual. Mientras que los más cómodos optarán sin duda por el E y su cambio automático.

La cosa cambia cuando entran en juego los condicionantes económicos. Dos de estos tres coches han sido lanzados al mercado para satisfacer las exigencias de economía de muchos usuarios. Son el E y el diesel. Reduciendo a ellos la posibilidad de elección, lo primero a tener en cuenta es el precio de compra de los coches, 190.000 pesetas superior el del diesel que el del E. Tal diferencia hace que, contando con el menor consumo de aquél y el menor precio del gasóleo con respecto a la gasolina, sólo a partir de los 50.000 kilómetros comience a salir más barato el coste por kilómetro recorrido con el 524dt.

Si tenemos en cuenta que, según la estadística de Tráfico, el número de kilómetros que el conductor medio español hace al año oscila entre los 8.000 y 10.000, nos sale que al momento de rentabilización de la inversión llegaríamos entre el quinto y el sexto año de utilización del vehículo. Y eso sin

contar los intereses de la diferencia de precio. Como por otro lado, al menos en esta categoría de coche, el plazo de renovación viene a ser de siete años, la conclusión es que un usuario que haga una utilización normal de su vehículo, malamente llegará a rentabilizar el diesel.



Motor turbodiesel 115 caballos de potencia

### PRESTACIONES



#### La revancha del Eta

	BMW 524 td	BMW 525 e	BMW 520 i
<b>VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.)</b>	174,6	177,2	180,3
<b>ACELERACION</b>			
400 m. salida parada (seg.) ..	19,2	18,2	19
1.000 m. salida parada (seg.)	36	33,4	34,4
De 0 a 100 Km/h. (seg.) .....	13,8	11,7	12,7
<b>RECUPERACION</b>			
400 m. desde 40 Km/h. ....	17,8	17	20,7 (en 4.º) 24,4 (en 5.º)
1.000 m. desde 40 Km/h. ....	34	31,8	38,9 (en 4.º) 44,6 (en 5.º)
De 80 a 120 Km/h. ....	10,2	9,2	14,9 (en 4.º) 22 (en 5.º)

### CONSUMO



#### ¿Qué es un coche económico?

	BMW 524 td	BMW 525 e	BMW 520 i
<b>CIUDAD</b>			
A 23,5 Km/h. ....	9,8	13,1	9,8 l./100 km.
<b>CARRETERA</b>			
A 90 Km/h. de cruce-ro	6,4	6,8	7,6 l./100 Km.
En conducción rápida	15,4	16,2	13,9 l./100 Km.
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 Km/h. de cruce-ro	6,6	8,4	8,6 l./100 km.
A fondo	13,3	16,6	13,3 l./100 Km.
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>			
Consumo medio ponderado	10,1	12,6	10,2 l./100 Km.
Recorrido	610	490	680 Km.



Motor Eta El del 520i tiene el mismo aspecto



### BALANCE FINAL



	524 td	525e	520i
Velocidad máxima	3.º	2.º	1.º
Aceleraciones	3.º	1.º	2.º
Recuperaciones	2.º	1.º	3.º
Consumo	2.º	3.º	1.º
Autonomía	2.º	3.º	1.º

En cambio, si se trata de alguien que viaje mucho, que llegue a totalizar del orden de 25.000 kilómetros o más al año. Para ese usuario contará además del menor consumo y menor precio del combustible la mayor separación de las revisiones de mantenimiento y la más larga vida que se le supone a un motor diesel.

La conclusión es que para un semejante nivel de confort y prestaciones, salvo para aquellos conductores que hagan una utilización intensiva de su vehículo, el 525e es la opción más lógica.

Pero si hacemos entrar en el juego el 520i, que tiene unas prestaciones equivalentes a las del eta e incluso mejores en algunos casos, dado que los desarrollos del cambio se adaptan mejor a nuestras carreteras; que sus consumos son, en términos generales, apenas superiores en un 10 por 100 y cuesta 220.000 pesetas menos que el eta y 410.000 pesetas menos que el diesel, entonces pensamos que, hoy por hoy, al menos en España, a igualdad de carrocería, más vale optar por la mecánica más convencional; los económicos, como vemos, no lo son tanto.



Resulta imposible tenerlo al lado en un semáforo y no volverse a mirarlo. Pero hay que darse mucha prisa: acelera de cero a cien kilómetros por hora en cuatro segundos.

# KOUGAR: EL REY DE LOS SEMAFOROS

**E**L Kougar es uno de tantos coches de artesanía que se fabrican en Inglaterra. Pero, además de su belleza, tiene un extraordinario interés para los aficionados españoles: en la próxima primavera puede estar a la venta en nuestro país. Muy pocas unidades, posiblemente no más de seis, serían las que se importarían, a un precio que ron-

daría, ya con impuestos, la cifra de tres millones de pesetas.

La mecánica es de origen Jaguar. La producción está entre 18 y 22 unidades al año. Kougar fabrica el chasis y la carrocería, mientras que Spetech se encarga del ensamblaje del conjunto y de la localización de los componentes mecánicos, bien procedentes de coches siniestrados, bien nuevos.

El proyecto de este automóvil tiene dos impulsores clave, que son quienes han hecho posible su realización: los ingleses Rick Stevens y David Beare.

Stevens es ingeniero aeronáutico y de él partió la idea en 1976. Un amigo suyo, propietario de un Jaguar S, sufrió un accidente, a consecuencia del cual el coche quedó destrozado. El seguro dio siniestro total,

pero lo cierto es que los elementos mecánicos, como el motor, la caja de cambios, los frenos o la suspensión estaban intactos. Surgió la idea de aprovecharlos en torno a un chasis de nueva construcción. Rick Stevens diseñó una estructura tubular y, a los pocos meses, tenía uno de los coches más originales de Inglaterra. La carrocería, en fibra de vidrio, la dibujó simulando los deportivos clásicos de principios de los años cincuenta. Pero las prestaciones eran impresionantes. Era el rey de los semáforos: en cuatro segundos aceleraba de cero a cien kilómetros por hora, gracias a una carburación especialmente generosa. Pronto se encontró con que la gente le preguntaba de dónde había salido ese coche; que cuánto costaba... Surgieron



los compradores y empezó a fabricar una serie reducida, en el condado de Sussex, una vez perfeccionado el chasis. Era una producción limitada, destinada a los aficionados que compran el coche por piezas y lo montan ellos.

El «hágaselo usted mismo» está a la orden del día y en Inglaterra son muchos, más de veinticinco, los fabricantes artesanos que venden sus coches en kits de montaje. En la mayoría de los casos, como Kougar, el comprador consigue por su cuenta los componentes mecánicos, que suelen proceder de desguaces, de coches accidentados o del mercado de recambios de una gran marca. Por poco dinero, se llega a disponer de auténticos y llamativos coches de capricho. El único requisito es no ser un ma-



Hasta ahora el Kougar se ha vendido en Singapur, Hong-Kong, California, Sudáfrica y Suecia. La próxima primavera podría venderse en España







El Kougat estuvo en Madrid y causó expectación, convirtiéndose en el rey de los semáforos de la calle García Noblejas. Su aceleración es uno de sus puntos fuertes



Los elementos mecánicos, como motor, transmisión, suspensión y frenos, son de origen Jaguar. Sólo la cremallera de la dirección procede del MG B

nazas y tener tiempo, y un lugar donde poder demostrarlo.

El otro protagonista de esta historia es David Beare. Es un inglés de treinta y siete años, dueño de Spetech, la firma que en la actualidad vende los Kougat montados. Beare recorre a menudo las carreteras inglesas con su ranchera Citroën CX, llena de carrocerías, motores y chasis. Va de Uckfiel, sede de Kougat Cars, a Thame, una ciudad de agricultores (quince mil habitantes), donde tiene sus instalaciones, a sólo 20 kilómetros de Oxford. Hace unas semanas vino a MOTOR 16 a enseñarnos su Kougat, con el que viajó desde Inglaterra por carretera.

Siete personas en total, entre Kougat Cars y Spetech, son las que intervienen en la realización de los coches, de los que hasta hoy se han vendido ya cien. De los seis primeros, cinco se fueron a Australia y uno se quedó en Inglaterra. Después llegaron a venderse en Singapur, Suecia, Hong-Kong, Sudáfrica y California. En la actualidad, las listas de espera para comprar el kit chasis-carrocería en Inglaterra, son de un año.

El motor del Kougat es el superconocido seis cilindros de Jaguar, de dos ár-



boles de levas en cabeza. Básicamente es el mismo que los utilizados en los años cincuenta para ganar las 24 Horas de Le Mans, y que aún montan algunas berlinas de la marca. Es el 3,8 litros de 220 caballos, aunque también puede obtenerse con el 4,2 litros de 245 caballos. La aceleración de cero a cien kilómetros por hora se cifra en 4,4 segundos y la velocidad máxima puede llegar a los 200 kilómetros por hora. Este motor puede proceder de un Jaguar tipo E o tipo S, al igual que los frenos y las suspensiones. Del Jaguar 420 es el diferencial y también puede ser la suspensión trasera. El servofreno procede de los MK 2 y la dirección, de los MG B.

El primer modelo que vendrá a España, en primavera, ya se está construyendo. La comercialización correrá a cargo de Automóviles Juan Bravo, de Madrid, aunque de momento está pendiente todo lo relativo a importación, homologación, etc., lo que sin duda es un proceso complejo. Pero el proyecto es interesante y sería agradable que los usuarios de este país tuvieran la opción de poder comprarlo.

A. Mallo

Fotos: A. Carchenilla y A. J. Nieto

## A FONDO

# LANCIA PRISMA 1600 ...ESE DISCRETO ENCANTO



PROBADO  
MOTOR 16

## VIRTUDES DEFECTOS

Frenos eficaces y resistentes

Accesibilidad a las plazas traseras

Dirección precisa

Insonorización mediocre

Maletero amplio

Cambio duro

Equipamiento completo

Asientos delanteros

**E**L Prisma, un coche familiar de estilo clásico y tamaño medio —4,18 metros de longitud—, responde por completo a los cánones italianos de diseño como muestran sus virtudes más notables: es rápido, acelera casi con rabia, frena siempre con energía y tiene una dirección irreprochable; por contra, esa fidelidad a las ideas automovilísticas italianas es base también de sus inconvenientes: el motor es poco elástico, hace mucho ruido y es poco sobrio en consumo, mientras la caja de cambios admite todavía bastantes mejoras en cuanto se refiere a facilidad de manejo.

El Lancia Prisma, cuya base de partida fue el Delta, aporta un nuevo con-

cepto al mercado español del automóvil medio, el de la distinción, algo que hasta el momento parecía únicamente reservado a marcas tan importantes como Mercedes, BMW, etcétera; para superar las exigencias propias de ese papel la marca italiana ha puesto a punto un automóvil con carrocería de tres cuerpos, compacta, pero con cierto parecido al Renault-9.

En el caso del Lancia Prisma, las pruebas habituales realizadas por ciudad, carretera y autopista a lo largo de 1.200 kilómetros se han hecho con una mentalidad de conductor familiar pero bastante joven; el usuario tipo de este automóvil es una persona dinámica que huye un poco de los símbolos

muy establecidos, pero no renuncia por ello a la clase; es el usuario que compra zapatos o ropa italiana y hace gala siempre de un toque deportivo, el estilo que Lancia ha mostrado siempre en los circuitos y en los rallies, donde acumula victorias. Bajo la primera óptica, el coche cumple con creces su papel aunque en conducción deportiva su comportamiento no es, en ningún momento, un prodigio de perfección.

El Prisma es también un coche de espaciosa media cuyas soluciones son originales —tablero de instrumentos futurista, tapicería-con tejido y diseño del sastre Ermenegildo Zegna— componen las últimas notas de «ese discreto encanto de la burguesía».





Grupo óptico posterior  
Muy visible en todos los casos.



El inconfundible estilo Lancia  
Las llantas de aleación son opcionales.



Buena iluminación de carretera  
Los faros son efectivos en grado sumo.

## MECANICA



El motor del Lancia Prisma: es un cuatro cilindros de 1.585 centímetros cúbicos. Es potente. Sus reacciones son muy rápidas y aguanta sin problemas los esfuerzos violentos, siempre y cuando no se prolonguen durante largo tiempo; es, en definitiva, lo más parecido al corazón de un atleta especialista en velocidad.

Los 105 caballos de la mecánica Lancia, 105 caballos reales, comienzan a ponerse de manifiesto cuando la aguja del cuentarrevoluciones ha superado las 3.300/3.500 revoluciones por minuto. Hasta llegar a dicho punto el conductor percibe una evidente falta de fuerza que hace que las reacciones sean bastante lentas; una vez superado dicho límite las respuestas son instantáneas y el empuje generoso del motor transforma el coche en un pequeño cohete.

El motor del Prisma se distingue, en una palabra, por sus dos comportamientos casi opuestos: por encima de las 3.300 revoluciones por minuto hace gala de una fuerza considerable y por debajo de ese límite resalta su falta de vigor. Estas son las servidumbres de una mecánica concebida bajo un punto de vista deportivo, una mecánica que soporta mal la circulación por el denso tráfico urbano por su excesiva tendencia al calentamiento, pero muy a gusto



en carretera, donde puede demostrar todas sus cualidades.

Se trata, en definitiva, de un motor poco elástico que obliga al conductor a utilizar en exceso la caja de cambios,

con toda la molestia que esto supone en ciudad.

La caja de cinco velocidades del Prisma tiene unas características que sintonizan perfectamente con la del motor. Tanto uno como otro tienen un aire deportivo que contrasta con esa tendencia hacia la economía tan frecuente en otros modelos actuales. Aquí las cinco marchas se escalonan de una forma casi ideal y permiten extraer el mejor rendimiento de la mecánica. En el caso particular del Prisma 1600, la transmisión deja muy de lado la idea de economía en beneficio de unas prestaciones de primera línea.

La dureza de accionamiento de la palanca y en ocasiones su falta de precisión son, por contra, los puntos negativos de una transmisión que, sin embargo, convierte al Prisma en un coche muy ágil.

Otro detalle técnico del Lancia es la igualdad de tamaño de los semiejes que transmiten el movimiento del motor a las ruedas; esto se refleja en el momento de acelerar pues el coche sale recto y no hace eses.

## FICHA TECNICA

### Lancia Prisma 1600

**MOTOR** Disposición: Delantero, transversal.  
Número de cilindros: 4, en línea.  
Cilindrada: 1.585 c.c. (84 x 71,5 mm.).  
Cigüeñal: De 5 apoyos.  
Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada.  
Alimentación: Carburador.  
Compresión: 9,3 a 1.  
Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos.  
Capacidad del depósito: 45 litros.  
Potencia máxima: 105 CV a 5.800 rpm.  
Par máximo: 13,8 mkg. a 3.300 rpm.  
**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras.  
Caja de cambio: Manual de 5 marchas.  
Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8 km/h.; 2.ª, 12,9 km/h.; 3.ª, 18,6 km/h.; 4.ª, 24,8 km/h.; 5.ª, 30 km/h.  
Embrague: Mando mecánico.  
**DIRECCIÓN** Tipo: De cremallera.  
Vueltas de volante entre topes: 3,8.  
Diámetro de giro: 10,6 metros.  
**FRENOS** Sistema: Discos delante y detrás, con servo.  
**SUSPENSIONES** Tipo: Independiente delante y detrás.  
**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 5,5 x 14 pulgadas.  
Neumáticos: 165/65 SR 14.  
**PESOS** En orden de marcha: 975 kg.



Excelente  
Bueno  
Normal  
Regular  
Malo



La elegancia de la escuela italiana de diseño se manifiesta en el Prisma  
Sobre la base de Giugiaro se logra un coche de estilo clásico.

## RENDIMIENTO



La velocidad máxima del Lancia Prisma —171 kilómetros por hora— es un buen valor para un coche de tan sólo 1.600 centímetros cúbicos. Las aceleraciones también pueden calificarse de espectaculares, pero las recuperaciones, por desgracia, son bastante mediocres, y este defecto se nota más cuando el coche rueda a baja velocidad —30 ó 40 kilómetros por hora— en una marcha larga —cuarta o quinta—; en tales casos la mecánica muestra su disgusto con tirones intempestivos que obligan al conductor a reducir de marcha con más frecuencia de lo desea-



ble. Ese uso intensivo del cambio en ciudad incrementa el consumo del Prisma sobre dicho terreno.

En carretera y autopista los valores obtenidos a lo largo de toda la prueba

se muestran también algo altos, los 105 caballos de la mecánica Lancia necesitan alimento para sus galopadas y por tal motivo el coche dista mucho de ser un prodigio de sobriedad.

## COLORES

Azul Lancia		
Bianco Serotoga	Azul claro metalizado	Gris claro metalizado
Marfil	Rojo Rally	Belga metalizado
Gris oscuro metalizado	Azul claro	Negro
Marrón metalizado	Azul Antibes	Verde oscuro metalizado

Precio en la calle:  
1.643.497 pesetas

Fecha de presentación: Diciembre de 1982.  
Importador: Fiat Hispania, S. A.  
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.  
Número de talleres: 70.  
Plazo de entrega: De inmediato a quince días, según colores.





## COMPORTAMIENTO



El Prisma es un coche noble y dócil cuando se rueda a ritmo de un coche familiar, sin pretensión de lograr ninguna marca deportiva; sin embargo, cuando la persona sentada al volante pretende ir hasta los límites de la mecánica cambia todo el panorama y el Lancia muestra unas reacciones difíciles cuyo control requiere muchas horas de escuela.

El Prisma tiene, como todos los coches de tracción delantera, una tendencia clara a irse de morro cuando se toma una curva algo más rápida de lo normal, y esta tendencia crece a medida que se aumenta la velocidad de entrada en las curvas; de cualquier forma este comportamiento no plantea ningún problema, pues basta con girar un poco más el volante en el mismo sentido de la carretera y el coche sale perfectamente.

El tema cambia cuando el Lancia circula ya muy deprisa en las curvas, entonces se suceden, en el plazo de breves momentos, varias reacciones de distinto signo: primero se va el coche de morro, después se desliza lateralmente todo el conjunto y, al final, si se marcha rápido de verdad, se va de atrás. En definitiva, una serie de movimientos muy poco convincente para el usuario medio que, confiado por las buenas maneras del Prisma en uso tranquilo, se deja arrastrar por la velocidad.

Los frenos son, sin duda alguna, lo mejor del modelo italiano. Los cuatro discos —uno en cada rueda— realizan una labor muy eficaz y parecen insensibles a la fatiga, pues conservan todo su poder incluso después de un trabajo



La funcionalidad es evidente  
Todos los datos se leen con facilidad

duro, como puede ser el descenso rápido de un puerto de montaña. El pedal tiene un tacto bueno que permite siempre la dosificación exacta.

La dirección es, también, otro de los puntos fuertes del Prisma. Su accionamiento es suave con el coche en marcha —algo menos a coche parado— y no necesita un gran número de vueltas de volante para pasar de un extremo a otro, tan sólo 3,8 vueltas; es, también, muy precisa. El conductor puede confiar en ella sin ningún reparo.

La suspensión, por su parte, responde a las exigencias de un coche familiar, filtra bien todas las irregularidades y no transmite ningún movimiento extraño, incluso en carreteras de piso bañeado; proporciona buena adherencia y evita, además, las inclinaciones de carrocería espectaculares, siempre molestas para los pasajeros.

La capacidad de las ruedas delanteras para transmitir su movimiento al suelo es también excelente en todos los casos.

### CONSUMO



Correcto

#### CIUDAD

A 28,7 km/h. .... 10,7 l/100 km.

#### CARRETERA

A 90 km/h. de cruceo 7,1 l/100 km.  
En conducción rápida 12,8 l/100 km.

#### AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruceo 8,4 l/100 km.  
A fondo ..... 13,6 l/100 km.

#### AUTONOMIA MEDIA

Cons. medio ponderado 9,4 l/100 km.  
Recorrido ..... 425 kilómetros



El acabado del Prisma es muy bueno  
La tapicería es obra de Ermenegildo Zegna

### PRESTACIONES



Notable en  
velocidad y  
aceleración

VELOCIDAD MAXIMA 171,4 km/h.

#### ACELERACION

400 m. salida parada .....18,5 seg.  
1.000 m. salida parada .....34,3 seg.  
De 0 a 100 km/h. ....11,8 seg.

#### RECUPERACION

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .23,4 seg.  
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .24,5 seg.  
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª 36,3 seg.  
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª 40,4 seg.  
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..... 9,0 seg.  
De 80 a 120 km/h. en 5.ª .....12,4 seg.



El tablero de instrumentos es sumamente completo  
La presencia de la minicentral de control es un seguro para la buena marcha del coche

## CARROCERIA



El Lancia Prisma es un familiar clásico con tres cuerpos bien diferenciados y cuya característica principal es la forma de cuña del conjunto, forma realizada por el morro, bastante bajo, y el maletero, muy alto; la célula central, por su parte, coincide con la del modelo Delta.

Los paragolpes del Prisma, hechos en material plástico y coloreados en el mismo tono de la carrocería, muestran una eficacia excepcional en las habituales colisiones de aparcamiento; ambos elementos actúan, además, como deflectores canalizando las corrientes de aire por debajo del coche; son los dos únicos elementos aerodinámicos de una carrocería que resalta por su sobriedad.

## INTERIOR



El acceso a las plazas delanteras del Prisma es una operación sencilla: el acceso a las plazas traseras es bastante más difícil pese a las correspondientes puertas, no sólo por la forma muy inclinada del montante posterior, sino también por lo avanzado del asiento trasero.

La amplitud interior del Lancia es la justa para cinco personas adultas. Los

asientos delanteros hacen gala de un buen diseño anatómico y recogen bien tanto la espalda —sobre todo en la zona lumbar— como las piernas, pero carecen de suficiente apoyo lateral, por eso el cuerpo baila cuando se circula por una zona de curvas.

El asiento trasero es cómodo y los pasajeros de estas plazas no tienen nada que envidiar a los que van sentados delante, pues cuentan, incluso, con apoyacabezas.

El maletero es amplio y las líneas rectas de todo el conjunto permiten aprovechar bien el espacio. Como nota curiosa del Prisma resalta la posibilidad de abatir el respaldo del asiento posterior, con lo que se aumenta de forma apreciable la capacidad de carga.

La clase del Lancia se percibe en muchos detalles de su interior, detalles

propios de un coche de prestigio como pueden ser: los tejidos aterciopelados y sin costuras de los asientos, que hacen juego con los recubrimientos de puertas y de techo; los espectaculares apoyabrazos de las puertas o el plafón dispuesto sobre el techo, en donde se acomodan la luz general, el lector de mapas y el reloj. La unión de esos elementos da lugar a un clima especial característico del coche.

## PUESTO DE CONDUCCION



El volante regulable en altura bien combinado con los diferentes rejales del asiento permite, a cualquier persona, adoptar una buena postura, sea cual sea su talla. Los pedales de acelerador y freno quedan, sin embargo, muy horizontales y su manejo es molesto cuando se cubre un recorrido largo por ciudad, donde ambos se utilizan con frecuencia. Por lo que respecta a la palanca de cambios, aparece bien situada para el conductor, pero su posición en la consola es mala y la mano se golpea con el freno de mano cuando se pone la marcha atrás.

El tablero de mandos es muy visible. Frente al conductor aparece un cuadro con relojes muy grandes, a su derecha se inscribe una silueta del coche, donde se recoge la información sobre cualquier avería en las luces, y ya casi en el

### FRENOS



Mejoran con  
el calor

DISTANCIA DE FRENADO (A 60 KM/H.)  
En frío ..... 11,2 metros  
En caliente ..... 10,6 metros

#### DURACION

En frío ..... 2,5 segundos  
En caliente ..... 2,3 segundos



centro del tablero destaca la central de control que examina ocho funciones distintas de gran importancia mecánica. La instrumentación es otro de los puntos fuertes del coche.

El conductor del Prisma tiene una visibilidad excelente en todos los ángulos, incluso hacia atrás, y ni los apoyacabezas posteriores ni el alto maletero obstaculizan para nada la percepción del exterior.

## CONFORT



UNO de los elementos más negativos del Prisma es, sin duda, el ruido excesivo proveniente del motor, un ruido más patente cuando se rueda por carretera a buena velocidad. Es también muy incómoda la vibración causada por el electroventilador cuando éste se dispara con el coche al ralentí, cosa bastante frecuente en conducción urbana. La tapicería de los asientos es bastante calurosa, quizá por un exceso de lana.

Frente a estos aspectos del Prisma poco favorables destacan de forma positiva tanto la climatización —muy eficaz a la hora de introducir aire frío o caliente— como la suspensión del conjunto, que responde de forma exacta a un empleo familiar del vehículo.

## EQUIPAMIENTO



LA idea de prestigio del Lancia Prisma se refleja en la categoría de su equipo, sencillamente excepcional. No hay ni una sola ausencia de relieve si se exceptúa el manómetro de presión de aceite.

Elevalunas eléctricos en todas las plazas o cierre centralizado de puertas, por el lado del confort, además de faros halógenos, parabrisas laminados o cuatro apoyacabezas, por el lado de la seguridad, son los detalles más relevantes.

## ACABADO



LOS coches Lancia tienen un acabado bastante superior a la media italiana. Están muy bien hechos, pero siempre aparece algún detalle que estropea el resultado final. En el Prisma es la tapa de la guantera la que no ajusta bien y por ello da la impresión de que va a abrirse de un momento a otro sobre las piernas del pasajero, aunque luego esto no ocurra. Por



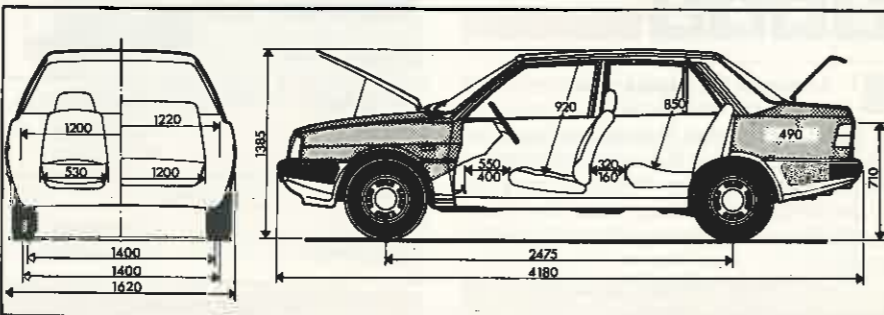
Los asientos son cómodos y acogedores. Los delanteros necesitan algo más de apoyo lateral.



### Sin lagunas

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro agua	SI
Manómetro presión aceite	NO
Voltímetro/amperímetro	SI
Reloj	SI
Testigo reserva carburante	SI
Testigo freno de mano	SI
Testigo estérter	—
Testigo desgaste pastillas de freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros halógenos	SI
Piloto antiniebla	SI
Limpia-lavaluneta trasero	—
Luneta térmica	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/SI
Espejo de cortesía	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/SI
Cerraduras centralizadas	SI
Respaldo posterior divisible	NO
Luz orientable (lector de mapas)	SI
Tapón de gasolina con llave	SI

Opciones: Llantas de aleación, 65.421 ptas.; pintura metalizada, 36.361 ptas.; aire acondicionado, 218.290 ptas.



lo demás, tanto tapicerías como plásticos ofrecen a la vista una imagen perfecta.

## VALOR/PRECIO



EL Prisma consigue resultados de primera línea si se lo enjuicia como automóvil de prestigio. Su equipamiento, acabado e interior justifican la cantidad pagada en el momento de su adquisición.

La clase del nombre Lancia, una clase especial que también tiene su cotización y que queda de manifiesto en el Prisma, no supone además una carga excesiva sobre el precio final.

## FRENTE A SUS RIVALES

LOS competidores del Lancia Prisma, dentro del mercado español de automóviles importados, son los Audi 80 CL, BMW 318 i y Opel Ascona 1,6 S, tres coches de origen alemán que intentan dar la réplica al modelo italiano. Con excepción del BMW —motor delantero y tracción trasera—, los restantes rivales responden a un mismo esquema técnico. Todos ellos tienen motor y tracción anteriores. El Lancia es el más pequeño en cuanto a tamaño externo, con sus 4,18 metros de longitud, mientras los otros se mueven alrededor de los 4,32/4,38 metros. El BMW tiene tan sólo dos puertas, pero está ya a punto de aparecer la versión con cuatro puertas, idéntica en el resto de detalles al modelo actual.

### Velocidad máxima Km/h

1.º BMW 318 i	177,2
2.º Lancia Prisma 1.600	171,4
3.º Opel Ascona 1,6 S	163,7
4.º Audi 80 CL	158,9

### Aceleración 0 a 100 Km/h Seg.

1.º Lancia Prisma 1600	11,8
2.º BMW 218 i	12,9
3.º Opel Ascona 1,6 S	14,5
4.º Audi 80 CL	15,3

### Consumo medio ponderado Litros/100 Km

1.º Opel Ascona 1,6 S	8,5
2.º Lancia Prisma 1600	9,4
3.º BMW 318 i	9,5
4.º Audi 80 CL	9,6

## Comportamiento

Hay equilibrio entre Lancia, Audi y Opel en cuanto se refiere a nobleza de reacciones. Para el usuario medio los tres coches quedan en este aspecto por delante del BMW. En el apartado confort, los mejores son Lancia, Audi y Opel, mientras que BMW da más importancia al concepto deportivo, y por tal motivo su suspensión tiene unas reacciones bastante duras. La relación entre prestaciones y consumo en el Lancia es la mejor de los cuatro coches, tras el coche italiano quedan BMW y Opel casi emparejados.

## Habitabilidad

Tanto el Audi 80 como el Opel Ascona son más amplios que el Prisma, éste es, sin embargo, pese a su menor longitud total, más amplio que el BMW; los pasajeros de las plazas traseras son quienes notan las diferencias con mayor claridad. En cuanto a capacidad de maletero, el Opel se impone por delante del Audi, el Lancia y el BMW, aunque las diferencias sean mínimas.

## Conclusión

El Prisma tiene un buen precio y constituye, junto con el Ascona, la oferta más barata dentro de estos cuatro coches; el Lancia es, al mismo tiempo, un automóvil bien equilibrado, cómodo, vistoso, bien equipado y con prestaciones de primera línea, tanto en aceleración como en velocidad.

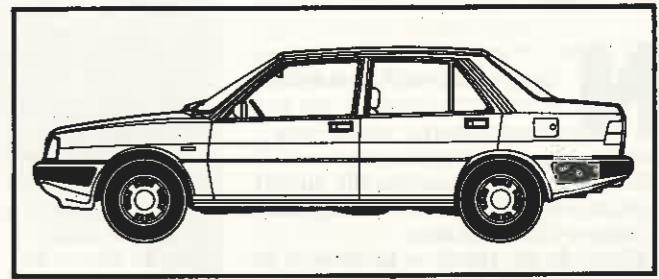
Como vehículo familiar, representa

la elección más acertada, por delante de Audi 80 y BMW 318 i. El Opel Ascona aguanta bien la comparación final, pero la menor comodidad del coche alemán beneficia al Lancia en última instancia, que se impone, además, por el tratamiento más cuidado de su interior, donde los tejidos de Zegna son ya un elemento muy favorable y una razón de peso: la magia del nombre Lancia, ese discreto encanto.

### LANCIA PRISMA 1600

1.643.497 ptas.

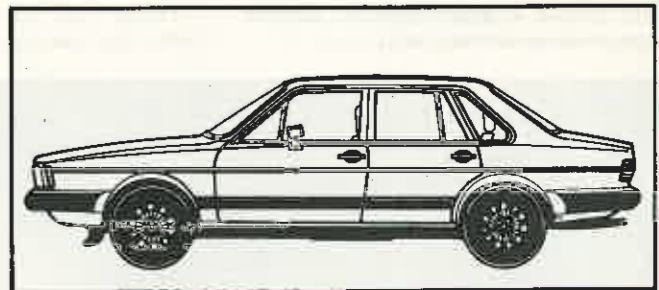
Motor delantero, transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.585 c.c. Potencia: 105 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 975 Kg.



### AUDI 80 CL

1.955.977 ptas.

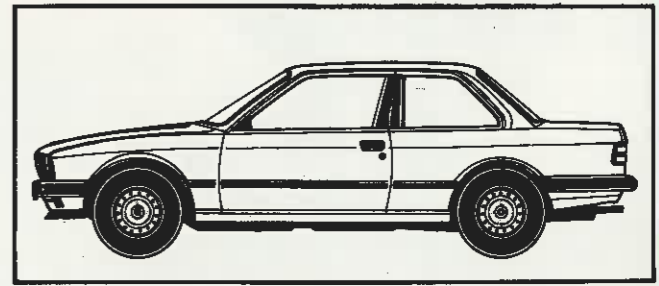
Motor delantero, longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.588 c.c. Potencia: 85 CV. Peso en vacío: 950 Kg.



### BMW 318 i

2.380.407 ptas.

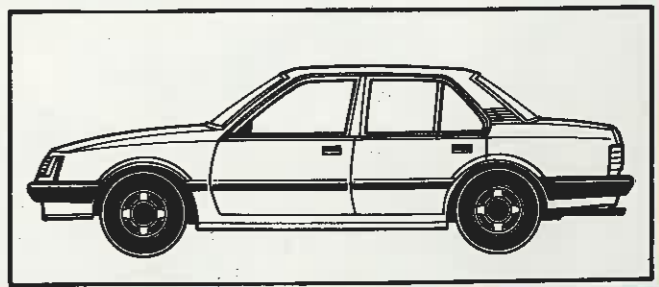
Motor delantero, longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.766 c.c. Potencia: 105 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 1.000 Kg.



### OPEL ASCONA 1,6 S BERLINA

1.618.257 ptas.

Motor delantero, transversal. Tracción delantera (con 5 velocidades). Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 90 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 990 Kg.





Es periodista, cantante, actriz, popular y «regala coches». Presenta «Un, dos, tres» y aseguran que cuando ella sale, medio país corre a sentarse frente a un televisor.

## MAYRA, LA CHICA QUE REGALA COCHES

**N**ACIO en Cuba, tiene nacionalidad española, su símbolo es Acuario y conduce un programa diario en Antena 3. Las mujeres la piropean por las calles y los hombres destacan de ella su inteligencia y su habilidad para «engañar». Es Mayra Gómez Kemp.

Parte de su fama se la debe a los coches, pero no son coches lo que más se llevan los concursantes de «Un, dos, tres». «Desde que presento el programa —declaró Mayra a MOTOR16— he entregado cuatro o cinco, pero el coche sigue siendo el gran deseado, aunque haya premios de más valor.»

Y Mayra Gómez Kemp da una explicación: «El coche ha significado hasta hace muy poco el lujo inalcanzable, quizá por eso ni los juegos, ni los viajes, ni los apartamentos despiertan tanta expectación. El público vibra cuando aparece el coche, se nota la alegría cuando se gana y la tristeza cuando se pierde.»

La presentación del producto también influye. El automóvil está ahí, reluciente, lo puedes tocar, te puedes subir a él, es tuyo desde ya. Eso también es importante.»

Tenía once años cuando salió de Cuba. Sus padres, director de un canal

de televisión y escritor él, y actriz ella, se fueron a Puerto Rico y luego a Venezuela. Al poco tiempo, Mayra se va a Tampa, al Estado de Florida, a estudiar. A los dieciséis años, ya con sus padres, se traslada a Miami, se matricula en periodismo y se saca el carnet de conducir. De esa época es el Mustang rojo, de segunda mano, su primer coche.

«Trabajaba y estudiaba, y en esa ciudad el coche era necesario. Aquel Mustang era un tanto especial. Algún propietario anterior le había colocado un caballito de metal en la parte de delante, y este detalle le hacía totalmente

localizable. Era imposible escabullirme. Todo el mundo conocía mi coche.»

En aquella época trabajaba en un restaurante español. Vendía cigarrillos y cantaba «El toro y la luna» y «Triana». Poco después la contrataron para adaptar al castellano películas japonesas, previamente traducidas al inglés. «Me hice traductora simultánea y, además, aquel trabajo, sin horario, me permitía estudiar.»

En 1969 se graduó en periodismo y, un año después, se trasladó a España. «Me parecía maravilloso que la gente te hablara por la calle, que se pudiera caminar. Inmediatamente sentí el calor de este país.» Antonio Losada era amigo de su padre y le proporcionó trabajo en Radio Barcelona, con Joaquín Prats. (Me pagaban quinientas pesetas por cuatro horas de trabajo un día a la semana, y de lunes a viernes trabajaba en una agencia publicitaria, como redactora de textos.)

El sueldo no daba para coche, y ni siquiera el traslado a Madrid mejoró de momento su situación económica. «Yo quería dejar la agencia y dedicarme más al periodismo, y en Radio Madrid hice traducciones, doblaje y edición, hasta que me contrataron para hacer



El plato fuerte  
Subasta de ilusiones

un papel en «Rocky Horror Show». La obra duró cuatro años. Allí conocí a Alberto Besco, me casé y empecé a compartir coche, un Seat coupé plateado.»

«Lo recuerdo con mucho cariño. Era un coche con personalidad, con ese horroroso color plata y su incomodidad para salir y entrar. Nunca supe cómo un metro ochenta y seis —su marido— podía meterse dentro.»

«Un, dos, tres» es la siguiente etapa, esta vez como actriz en la subasta, en un pequeño papel cómico. El coupé siguió funcionando hasta 1979.

### Lesión tipo Mercedes

«Se estaba cayendo a trozos y decidimos comprarnos un Citroën, un Dyane familiar, menos divertido pero más currante, con el que hicimos todos los kilómetros del mundo en un año.» Mayra Gómez Kemp formaba parte del Trío Acuario, un grupo divertido y «descocado» que grabó varios discos e hizo galas por toda España. Su marido acompañaba a las tres mujeres, la propia y las dos azafatas del «Un, dos, tres», Beatriz y María.

El único día que no las acompañó,



En la noche del viernes, el programa de TVE «Un, dos, tres» tiene dos protagonistas, Mayra y el coche, el deseado premio, que en cinco ocasiones se han llevado los concursantes, en esta segunda etapa del concurso





Mayra tuvo que ser trasladada a una clínica de la Seguridad Social. «Llegamos a Huelva, yo iba sentada atrás —cuenta— y, al ir a salir del coche, se me enganchó en el pie el cinturón de seguridad. El resultado fue una "fractura tipo Maradona", dos meses de escayola y seis de rehabilitación. Pero seguí trabajando.»

Salía al escenario con muletas y un cojín para apoyar el pie, y asegura que llegó a coger tal velocidad con las muletas que apenas le impedían hacer su vida normal. Cuando en 1979 José Antonio Plaza la llamó para hacer «625 líneas», Mayra aceptó enseñada, sin pensar que en el primer programa tendría que salir escayolada y con un bastón.

«Dabadabadá», un programa infantil en el que estuvo encantada, fue el antecesor de la etapa más popular de Mayra. «Había empezado en Antena 3

diez de la noche, cuando te paras en un semáforo.»

Su popularidad alcanzó tales niveles que ni en el extranjero podía pasar desapercibida. «Hace unos meses —cuenta— me marché con mi marido cuatro días a Londres y cuando estábamos en medio de Picadilly Circus, se paró a nuestro lado un autocar lleno de españoles. Se armó la marimorena y a mí me dio un corte espantoso.»

Tampoco al otro lado del Atlántico está segura. En una de sus últimas visitas a Miami —su padre murió, pero su madre vive allí y acaba de estrenar una obra de teatro— se fue con unos amigos a visitar Disneylandia. «Iba hecha un desastre, comodísima, y al ir a entrar oigo de repente: "Mayru, cha, cha, cha". Me quedé alucinada. Aquí también... En Estados Unidos había españoles.»

Por eso, cuando va a un restaurante

se pone de espaldas, y por eso va por la calle con unas enormes gafas de sol, con la ingenua pretensión de no ser reconocida. Es imposible e, incluso, alguna vez se ha visto materialmente perseguida por un grupo de veinte niños.

**La vida privada es privada**

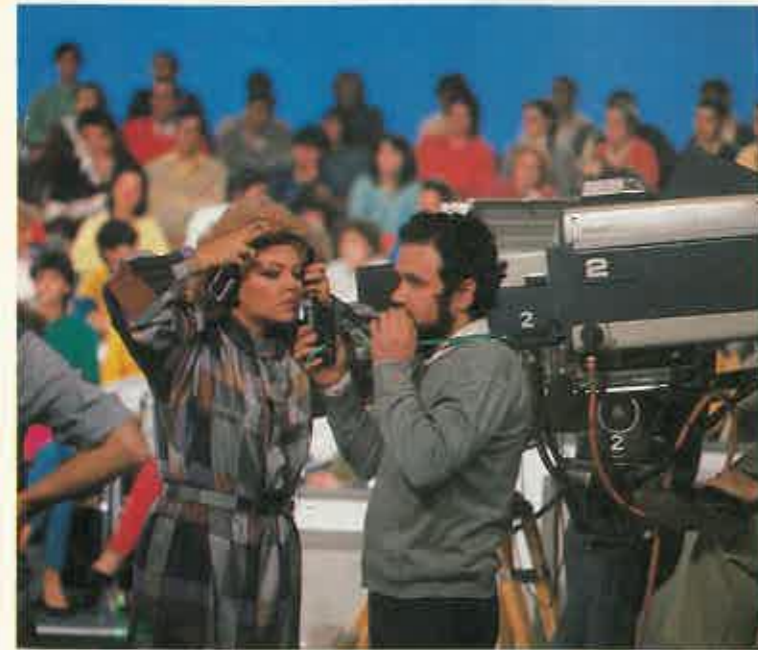
Pero la gente es amable con Mayra Gómez Kemp. «Siempre me dicen cosas muy "ricas" y es curioso el comportamiento de hombres y mujeres. Son ellas las que me piropean, las que me dicen que salgo muy guapa o que les encanta cuando me río. Y son ellos los que me abordan para decirme que soy muy lista, o que soy una malvada, o que sé muy bien liar a los concursantes. Porque lo que la gente no comprende es que mi misión es precisamente liarles, aunque yo me encuentre mucho más satisfecha cuando se llevan un

buen premio. Y tampoco entienden que hay muchas veces que son ellos los que se dejan, los que solitos se van acercando a la Botilde.»

Trabajadora infatigable, cumplidora a ultranza de sus obligaciones, y fiel, son algunas de sus características. Sobre todo fiel. Fiel a su marido, con el que lleva casada diez años. Fiel a su peluquero, que no está dispuesta a cambiar. Fiel a sus amigos, que tiene desde siempre, y fiel a sus jefes y patrocinadoras, con los que lleva trabajando desde que vino a España.

Y discreta cuando se trata de su vida privada. «No permito intromisiones. Tengo un matrimonio estupendo y no quiero que Alberto se vea implicado en mi popularidad.» Por eso no sale de noche, a menos que sea absolutamente necesario, y tampoco da su teléfono particular a nadie.

«Mi marido es actor, ha sido mi



Mayra conduce desde los dieciséis años, cuando estudiaba periodismo en Estados Unidos. Entonces su coche era un Ford Mustang rojo y ahora un Citroën, más funcional, que conduce habitualmente su marido



y un día Chicho Ibáñez Serrador llegó a "propulsión a chorro", y me dijo que tenía veinticuatro horas para pensar si estaba dispuesta a presentar "Un, dos, tres" Mi marido me animó y acepté, pensando que si llegaba al final del primer programa estaba salvada.»

El Dyane había desaparecido de su vida. Las galas le habían dejado prematuramente viejo y el matrimonio lo sustituyó por otro Citroën azul, normal, el que tienen ahora, un coche «que no conoce un taller, que no ha tenido ni una sola avería».

A las cuatro semanas de estar en «Un, dos, tres» empezó a notar que las cosas iban bien. La gente la reconocía por la calle, quería hablar con ella. «A mí esto de la popularidad me sorprendió, me parecía raro. Yo seguía haciendo mi vida normal, que es trabajar, pero pasaba algo. No es lógico que te reconozcan dentro de un coche y a las



«manager» y el que me ha ayudado a recorrer este camino. Ahora dirige un taller de arte dramático. No tiene nada que ver con mi popularidad y yo procuro mantenerle al margen.» Y cuenta que antes de cambiarse de casa y decidir que su nuevo domicilio era un secreto, la situación llegó a extremos insostenibles. «Incluso tuve "mi maníaco sexual", que me llamaba con cierta asiduidad y que llegó a asustarme.»

Cuando deje «Un, dos, tres» descansará durante unos meses para intentar iniciar después una nueva etapa. Pero continuará en la radio, con su programa de tres horas diarias, y seguirá yendo a «Antena 3» en taxi. «Odio conducir en la ciudad, y me encanta hacerlo en carretera. Cuando voy a Estados Unidos casi siempre conduzco yo, pero en Madrid es Alberto el que habitualmente viene a buscarme.»

Caridad Plaza

**Angel García Pintado**

**Sevicias americanas**

**S**ABEMOS cómo tratan los americanos a sus automóviles, cada día lo presenciamos por el cine y la TV. Vemos al héroe —o al antihéroe, ¡qué más da!— bajarse de su vehículo con una seguridad desdeñosa y una firme indiferencia que nunca dejarán de chocarnos. Con qué desprecio en el fondo de su aparente desparpajo cierra la puerta, sin mirar atrás, dejándose presumiblemente la llave puesta en el contacto, el freno sin echar, las ventanillas bajadas..., y entra rápidamente en un edificio. ¡Qué otra es nuestra realidad cotidiana! Un conductor español medio primero echa el freno de mano, saca la llave del contacto, bloquea la dirección, coloca la barra antirrobo, sube las ventanillas, se baja, cierra la puerta (no muy fuerte), y una vez que ha echado la llave se lo queda mirando un rato desde la acera, como despidiéndose de él. El americano baja del coche dándole la espalda; el español, dándole el tórax.

tines; aunque, por otra parte, no conozco a ningún español que trate mal a sus calcetines. O el cine americano miente en todos y cada uno de sus films, o bien transcribe fielmente las relaciones problemáticas que aquel colectivo nacional mantiene con sus automóviles, tomemos esta segunda hipótesis como la más lógica. Psicoanalistas y sociólogos podrán sacar sus conclusiones, pero lo cierto es que el español sabe lo que vale un coche, mientras el americano parece ignorarlo.

El símil de los calcetines no es del todo inapropiado, considerando que

Mac Luhan ha visto en el coche la prolongación anatómica del pie humano. Para el español, sin embargo, el coche, más que un pie algo grande, es la segunda casa o, al menos, ese sería su íntimo deseo, que nunca llega a satisfacer, pues nuestros coches están lejos de ser equipados con televisión, mueble bar, teléfono, aire acondicionado, tocadiscos y moqueta, como ese



apartamento motorizado que venden en un supermercado londinense.

Para el americano el coche es, a lo sumo, motel. Slogan *motelero* con el que las *fans* quinceañeras de James Dean se masturbaban, era ese «yo y él, solos, en el asiento trasero de un coche». Los americanos convirtieron en mito a un suicida que sometió a su Porsche a un régimen brutal, metiendo en el maletero todos sus traumas de infancia. Lo que quedó de ese Porsche estrellado a 160 kilómetros por hora fue vendido en el mercado negro; las *fans* más pobres adquirieron a 25 dólares la pieza, las más pudientes pagaron hasta 500 dólares por reliquia.

A la sublimación religiosa de la chatarra siguió —en aquellos años 50-60— la sublimación artística en forma de paralelepípedo, una hamburguesa hecha de carrocería, sangre seca y tornillos comprimidos, que el artista *pop* del *readymade* rescató de esos cementerios americanos, en donde a los autos se les oye quejarse del mal trato recibido. Ese paralelepípedo que ahora exhiben los museos de arte moderno es la metáfora compacta, afortunada y exacta de un ensañamiento.

Pero la indiferencia es tan sólo el vicio más leve en la conducta de los automovilistas americanos. La crueldad en el trato con sus vehículos adquiere, a menudo, formas de saña, brutalidad inmisericorde, imprudencia temeraria y desprecio de sexo. Desafían las leyes de la gravedad, se meten por las aceras, atraviesan casas, se saltan semáforos, vuelan... Recientemente vimos por TVE a Lee Marvin meter en coche ajeno a un mafioso y sacarle una confesión a base de destrozar el lujoso vehículo a trompazos, en una antológica apoteosis de la sevicia. Es una modalidad de tortura que, por lo costosa, no podría ser adoptada por cualquier torturador de país en crisis. También recientemente pudimos recordar cómo entra y sale del descapotable hecho a su medida el *graduado* Dustin Hoffman: no pierde el tiempo abriendo puertas, salta como un chimpancé.

Mientras que un conductor español puede pasarse toda una mañana sacándole brillo a los embellecedores. Esta radical diferencia podría ser explicada por el hecho de que los americanos se compran coches como nosotros calce-





La participación en la Londres-Brighton es variopinta. Desde la pareja que comparte su Locomobile a vapor de 1900 hasta el abuelo y el nieto del Clement Talbot, pasando por el récordman mundial de velocidad sobre ruedas (1.013 km/h), Richard Noble (a la derecha, al volante del De Dion número 175), o los aficionados del Century Tandem



El primer domingo de noviembre los automovilistas ingleses celebraron una victoria: la ley que prohibía circular vehículos sin una persona delante que anunciase su presencia con una bandera. Cualquiera puede participar con tal de que su coche sea anterior a 1905.

## SOLO PARA MAYORES DE 78 AÑOS

INGLATERRA es el país donde la afición por los automóviles antiguos está más arraigada. Las reuniones de clubs son moneda corriente todos los fines de semana, pero el primer domingo de noviembre es una fecha muy especial: se corre la Londres-Brighton. Es la prueba reina; las figuras de la aristocracia se dan cita con los coleccionistas más famosos del mundo, que llegan desde otros continentes hasta la vieja Inglaterra para lucir las reliquias que han lustrado apasionadamente a lo largo del año.

Noventa kilómetros sepa-

ran las ciudades de Londres y Brighton. La prueba consiste en hacer el recorrido, para lo que se llegan a emplear ocho horas. Los más rápidos logran medias superiores a los 15 kilómetros por hora; nada sorprendente si se tiene

en cuenta que la velocidad media a que se circula en Madrid es de 18 kilómetros por hora.

El objetivo de los participantes es una conmemoración: la de la abolición, el 14 de noviembre de 1896, de una ley que prohibía la circulación de vehículos de hasta tres toneladas sin «señalero», la persona que delante de tales vehículos debía advertir de su peligrosa presencia a los viandantes con una bandera roja. Aquel mismo día, 30 automóviles se reunieron ante el hotel Metropól y sus conductores decidieron ir hasta Brighton para celebrar la noticia, lo



que hicieron no sin algún que otro contratiempo. Eufóricos por el acontecimiento, el paseo, que en principio se planteó como tal, acabó en carrera y con más de un coche fuera de la carretera.

Hoy, la Londres-Brighton es una tranquila concentración de venerables veteranos, que se viene celebrando todos los años desde antes de la guerra. Es la reunión de coches antiguos más importante del mundo. Las piezas más valiosas están presentes: Panhard Levassor, Georges Richard, Benz, Hotchkiss, De Dion Bouton, Locomobile, De Dietrich. Muchas de estas piezas cuestan alrededor de cinco millones de pesetas.

En esta última edición se ha batido el récord de participación, con la impresionante cifra de 370 inscritos, procedentes algunos de ellos de Nueva Zelanda, Australia y Estados Unidos. También ha batido el récord Sally Collins, que fue la primera en completar el recorrido y se convierte en la vencedora más joven de la famosa prueba. Sally tiene diecisiete años y acaba de conseguir su permiso de conducir. Participar en la Londres-Brighton con un Mercedes de carreras de 1903 y encima ganar es, sin duda, la mejor prueba de aptitud. No es nada fácil conducir un



Espíritu deportivo, buen humor y afición. A la derecha, lord Montagu de Beaulieu, director del Museo Nacional del Motor inglés



## Los veteranos en España

**T**ODOS los años a primeros de marzo se celebra en España el Rallye Barcelona-Sitges. Es una prueba a imagen y semejanza de la Londres-Brighton, y ya lleva veinticinco ediciones celebradas. Entre los españoles, es la concentración reina. Los coleccionistas que gozan de las mejores piezas, los representantes de los clubs y en general esos aficionados impenitentes que viven por y para su coche antiguo, siempre están allí. Es la ocasión idónea para gozar del trabajo de restauración realizado durante tantas y tantas horas, moneda corriente en la mayoría de estos automóviles.

Hay otros rallyes en la geografía española, pero la mayor actividad se registra en Cataluña. Es allí donde se celebran concentraciones con mayor frecuencia y donde la afición está más organizada.

Las pruebas para motocicletas antiguas gozan, por su parte, de una aceptación creciente. En el próximo mes de diciembre habrá una concentración en Cádiz, que vendrá a añadirse a otras, como las de Benicasim o El Escorial.

En torno a la moto, la afición es cada vez mayor y lo mismo ocurre con los deportivos clásicos, coches más modernos y utilizables que los veteranos. En Madrid se celebran desde hace unos pocos años buen número de pruebas, organizadas por la Asociación Española de Clásicos Deportivos.

### Direcciones de interés

Antic Car Club de Catalunya, Via Augusta, 182, Barcelona. Amigos de los Coches Veteranos, paseo de Gracia, 74, Barcelona. Club Amigos Automóviles Antiguos, Pintor Antonio Fuster, 7, Palma de Mallorca. Real Automóvil Club de Valencia, Comisión de Automóviles Antiguos, avenida Jacinto Benavente, 25, Valencia. Club de Automóviles Antiguos de Tenerife, avenida Anaga, s/n., edificio Bahía Club, Santa Cruz de Tenerife. Asociación Española de Clásicos Deportivos y Austin Healey Club España, avenida de Felipe II, 34, Madrid. TR Register España (Triumph), Goya, 127, Madrid. Veteran Car Club de España, provisionalmente sin domicilio social, reunión todos los miércoles en el Real Automóvil Club de España, José Abascal, 10, Madrid.



vehículo de tales características sin dañar su mecánica; además, manejar el volante requiere una buena dosis de fuerza física, lo mismo que el accionamiento de los frenos.

La mayoría de los coches participantes se encuentran en unas óptimas condiciones de conservación para su edad. Es una de las condiciones de los organizadores: que los coches sean anteriores a 1905 y se encuentren en buenas condiciones de uso. Los responsables del Real Automóvil Club de Gran Bretaña rechazan todos los años a los vehículos que no cumplen con esos mínimos de calidad por ellos exigidos.

Ocho horas transcurren desde que los primeros automóviles salen de Hyde

Park hasta que llegan a Brighton, una ciudad de múltiples atractivos y en la que igual se reúnen los «punks» que se celebran los más importantes congresos. El estilo victoriano de sus edificios se complementa con las numerosas tiendas de antigüedades, y los habituales estudiantes de inglés que allí aprenden el idioma tienen la oportunidad de ver los más curiosos vehículos a lo largo de todo el año. Efectivamente, Brighton es la ciudad de Europa en la que circulan con mayor intensidad los coches veteranos.

El día de la carrera todos finalizan su recorrido en la larga avenida que bordea la playa; todos los que llegan, pues es frecuente ver a más de un coche

La llegada a Brighton es un espectáculo masivo. Arriba a la izquierda, Sally Collings, primera clasificada, con sólo diecisiete años. Abajo, un Benz de 1899, y sobre estas líneas un Gardner Serpollet a vapor de 1900

que rinde su último esfuerzo en el camino y tiene que ser remolcado por una grúa.

Pero generalmente los conductores aceptan el contratiempo con un máximo de deportividad y la avería sufrida es el más eficaz acicate para que al año siguiente la niña de sus ojos afronte de nuevo la Londres-Brighton en las mejores condiciones de salud. Si

una pieza falla, siempre se encuentra el tornero capaz de fabricar nuevamente una igual, incluso algún conocido puede saber de alguien que tenga un vehículo similar en alguna parte del globo, si bien esto es menos fácil. Por regla general, los coches de la Londres-Brighton son piezas únicas.

Entre los participantes de esta concentración se encuentran los personajes

más variados. Uno que es fiel a la cita es lord Montagu de Beaulieu, director e impulsor del Museo Nacional del Motor de Inglaterra, donde se encuentra una de las más ricas colecciones de automóviles del mundo. Este año tomaba partes con un Daimler de 1903. Mucho más popular es la figura del príncipe Michael de Kent, copiloto de un De Dietrich de 1903, que estuvo a punto de ser embestido por un motorista cuando aparca.

Pero la participación más comentada en el Reino Unido ha sido la de Richard Noble, récordman mundial de velocidad sobre ruedas. Noble condujo un De Dion Bouton de hace ochenta



El príncipe se divierte  
Michael de Kent, copiloto el De Dietrich

años, a la media de 17,6 kilómetros por hora.

Es anecdótico en un hombre que hace sólo unas semanas alcanzó una velocidad de 1.013 kilómetros por hora en un «caza-récord», el Project Thrust, impulsado por un motor Rolls Royce de 35.000 caballos, que equipa a algunos de los cazabombarderos de la RAF. Richard Noble ha descubierto a sus treinta y siete años los «otros» placeres de la velocidad. Y en el futuro, lo más posible es que su Project Thrust comparta con sus ancestrales precursores la atención de los visitantes del Museo Montagu.

Hoy, la Londres-Brighton 83 ya pertenece al pasado para el inmenso gentío que espera pacientemente a los lados de la carretera, desde la entrada en Brighton hasta la bonita avenida de la playa; y para los esforzados participantes, que como los atletas, sólo piensan en la edición del año próximo, en poner de nuevo sus máquinas a punto para afrontar con garantías esos noventa kilómetros y demostrar que su afición no tiene límites. Es el espíritu deportivo y el mantener las tradiciones.

Alberto Mallo  
Fotos: Paul Brown



# LA ALEGRÍA SE MULTIPLICA

Ahora hay seis formas de atravesar el aire como un láser. De poseer la robustez y la fiabilidad que están haciendo que el BX se venda como pan caliente en toda Europa. De sentirse protegido por el más avanzado sistema de seguridad nunca construido.

Ahora hay alegría en tres mecánicas y seis versiones. Desde 812.000 ptas. F.F.

**BX 14**      **BX 16**      **BX 19D**

### BX 14 E BX 14 RE

Cilindrada: 1.360 c.c.  
Potencia: 72 caballos  
Velocidad Máxima: 163 km/h.  
Consumo a 90 km/h.: 5,5 litros  
Aceleración 0 a 100 km/h.: 13,5"

Equipo de Serie BX 14 RE  
Asiento trasero totalmente plegable. Pre-equipo de radio (5 altavoces). Tapizado en Jersey Chiné. Reloj de cuarzo digital y elevallas delanteros eléctricos, más cierre electromagnético a las cuatro puertas y portón trasero (en opción).

### BX 16 RS BX 16 TRS

Cilindrada: 1.580 c.c.  
Potencia: 92,5 caballos  
Velocidad Máxima: 176 km/h.  
Consumo a 90 km/h.: 5,5 litros  
Aceleración 0 a 100 km/h.: 11,3"

Equipo de Serie BX 16 TRS  
Cierre electromagnético a las cuatro puertas y portón trasero. Cuentarrevoluciones. Indicador visual de nivel de aceite. Testigo luminoso de apertura de puertas. Elevallas eléctrico a las cuatro puertas.  
Equipo HI-FL (en opción).

### BX 19 RD DIESEL BX 19 TRD DIESEL

Cilindrada: 1.905 c.c.  
Potencia: 65 caballos  
Velocidad Máxima: 157 km/h.  
Consumo a 90 km/h.: 4,7 litros  
Aceleración 0 a 100 km/h.: 15,5"

Equipo de Serie BX 19 TRD Diesel  
Luz orientable. Cuentarrevoluciones. Lavalimpia luneta trasero. Testigo de apertura de puertas. Elevallas eléctrico a las cuatro puertas. Cierre electromagnético a las cuatro puertas y portón trasero.

# CITROËN BX



**CITROËN 84**

*Cada día más.*

## Viajes

Para viajar al País Vasco es necesario tener el estómago bien dispuesto, porque la gastronomía de la región, con su riqueza y abundancia, es uno de los principales atractivos que esta zona ofrece al viajero curioso, amante de la naturaleza y de la buena mesa.

### DE SAN SEBASTIAN A BILBAO

## LA RUTA DEL BUEN COMER

**P**OR la carretera nacional (N-634), 123 kilómetros separan San Sebastián de Bilbao, que se convierten en 103 kilómetros si viajamos por la autopista de peaje, que cuesta 750 pesetas. Pero si se quiere conocer la zona y admirar paisajes realmente maravillosos es recomendable olvidarse de la velocidad y de las prisas y tomar la carretera costera.

Para este viaje hay que estar bien dispuesto, pues las recientes inundaciones que han asolado el norte han dañado las carreteras y las obras de restauración y levantamiento de muros de contención son numerosas por la zona. Sin embargo, el viaje que proponemos puede realizarse en estos momentos, porque no existe ningún tramo cortado permanentemente. El viajero puede encontrar esporádicamente algún corte intermitente que le haga esperar unos minutos para poder pasar, incluso puede existir algún tramo totalmente cerrado. Pero estos cortes duran a lo sumo dos días y siempre existen rutas alternativas,

convenientemente señalizadas, que nos pueden conducir, dando un pequeño rodeo, al siguiente punto de nuestro viaje.

Desde San Sebastián es recomendable acercarse hasta Fuenterrabía, una de las ciudades más bonitas de Gui-

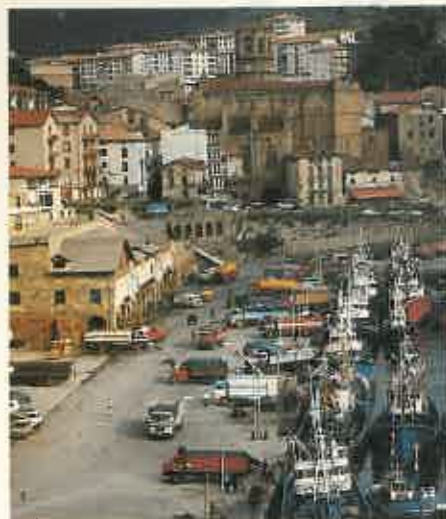
púzcoa. Para ir a este pueblo, hay que viajar por la Nacional 634 hasta Lezo, sin problemas, y a partir de aquí un poco más virada, pero muy pintoresca. Es obligada la visita al alto de Jaizquíbel, un paraje extraordinario, desde donde se ve Francia y hay una



San Sebastián, entre montañas y mar. Una playa y un bello paseo

Buenos productos para los mejores cocineros. La cocina vasca: una sabrosa tentación





hermosa vista de Fuenterrabía. Jaiz-  
quibel ha sido durante años una de las  
pruebas clásicas del calendario depor-  
tivo automovilístico español.

La vuelta a San Sebastián se reco-  
mienda hacerla por el monte de Jaiz-  
quibel, pero hay que circular con pre-  
caución por ser zona militar. Pasamos  
por Pasajes de San Juan, cuya única  
calle, de un solo sentido, es estrecha y  
sinuosa. Por Lezo y Rentería entra-  
mos de nuevo en San Sebastián.

En San Sebastián hay que visitar la  
paya de La Concha, ir al islote de  
Santa Clara, y subir a los montes  
Igueldo y Ulía. Al Igueldo se puede  
llegar en funicular o tomando desde la  
playa de Ondarreta el camino que con-  
duce a la cima. Este camino asfalta-  
do, con mucha pendiente y numerosas  
curvas, tiene en esta época del año  
mucho niebla, por lo que es necesario  
circular con lentitud y precaución.  
Pero el recorrido merece la pena y si  
se hace con tiempo, bien se puede

Esta ruta combina  
todos los contrastes:  
grandes puertos  
comerciales, ciudades  
cosmopolitas,  
rincones naturales,  
buena mesa y  
entrañables pueblos  
de pescadores e  
ilustres marinos



dejar el coche haciéndolo a pie. Esto  
es incluso recomendable, pues no es  
fácil dejar de lado los numerosos  
bares que bordean la cuesta del  
Igueldo y el ir a «chiquitear» es una  
tentación. Para ir al monte Ulía hay  
que tomar la carretera de Irún y des-  
viarse a la izquierda a los siete ki-  
lómetros.

La ruta de San Sebastián a Bilbao  
por Bermeo (153 kilómetros) ofrece el  
atractivo de los bellos paisajes que se  
divisan sobre la cornisa cantábrica  
desde la misma carretera, sobre todo  
entre Deva y Lequeitio y en las cerca-  
nías de Bermeo. De San Sebastián a

Deva se puede ir por la N-634, que en  
el kilómetro 24, entre Guetaria y Zu-  
maya, está en obras. En Deva toma-  
remos la comarcal que bordea la costa  
y antes de llegar a Motrico nos encon-  
tramos con un desvío provisional, por  
las obras de reconstrucción del puente  
que se llevó la riada. Sin más proble-  
mas, pasamos por Motrico, Ondarroa  
y Lequeitio, que son tres bonitos  
puertos pesqueros.

A tres kilómetros de Lequeitio de-  
bemos tomar el desvío a la derecha,  
que nos conduce a Ea, con algunos  
tramos por el interior. Antes de llegar  
a Guernica pasamos por Arteaga,



## Comer y dormir

**RESTAURANTES.**—Fuenterrabía: Ro-  
teta (M-16): Irún, Villa Ainara. Tel.  
64 16 93.

San Sebastián: Arzak (M-16): Alto Mi-  
racruz, 21. Tel. 27 84 65/28 55 93.  
Chomin (M-16): Avda. Infanta Beatriz,  
14. Tel. 21 07 05/21 21 59. Patxiku Quin-  
tana (M-16): San Jerónimo, 22. Tel.  
42 63 99/42 81 19. Akelarre (M-16): B.º  
de Igueldo, s/n. Tel. 21 20 52/40 86.

Zarauz: Karlos Arguiñano (M-16): Men-  
dilauta, 13. Tel. 83 01 78.

Bilbao: Bermeo (M-16): Ercilla, 37-39.  
Tel. 443 88 00 (ext. 438 y 439). Guria  
(M-16): Barrencale Barrena, 8. Tel.  
415 04 34.

**HOTELES.**—Fuenterrabía: Parador  
Nacional El Emperador (★★★): Pza. de  
Armas del Castillo. Tel. 64 21 40.

San Sebastián: Costa Vasca (★★★★):  
Avda. Pío Baroja, 9. Tel. 21 10 11.

Bilbao: Villa de Bilbao (★★★★★):  
Gran Vía, 87. Tel. 441 60 00.

\* M-16: recomendado por MOTOR16.

desde donde podemos trasladarnos a  
las grutas de Santimamiñé para admi-  
rar pinturas y grabados rupestres.

En el centro de la ciudad de Guer-  
nica, y en dirección a Luno, se encuen-  
tra el roble histórico bajo el cual los  
reyes de Vizcaya prestaban juramento  
de guardar los fueros del pueblo  
vasco. A 14 kilómetros, después de  
bordear el estuario del río Mundaca,  
está Bermeo, donde nos podemos des-

## Autoagenda

**ESTACIONES DE SERVICIO DU-  
RANTE LAS VEINTICUATRO HO-  
RAS.**—Lasarte: a la entrada de la pobla-  
ción por la autovía Tolosa-San Sebastián.  
San Sebastián: La Paz, barrio de la Paz,  
antigua Ctra. radial 1. Zarauz: Pelayo,  
barrio de San Pelayo. Guernica: Central  
Motor, Señorío de Vizcaya, 105. Bilbao:  
Biolsa, Alameda de Mazarrepo, s/n. Ga-  
raje Rag, Alameda de Recalde, 49. Deusto:  
Aguinaga, Carla Ahya. Enecurri: Ctra.  
Bilbao-Palencia, Km. 5.

**SERVICIO DE GRUAS.**—ADA: Euz-  
kadi Assistance: Añorga Txiki, 1, bajo  
izda. (Ctra. Burgos-Irún, Km. 460,7. Tel.  
37 01 49/85 (San Sebastián). Carrocerías  
Zarauz: Ctra. de Urteta, s/n. (zona indus-  
trial). Tel. 85 16 68 (Zarauz). Grúas Ven-  
cedor: Autonomía, 40-42. Tel. 432 39 35  
(Bilbao). RACE: Talleres Nortelán: Escol-  
ta Real, 48. Tel. 21 56 98 (San Sebastián).  
Garaje Inglés: avda. José Elósegui, 75.  
Tel. 39 65 16/27 99 13/39 79 40 (San Se-  
bastián). Carrocerías Betelu: Salvatore  
Mixelena Kalea. Tel. 84 14 05/83 43 62  
(Zarauz).

**CONCESIONARIOS.**—Citroën: Garaje  
Lagunak, Alta Donostia, 16. Tel. 51 70 87  
(Rentería). Comercial Olloki, Arenal, 5.  
Tel. 60 17 42 (Deva). Garaje Peña, Juan  
Belmonte, 11. Tel. 86 13 21. Mercedes:  
Auto-reparaciones Deva, barrio Itxaste.  
Tel. 60 15 89/19 57 (Deva). Peugeot-Tal-  
bot: Talleres Automóviles Paco, Urdane-  
ta, 6. Tel. 37 18 36 (Lasarte). Renault:Luis  
Lete Lizaso, Alfonso XI, 11. Tel. 51 40 66  
(Rentería). Talleres Sanse, Gomistegui, 23.  
Tel. 39 41 89 (Pasajes de San Pedro). Ga-  
raje Altuna, San Francisco, 15. Tel.  
83 17 00 (Zarauz). Garaje Olave, Arenal,  
s/n. Tel. 60 11 02 (Deva). José y Martín  
Zapica, Buenaventura Zapirain, s/n. Tel.  
684 15 06 (Lekeitio). Alberto Aurrecoe-  
chea Astoy, Bizkaico Jaurreria, 8. Tel.  
688 08 25 (Bermeo). Seat-Audi-Volkswa-  
gen: Carrocerías Betelu, Mixelena, s/n  
(Zarauz). Gurtarin, S. A., Ctra. a Motri-  
co, s/n. Tel. 60 12 77 (Deva). Talleres  
Lantegui, Ezpeleta, 2. Tel. 684 14 09 (Le-  
queitio). Talleres Sollube, Capitán  
Zubiaur, 39. Tel. 688 25 90 (Bermeo).

plazar a la derecha para visitar el faro  
Machichaco.

Por una carretera desde la que se di-  
visan bellos panoramas llegamos a  
Baquio. De aquí, por Plencia y Algor-  
ta, podemos ir hasta Bilbao visitando  
la playa de Plencia, de arena muy  
fina, y parando en la playa salvaje de  
Sopelana.

## Block del Paparrutas

### Euskadi cocina

**D**ESDE la frontera con ese  
país, tan mal vecino que te-  
nemos al norte, y del que,  
afortunadamente, nos se-  
paran los Pirineos, porque si no ya  
sería ha h..., hasta la raya de Canta-  
bria, todo lo mejor es cocina.

Hay varias maneras de hacer la  
ruta. Una rápida, que es la autopista,  
y otra lenta, y a veces muy acciden-  
tada, que es la carretera nacional, por  
la costa, que puede estar llena de pe-  
ripicias, desde las barricadas y auto-  
buses incendiados, hasta el contacto  
con los ertzainas, mucho más rudos y  
duros que la antigua Policía de Trá-  
fico, a la hora de multar al incauto.

Elíjase la ruta que se elija, eso está  
cuajado de cimas gastronómicas de  
sobra conocidas, que  
todo hombre de bien ha  
de conocer. Empezando  
por Fuenterrabía, en  
donde ejerce Ramón Ro-  
teta, joven mago de los  
fogones y dueño de uno  
de los más bellos restau-  
rantes de España.

A continuación, en la  
conflictiva Rentería, un  
gran clásico, el Panier  
Fleuri, en donde la inte-  
ligencia de Tatus Fombe-  
llida propone una cocina seria y sabia  
y una colosal bodega.

Después, San Sebastián, donde dan  
y quitan tambores de oro por un qui-  
tame allá esas pajas y esos tobillos  
futbolísticos, a pesar de la sensatez y  
valentía de un grupo de concejales so-  
cialistas y de AP, constantemente en-  
frentados con los sacristanes del PNV  
y los otros.

Que la política quede en la puerta  
cuando entréis donde Juan Mari  
Arzak, Pedro Subijana, Vaepel  
Chomin, Patxiku Kintana o, si  
queréis deleitaros con la esencia vasca  
de siempre, en casa de Paco  
«Trapos», en el corazón mismo del  
Txoko.

Más allá, en Zarauz, Karlos Argui-  
ñano, que de ser la mayor promesa de  
la joven cocina vasca, ya ha cuajado  
en espléndida realidad.

En Guetaria, siempre da gusto el  
salto hacia la tradición, en Elcano,

que por cierto acaba de poner mesas  
en Madrid, por su fantástico rodaba-  
llo y su perfecto txakoli, y de allí a  
Bermeo, en el Pili, donde se rinde  
culto a la mejor cocina vizcaína.

En Bilbao, por fin, dos asientos de  
alta categoría: el Bermeo, del hotel  
Ercilla, y el nuevo Guría, donde Ge-  
naro Pildain, tras las inundaciones  
del casco viejo ha instalado sus fogones  
y mesas con elegancia y señorío.

Un montón de lugares hemos cita-  
do en escasos kilómetros, y aún po-  
dríamos haber añadido más. Todos  
tienen un punto en común: el elevado  
respeto por la calidad de la materia  
prima, lo que equivale a un no menor  
respeto por la clientela y su bolsillo.  
Y aún tienen otro punto en común: el  
culto, en cada sitio, por  
una cocina de sello per-  
sonal y diferente de la de  
los demás, dentro del  
orden colectivo de la co-  
cina vasca.

En esta línea, si se va  
por Beasain, hay que de-  
tenerse en donde José  
Castillo, y entonces vale  
la pena entrar por el  
monte y sus maravillas  
paisajísticas para ir a  
sentarse en Etxeverri,



Zumárraga.

Como nadie, desgraciadamente, ig-  
nora, pasan cosas en Euskadi que  
provocan en el personal un rechazo a  
las cosas de allí o un pensárselo dos  
veces antes de emprender el viaje de  
placer hacia aquellas costas y mon-  
tañas.

Y, sin embargo, hay que ir y hay que  
volver al País Vasco, porque, hagan lo  
que hagan los que se han empeñado en  
destruirlo a tiros y a ideologiazos, los  
atractivos, tanto humanos como cultu-  
rales, y ahí entra de lleno la cocina, son  
muy superiores a la oferta de toda  
clase de energúmenos.

La fantástica y dolorosa contradic-  
ción está ahí. El País Vasco es el lugar  
de España en donde la política ofrece  
su faz más hedionda y también el sitio  
en donde una cierta sabiduría de vivir  
florece con más estímulo y convivia-  
lidad. Y siempre alrededor de la  
mesa.

Xavier Domingo



Son los hombres que van a luchar para suceder al campeón Ángel Nieto. La nueva generación del motociclismo nacional: Carlos Cardús y Alfonso Pons.

## CARDUS Y SITO PONS LOS SUCESORES DE NIETO

**L**OS dirigentes y seguidores del motociclismo español están ya tranquilos. Ángel Nieto, 12 veces campeón del mundo, parece tener al fin sucesores. Son los catalanes Carlos Cardús y Alfonso Pons, dos hombres que en la temporada 83 han conseguido saltar a la fama.

Su revelación simultánea ha introducido un cierto partidismo entre los aficionados que hasta ahora no tenían más que a Nieto para seguir, ya que otro campeón, Ricardo Tormo, nunca consiguió hacerse simpático. A partir de ahora se puede decir que la afición

nuestras fronteras, para clasificarse y correr con la Siroko, primero, y la Kobas, después. Su primer momento de gloria tuvo lugar en el Gran Premio de Francia del año pasado, disputado en el circuito de Nogaro. Sito no se sumó al plante de las grandes figuras, y tomó parte en la carrera. Durante la misma rodó en segunda posición, pese al piso húmedo hasta que, por arriesgar demasiado, en la última fase de la carrera, rodó por los suelos.

Este año, en el Gran Premio de Italia, en Monza, Sito se constituiría en la noticia del fin de semana, en ese

hecho que todos discuten en la oficina como si se tratara de un gol de Pirri.

El caso es que Pons disputó la victoria de la carrera de los 250 centímetros cúbicos a los venezolanos Ivan Palazesse y Carlos Lavado, en una emocionante lucha. En la fase final, Palazesse y Pons descolgaron a Lavado, y se escaparon hacia la victoria. Pero los dos fueron demasiado ambiciosos y cayeron por los suelos en la última chicane, antes de la curva «parabólica» que da acceso a la línea de meta. El triunfo fue para Lavado, que mostró su veteranía al intentar asegurar un tercer puesto

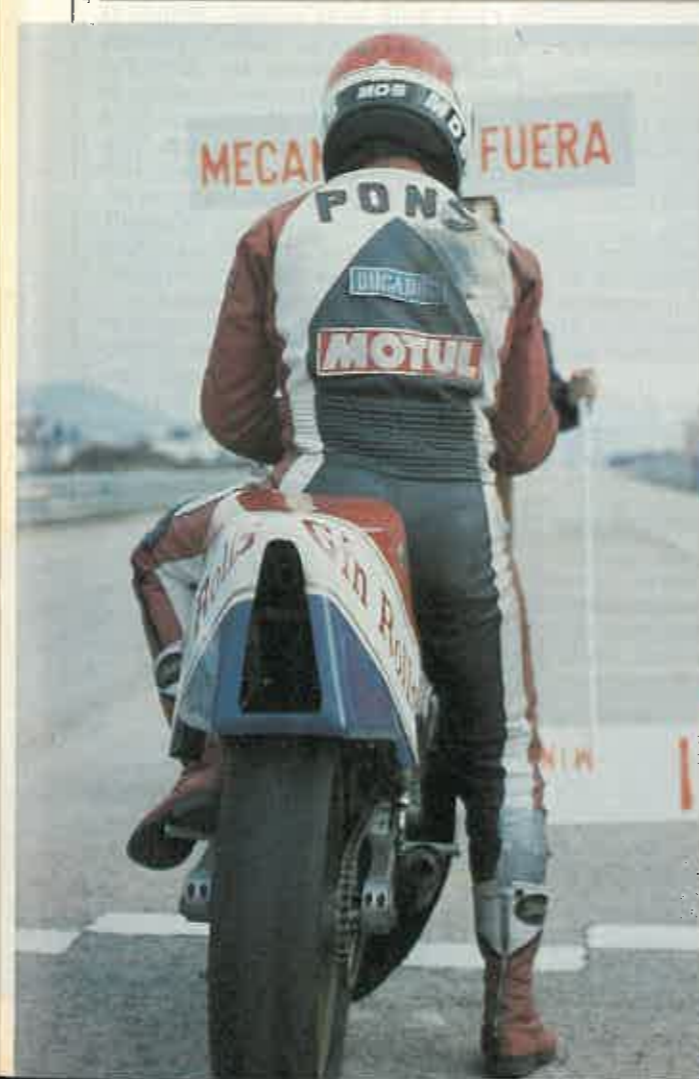


se divide en dos: los seguidores de Cardús, por un lado, y los de Pons, por otro.

Ambos pilotos han tenido una trayectoria similar. Los dos salieron de las Copas de Promoción, pasaron a continuación a correr en el Campeonato de España y finalmente llegaron al Mundial.

Fue Alfonso —Sito para los amigos— Pons quien primero traspasó

Carlos Cardús va a intentar convertir su título europeo en uno mundial. Para ello cuenta con su arrojo y su técnica



Más cerebral, Sito Pons tiene puestas también sus miras en el Mundial 84. ¿Para cuándo la primera victoria?

antes que mezclarse en una lucha casi suicida por el primero.

Pons volvió a caer en el Gran Premio de Austria. Siempre en lucha por uno de los puestos de cabeza, se encontró con que el piloto que le precedía caía por los suelos y que su máquina, rodando por encima de la pista, se atravesó en su camino. Cuando Sito se quiso dar cuenta estaba en un hospital de Salzburgo.

J. L. AZNAR



La fractura de piernas que se produjo frustró su temporada. Cuando la total recuperación de sus lesiones le permitió volver a la pista, la temporada había terminado. Su consagración queda aplazada a la temporada que viene. Cardús se asemeja a Pons hasta en lo del accidente. También en Austria, después de unos comienzos de campeonatos poco afortunados, se vio rodando por los suelos. Con los dos tobillos fracturados, Cardús aguantó a duras penas un par de meses de mínima recuperación. En cuanto pudo, haciendo caso omiso de lo que le decían los médicos, se puso a los mandos de su moto, para luchar por el título europeo al que le daba opción su victoria en la primera prueba del año, en el circuito del Jarama.

En la carrera disputada en el circui-

tos pilotos que envía cada año una relación de sus actuaciones para anunciar que al año siguiente tratará de superarse para mayor gloria de la Real Federación Motociclista de España. A todos los federativos les cae francamente bien. Sin embargo, cuando tuvo el accidente prefirió estar completamente recuperado antes de comenzar a pilotar de nuevo. Sito busca la perfección en el pilotaje de las motos. Sus trazados

son netamente más finos que los de Cardús, que en cambio es como Nieto: un atacante nato. A la hora de escoger entre uno de los dos, la cosa se presenta difícil. Pons podría ser un excelente piloto de máquinas potentes, en las que su fino trazado y andar le permite sacar partido de toda la potencia. Cardús es, en cambio, un hombre que se encontrará a gusto en las pruebas de 250 centímetros cúbicos.

## VUELVEN LAS "BALAS ROJAS" DE DERBI

EL próximo 15 de abril, en la parrilla de salida del Mundial de 80 centímetros cúbicos de Italia, habrá dos motos españolas: las rojas Derbi de Ricardo Tormo y Aspar. La tanto tiempo deseada vuelta de la marca de los cinco Campeonatos del Mundo fue anunciada la semana pasada y ha levantado una enorme expectación en los ambientes motoristas.

Según José Mensa, directivo de Derbi, la vuelta se produce por varios motivos: «Es necesario ir a las carreras para desarrollar una tecnología avanzada —afirma—. Se dice que hay crisis en el mundo de la motocicleta, pero se da la circunstancia que nosotros fabricamos muy pocas motocicletas. Lo nuestro son los ciclomotores y este sector no está en crisis.

La moral de los hombres de Derbi es alta: «Si los demás han lanzado la toalla o han tenido que recurrir a alianzas con firmas japonesas "salvadoras" para poder sobrevivir, nosotros tenemos fe, tenemos confianza en el futuro», sentencia José Mensa. A su favor están los números: inversiones crecientes de Derbi, el aumento de plantilla, etcétera... El ciclomotor está por encima de la crisis.

La vuelta se hará en la categoría que este año se estrena en el Campeonato del Mundo: los 80 centímetros cúbicos. «Si nosotros buscamos en las carreras

el desarrollo de una tecnología, lo hemos de hacer en una categoría cuyos frutos podamos aplicar en nuestros productos —sigue diciendo el señor Mensa—, por eso vamos a los 80 centímetros cúbicos.»

Ricardo Tormo, campeón del mundo de los años 78 y 81, será el primer piloto, y Jorge Martínez Salvadores, «Aspar», será su segundo y el hombre que se irá formando de cara al futuro. En la parte técnica son ocho los hombres que constituyen el núcleo del equipo. Todos son veteranos de mil carreras con la excepción de Santi Rabasa, nieto del fundador de Derbi. Este y César Rojo serán quienes llevarán la dirección. César ya había trabajado con Nieto y Tormo en sus campañas victoriosas. La «potencia» es asunto de Francisco Tombas, el «mago» de la casa. Completan el equipo Jaime Vilageliu (aerodinámica y chasis), José María Teulé (cambios y mecanizaciones), Manuel Soriano (electricidad), Victoriano Martín (proyectista) y Juan Sánchez (intendente). Habrá dos mecánicos por piloto y un «comodín».

De momento, la moto todavía no está definida en sus soluciones definitivas. Sólo los neumáticos son casi seguros: Michelin. Para todo ello el presupuesto es generoso, aunque en Derbi no han querido concretar la cifra.

José Luis Aznar

Paco Tombas, el técnico de motores que hizo posibles los triunfos de Nieto, será el principal responsable de proporcionar unas máquinas competitivas a Tormo y Aspar en los próximos mundiales.



## A TODO GAS



● Hay problemas con los neumáticos para la temporada que viene, pues las grandes marcas productoras no quieren atender más que a tres o cuatro equipos. Michelin equipará a Renault, McLaren y Brabham, y además ha aceptado vender neumáticos a Ligier. Goodyear seguirá con Ferrari y Williams, y además ha admitido a Alfa Romeo. Como cuarto equipo, duda entre Tyrrell y Arrows. En cuanto a Pirelli, ha decidido seguir con Lotus y Toleman, y aceptaría un tercer equipo.

● Desde que BMW anunció que suministraría sus motores a Arrows, las decisiones se han precipitado en este equipo. Se ha decidido confirmar a los dos pilotos que ya han conducido los coches en la presente temporada: Marc Surer y Thierry Boutsen. Y se cuenta ya con algunos patrocinadores interesados. Algo que les va a hacer mucha falta, pues se van a necesitar del orden de quince motores a un precio de 9,5 millones de pesetas —que no es mucho— sin contar con las revisiones.

● Salvador Serviá volverá una vez más al Rally de Montecarlo. Como en la última edición, conducirá un Opel preparado en Italia por Virgilio Conrero. Será en esta ocasión el modelo Manta 400. El hasta ahora piloto de Ford España tendrá apoyo de General Motors España. Esto hace que algunos piensen que después podría haber una continuidad en la colaboración de Serviá con GM, ahora que éste se ha quedado sin equipo por la retirada de Ford.

## Mitad rally, mitad maniobras militares

FERNANDO Cap de Vila, con Opel Ascona, fue el vencedor del Rally de Tierra de Zaragoza, penúltima prueba puntuable para el Campeonato de España de Rallyes de Tierra. Veintitrés participantes tomaron la salida a las diez de la mañana del sábado desde la plaza del Pilar para enfrentarse a los 200 kilómetros de recorrido. Los tramos especiales, que se repetían varias veces, estaban situados en el campo militar de San Gregorio, y en esta ocasión el pú-

blico se vio limitado al primero de los tramos cronometrados, pues los otros dos tan sólo estaban abiertos para la prensa y los vehículos de asistencia.

De los 23 equipos que tomaron la salida, 18 llegaron a la meta; un buen porcentaje para un rally de tierra que discurría por caminos en general en buen estado, pero con cambio constante de ritmo. Cap de Vila fue el vencedor, seguido por Guillermo Barreras, José María Servia y «Rizos» Muñoz.



## Nuevos aires para la Fórmula Nacional

EL Comité Organizador de la Fórmula Nacional tiene nuevo director. Se trata del ya veterano piloto de esta especialidad Juan Pedro Borreguero. De todos es sabido el mal momento que esta especialidad está atravesando. Para mejorar este estado de cosas se están buscando patrocinadores que den premios y primas de salida más apetitosos. Se pretende que cobre hasta el último. En este sentido, ya hay conversaciones avanzadas con posibles patrocinadores e inclusive con Televisión Española, que podría cubrir parte de las carreras. El reglamento permanecerá invariable y habrá un mínimo de ocho carreras repartidas entre el Jarama y Calafat.

## Pons cazó al líder

CON un R-5 Turbo, Jaime Pons dominó de pies a cabeza el rally de Gerona. Pese a ser puntuable para el Campeonato Nacional con coeficiente cuatro, al ya estar éste decidido a favor de Ortiz, el interés de la prueba se centraba en los «regionales». Con la victoria de Pons, el título que José Frigola parecía tener adquirido va a decidirse en los dos rallies que todavía restan por celebrar. En el de Gerona, Juan Bayó, Salvador Serviá, y los hermanos Santacreu, tres habituales, acabaron tras el vencedor.







### Fórmula 1: Se trabaja a tope

**A**L circuito francés de Paul Ricard, entre Marsella y Tolón, han llegado los primeros equipos de Fórmula 1 para comenzar a probar nuevas soluciones de cara a la temporada 1984.

Las primeras en rodar han sido Renault, McLaren y Brabham, a las que posteriormente se unieron Ligier y Williams.

Renault y McLaren se dedicaron sobre todo a probar diferentes tipos de neumáticos ya que sus nuevos pilotos, Alain Prost y Patrick Tambay, dieran sus impresiones sobre el comportamiento de sus coches.

El primero, que de Renault ha pasado a McLaren, se ha encontrado con que el motor Porsche

Turbo es más potente que el Renault, pero que es menos progresivo en sus reacciones. En cuanto a Tambay, que de Ferrari ha pasado a Renault, ha precisado que el chasis del Renault es bueno, pero que el motor carece de potencia a regímenes altos y que la caja de cambios era desastrosa.

Brabham, por su parte, probó a diversos pilotos para cubrir la plaza vacante, tras el paso de Riccardo Patrese a Alfa Romeo. Fueron probados el brasileño Ayrton Senna Da Silva, los italianos Mauro Baldi y Pierluigi Martini y el colombiano Roberto Guerrero. Tras estas pruebas, es Bernie Ecclestone quien tomará la decisión.



### Justicia en la Renault de Iniciación

**E**L piloto cordobés Del Río, desclasificado de la penúltima carrera, ha sido reclasificado.

Los miembros del tribunal, a la vista de una película de los hechos, decidieron darle la segunda posición de aquella carrera, con lo que el piloto cordobés termina en segundo lugar la Copa Renault de Iniciación, por delante de Javier Moreno.

En esa misma reunión del tribunal se decidió reducir la sanción a Juan Escavias de dieciocho a ocho meses. Escavias había sido castigado por haber perseguido a otro participante, Fermín Sánchez, después de que éste, según parece, le echara de la pista, para devolverle con la misma moneda en una carrera del Campeonato Fura.

### A TODO GAS

• El piloto francés Didier Pironi será sometido a una operación quirúrgica en las próximas semanas a fin de eliminar las últimas secuelas del accidente de que fue víctima en el Gran Premio de Alemania de 1982. Curiosamente, Pironi, que lleva quince meses de recuperación, recibió en días pasados una oferta de Guy Ligier para que condujera uno de sus coches la próxima temporada.

• Al haber escogido BMW a Arrows, se ha planteado el problema a los demás equipos de qué motor escoger para el año que viene en Fórmula 1. Spirit y Toleman emplearán motores Hart Turbo de cuatro cilindros, mientras que Tyrrell opta por seguir con el V-8 Ford Cosworth, atmosférico, lo que le convertiría en el único equipo de Fórmula 1 que emplearía motores de este tipo. Ken Tyrrell piensa que tiene una posibilidad gracias al menor consumo de estos motores. De todas maneras, se dice que Tyrrell podría ver pagada su fidelidad con una versión 1.500 del actual motor BDA 1.700 Turbo que prepara Zaksped para Ford.

• Hace muy pocos días la Real Federación Motociclista Española (RFME) vio cómo la Audiencia Territorial de Barcelona le desestimaba un recurso en el que se ponía en tela de juicio a la Federación Catalana como una entidad con personalidad jurídica propia, ni con plenos derechos para obrar con independencia. Pues bien, la Española ha recurrido de nuevo, pero esta vez ante el Supremo. En principio, parece que lo tiene mal y que realmente la Catalana de Motociclismo no es una simple territorial. Algo similar pasó en Automovilismo y, finalmente, los catalanes tuvieron razón. La autonomía no es papel mojado.

• Hannu Mikkola, Stig Blomqvist y Michele Mouton, los tres pilotos del equipo Audi, mandan la clasificación del Rally de Inglaterra tras la primera jornada, con el Opel de Henri Toivonen en sus talones. La prueba terminará el próximo viernes. Es la última del Campeonato del Mundo.

# Motos

Una buena moto para los que gustan del estilo americano y no quieren correr mucho. Quienes disfrutan de la velocidad le van a ver pocos atractivos y un gran defecto: su manillar de paseo.

## YAMAHA XJ 750

# UN POCO CHELI, A LA AMERICANA

**L**A XJ 750 es una moto que no aporta ninguna novedad, salvo su cuadro de instrumentos electrónico. No pretende mejorar las cualidades de la 650, sino complementarlas. Toda la mecánica sigue los cánones europeos y da muy buenos resultados en carretera y en ciudad.

Es en autopista donde la XJ 750 revela sus limitaciones: le cuesta mantener velocidades de 160 a 170 kilómetros por hora y para el conductor es un verdadero martirio circular rápido con los brazos tan abiertos como exige su manillar.

Sus importadores, Samsa, siguen aferrados a traer a España motos tranquilas, un poco horteras y más propias del mercado americano que del gusto español. La XJ 750 está en esa línea, con escapes cortos, sillín en dos niveles y manillar grande.





**MECANICA**



Los cuatro cilindros refrigerados por aire conforman un motor con mucha salud y su diseño corresponde a lo más moderno en este tipo de motores. Así, por ejemplo, el alternador no se encuentra en un extremo del cigüeñal, sino tras él, de forma que el motor es más estrecho y permite ser colocado más bajo en el cuadro, con lo que desciende el centro de gravedad y se pueden dar mayores inclinaciones en curvas sin rozar. No es un motor de carreras, aunque no le falta potencia, sobre todo a bajas revoluciones. Tira bien desde abajo en cualquier marcha, gracias en parte a los carburadores a depresión, también llamados de membrana, y gracias también al sistema YICS de Yamaha, que hace que el llenado de los cilindros sea óptimo, si nos atenemos a la propaganda de la marca. Lo que, al parecer, no mejora tanto es el consumo, cuyos valores no son nada extraordinarios.

Si bien el resto de la moto es convencional, en la horquilla delantera nos encontramos con un sistema antihundimiento regulable. Colocado en la posición más alta, la suspensión delantera no se aplasta tanto al frenar enérgicamente, con lo que la geometría del chasis no varía apenas y mantiene sus cualidades. Es un sistema eficaz, que puede ser anulado totalmente cuando se desee, regulando independientemente los dos barrones de la horquilla al mínimo. También la suspensión trasera —clásica, con dos amortiguadores— es regulable en cuanto a la precompresión del muelle y a la potencia de amortiguación. No hay en la XJ 750 ninguna solución técnica que no existiese ya antes en otros modelos, tanto Yamaha como de otras marcas.



**Cuadro computerizado**  
Un juguete útil que ofrece una información eficaz de cara a la seguridad

No se ha querido hacer una moto excesivamente cara y por esta razón lleva un simple tambor de freno trasero, que cumple su función perfectamente, por cierto. Los dos discos delanteros también cumplen de sobra, a pesar de usar un sistema de accionamiento mixto, por cable desde la maneta a la bomba hidráulica situada bajo el depósito y por manguito desde ésta a las pinzas. Un sistema que en otras motos

fue desechado por su imprecisión, pero que en ésta va bien. Todos los mandos son suaves, como sólo los japoneses saben hacerlo, lo que aumenta el placer de conducir más de lo que los fabricantes europeos piensan. Sólo el cambio es algo más duro de lo que cabría esperar. No llega, sin embargo, a molestar y la presencia del cardan de transmisión no es muy perceptible.

Se trata por tanto de una mecánica honesta, con buenas prestaciones para una moto de turismo, sin mayores pretensiones. Quizá se le podría pedir un poco menos de vibraciones, demasiado perceptibles todavía. Pero quizá esa honestidad de que hablamos no sea suficiente para el usuario español de Yamaha, que espera siempre algo más.

**FICHA TECNICA**

**Yamaha XJ 750**

**MOTOR** Cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Dos árboles de levas en cabeza, dos válvulas por cilindro. Diámetro por carrera 65,0 x 56,4 mm. Cilindrada 748 c.c. Relación de compresión: 9,2:1. Potencia máxima: 81,0 CV, a 9.000 rpm. Par máximo: 6,7 mkg., a 7.500 rpm.

**ALIMENTACION** Cuatro carburadores Hitachi de 32 mm. a depresión.

**ENCENDIDO** Transistorizado, con batería 12 V 14 Ah.

**TRANSMISION** Secundaria por cardán. Embrague de discos múltiples en baño de aceite. Caja de cambios de cinco velocidades.

**BASTIDOR** Tubular de doble cuna cerrada. Horquilla delantera telescópica hidroneumática, con sistema antihundimiento en las frenadas regulable. Suspensión trasera por brazo oscilante y dos amortiguadores regulables en precompresión del muelle y amortiguación.

**FRENOS** Dos discos delante y tambor detrás.

**DIMENSIONES** Longitud: 2.240 mm. Anchura: 860 mm. Altura: 1.130 mm. Distancia entre ejes: 1.445 mm. Peso en vacío: 219 kg. Capacidad del depósito: 19 litros. Neumáticos: 3.25 H 19" delante y 120/90-18" 65 H detrás.



**Precio en la calle:**  
**823.400 pesetas**

Importador: Sociedad Española de Motocicletas, S. A. (SEMSA), Rambla de la Marina 472-476, Hospitalet de Llobregat (Barcelona). (93) 337 17 12/337 17 16.

Garantía: Un año o 10.000 Km. Número de talleres oficiales en España: 61.

Plazo de entrega: Cupo agotado para 1983.

**VIRTUDES**

- Mecánica homogénea.
- Buen equipo.
- Buen acabado.
- Asiento y suspensiones cómodas.

**DEFECTOS**

- Manillar insoportable.
- Algún fallo de estabilidad.
- Ciertas vibraciones.
- Escasa velocidad máxima.



**Motor con pocos salientes**  
Para guardar la línea



**Transmisión por cardán**  
Freno delantero de doble disco

**COMPORTAMIENTO**



Es una pena comprobar cómo un manillar puede estropear una moto que va tan bien. El defecto es tan grave que no apetece viajar con ella. Quizá sólo los que no quieren pasar de cien la disfrutarán plenamente, pero sería estúpido comprarse una moto de más de 80 caballos para no pasar de 100. Lo lógico, con una 750 moderna, es mantener en autopista al menos 160 ó 170 kilómetros por hora, pero con la XJ esto es imposible. Primero porque los coge a duras penas, con el gas a fondo. Pero a fatigas más duras está sometido el piloto, que debe luchar a brazo partido contra una furiosa tempestad de viento y mosquitos. Durante la prueba, remontando la autopista de Barcelona hacia Zaragoza contra el viento del norte, los 160 de aguja del velocímetro eran insuperables, lo que aprovechó un Golf GTI para pasar limpiamente a la Yamaha desencadenada. Algo imperdonable, pues ninguna 750 moderna debería de ser pasada por un Golf GTI.

Parece simple cambiar el manillar para resolverlo todo, pero no es tan fácil. Todos los cables tienen la longitud adecuada y acortarlos resultaría una cara chapuza casera. Sólo apetece conducir la Yamaha por ciudad, donde es ágil y rápida, y por carretera de montaña, donde frena, acelera y se tiene de:

**CONSUMO**



**Prueba Yamaha XJ 750**

Como una dos tiempos

CIUDAD ..... 8,25 litros

**CARRETERA**

A 160 de cruceo ..... 8,8 litros  
Autopista ..... 8,3 litros

**RENDIMIENTO**



**Corre poco**

**VELOCIDAD MAXIMA**

Piloto sentado ..... 176 Km/h.  
Piloto agachado ..... 185 Km/h.

**ACELERACION**

0 a 100 Km/h. .... 5,9 segs.

maravilla. La suspensión es comodísima, igual que el amplio y blando sillín, que acoge a dos personas cómodamente. La estabilidad a alta velocidad no plantea problemas en autopista, porque, como ya hemos dicho, no es muy rápida. Se puede ir siempre a tope, sin que la máquina se mueva en ninguna de las curvas de las autopistas españolas. En carreteras redia no se tiene tanta confianza en virajes rápidos (140-150), más cerrados que en autopista. Pero las ocasiones de tomarlos a esa velocidad no abundan; en los demás tramos el comportamiento es impecable pese a esa blanda suspensión trasera que en ocasiones puede dar una sensación engañosa.

**EQUIPAMIENTO**



Con su tablero de instrumentos «computerizado», sus no menos de tres antirrobo de serie (uno de los cuales, de cadena y candado) y el racionalismo con que todo está pensado, la XJ 750 está correctamente equipada. Sólo falta un reloj horario en una instrumentación que lo dice casi todo. Una pantalla de cristal líquido posee una serie de siete avisos (en inglés), que aparecen si el órgano correspondiente va mal o exige alguna operación. Al mismo tiempo, un gran testigo rojo se enciende intermitentemente para avisar al pi-



Toda la mañana en la SER.



Radio entera y verdadera. Múltiple y variada. Fresca y dinámica. En cadena y local. Actual. Con la solidez y el peso específico de un profesional de la radio como Iñaki Gabilondo.



# "ONDA MEDIA":

"Onda Media." Radio entera. Aquí, en la SER. En la radio que siempre está en la onda. Con la animación constante de Joaquín Prat.

FM	87	90	93	96	100	104	108	MHz
OM	53	60	70	80	100	130	160	K Hz
	0	1	2	3	4	5	6	7
								8
								9
								10
								X10

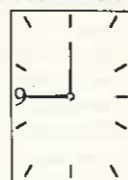
Y el contagioso dinamismo de Pepe Domingo Castaño.



# LA RADIO DE MAÑANA.



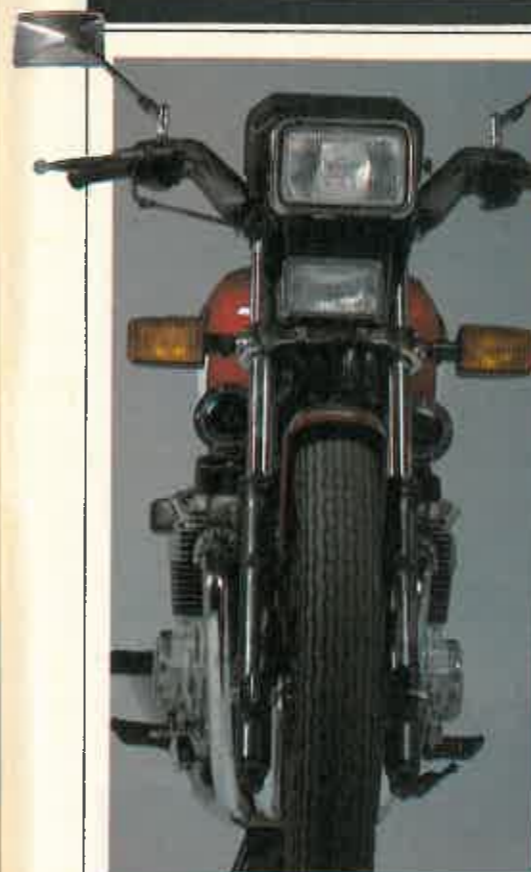
Un programa que deja atrás todo lo que estábamos oyendo hasta ahora. Escúchelo hoy. Es la radio de mañana.



SER

la radio de mañana, hoy.

RECIBO PEREZ-ASOCIADOS



Vista delantera. Faro que aparenta lo que no es.

ACABADO



Aunque los retrovisores vibren a la velocidad de crucero y la imagen que en ellos se ve quede borrosa, las vibraciones que esto ocasiona ni son molestas ni provocan otros conflictos en el resto de la moto.

Todo está bien sujeto y es de excelente calidad. Todo excepto las tapas laterales de plástico inyectado, cuyos frágiles anclajes a presión no cumplen su misión.

Es curioso el pequeño faro supletorio rectangular situado bajo el principal halógeno no es ni un larga distancia ni un antiniebla, como puede parecer: aloja únicamente la luz de posición delantera.

RECAMBIOS



No parecen japoneses

Recambios	Ptas.
Filtro del aire	2.839
Filtro de aceite	913
Cable acelerador completo	1.217
Maneta de freno	1.115
Maneta de embrague	1.115
Batería	13.182
Neumático delantero	17.238
Conjunto escape	15.815
	+ 5.881
Intermitente	2.129
Retrovisor	2.636
Piloto trasero completo	12.168
Pastilla de freno	3.553
Protector de faro (aro)	2.433



Impresionantes tubos de escape. Exagerados e inútiles.

VALOR/PRECIO



Su precio, por encima de las 800.000 pesetas, es alto, aunque no exagerado. Para ese dinero, es una moto lenta e incómoda. No obstante, tiene cualidades suficientes como para encontrar clientes. Es una moto moderna, de calidad y con atractivo para un sector de compradores.

El servicio postventa es bueno, aunque se han importado pocas unidades y no es fácil que abunden los repuestos. Es, además, un modelo poco conocido y poco difundido, debido quizá a su técnica poco espectacular y a la mayor importación de su hermana 650, más al gusto europeo y con las mismas prestaciones o superiores, pero de menor potencia a medio régimen.

De todas maneras, las 850.000 pesetas que hay que desembolsar resultan un poco excesivas por mucho tablero de instrumentos computerizado que tenga.

Rafael Lombar  
Fotos: Angel Carchenilla

FRENTE A LAS DEMAS



Del montón

	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Par máx. Mkg.	Peso Kg.	Veloc. máxima Km/h.	Precio final Ptas.
Honda VF 750 F	748	86	6,8	242	215	919.000
BMW R 80 ST	789	50	5,7	198	174	912.706
Moto Guz. 850 T-3	844	68,5	6,7	211	185	660.190
Triumph Bonneville	744	49	6,8	200	177	357.000
Yamaha XJ 750	748	81	6,7	219	191	823.400

loto de que algo pasa. Ese «algo» puede ser: pata de cabra no retirada (side stand), bajo nivel de líquido de frenos (brk), de aceite (oil), de ácido de la batería (batt), lámpara fundida del faro delantero (head), del piloto trasero (tail) y reserva de gasolina (fuel). En la parte inferior de la pantalla, un nivel de gasolina indica los cuartos de depósito que quedan. Cuando ninguno de los cuatro cuadraditos está iluminado, se enciende el indicador «fuel», anunciando que pronto habrá que pasar la llave de combustible a la posición de reserva. El sistema no es exacto, puesto que depende mucho de los vaivenes de la moto. Este testigo puede desconectarse para evitar molestias, pero sólo momentáneamente.

El bonito y útil sistema comprueba su correcto funcionamiento cada vez que se da el contacto y se pone el motor en marcha, encendiéndose todos los avisadores, primero simultáneamente y después sucesivamente, para comprobar que todos funcionan. Esta colorida verbena es un detalle que sin duda agradecerá el usuario y que está en consonancia con el precio de esta moto, no precisamente barata, pero que sin duda encontrará adeptos.



# Atrevase a...

**E**l engrase de las partes móviles del motor es fundamental a la hora de alargar la vida de nuestro automóvil.

Entérese de cuál es el aceite recomendado por el fabricante o el que habitualmente use, así como el filtro de aceite que lleva su coche. En su concesionario o en cualquier tienda de repuestos le venderán una lata de aceite y un filtro.

Para cambiar el aceite y el filtro, sólo necesitará una llave de abrazadera para aflojar y apretar el filtro, que le costará unas seiscientas pesetas, pero la amortizará en dos veces que la use. Con algunos filtros no es necesari-

o usar dicha llave, ya que tienen una tuerca y se puede apretar y aflojar con una llave normal. Algunos fabricantes ponen en los tapones de vaciado una arandela para impedir pérdidas

**Precio del cambio en un taller:** Unas 300 pesetas.

**Coste del cambio en casa:** 600 pesetas la primera vez. El resto, nada.

**Tiempo de realización en el taller:** En el acto.

**Tiempo de trabajo efectivo:** Treinta minutos.

por el tapón. Esta arandela se debe cambiar cada vez que se cambie el aceite. Aparte del aceite y del filtro, se tendrá que hacer con un recipiente de unos cinco litros de capacidad para vaciar el aceite viejo.

En toda la operación no tardará más de media hora, y puede hacerla en su plaza de garaje o en cualquier descampado. Para realizarla le recomendamos que se ponga ropa vieja, porque puede ensuciarse con la grasa del coche.

Por último, sólo queda darle un consejo ecológico: no tire el aceite usado por ningún desagüe o alcantarilla: póngalo en una lata y llévalo a un engrase para que se deshagan de él.

## CAMBIAR EL ACEITE

**1** Además del aceite y del filtro, necesitará: una llave para el tapón del cárter, la llave para el filtro, un embudo y un recipiente para recoger el aceite usado.



**2** Localice el tapón del cárter del aceite. Coloque el recipiente debajo del tapón o donde calcule que va a caer el chorro de aceite. Cerciórese de que el coche está perfectamente horizontal.



**3** Afloje lentamente el tapón. Si la llave es de tipo «allen», como en este caso, antes de meterla limpie bien el interior, ya que el polvo y la grasa se suelen acumular allí y esto impide ajustar la llave correctamente.



**4** Al quitar el tapón, el aceite comenzará a fluir. Para un mejor vaciado, es conveniente que el coche haya rodado algunos kilómetros antes, y así el aceite fluirá mejor al estar caliente.



**5** Introduzca la abrazadera alrededor del filtro de aceite. Apriétela hasta que quede sólidamente unida al filtro. Aflojelo como si se tratase de una tuerca normal y sáquelo sin ponerlo boca abajo.



**6** Tome un poco de aceite del que va a usar y espárzalo con el dedo sobre la junta de goma que tiene el nuevo filtro. De esta manera el ajuste será perfecto, evitándose posibles pérdidas.



**7** Rosque a mano el filtro en su alojamiento, asegurándose de que la rosca ha entrado correctamente. Si nota alguna resistencia extraña, no fuerce el filtro y vuelva a empezar a roscar.



**8** Vuelva a ajustar la llave al filtro y apriételo hasta que quede ajustado a su soporte, pero sin forzar excesivamente, pues podría dañar el filtro o la junta de goma pudiendo provocar pérdidas.



**9** Coja el tapón del cárter; si su coche está dotado de arandela, póngasela nueva, y rosque el tapón a mano lo más que pueda, y asegúrese de que entra fácilmente y queda bien ajustado.



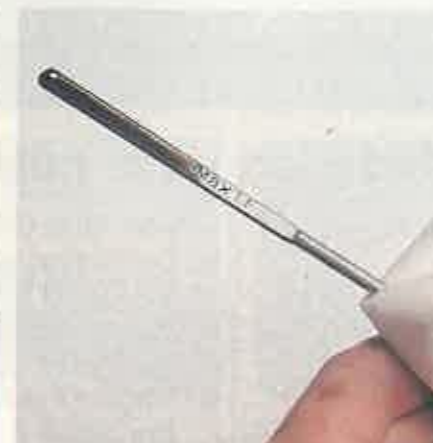
**10** Apriete el tapón con la llave. Compruebe que no hay peligro de que se afloje, pero no se exceda apretando ni utilice llaves excesivamente largas, con las que se hace mucha palanca.



**11** Aproveche y limpie la grasa adherida con un trapo impregnado en gasolina, toda la zona del cárter y el filtro. Así podrá detectar posibles pérdidas de aceite por cualquier punto del cárter.



**12** Ponga el embudo en el tapón de llenado y rellene poco a poco con la varilla de nivel fuera, comprobando de vez en cuando el nivel. Espere un par de minutos antes de comprobar el nivel definitivo.



**13** El nivel de aceite tiene que quedar al máximo, pero nunca por encima. Ponga el motor en marcha durante cinco minutos, párelo y, al cabo de diez minutos, vuelva a comprobar el nivel.



**14** No se olvide de apretar el tapón de rellenado y ajustar la varilla del nivel en su alojamiento. Es conveniente apuntar en algún sitio los kilómetros que tiene el automóvil y la operación realizada.



# historia<sup>16</sup>

¡Pídalo en su quiosco!

## FALANGE 50 ANIVERSARIO

Hace cincuenta años, el 29 de octubre de 1933, se celebró en el teatro de la Comedia, de Madrid, el acto fundacional de Falange Española, una de las fuerzas políticas que desestabilizó la II República y que provocó la guerra civil.

—¿Fue Falange un partido genuinamente fascista?

—¿Quiénes fueron sus líderes?

—¿Cuál su relación con la derecha tradicional española?

—¿Quiénes lo financiaron?

—¿Cuál fue su auténtica fuerza?

Estos y otros interrogantes quedan despejados por HISTORIA16 en su informe **El nacimiento de la Falange**, elaborado por los profesores Antonio Elorza, Javier Jiménez y José Ramón Montero.

**historia**<sup>16</sup>  
AÑO VIII - N.º 91 - 200 PTAS.

**EL NACIMIENTO DE LA FALANGE**

**DALEMBERT, SEGUNDO CENTENARIO**  
Por JUAN A. CALATRAVA

**LOS NAUFRAGOS DE LA INVENCIBLE**  
Por MARIANO GONZÁLEZ-ARNAO

### Y también en este número:

- **Conspiración contra la República (y III) El desenlace**  
Por Daniel Sueiro
- **Jean d'Alembert, segundo centenario**  
Por Juan A. Calatrava
- **Los naufragos de La Invencible**  
Por Mariano González-Arno
- **El demonio femenino**  
Por Ana Arranz
- **Los republicanos contra el Papa**
- **Los mayas quiches**  
Por Jesús María García Añoveros
- **Patrullero PT-109**  
Por José Miguel Romaña
- **Viajes: Pumukkale**  
Por Jesús Avila Granados
- **La conquista del pasado: Tentecarreta, una catacumba en Montalbán**  
Por José García Romero
- **Por Julio Gil Pecharromán**

# Mercado

## EL MAS VENDIDO EN OCTUBRE: RENAULT-9



Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-X-83	Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-X-83
1	Renault-9	4.290	6	Seat Fura	2.865
2	Ford Fiesta	4.164	7	Opel Corsa	2.780
3	Talbot Horizon	3.331	8	Renault-11	2.760
4	Renault-5	3.275	9	Seat Ronda	2.687
5	Renault-18	3.087	10	Citroën BX	1.736

## OFERTAS DE LA SEMANA

### COCHES NUEVOS

#### PARA LOS LECTORES DE MOTOR16

LOS BMW gozan de la categoría de automóviles de prestigio; por eso, y por su condición de importados, son un artículo caro, un lujo y el sueño de muchos españoles. Sin embargo, desde la aparición en el mercado del modelo más bajo de la gama, el «315», la marca alemana aproximó un tanto el sueño al terreno de lo posible. Ahora los lectores de Motor-16 de Barcelona y la provincia pueden acceder al mítico BMW con una serie de ventajas ofrecidas por un concesionario de aquella ciudad.

Comercial Auto-Paris, S. A., situado en la calle Ronda del General Mitre, 33-35, de Barcelona, tiene previstas una serie de condiciones especiales para los lectores de MOTOR16 que quieran comprar cualquier modelo BMW de la gama 84. Para acceder a estas condiciones especiales basta con dirigirse a Auto-Paris, preguntar por don Carlos Pujol e identificarse como lector de nuestra revista.



### COCHES USADOS

#### TRES MESES DE GARANTIA

COMPRAR un coche usado tiene siempre sus riesgos por eso, la garantía de un buen servicio es en estos casos aún más importante si cabe. Para quienes estén interesados en un vehículo de segunda mano les recomendamos, esta semana, Autos España, de Madrid, que se encuentra en la calle Gutiérrez de Cetina, 14.

En la actualidad, disponen de una amplia gama Peugeot Talbot, marca de la que son concesionarios, además de una gran variedad de modelos de otros fabricantes, como, por ejemplo, un R-5 GL de finales del 77, con 49.000 kms., a un precio de 300.000 pesetas, o un R-7 del año 78, 58.000 kms., que cuesta 42.000 pesetas. El señor Cañizares, director comercial, o el señor Ramírez, jefe de ventas, podrán informarle además de las condiciones que ofrecen: garantía total durante tres meses, financiación a 36 meses con un 10 por 100 anual de interés y la posibilidad de probar el coche.



#### Cómo elabora los precios totales y costo por kilómetro MOTOR16

PARA la elaboración del precio total de los automóviles nuevos y motocicletas, MOTOR16 parte en todos los casos del precio franco fábrica o frontera. A este precio f.f. se

le adicionan los Impuestos Generales por Tráfico de Empresas, Impuestos de Lujo y Municipal, Tasas de Matriculación, Transportes y Seguro Obligatorio.

Para la valoración del coste por kilómetros se ha realizado una ponderación de un uso de 15.000 kilómetros al año, sobre un total de cinco años.



## COCHES NUEVOS

### ALFA ROMEO

**Heiderich-Ornilla:** Torrelaguna, 77. Madrid-27. Tel. 416 14 16.  
Puntos de asistencia: 36.  
Garantía: 1 año sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/15.000 km.	Precio total plus.
Alfasud 1.5 SP	1.490	95	170	7,8	24,5	1.452.394
Alfasud 1.5 TI	1.490	105	180	8,1	26,1	1.534.788
Sprint V.1.5. D.Ver	1.490	105	180	8,1	28,4	1.815.859
Spider	1.962	130	190	11,0	40,5	2.737.279
Giulietta 2.0	1.962	130	185	9,7	31,7	1.966.646
Alfetta 2.0	1.962	130	180	8,9	31,4	2.095.614
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	34,1	2.242.675
GTV 2.5-V6	2.492	160	205	9,9	42,5	2.967.095

### ARO

**Remark.** Avda. Barcelona, 137. Molins del Rey (Barcelona). Tel. 668 36 54.  
Puntos de asistencia: 150.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/15.000 km.	Precio total plus.
243 D	3.120	65	110	10,1	20,6	1.200.441
244 D	3.120	65	110	10,1	21,1	1.231.215
320 D	3.120	65	115	10,5	21,4	1.242.314

### AUDI

**Seat.** Paseo de la Castellana, 278. Madrid-34. Tel. 215 33 40.  
Puntos de asistencia: 1.000.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/15.000 km.	Precio total plus.
80-CL 2P	1.588	85	165	8,3	29,4	1.895.795
80-CL 4P	1.588	85	165	8,1	29,8	1.955.997
80-CD	1.921	115	182	8,1	34,2	2.351.056
100-CC	1.921	100	176	7,7	35,9	2.619.985
100-CD	2.144	136	200	7,8	43,1	3.275.223
100-CC Diesel	1.986	70	155	7,1	35,5	2.823.029
Coupe-GT	2.144	130	196	8,3	40,0	2.922.131
Quattro	2.144	200	222	9,1	74,5	6.251.091
Audi 200	2.144	182	230	6,9	61,4	5.165.710

### AUSTIN

**Austin Rover España, S. A.** Mar Mediterráneo, s/n. Ctra. Madrid-Barcelona, km. 18,6. Tel. 676 82 11.  
Puntos de asistencia: 45.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/15.000 km.	Precio total plus.
MG Metro	1.275	71	160	7,2	18,6	917.470
MG Metro Turbo	1.275	93	180	8,1	22,2	1.179.233
Metro 1.3 HLE	1.275	62	158	6,4	16,5	771.039

### AUTOBIANCHI

**Fiat Hispania, S. A.** Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 456 69 32.  
Puntos de Asistencia: 70.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/15.000 km.	Precio total plus.
A 112 Junior	903	42	130	6,5	15,9	716.192
A 112 LX	955	48	137	7,6	17,9	815.931
A 112 Abarth	1.049	70	155	7,7	19,3	936.639

### BMW

**BMW Ibérica, S. A.** Paseo de la Castellana, 149. Madrid-16. Tel. 450 60 01.  
Puntos de asistencia: 37.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/15.000 km.	Precio total plus.
315	1.573	75	154	9,0	29,4	1.842.564
316	1.766	90	175	8,7	31,7	2.093.137
318 i	1.766	105	184	8,5	34,9	2.380.407
320 i	1.991	125	196	8,1	37,4	2.656.094
323 i	2.318	150	202	8,2	41,5	3.018.804
518	1.766	90	164	9,5	38,1	2.617.717
520 i	1.990	125	185	10,1	42,8	3.030.794
625 i	2.494	150	197	10,5	47,4	3.430.474
625 E	2.693	125	185	7,6	42,6	3.205.654
528 i	2.788	184	212	10,4	51,1	3.780.194
524 TD	2.443	115	180	7,0	44,6	3.467.037
628 CSI	2.758	184	212	8,8	72,1	6.028.394
635 CSI	3.430	218	229	8,7	83,4	7.153.323
728 i	2.788	184	201	9,9	57,9	4.504.614
732 i	3.210	197	208	9,8	63,0	5.029.194
735 i	3.430	218	217	9,8	73,1	6.029.223
745 i A.	3.430	252	228	10,4	83,6	7.028.423

### CITROËN

**Citroën Hispania, S. A.** Avda. Doctor Esquerdo, 62. Madrid-28. Tel. 273 76 00.  
Puntos de asistencia: 866.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/15.000 km.	Precio total plus.
2 CV Especial	602	31	100	6,1	12,2	481.219
2 CV6 CT	602	31	100	6,1	12,5	503.628
Dyane 6	602	31	100	6,1	12,8	535.024
Mehari	602	29	100	7,0	14,2	598.704
Visa Especial	652	35	124	6,8	14,2	607.006
Visa Club	652	35	124	6,8	14,7	661.698
Visa Super-E	1.124	57	142	6,3	15,2	727.942
Visa GT	1.380	80	170	7,4	17,5	855.885
GSA Especial	1.299	65	158	8,2	17,7	813.494
GSA X1	1.299	65	158	8,2	18	846.002
GSA Palas	1.299	65	158	8,2	18,7	918.371
GSA X3	1.299	65	158	8,2	18,7	918.371
GSA Special Familiar	1.299	65	155	8,3	18,2	855.032
BX 14 E	1.350	72	163	7,1	19,4	1.071.494
BX 14 RE	1.350	72	163	7,1	19,8	1.112.774
BX-16 RS	1.580	92	176	7,4	20,9	1.190.707
BX-16 TRS	1.580	92	176	7,4	21,6	1.262.947
BX 18 RD	1.905	65	157	8,2	19,7	1.363.034
BX 18 TRD	1.905	65	157	8,2	20,5	1.442.885
CX 20	1.995	106	176	9,2	27,8	1.826.011
CX GTI	2.500	138	201	10,1	34,3	2.161.234
CX Prestige	2.500	138	200	9,3	42,9	3.091.115
CX 25 D	2.500	75	156	9,6	26,8	1.825.322
CX 25 RD Turbo	2.500	95	174	7,3	29,2	2.217.787
CX 25 TRD Turbo	2.500	95	174	7,3	30,2	2.323.438
CX Diesel Familiar	2.500	75	151	8,2	30,1	2.225.002

### DE TOMASO

**Autobarajas, S. A.** Isis, 1. Madrid-22. Tel. 742 37 12.  
Puntos de asistencia: 1.  
Garantía: 6 meses.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/15.000 km.	Precio total plus.
Longchamp	5.769	300	240	17,2	97,0	7.771.536
Pantera GTS	5.769	300	280	16,2	88,4	6.998.829
Deauville Normal	5.769	300	230	17,2	125,6	10.650.523

### FERRARI

**Tayra, S. A.** Príncipe de Vergara, 253. Madrid-16. Tel. 259 94 63.  
Puntos de asistencia: 6.  
Garantía: 8-V, 1 año ó 15.000 kilómetros.  
12-V, 1 año ó 25.000 kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/15.000 km.	Precio total plus.
308 GTB i	2.927	240	255	10,0	96,2	8.318.640
308 GTS i	2.927	240	255	10,0	101,1	8.813.244
Worldial	2.927	240	240	11,1	107,7	9.372.796
400 i Automático	4.823	315	245	17,0	153,6	13.450.781
BB 512 i	4.943	340	280	14,0	158,0	14.151.470

### FIAT

**Fiat Hispania, S. A.** Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 456 69 32.  
Puntos de asistencia: 70.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/15.000 km.	Precio total plus.
Uno 45 SP	903	45	140	6,6	16,7	788.981
Uno 55 SP	1.116	55	150	6,8	17,7	864.354
Uno 55 SP	1.116	55	150	6,8	18,1	903.564
Uno 70	1.301	70	165	6,1	17,9	944.527
Argenta 2.0 IE	1.995	122	175	9,9	27,3	1.513.259
Argenta 2.5 Diesel	2.445	72	150	9,5	24,9	1.636.479
Argenta Turbo D	2.445	90	180	8,5	28,0	1.995.715

### FORD

**Ford España, S. A.** Paseo de la Castellana, 135. Madrid-16. Tel. 270 67 00.  
Puntos de Asistencia: 230.  
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/15.000 km.	Precio total plus.
Fiesta Uno	957	45	137	7,2	14,1	603.469
Fiesta 957	957	45	137	7,2	14,5	643.475
Fiesta L	957	45	137	7,2	15,2	705.762
Fiesta S 1.1	1.117	50	145	6,8	15,5	720.574
Fiesta S 1.3	1.296	69	161	7,0	16,3	780.163
Fiesta Ghia 1.1	1.117	50	145	6,8	16,1	788.179
Fiesta Ghia 1.3	1.296	69	161	7,0	17,0	849.049
Fiesta XR2	1.599	84	170	8,6	19,8	957.924
Escort Laser 1.1	1.117	55	145	7,2	16,9	817.955
Escort Laser 1.3	1.296	69	157	7,5	17,8	881.686
Escort L 1.1	1.117	55	145	7,2	17,1	839.477
Escort L 1.3	1.296	69	157	7,5	18,0	907.507
Escort GL 1.1	1.117	55	145	7,2	17,9	920.754
Escort GL 1.3	1.296	69	157	7,5	18,9	990.325
Escort GL 1.6	1.597	79	167	7,7	19,4	1.021.347
Escort Ghia 1.3	1.296	69	157	7,5	19,4	1.048.354
Escort Ghia 1.6	1.597	79	167	7,7	20,0	1.080.536
Escort XR3i	1.597	105	186	8,1	26,6	1.619.385
Sierra 1.6	1.593	75	165	8,1	23,6	1.333.347
Sierra 1.6 Familiar	1.593	75	165	8,7	24,7	1.396.796
Sierra 2.0 L	1.993	105	185	7,9	25,2	1.478.395
Sierra 2.0L Familiar	1.993	105	185	8,3	26,2	1.542.219
Sierra 1.6 GL Fam.	1.593	75	165	8,1	25,9	1.565.411
Sierra 1.6 GL Fam.	1.593	75	165	8,7	27,0	1.630.234
Sierra 2.0 GL	1.993	105	185	7,9	26,4	1.604.419
Sierra 2.0 GL Fam.	1.993	105	185	8,3	27,4	1.669.243
Sierra 2.3 GL	2.294	114	190	8,7	28,2	1.710.989
Sierra 2.3 GL Fam.	2.294	114	190	9,5	29,5	1.775.812
Sierra 2.0 Ghia	1.993	105	185	7,9	28,8	1.838.091
Sierra 2.0 Ghia Fam.	1.993	105	185	8,3	29,9	1.910.908
Sierra 2.3 Ghia	2.294	114	190	8,7	30,5	1.944.682
Sierra 2.3 Ghia Fam.	2.294	114	190	9,5	32,0	2.017.479
Sierra XR4i	2.792	150	210	9,6	35,3	2.290.886
Sierra 2.3 D	2.304	67	155	6,7	22,3	1.528.567
Sierra L D	2.304	67	155	6,7	23,4	1.634.608
Sierra GL D	2.304	67	155	6,7	24,6	1.754.625
Capri 2.0 S	1.994	101	182	8,5	26,4	1.515.475
Capri 2.8 i	2.792	180	210	10,3	35,5	2.249.669
Granada 2.3 GL	2.294	114	173	10,5	31,5	1.887.052
Granada 2.3 GL Fam.	2.294	114	173	10,5	32,7	2.002.959

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Consumo Coste/15.000 km.	Precio total plus.
Granada 2.5 D	2.499	69	146	8,8	28,5	2.035.470
Granada 2.5 D Fam.	2.499	69	146	8,8	29,7	







# Caprichos

**1**  
Estilo clásico en estos modelos de Salvador Bachiller en piel vuelta y «box-calf». Precios entre 7.000 y 19.500 pesetas, en Gala, Muntaner, 323 (Barcelona).



**2**  
La piel de «benacale» natural es el eje central de esta colección de maletas, nueva línea Loewe. Precios entre 29.900 y 34.900 pesetas. Boutique Loewe, Plaza Nueva, 12 (Sevilla), y Miramar, 2 (San Sebastián).



**3**  
Juego de maletas con el imprescindible maletín, con neceser incluido. Diseño en exclusiva de Boutique Fendi, Diagonal, 459 (Barcelona), y Puerto Banús (Marbella). El precio está entre 49.000 y 61.800 pesetas.



**4**  
Son impermeables, «para todo uso», y su precio oscila entre 2.800 y 3.500 pesetas, en Salvador Bachiller, Alcalá, 20 (Madrid), y Pieti Boutique, Pedraza, 12 (Marbella).



**5**  
Estilo Loewe. Son de lona y pueden adquirirse en varios colores, con una o dos asas. Precio entre 15.500 y 27.900 pesetas. Boutique Loewe, Serrano, 26 (Madrid), y paseo de Gracia, 35 (Barcelona).



**6**  
Estos modelos «Fango» se pliegan cómodamente para su mejor manejo. Precio entre 31.700 y 62.500 pesetas, en Fendi, Serrano, 84 (Madrid), y en Isaac Peral, 16 (Zaragoza).



Pilar Parra  
Fotos: Alfonso J. Nieto

# Cuéntenos su caso

## EL IMPUESTO DE LOS TODO-TERRENO

EL motivo principal de mi carta es solicitar mayor información sobre el artículo de los impuestos de los todo-terreno, que apareció en el n.º 3 de su revista.

Mi caso particular es el siguiente: Pensaba pedir esta misma semana un Nissan Patrol KPL-X.

La forma de comprarlo iba a ser como industrial de ferretería, para eximirme del impuesto de lujo, aunque la verdad es que su uso iba a ser para turismo.

Hice averiguaciones y me dijeron que para esto era necesario presentar la licencia fiscal y luego la Delegación de Hacienda solicitaba a la Guardia Civil un informe para confirmar que el uso de ese vehículo era industrial (cosa esta última que ya tenía arreglada). Pero lo cierto es que después de leer su artículo estoy en un mar de dudas y quisiera que me ampliaran información.

Por otra parte, el precio que me ofrece el distribuidor de Santander es, sin seguro, 1.582.000 pesetas, y el precio que aparece en su revista es 1.534.964 pesetas.

Mariano Iturbe  
Santander

Respuesta: Para tener derecho a la exención del impuesto de lujo en un vehículo todo-terreno es necesario que este coche se destine a un uso comercial, industrial, actividad ganadera o agrícola, minera o de canteras. Para ello, tal como le han informado, es necesario presentar la licencia fiscal de la actividad y es posible que posteriormente se investigue el uso declarado.

Nuestra lista de precios se confeccionó sobre las versiones base de cada modelo, sin accesorios y equipo opcional, y con los gastos mínimos obligatorios, por lo que se pueden producir diferencias, según el equipamiento y lugar de compra.

## PEGAS Y MEJORAS DE UN VISA

TENGO un Visa GT que me plantea algunos problemas: el coche balancea bastante en curvas cerradas y pierde motricidad, al igual que en las arrancadas. Además, noto que en quinta, a partir de 4.800 ó 5.000 vueltas, el motor se niega a tirar más, salvo que mantenga el acelerador a fondo durante un buen rato, y entonces sólo llega a las 5.800 vueltas. ¿Qué tipo de aceite me recomienda para los cambios?

¿Sería conveniente un aceite sintético? La presión de aceite, según un indicador que instalé, con el motor caliente, a poco que intente apurarlo me marca algo menos de tres kilos y, al ralentí, se queda sobre un kilogramo, ¿es eso normal? ¿Convendría instalar un radiador de aceite?

Los frenos me hacen bastante ruido, sobre todo los tambores en frío. ¿Se puede corregir? ¿Ganaría algo instalándole un colector de escape de salidas independientes? ¿Cuánto puedo esperar que gane? ¿Qué modelo es el más adecuado? Al apretar el embrague, sobre todo en caliente, se oye un ruido como de muelles mal engrasados y también al manejar la palanca de cambios. Me gustaría me resolviesen todos estos problemas.

Miguel Carroquino  
Zaragoza

Respuesta: Tanto el balanceo en curvas como la momentánea pérdida de adherencia de las ruedas delanteras en arrancadas fuertes son normales en este modelo, que es una característica de su suspensión, que no le recomendamos modificar, y además se trata de una tracción delantera. Si desea más brío necesitará más caballos y la única solu-

## GRATIS: Motor 16 le regala la mejor asistencia de Europa, con MONDIAL ASSISTANCE

Suscríbase ya. No permita que se le averíe el contacto con su revista favorita. No deje que se le agote antes de que usted llegue al quiosco. Controle su puntualidad. Reciba MOTOR 16 en casa, con un potente descuento de 3.120 pesetas sobre el precio de portada y, además, viaje bien asistido.

Le regalamos una tarjeta personal de Mondial Assistance que cubrirá su vehículo y ocupantes de los riesgos detallados al dorso de este boletín. Una oferta única y exclusiva de MOTOR 16, válida hasta el 30 de noviembre de 1984.



Si desea alguna información complementaria o, simplemente, quiere suscribirse ahora mismo, llámenos.

91-268 04 02-03

### BOLETIN DE SUSCRIPCION

**Sí,** deseo suscribirme a **Motor 16** durante un año, 52 números, al precio especial de 4.680 pesetas.

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

- Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.
- Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-17.

N.º \_\_\_\_\_ impuesto en \_\_\_\_\_ con fecha \_\_\_\_\_  
Nombre \_\_\_\_\_ Apellidos \_\_\_\_\_  
Dirección (domicilio u oficina) \_\_\_\_\_  
Población \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_  
Marca del vehículo \_\_\_\_\_  
Matrícula \_\_\_\_\_

Firma,

Precios EXTRANJERO (1 año): Europa: 9.400 ptas. Resto países: 16.000 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.



ción es realizar una transformación del motor que le permita superar los 80 caballos que ahora da. Los aceites sintéticos tienen ciertas ventajas sobre los convencionales, entre ellas una mayor duración; sin embargo, es mejor no hacer experimentos y utilizar exclusivamente los aceites probados en fábrica.

Si le gusta conducir fuerte el motor le agradecerá un radiador de aceite, pero las presiones que nos indica son normales. No existe fórmula infalible para solucionar los ruidos y chirridos de los frenos; de todas formas, los mejores resultados se obtienen mediante forros de material más blando y, en ocasiones, simplemente limpiando y ligando las zapatas. Con un colector de escape deportivo el motor puede ganar, pero para notar la diferencia hay que realizar una reparación completa del motor que incluya carburación y culata. Ese ruido puede muy bien proceder del rodamiento del embrague, pero no es nada importante si no es muy acusado y no va a más.

#### SOLUCION AL VELOGRAMA

1: Watson. 2: Inglaterra. 3: Laffite. 4: Indianápolis. 5: Fittipaldi. 6: Lubricante. 7: Ickx. 8: Gitanes. 9: Embrague. 10: Alboreto.

#### La foto premiada



#### SIGA LA FLECHA

En muchas ocasiones, en la carretera hay que seguir la flecha, pero ojo a este desvío de seguir la flecha y el indio. Esta simpática foto nos ha sido remitida por María Teresa Mesegur, de Madrid, que recibirá como premio una suscripción gratis a MOTOR16 durante seis meses.

Lo suyo son los coches pequeños y baratos, aunque un día soñara con una Alfa Romeo Giulietta. Es canaria, se llama Cristina García Ramos y el periodismo y la televisión son sus «hobbys» y su gran pasión.

**H**ASTA el año 1979, en que vino a Madrid a presentar un telediario, Santa Cruz de Tenerife fue su ciudad. Allí se sacó el carnet de conducir cuando tenía dieciocho años, allí estudió Filosofía y Letras y Periodismo, y allí empezó a trabajar en Televisión Española, en el programa «Actualidad regional».

De aquella época es el 600, su primer coche, y el que acabó con las discusiones familiares. «Me encantaba conducir —dice— y, de cuando en cuando, le cogía el coche a mi padre. Pero le sentaba fatal y siempre era motivo de discusión.»

En primero de Periodismo empezó ya a colaborar en el periódico «La Tarde» y en televisión, y con el primer

ante un escaparate para mirar un coche que me fascinaba. Era un Alfa Romeo Giulietta coupé y me parecía maravilloso. Le miraba con auténtica envidia, pero la vena sensata pudo más: ¿Cómo vas a cuidar esta cosa? Te vas a pasar el día pendiente de él. Y al final llegué a la conclusión de que lo mío son los coches baratos, los que están en función de mí y no al revés.»

La llegada a Madrid no supone ningún problema. «Me encontré con una ciudad acogedora, abierta, y la famosa polémica de si era o no acertado poner a una presentadora con acento canario, no me afectó. Lo tomé como una cosa normal. Me pasó igual con la popularidad —dice—. Yo era muy popular en Canarias, la gente me conocía

fin de semana, y con la llegada de los socialistas, tras un breve periodo de descanso, empezó a presentar «Cine club» y «La víspera de nuestro tiempo». «Han sido experiencias bonitas, porque a mí el cine me gusta mucho y la historia es casi mi profesión.»

Ahora tiene un programa suyo. Es directora y presentadora de «Dentro de un orden», y se encuentra a gusto. «Yo soy tímida en la vida real, pero no ante las cámaras, y mucho menos cuando estoy haciendo una cosa mía, en la que puedo elegir el tema y emplear mi propio lenguaje.»

Cristina García Ramos es defensora celosa de su intimidad. Vive con su hija Thais y apenas se la ve en los sitios de moda. «Me encanta estar en casa. Uno

## CRISTINA GARCIA RAMOS



## PEQUEÑOS Y QUE SIRVAN

dinero —y con todas las letras del mundo— se compró aquel pequeño Seat, con el que se entendió muy bien, porque «era útil, cómodo y te permitía llegar a los sitios sin problemas». De ahí le viene su afición por los coches pequeños.

Sin cambiar de coche, se casa y tiene a su hija Thais. Ya es hija de la Unidad Informativa de Santa Cruz de Tenerife y, poco después, la jefa de los Servicios Informativos. Cuando en 1979 la llamaron para ofrecerle el «Telediario», acababa de cambiar de coche y se lo trajo a Madrid. «Debo ser la única canaria —comenta Cristina García Ramos— que se vino a la Península con un 127, en lugar de hacerlo con un Mercedes.»

La decisión no había sido fácil. «Muy a menudo —dice— me paraba

y lo único que pasó es que esa situación se trasladó a Madrid. Fue un problema de dimensión.»

Lo que sí le hizo ilusión a Cristina García Ramos fueron los grandes espacios de la península. «Me encantaba cruzar con el coche las provincias. En Tenerife las distancias son tan pequeñas que no se le puede sacar partido al automóvil. Por eso en Madrid se me despertó el deseo de tener un BMW. Pero no puedo soportar los trayectos largos. No tengo sentido de la distancia, y un viaje en coche Madrid-Barcelona me abruma. Prefiero ir en avión o en coche-cama, que me encanta por lo que tiene de novedad para un canario.»

Durante dos años presentó el telediario de las nueve. En la época de Fernando Castedo pasó a los informativos de

de mis mayores placeres es quedarme en la cama el domingo hasta tarde —Thais me trae el desayuno en las fiestas y yo se lo llevo el resto de los días— rodeada de periódicos y revistas. La televisión me entretiene, y con el video procuro adaptarla lo más posible a mis gustos, y me divierte hablar con amigos, escuchar y, de vez en cuando, ir al cine o al teatro.»

La gente no la molesta. «Es muy respetuosa y no suele aborrdarme. A veces, cuando te paras en un semáforo, los de al lado comentan algo, pero es raro que se dirijan a tí y mucho más si no vas sola.»

Con su 127, Cristina García Ramos seguirá yendo a Televisión hasta que los japoneses se instalen. Entonces se comprará ese pequeño coche japonés que tanta le gusta.

Caridad Plaza

## ¿Qué hará...



## MONDIAL ASSISTANCE si usted lo necesita?

- Mandar una grúa para remolcar el vehículo averiado al taller más cercano
- Buscar hotel y participar en los gastos si el vehículo no fuera reparable en el mismo día.
- Organizar y tomar a cargo el regreso de los ocupantes en tren o en avión hasta su domicilio habitual si el vehículo estuviera inmovilizado más de dos días.
- Enviar piezas de recambio en caso de no encontrarlas «in situ»
- Facilitar al abonado un billete de tren o de avión para que vaya a recoger su vehículo reparado. En caso de imposibilidad, mandar un conductor.
- Repatriar el vehículo averiado a ESPAÑA si fuera imposible repararlo en el extranjero

CON UNA SIMPLE LLAMADA A COBRO REVERTIDO LAS 24 HORAS DEL DIA, LOS 365 DIAS DEL AÑO, EN ESPAÑA Y EN LOS PAISES DE LA CARTA VERDE

## Motor 16

Apartado Nº 330 F.D.  
MADRID



# Agenda personal

## Carreras en circuitos urbanos

La carretera que conduce a la cima del Tibidabo, prácticamente dentro del casco urbano de Barcelona, será escenario el día 27, a partir de las diez y media, de la subida en cuesta a la Rabassada. Con cien vehículos participantes, será retransmitida por el Segundo Canal para Cataluña y la salida se dará cada treinta segundos, para mayor espectacularidad. Está prevista la participación de Juan Fernández, Vélez y Pérez Sala. Abierta también para las motocicletas, estarán presentes: Nieto, Cardús y Pons. Además, realizarán la prueba en plan exhibición Zanini y Celso Fernández,

## Los pequeños también corren

En el circuito de Paesa, situado en el kilómetro 2,7 de la carretera de Boadilla del Monte a Villaviciosa de Odón, Madrid, se celebra el domingo 27, la segunda prueba puntuable para el Campeonato de Castilla de Fórmula. Los pequeños vehículos, equipados con motores que llegan a dar un caballo y medio de potencia, pueden alcanzar velocidades que sobrepasan los cien kilómetros por hora.



el primero con Talbot Lotus y el segundo a los mandos de un veterano Pegaso.

También el domingo 27 se celebrará en el circuito urbano de Toledo una interesante prueba: la primera edición de las Dos Horas Fura.

El circuito del Tajo está ubicado en el polígono industrial de la ciudad del Tajo, a muy pocos kilómetros del centro urbano de Toledo, en dirección a Aranjuez.



## Reuniones racing

Todos los miércoles, a partir de las diez de la noche, la discoteca Hippopotamus se convierte en el centro de reunión de los aficionados al automovilismo deportivo de Madrid. Se pueden ver vídeos de las últimas carreras, charlar con los amigos y participar en los sorteos de regalos racing que se realizan entre los asistentes. El miércoles 23 habrá películas del Rallye de Portugal y la Subida a Cabezón; además, se entregarán unos pequeños «hipopotamucitos» a todos aquellos pilotos que han ganado esta temporada alguna de las modalidades de circuito o rallies.



## Vehículos siderales

El lunes se estrenó en Madrid y Barcelona la película «El retorno del Jedi», en la que héroes interplanetarios viajan a velocidades supersónicas en espectaculares vehículos siderales. Esta película, continuación de la «Guerra de las Galaxias» y «El Imperio Contraataca», se proyecta en Madrid en los cines: Real Cinema, Proyecciones, Rex, Carlton y Europa.

En Barcelona se puede ver con doblaje en catalán en el cine Montecarlo, y doblada en castellano en: Pelayo, Cine Nuevo, Diamante, Aquitania y Fontana. En el resto de España no se pondrá en cartel hasta el mes de diciembre.

## Carmen se saca el carnet

### El examen teórico

LEGO el momento fatídico de realizar el primer examen.

Don Francisco nos llevó en su coche desde la autoescuela al lugar del crimen a Beatriz la punkie, a Julia la espectacular secretaria, a otra Beatriz, joven estudiante de ICADE y a mí que iba como si me llevaran al patíbulo. En mi fuero interno pensaba que si me suspendían sería fantástico, porque así abandonaré el proyecto de sacar el carnet de conducir para siempre por incapacidad mental.

Por la carretera de La Coruña, don Francisco nos refrescaba la memoria.

—Dime Carmen, ¿ese coche amarillo que va delante nuestro por el carril de la izquierda va bien?

—¿Qué coche, que carril, don Francisco? —yo en realidad no tenía ni idea de donde estábamos.

—¿Cuál es la velocidad mínima en autovía? A ver, Beatri.

—La velocidad mínima en autovía son 60 por hora —el cerebro de ICADE parecía una pila nuclear, estaba más nerviosa que yo, que ya era decir.

—En las autovías y autopistas no hay limitación de velocidad mínima sólo de máxima. Hay que tranquilizar esos nervios, porque estáis preparadas —nos contaba el bueno del profe.

Por fin llegamos al guetto donde se celebran los exámenes. Es como una gran finca de ganado. Los mayores-jefes-de-pista van distribuyendo a las masas pecuarias en los distintos apartados, a un lado los de maniobras y a otro los de circulación. Cada día pueden llegar a distribuir a unas mil cabezas de ciudadanos desde las ocho de la mañana hasta las dos de la tarde.

El examen teórico tiene lugar en un enorme galpón. Los alumnos se apiñan en un pasillo con el expediente y el carnet de identidad en la boca, mientras el funcionario va llamando por micrófono uno a uno. Para hacer la espera más amena las gitanas

rondan por entre los ciudadanos históricos.

—Ande señorita, deme argo que le va a traé suerte.

—Don Francisco, he tenido mucho gusto, pero me voy a mi casa —le dije yo al profe batiéndome en retirada.

—¡Pero, cómo te vas a ir ahora!

—Haciendo autostop. Y encima se me ha olvidado el bolígrafo.

—Toma el mío, que además trae suerte y, ¡tranquillas todas!

Entramos en el inmenso aula y a cada uno nos entregaron tres hojas con tests. A un lado me tocó una señora que se santiguó varias veces y luego rezaba por lo bajini y al otro lado un joven rockero que escupía cada diez segundos e hizo el test en quince minutos. Yo tardé como mucho más, lo revisé varias veces, pero no quise exagerar, porque temía hacerme un lío.

La ventaja que tiene el sistema de examen es que los examinadores corrigen inmediatamente el ejercicio y califican en el momento. Entregué el test y esperé con el corazón latiendo a que pronunciaran mi nombre. Como estaba en babia, me tuvieron que llamar tres veces.

—Ha hecho usted cinco errores, pero bien distribuidos. Aprobada.

—¿Está seguro de no haberse equivocado?

—le pregunté al buen hombre, mirando incrédulamente la papeleta.

—Ande, váyase, que estoy muy ocupado.

Todas habíamos aprobado menos Julia, que estaba desolada. Y es que la histeria y el agobio reinantes crean un clima muy emocional. Se oyen lamentos como «Esta es la quinta vez, si a la próxima no apruebo, me rajo» o «Yo lo he contestado todo bien, pero como me tienen tan vista, me han cogido rabia».

En el camino de regreso me sentía muy agradecida al bolígrafo de don Francisco, que me había traído suerte. Pero también pensaba que ahora vendría lo peor: había que ponerse detrás de un volante y empezar a conducir de verdad.



## Mercedes 190/190 E. Condúzcalo como un turismo,... ... o pilotelo como un deportivo.

Mercedes 190/190 E. El primer sedán deportivo de 4 puertas. Con 90 y 122 auténticos CV Din en la más compacta carrocería realizada por Mercedes-Benz. Coeficiente de penetración (Cx 0,33). Técnica puntera y economía. Consumo de 5,8 litros y 7,8 litros a 90 y 120 km/h., (Din 70030-Caja 5 V.), mientras su velocidad máxima es de 195 km/h. (190 E.).

Con ejes y suspensiones como aún no existen ni siquiera en automóviles deportivos de alta

competición; el eje trasero con 5 brazos independientes que controlan cada rueda (patente Daimler-Benz) y que "sujetan" el coche como no lo ha conseguido ningún otro sistema.

Con la envidiable habitabilidad y el acabado perfeccionista de Mercedes, unido al equipo interior que pueden exigir las más duras condiciones de circulación.

Con la tradicional seguridad activa y pasiva de Mercedes-Benz.

Todo ello bajo control directo del conductor, sin instrumentos cuya eficacia no haya sido demostrada, porque no se debe jugar mientras se conduce y menos aún cuando se pilota.

Compruebe cuánta tecnología puede obtener por su inversión en un Mercedes 190/190 E, y cómo esa inversión conserva su valor durante largo tiempo.

Llame al Concesionario oficial Mercedes de su zona y concierte una prueba.

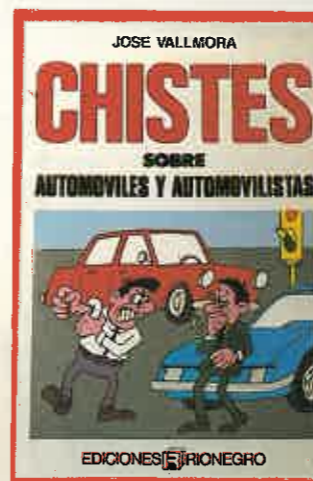


## Mercedes-Benz

Su buena estrella en todos los caminos.



Mercedes 190/190 E. Turismo deportivo.



## Los coches pueden hacer reír

Si le gusta contar chistes a sus amigos y su repertorio sobre automóviles y automovilistas está ya agotado y desea enriquecerlo puede comprar el libro escrito por José Vallmora y editado por Rionegro. Este pequeño libro, de 95 páginas, recopila casi doscientos chistes sobre el tema del sufrido automovilista. Sin embargo, pensamos que muy bien se podía haber incluido alguna ilustración gráfica para hacer más amena la lectura. Cuesta 390 pesetas y con él puede pasar un rato entretenido.

Carmen Rico Godoy



## BALLESTA



## Velograma

Por DAV

### MODO DE RESOLVERLO

Partiendo de la casilla de salida, seguir la dirección de las flechas hasta completar los 16 tramos de que se compone el circuito, cada uno de ellos separado por un trazo más grueso.

Puede ayudarse en «Boxes» y en «Tribunas», además de los «Colores». Las dos primeras ayudas se producen por verticales, mientras que en las zonas de «color» se producen en forma correlativa, como la resolución de los tramos normales. Las casillas punteadas que figuran a la salida de algunas curvas peligrosas pueden contener un significado

## Circuito de Belgica

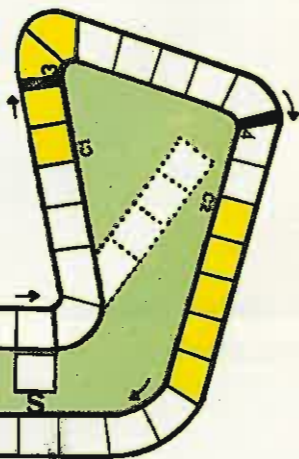
similar al verdadero, con lo que se puede producir un «despiste» intencionado. Los «colores» ayudan a entrar nuevamente en la pista.

### RECORRIDO

1: El vencedor de esta prueba en mayo de 1982. 2: País al que pertenecía este corredor. 3: Piloto que obtuvo en este circuito el récord de la vuelta en 1980, con

un tiempo de 1'20"88. 4: «Las 500 millas de...», famosa prueba norteamericana. 5: Ex campeón mundial de 1972 y 1974, que ha pensado volver a las competiciones de F-1. 6: Dícese de la sustancia que sirve para suavizar las piezas internas de los motores. 7: El indiscutido campeón mundial de resistencia. 8: Marca francesa de cigarrillos, presente publicitariamente en las principales pruebas

de automovilismo. 9: Pieza vital para la buena marcha y funcionamiento de los vehículos automóviles. 10: Piloto de Tyrrell-Ford que en el último campeonato de Monza se vio obligado a abandonar en la vuelta número 35.



Salida

### AYUDA TRIBUNA Y BOXES

T1: En mayor cantidad. T2: Conjunción latina. T3: Canción canaria. T4: Río italiano. T5: Consonante. T6: Nota musical. T7: Nombre femenino.

### AYUDA «COLOR»

C1: Dícese de la cosa cuyas

partes están separadas más de lo regular en su clase. C2: Punto central en un blanco de tiro. C3: Humorista español que forma pareja con Coll. C4: Dícese al arte del flamenco «jondo». C5: Al revés, río francés. C6: Luz del alba.

Solución en pág. 78

# Usar y Tirar.



## MULTIGRADO CEPESA 750 c.c.

Cuando al «Usar y Tirar» cárter siempre al máximo. motor de su automóvil le falte aceite para dar el nivel, utilice el nuevo envase Cepsa «Usar y Tirar». Fácilmente. Sin perder ni una gota. Con este envase, Cepsa da el máximo con lo mínimo.

Contiene justo lo que necesita: 750 c.c. del mejor lubricante. La cantidad exacta para mantener el

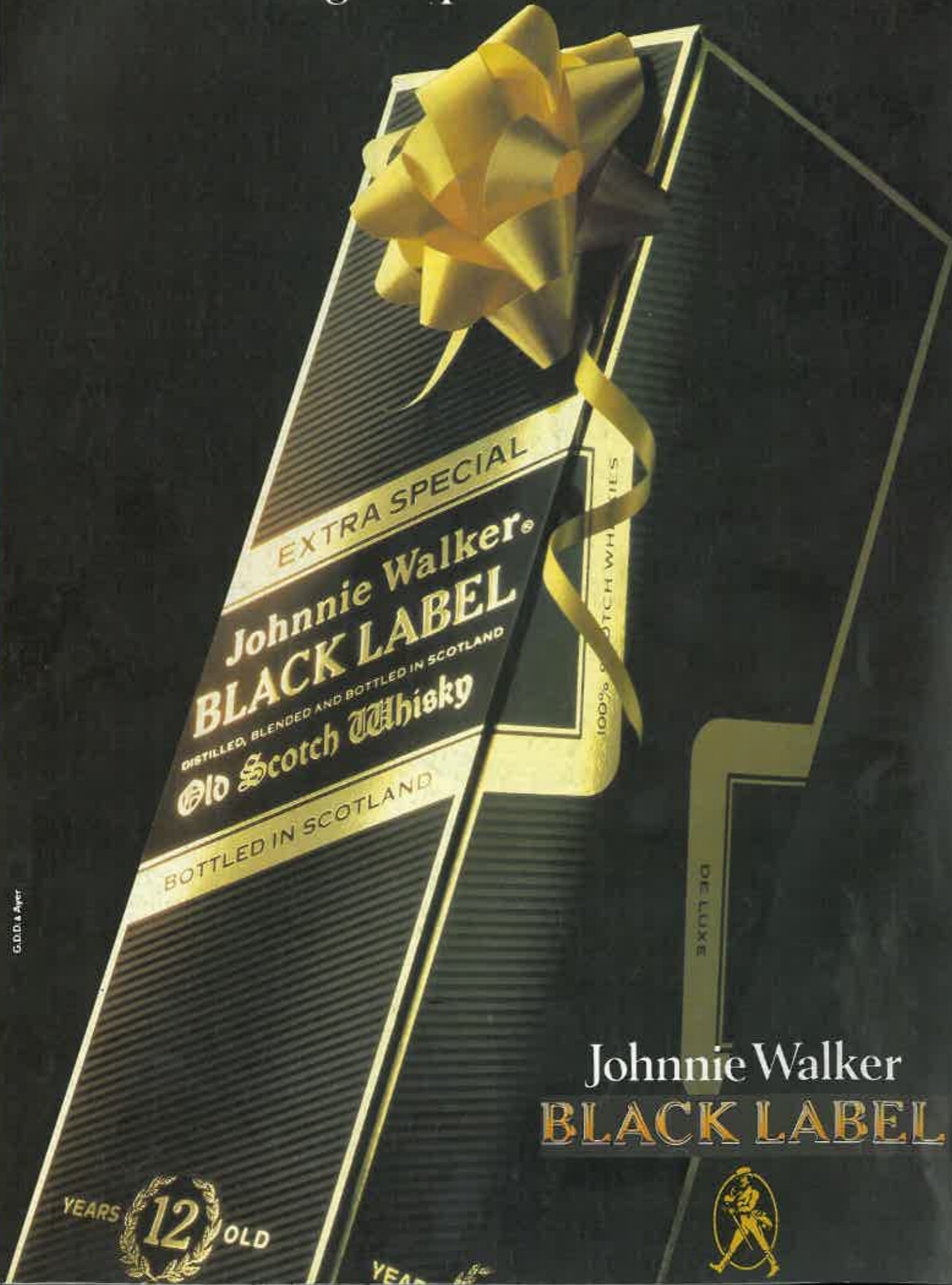
Pida el «Usar y Tirar» de Cepsa. Así de simple, justo y limpio.



El Superaceite.



Otros regalos palidecen a su lado



Johnnie Walker  
**BLACK LABEL**

YEARS **12** OLD



LOS COCHES EUROPEOS QUE MAS SE AVERIAN

# MOTOR 16

SEMANAL GRUPO

26 de noviembre de 1983

Núm. 5 • 150 ptas.

## OJO A LAS FINANCIERAS

HAY PRESTAMOS MEJORES PARA SU COCHE

**PROBADO EL LANCIA PRISMA 1600**

**COMPARADOS LOS BMW 520i, 524td Y 525e**



**KOUGAR:  
QUIEREN VENDERLO  
EN ESPAÑA**

**¡¡¡ULTIMA SEMANA!!!  
SORTEAMOS ESTE PORSCHE**

