

LOS AYUNTAMIENTOS QUIEREN EXPRIMIR AL COCHE

ISDERA : NO HAY TECHO PARA ÉL



PRUEBA DE FAROS: CUAL DA MEJOR LUZ

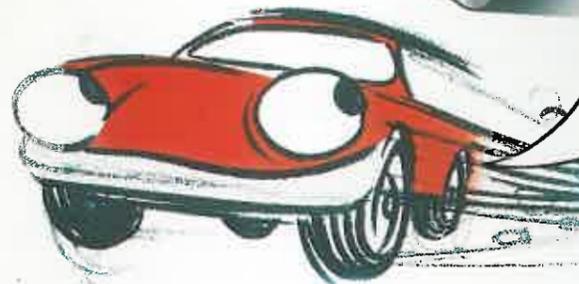
PRUEBA A FONDO DEL R-11 TSE

¿PEUGEOT 505 GTI O 505 GTD TURBO?

¡Sin mantenimiento!



Garantía Ford 2 años



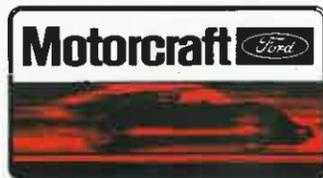
ME COSTABA DESPERTAR POR LA MAÑANA HASTA QUE ME PUSIERON UNA BATERIA MOTORCRAFT.

Las Baterías Motorcraft ofrecen la máxima calidad a un precio razonable. Forman parte de una gama Motorcraft de más de 4.000 recambios de calidad, apropiados para la gran mayoría de los coches y vehículos comerciales, incluso los de importación. Motorcraft puede realmente mantener su coche en forma.

Adquirla en concesionarios Ford y distribuidores Motorcraft.

Bujías - Filtros - Componentes de encendido - Juegos de puesta a punto - Correas de ventilador - Escobillas y brazos de limpiaparabrisas - Lámparas Componentes del sistema de refrigeración - Anticongelante/refrigerante - Rodamientos y juegos de rodamientos de rueda - Amortiguadores - Baterías sin mantenimiento.

Para la mayoría de los coches. Incluso los de importación.



CON LA GARANTIA DE FORD

Tasa al coche

DESPUES de tantos años de centralismo rampante y vida municipal reducida a la corrupción de licencias de construir y poco más, uno siente instintiva simpatía ante los intentos de los Ayuntamientos actuales por ganar autonomía, mejorar la hacienda y comenzar a vivir de nuevo. Pero, ¡jojo!, porque a lo peor los municipales deciden resucitar a base de apalear al automovilista, breándonos a tasas, sanciones y chinchorradas diversas.

Es imprescindible, sin duda, que los Ayuntamientos recuperen su responsabilidad hacendística, porque mientras sigan viviendo de las limosnas del Estado, su tendencia al despilfarro y la incuria serán muy fuertes. Despilfarro que, como es natural, al final pagamos todos, si no en forma de tasas municipales sí en impuestos estatales diversos.

Es bueno, además, que los Ayuntamientos administren sus gastos y sus ingresos para que así dejemos de primar a las megalópolis diversas en perjuicio de los pueblos y ciudades pequeñas. Vivir en Madrid o Barcelona debe ser —porque lo es— más caro que vivir en San Esteban de Litera o en San Pedro de Alcántara. Las grandes ciudades proporcionan muchos más servicios a sus habitantes, y eso cuesta muy caro. Si luego, a la hora de pagar al municipio cuesta lo mismo Barcelona que San Pedro, natural es que los ciudadanos y las empresas abandonen San Pedro —sin servicios— y se vayan a Barcelona a gozar gratis de Metros, autobuses, hospitales, teatros y demás placeres de la gran ciudad.

Este mecanismo de primar a la gran ciudad es el responsable de ese crecimiento desabusado de

las grandes urbes en los años del centralismo rampante. Conviene, por ello, que haya una relación entre gastos e ingresos en cada municipio, y así sea más barato vivir o instalar industria en Macondo que en Madrid. Quien más servicios disfrute debe pagar más, y quien menos, menos.

En principio es cierto y saludable, pero conviene al automovilista hispano estar alerta ante la tentación municipal inminente de baldarnos a tasas y requisitos imposibles. Una tasa y una nueva licencia anual están estudiando los Ayuntamientos para cargar sobre el automóvil parte de sus gastos. Probablemente sea inevitable cargar con ella, pero si se les va la mano a los municipales tendremos todos que comprar y matricular los coches en Horcajadas de la Sierra.

Y si se les ocurre la maldad innecesaria de obligarnos a demostrar que no debemos multas antes de concedernos la licencia, aquí va a haber lío. Conociendo la ineficacia infernal de nuestros burócratas, las colas serán sin fin y las protestas monstruosas. Que cobren las multas ellos, si pueden, que para eso se les paga. Pero añadir a la licencia el finiquito de multas será tanto como añadir injuria a la infamia.

Y eso sí, al cobrar ellos, habrá que vigilar lo que hacen con nuestros dineros. Viajes, festejos y demás gastos municipales se van a ganar un inspector espontáneo en cada automovilista que haya pagado su licencia.



Juan-Tomás de Salas

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	58 MOTOS	Prueba de la Guzzi V-65 Custom
6 ACTUALIDAD	Los Ayuntamientos quieren exprimir al automóvil	64 ATREVASE A...
9	La suerte ronda a Seat	67 MERCADO
12	Cuál coche da más luz	68
16 LO ULTIMO	Renault desveló el R-25	72
32 FUERA DE SERIE	Isdera: amigo del sol	75
35 A FONDO	Prueba del Renault 11 TSE	76 CAPRICHOS
44 GENTE SOBRE RUEDAS	Un Rolls por kilómetro cuadrado	77 MI PRIMER AMOR
47 ESCRITOR INVITADO	Luis Pancorbo	78 AGENDA PERSONAL
51 VIAJES	Donde todo se hace arte	79 CUENTENOS SU CASO
53 XAVIER DOMINGO	El Ampurdán de Josep Pla	81 CARMEN RICO-GODOY
54 DEPORTE	Carrera secreta en el bosque	82 JUAN BALLESTA Y VELOGRAMA

Pág. 22

Prueba comparativa de los Peugeot 505 GTI y 505 GTD Turbo, dos hermanos con garra y máximos exponentes de la gama 505 en gasolina y gas-oil.



Pág. 48

El heliesquí es una nueva modalidad del deporte de invierno por excelencia, que permite llegar a las nieves vírgenes y esquiar por zonas inusuales.





Manta 200, provocador

EL Opel Manta 200 es el último producto que Opel incorpora al mercado nacional. Doscientos kilómetros por hora de velocidad máxima, aceleraciones de cero a 100 kilómetros por hora en 9,5 segundos y un precio en la calle de 2.111.123 pesetas caracterizan al nuevo modelo, ya disponible en las tiendas.

Construido sobre la base del Manta —idéntico motor, idénticas suspensiones, etcétera—, el 200 se diferencia por su mayor potencia —125 caballos en lugar de los 110 caballos de su hermano pequeño— y por su estética.

El Manta 200 hace gala no sólo de un impresionante alerón posterior, que lo identifica ya desde el primer golpe de vista, sino también de unos asientos y un volante superdeportivos.

Autopista, no presa

TECNICOS del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo han iniciado una serie de estudios para revisar el trazado de la autopista del Mediterráneo que une Valencia con Alicante, a su paso por la ribera del río Júcar. En las inundaciones que en dos años sucesivos han assolado el país valenciano, la autopista ha actuado como un muro de contención de las aguas que buscaban su salida al mar. El trazado que se revisará afecta a unos catorce kilómetros que atraviesan la comarca de Alcira, con pueblos como Carcagente, Algemesí y Alberique, que han sido de los que más daños han sufrido en esa catástrofe. Inicialmente, los técnicos tratan de evitar el desvío del actual trazado y se estudian fórmulas menos costosas como la construcción de una serie de canales de drenaje.



¿Seguir o no seguir?

Finalmente, la empresa Heiderich-Ornilla ha declarado suspensión de pagos, culminando así el periodo de grave crisis económica que viene sufriendo desde hace mes y medio. Ante la situación actual de la empresa, una de cuyas principales facetas es la importación de los Alfa Romeo, dirigentes de la empresa italiana han viajado a Madrid para discutir con los directivos de Heiderich-Ornilla la posibilidad de seguir la colaboración con el grupo español, o en caso contrario, buscar un acuerdo para poner punto final al contrato. Mientras tanto se sigue con las pruebas de homologación del «33», el último modelo lanzado por Alfa Romeo, cuya



comercialización en nuestro país se vería indudablemente afectada por el resultado de las conversaciones entre Alfa Romeo y Heiderich-Ornilla.

Landaben, casi a punto

La empresa Seat ha presentado un nuevo expediente de regulación de empleo para su factoría de Landaben (Pamplona). El expediente es temporal y se debe a la adaptación de las instalaciones para iniciar la fabricación de los modelos Polo y Polo Classic de Volkswagen. Según los planes de Seat, para 1984 se prevé la incorporación progresiva de la plantilla de acuerdo con las necesidades de producción. El expediente incluye sólo y temporalmente a los trabajadores que no se incorporen en enero. Al mismo tiempo, Seat desmiente que la reconstrucción de su fábrica en Pamplona haya sufrido algún tipo de alteración.

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 Carhenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: Enriqueta Antolín, María Jesús Benoit, 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 Jostu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Alguñaraz y Luciano Tanto (Italia); Pedro Antonio Chocano (Francia); Peru Egurbide (Reino Unido); Alfonso Rojo (Estados Unidos); Miguel Segura (Alemania). Diseño: Olegario Torralba, Juan González. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Martling, María Isabel Valcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbeta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Garib (Pruebas); Angel González (Video); Antonio González (Tira de humor); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Rafael Lombar (Motos); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); 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: José Luis Virumbrales.

Director de Publicidad: Miguel Angel Martínez. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Anuncios por palabras: José Carlos de Santiago. 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.

Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-17. Imprenta: 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

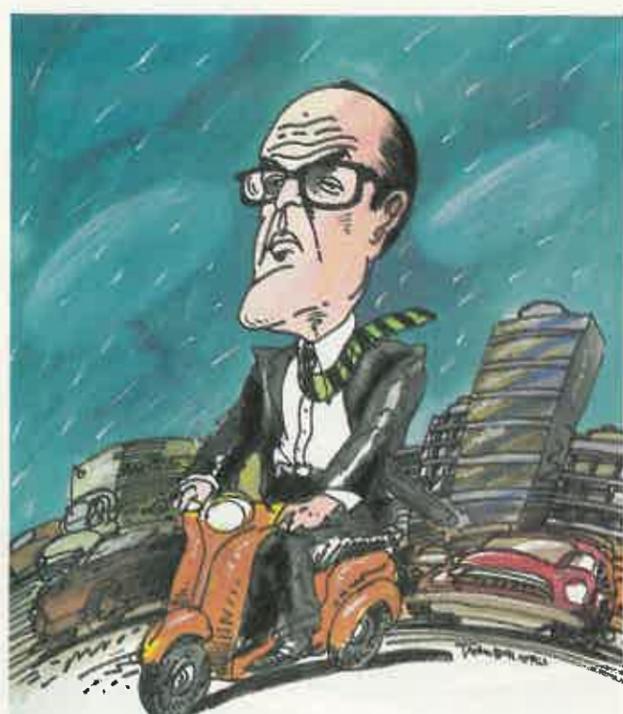


Monocilíndrica de cuatro válvulas

En el segmento de motos de enduro, que mezcla la utilización del todo-terreno puro y la carretera, Yamaha acaba de presentar un nuevo modelo denominado XT-600. Esta motocicleta lleva un motor monocilíndrico de cuatro tiempos, con algunas particularidades de interés. Cubica 595 centímetros cúbicos, con cuatro válvulas, y desarrolla 44 caballos a 6.500 revoluciones por minuto. A pesar de tener un solo cilindro, la alimentación se efectúa a través de dos carburadores diferentes, con lo que se consigue una mayor progresividad del motor y un 20 por 100 más de capacidad de llenado del cilindro, combinando la acción de los dos carburadores y las dos válvulas de admisión. En cuanto al cambio las tres primeras velocidades son muy cortas, con la cuarta y quinta más largas. El sistema de suspensión trasera es de tipo mono-cross, con un amortiguador de gas y aceite.

Robots pintores

LA compañía sueca Atlas Copco, que vive del aire, aire comprimido, reunió en Madrid a los dirigentes, a cuya cabeza vino Olaf Sujstrom, antiguo asistente en Volvo de Anders Gyllenhammer, el artífice de la actual organización de fábrica de automóviles. La llegada de Sujstrom a la dirección de Atlas Copco ha dado lugar a que esta empresa se haya introducido en el campo de los robots para fábricas de automóviles. El primer paso ha sido el sistema Coat-Matic, para plantas de pintura. Las primeras empresas en disponer de estos robots en sus factorías han sido las dos suecas, Volvo y Saab. Después, también se han suministrado a Ford Alemania y a otras empresas fabricantes de maquinaria en Alemania. Atlas Copco, que tienen oficinas en España desde el año 1932, pertenece en un 25 por 100 del capital a Volvo.



Hombre serio, moto alegre

EL ex presidente del Gobierno, Leopoldo Calvo-Sotelo comparte, desde el pasado 8 de noviembre, sus ocupaciones parlamentarias con la presidencia de Moto Vespa, cargo que por voluntad propia había ocultado hasta hace unos días. Después de llegar al Parlamento de rebote en la actual legislatura, Calvo-Sotelo accede a la presidencia en sustitución de José María Rovira, fallecido recientemente.

Según todos los indicios, el sillón de la presidencia de Vespa será el más cómodo de cuantos ha ocupado don Leopoldo en los últimos años, si se tiene en cuenta que esta empresa es líder absoluta en el mercado de las dos ruedas en España. Moto Vespa, el pasado año, fabricó veinte mil motos y ciclomotores más que el resto de fabricantes nacionales y es, además, el exportador más importante de ciclomotores.

CIENTOS OCTANOS

- Han quedado desbloqueadas las importaciones del Fiat Uno, sobre el que pesaba una denuncia de «dumping». Realizado un estudio por parte de la Administración, se ha dado luz verde a las nuevas importaciones sin variación sobre los precios previstos.
- Se retrasa al mes de marzo la presentación del Ford Fiesta Diesel. A estas alturas no ha comenzado la producción en serie de este motor, cuya puesta a punto se ha demorado más de la cuenta.
- La Regie Renault y el Gobierno de la Unión Soviética han firmado un acuerdo para el estudio y fabricación de un nuevo modelo que sería fabricado en la U.R.S.S. por la factoría de Moskvitch. El prototipo será realizado por los técnicos de la empresa rusa, encar-

gándose Renault de su perfeccionamiento, estudio de suspensiones, frenos, etcétera.

● Ford España y Fasa Renault han pedido reducción de empleo para el año 1984, que se anuncia muy duro para el sector. Otras marcas también estudian hacer solicitudes de este tipo a la Administración. Talbot podría ser la menos afectada gracias al lanzamiento del nuevo Peugeot 205.

● Cuarenta y siete ingenieros industriales, responsables de estaciones de inspección técnica de vehículos del Ministerio de Industria, han asistido en Madrid a un curso de formación para unificar los criterios de inspección, desarrollado por especialistas alemanes del TÜV-Rheinland.

Parquímetros en Barcelona

Desde el lunes, 28 de noviembre, empezaron a funcionar parquímetros de pago en Barcelona. Se trata de una

ESTACIONAR BÉ COSTA BEN POC.



experiencia piloto, puesta en práctica en la plaza de la Villa de Madrid y en el P.º de Gracia. El precio tope está en las 65 pesetas de la hora y media.



MOTOR16 ha tenido acceso en exclusiva a un proyecto gestado por la Federación de Municipios de Cataluña por el que los Ayuntamientos ejercerán un control total sobre los automóviles, su situación técnica y el impago de infracciones de sus propietarios

LOS AYUNTAMIENTOS QUIEREN EXPRIMIR AL COCHE

UNA tasa y una nueva licencia anual están estudiando los ayuntamientos españoles. Los vehículos que no las paguen y no las lleven visibles podrán ser inmovilizados por los guardias municipales. Quienes no paguen las multas urbanas y no sometan sus vehículos a una revisión técnica en su quinto año de vida no podrán circular porque les será negada la renovación de la licencia. Estos son los puntos principales del proyecto que está examinando la Federación Española de Municipios y Pro-

vincias (FEMP) para que los Ayuntamientos tengan más ingresos de los coches y mayor control de sus propietarios. El automóvil, como mero elemento recaudatorio, está ahora en el punto de mira de los Ayuntamientos. Como el Estado les ha cerrado el grifo, los responsables de la vida municipal de este país han comenzado a buscar fórmulas que les permitan autofinanciarse (recargos en el impuesto sobre la renta, mayor contribución territorial, etc...). Y, por supuesto, no podían olvidarse

de los coches. En la mente de nuestros municipios venía rondando últimamente la idea de hacerse con el mayor número de competencias sobre la circulación rodada y exprimir, aún más si cabe, al automovilista. La solución se la ha puesto en bandeja la Federación de Municipios de Cataluña al proponer al resto de sus colegas el establecimiento de una licencia de uso y circulación de vehículos sin la cual, y de buenas a primeras, los automóviles no podrían circular por las ciudades. La licencia, que es todavía un pro-

yecto, ha sido examinada recientemente en la II Asamblea de la FEMP, quien ha recomendado a sus asociados el estudio puntual de su alcance y la posibilidad de ponerlo en marcha cuanto antes. Y si ya no están en vigor, habrá que agradecerse al trabajo que los presupuestos del próximo ejercicio están dando a los responsables de Hacienda de cada municipio.

La idea de los Ayuntamientos catalanes fue plasmada por el despacho profesional de Josep María Socías Humbert, precisamente ex alcalde de Barcelona, y ha sido acogida favorablemente por todos los miembros de la FEMP.

Según este proyecto, al que ha tenido acceso MOTOR16, la licencia, cuya existencia se pretende sea recogida en el Código de Circulación, sustituirá al actual permiso de Circulación que expiden las Jefaturas de Tráfico y al impuesto municipal de circulación en vigor. José Luis Martín Palacín, director general de Tráfico y ex concejal de Circulación del Ayuntamiento de Madrid, ha dado su bendición a la propuesta.

En líneas generales, el establecimiento de la licencia supondrá un control estricto de todo lo que circule sobre ruedas en las ciudades. Entre sus características destaca que debe ser renovada anualmente mediante el pago de una tasa y que será un documento indispensable para el tránsito de los vehículos. Un distintivo —aún por definir— situado de modo visible en el vehículo servirá para acreditar ante la autoridad competente, municipal por supuesto, la posesión de la licencia y el cumplimiento de las obligaciones que su adquisición comporta. En caso de no exhibir-

LO QUE SACAN DEL COCHE AHORA

DISTINTAS son las fórmulas que actualmente aplican los Ayuntamientos para recaudar fondos a partir de los automóviles, métodos que obviamente varían en función de su tamaño. Entre ellos figuran:

- El impuesto de circulación, que se abona anualmente, y cuyo costo varía según cilindrada y Corporación.
- Tasas por estacionamiento.
- Ingresos por aparcamientos públicos, cuya explotación suele estar en manos de empresas privadas.
- Los Ayuntamientos reciben, además, dos pesetas por cada litro de combustible expendido en su demarcación.

se, se procederá a inmovilizar el vehículo.

Para ser renovada esta licencia, se exigirán diversos requisitos: «estar al corriente de las tasas derivadas de la licencia; haber subsanado las deficiencias de combustión, ruidos y peligrosidad, señaladas por los agentes competentes; haber abonado al municipio afectado los desperfectos de bienes públicos ocasionados por el vehículo, y estar al día en el pago de las sanciones que hubiese acumulado durante el ejercicio precedente». En el caso de los vehículos con más de cinco años de antigüedad, se exigirá también un compro-

bante de la «inspección técnica realizada ante los servicios oficiales».

Uno de los aspectos destacables que introduce la propuesta de la Federación Catalana es la posibilidad de no abonar las multas que se impongan por infracciones de aparcamiento, siempre que las mismas no superen un tope anual determinado por cada Ayuntamiento. Así, cada vehículo podrá acumular un número de multas al año —de tres a cinco, según el estudio— y al que no rebase el máximo establecido, no le serán cobradas. Superado ese límite, se deberá hacer efectivas todas las sanciones; y en el supuesto de no hacerse así, no se podrá renovar la imprescindible licencia de circulación.

Una vez cumplidos todos estos requisitos, el propietario del vehículo tendrá acceso a la licencia abonando la tasa correspondiente, cuya cuantía mínima sería fijada periódicamente por la Administración Central del Estado y acomodada por cada Ayuntamiento a las circunstancias propias. Se respetará así el principio de autonomía local que se pretende implantar en el ámbito de estas Corporaciones. En principio, el importe de la tasa será

igual o ligeramente superior al impuesto de circulación vigente en su momento.

También, según la propuesta de creación de la licencia, sólo en las ciudades de más de cien mil habitantes corresponderá a las autoridades municipales su concesión. En el





Si progresa el proyecto de la Federación Española de Municipios los agentes municipales podrán llegar a inmovilizar los vehículos que no estén al corriente de pago de la licencia.



QUE HACEN LOS AYUNTAMIENTOS EUROPEOS

El sistema impositivo sobre el automóvil vigente en España no se parece en nada al habitual en los países europeos. La licencia que se pretende imponer se aproxima al modelo establecido actualmente en Gran Bretaña.

Entre nuestros vecinos europeos, sólo el Reino Unido cuenta con un tipo de licencia similar al que se quiere implantar en España. En aquel país rige una licencia de circulación que concede la Administración Central, consistente en un adhesivo que se puede adquirir en cualquier oficina de Correos. La tasa se puede renovar semestral o anualmente y su costo para medio año es de 46,75 libras esterlinas (unas 10.000 pesetas al cambio), cantidad que se duplica para los doce meses.

A los vehículos con más de cinco años de vida también se les exige pasar una revisión técnica anual, que se puede realizar en cualquier taller privado, previamente autorizado por el Ministerio de Transportes, y que viene a costar unas 2.400 pesetas. Finalmente, en las grandes ciudades existe un permiso de aparcamiento para residentes, que se suele renovar anualmente.

En Francia, el único impuesto de este tipo sobre los automóviles corresponde al Estado. Consiste en una tasa que recauda Hacienda de acuerdo con la potencia fiscal. Hay que abonarla anualmente y la tarifa por vehículo de cilindrada media es de unos 250 francos franceses (unas 3.600 pesetas). Los municipios franceses sólo tienen acceso directo a la recaudación de los parquímetros, cuya explotación y conservación está en manos privadas.

En Alemania federal los Ayuntamientos son los encargados de recaudar la tasa fiscal establecida por la Administración, cuyo costo es de unos 15,40 marcos (870 pesetas) por cada 100 centímetros cúbicos. El impuesto se paga automáticamente y no existe ninguna actitud sancionadora ni coercitiva. La práctica habitual en los países mencionados es la de que las Corporaciones Locales sean meros gestores y recaudadores de los ingresos fiscales sobre el automóvil, para que la Hacienda reparta la «tarta» después a cada municipio de acuerdo con sus necesidades.

resto de las poblaciones, la tramitación deberá seguirse en la Diputación o en las entidades supramunicipales, hasta que todos los Consistorios se hagan cargo de esta competencia.

Entre los Ayuntamientos que soportan un mayor déficit presupuestario, la propuesta no ha caído en saco roto y ya se estudia la instauración de la citada licencia, aunque el proceso puede resultar algo largo, ya que habría que modificar las actuales ordenanzas fiscales. Mientras tanto, esas Corporaciones, entre las que figuran las más importantes del país, se contentarán con

incrementar para el próximo año el actual impuesto de circulación en un 10 por 100 de media, según ha podido saber MOTOR16.

Ligado con este tema, la Federación Española de Municipios quiere ir aún más lejos. En la última asamblea se acordó solicitar a la Administración que se articule un procedimiento para que en las infracciones que llevan aparejada la suspensión del permiso de circulación, la sanción económica sea mitada y secundada por los Ayuntamientos.

Raúl R. Sáez

Seat puede salvarse, después de que un tribunal de París le haya abierto las puertas del mercado mundial. Ahora sólo necesita que el INI le conceda, y parece que se los va a conceder, los 55.000 millones de pesetas que necesita para no hundirse el año que viene.

LA SUERTE RONDA A SEAT

La resolución favorable a Seat en su contencioso con Fiat, dictada por la Cámara de Arbitraje Comercial de París, supone un balón de oxígeno para la viabilidad de la empresa española, que cuenta ahora con una baza singular y muy oportuna para obtener del Instituto Nacional de Industria (INI) y plantear batalla en los mercados exteriores.

Un Antoñanzas eufórico daba cuenta la pasada semana a los informadores del laudo dictado por el Tribunal de la Cámara de París que ha rechazado la pretensión de Fiat de que un modelo restilizado por Seat —el Ronda— era idéntico al Ritmo italiano, y por la que solicitaba que las exportaciones del modelo español fueran suspendidas. Tras un año de pruebas periciales, informes y contrainformes, los jueces han dado la razón a Seat. El tribunal



Antoñanzas: París le dio la razón. Ronda y Ritmo luchan por Europa.

tiene aún que pronunciarse sobre una reclamación posterior de Seat contra Fiat para resolver si ha existido dolo contra la empresa española y si, por tanto, tiene derecho a indemnización por daños y perjuicios, aunque esto no le preocupa sobremanera a Antoñanzas quien —asegura— prefiere la primera resolución «que nos permite ir por Europa con la cabeza muy alta».

La salida hacia mercados exteriores encuentra ahora «luz verde» y la viabilidad de la empresa comienza a tocarse con las puntas de los dedos. Porque, lo cierto es que su cuenta de resultados actual no se corresponde con los medios y la protección de que ha disfrutado en épocas no tan lejanas. Para este año, por ejemplo, se esperan unas pérdidas de 23.000 millones de pesetas, cifra similar a los intereses que tiene que desembolsar por su deuda financie-



ra. Desde la pasada primavera, Juan Miguel Antofañanzas ha insistido una y otra vez en pedir ayuda al INI, organismo reticente a facilitar ni un sólo duro en la etapa actual si, además de malos resultados económicos, no hay detrás un proyecto de futuro. En los últimos días, el INI parece haber ablandado sus posiciones y de los 55.000 millones de pesetas que Seat ha pedido para capitalizarse, la empresa tendrá acceso a unos 35.000 millones a primeros de año. El triunfo moral que supone la resolución de París está convenciendo a los directivos del holding y no es aventurado asegurar que Seat contará con el resto del dinero solicitado, según ha podido saber MOTOR16.

Los elementos con los que cuenta ahora Seat para dar su gran salto hacia delante son su consolidación en los mercados exteriores, especialmente Europa, y la transformación tecnológica necesaria para situar en esos mercados vehículos de avanzado diseño —lejos de los ya obsoletos modelos Fiat— y a precios competitivos. Durante el año actual, Seat se ha volcado en el establecimiento de concesionarios fuera de nuestras fronteras, que ya llegan a cuatrocientos en Europa y poco más de cien en otros países, a través de los que se exportará unas treinta y seis mil unidades (el 50 por 100 de su capacidad). Está primando la prudencia, al parecer, y los ejecutivos de la empresa prefieren consolidar esa presencia paso a paso para, en una segunda fase de expansión, llegar a exportar en 1986 doscientos mil vehículos, exactamente la mitad de su producción.

A la espera de que estos proyectos se conviertan en realidad, en Seat se está prestando especial atención al cumplimiento de los acuerdos firmados con Volkswagen ya que su deseo es llegar a ampliar esos contratos y conseguir que la empresa germana desembarque, con todo el equipo, en la española. Esta posibilidad se ve con buenos ojos en el propio INI, donde se piensa que la concentración de marcas está siendo la única fórmula para la supervivencia de las grandes empresas del sector.

En contraste con el optimismo que reina en Seat, los italianos han dado la llamada por respuesta. Sólo desde Fiat se ha manifestado un cierto «sentimiento de amargura» mientras que la Prensa de Italia ha ocultado de forma vergonzante el laudo de París, especialmente las publicaciones cercanas al grupo dominado por el clan Agnelli. Mientras tanto, e inasequible al desaliento, Fiat ha presentado en Barcelona una querrela contra Seat y un carrocero catalán por presunto delito de usurpación de la propiedad industrial, que en este caso afecta a una transformación efectuada sobre el Panda, querrela que, de momento, ha sido desestimada por el tribunal español.

Raúl R. Sáez

COMO DOS GOTAS DE AGUA

El litigio de Fiat contra Seat ante el tribunal de París ha dado origen a una divertida controversia sobre el gran parecido que tienen entre sí casi todos los coches medios de actual fabricación. Al finalizar el proceso, los jueces estaban hechos un lío, los grandes estilistas evidenciaron criterios muy distintos y el juicio, a la postre, se convirtió en una crítica a la escasa imaginación de los fabricantes europeos en general.

Tras el divorcio de ambas marcas, en 1980, se pactó que los Seat, para poder exportarse, tendrían que cambiar «significativamente» el aspecto de sus coches.

Seat encargó (y pagó) inmediatamente al estilista italiano Giugiaro un remodelado del Ritmo que luego fue corregido por Rayton Fissore, Ital Desing e Idea. Naturalmente, los

W. L. Mitchell, un estilista de General Motors que no tuvo ningún problema en presentar muy convincentes pruebas de que con sólo cambiar el frontal se transforma totalmente el aspecto de un coche. G. M. es experta en este trabajo, ya que con la misma embutición de los Opel fabrica en Inglaterra los Vauxhall.

Ante el desacuerdo Giugiaro-Mitchell, los jueces parisienses decidieron ver por sí mismos los coches, momento aprovechado por Antofañanzas para poner su mejor carta sobre el tapete, ya que, asesorado probablemente por técnicos alemanes, mandó que en un Ronda de color negro se pintaran de amarillo todas las piezas distintas.

El número de piezas diferentes se acrecentó por el efecto óptico de dos colores utilizados desde siempre por artistas y fotógra-

Este exótico modelo, Ronda en amarillo y Ritmo en negro, fue una prueba de peso ante el tribunal. Ahora engrosará el museo de Seat



dirigentes de Seat pedían que se consiguiera un aspecto distinto, pero cambiando el mínimo de piezas y abaratar así la operación.

A los de Fiat el cambio no gustó y acudieron al tribunal de París para tratar de demostrar que las variantes eran mínimas y que el Ronda seguía siendo, bajo su ligero maquillaje, el mismo Ritmo de siempre. Fiat jugó sus cartas torpemente, pues presentó inicialmente un informe del ingeniero Dante Giacosa que fue invalidado por Seat con sólo presentar un ejemplar del libro de Giacosa titulado «Mis cuarenta años trabajando para Fiat».

Los italianos acudieron luego a Giorgio Giugiaro, que pese a su gran vinculación con Fiat, había remodelado el Ronda y, además, trabajaba por encargo de Seat en el diseño de su futuro S-1. Giugiaro, tal vez dolido por los cambios introducidos en su maqueta del Ronda, informó que éste era igual al Ritmo, ya que sólo cambiaba el frontal y muy ligeramente la trasera, pero que los laterales se mantenían idénticos y es ésta la parte de un coche que define su personalidad.

El presidente de Seat, Juan Miguel Antofañanzas, que ha aplicado al caso toda su sagacidad, contrató entonces los servicios de

fos para resaltar diferencias; pero, además, Seat remató la jugada con un informe elaborado por Porsche Desing que desbarató los argumentos de Fiat.

Porsche, que trabaja para Seat en el diseño del nuevo motor Sigma del futuro S-1, utilizó además del Ritmo y el Ronda otros coches como el Talbot Horizon, el Renault-14, el Opel Kadett y el Toyota Toncel. Combinando fotos de estudio (donde las líneas tienden a igualarse) con fotos del exterior (donde las diferencias se acentúan) y utilizando poco menos que maquiavélicamente luces y colores, el informe Porsche sumió a los jueces en un mar de confusión, que llegaron incluso a confesar que de todos aquellos coches, el Ronda al que menos se parecía era al Ritmo.

Con tal brillante defensa el resultado del juicio era bien predecible, pero el fondo de la cuestión continuaba inalterado: Ritmo y Ronda son como dos gotas de agua, pero también lo son Talbot, Renault, Opel... La imaginación es más bien escasa en un momento en el que el usuario comienza a valorar, sobre todo, que su coche sea distinto al de los demás.

Tomás Cavanna

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 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 (3 altavoces). Tapizado en Jersey Chiné. Reloj de cuarzo digital y elevalunas 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"

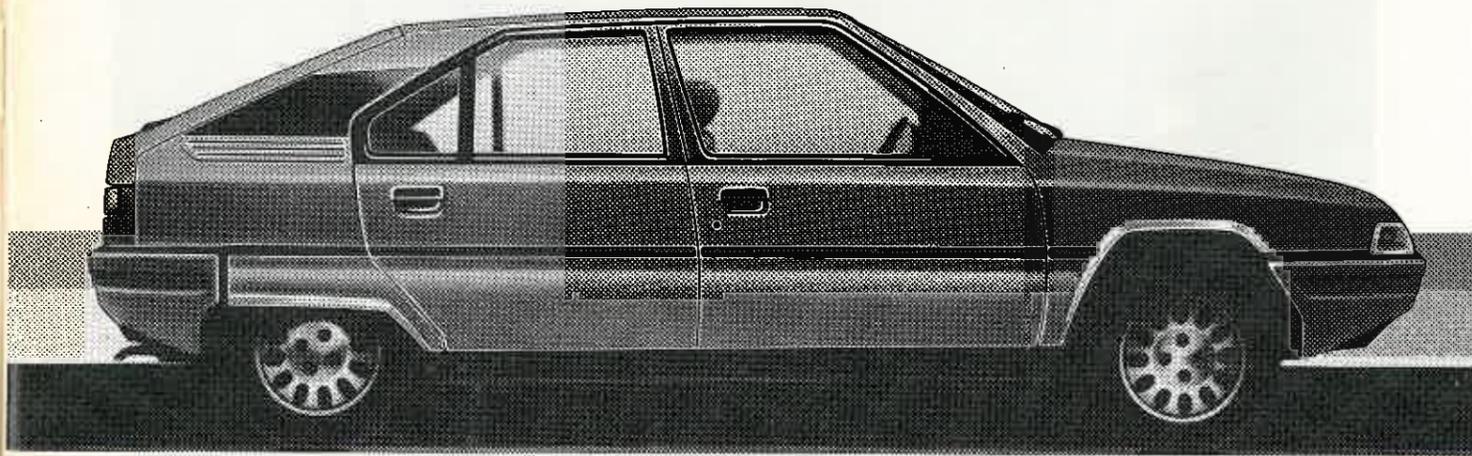
Equipo de Serie BX 16 TRS
Cierre electromagnético a las cuatro puertas y portón trasero. Cuarenta revoluciones. Indicador visual de nivel de aceite. Testigo luminoso de apertura de puertas. Elevalunas eléctrico a las cuatro puertas. Equipo HI-FI (en opción).

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. Cuarenta revoluciones. Lavalimpia luneta trasero. Testigo de apertura de puertas. Elevalunas eléctrico a las cuatro puertas. Cierre electromagnético a las cuatro puertas y portón trasero.

CITROËN BX



CITROËN ^ 84

Cada día más.

DE LOS 10 COCHES MAS VENDIDOS,

CUAL DA MAS LUZ

Los coches españoles en general disponen de un sistema de alumbrado suficientemente bueno como para que se pueda rodar en luz de cruce a 120 kilómetros por hora, con la posibilidad de frenar ante la aparición de un obstáculo. Esto hace pensar que habrá que buscar otras causas para explicar el gran número de accidentes que se producen durante la noche. Entre ellas está el mal mantenimiento de los faros, de los que normalmente el usuario no se suele ocupar y sobre cuyo estado y reglaje la Administración apenas tiene un control.

DE los casi 65.000 accidentes de tráfico que se producen en España al año, 24.500 se producen durante las horas del crepúsculo y la noche, pese a que en esas horas, según datos del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, la circulación media con respecto a las horas de luz es de sólo el 14 por 100. Pero, además, la gravedad de los accidentes nocturnos es tal que, en términos absolutos, la mayor parte de los muertos se producen en los siniestros nocturnos.

Esto pone de manifiesto el aumento de riesgo en la conducción nocturna, debido casi exclusivamente a la disminución de la visibilidad por parte del conductor cuando éste debe ayudarse con los faros de su coche.

El tratar de comprobar hasta qué punto puede ser causa de todos estos accidentes un mal sistema de alumbrado nos ha llevado a realizar esta prueba con los diez coches más vendidos en nuestro país.

Los coches analizados han sido el Renault-9, Renault-5, Renault-18, Opel Corsa, Seat Ronda, Seat Fura, Seat Panda, Talbot Horizon, Ford Fiesta y Ford Escort. Todos ellos, con excepción del Panda, van equipados, en serie, de faros halógenos. La forma de sus ópticas son todas más o menos irregulares, y no existe entre ellos ninguno equipado con faro redondo o doble faro. Y es que, en los últimos tiempos, los faros se han visto sometidos a las exigencias de los estilistas y expertos en aerodinámica, que les han ido dando las formas más diversas a fin de ajustarlos mejor a la carrocería.

La prueba fue realizada en un tramo recto de 150 metros, con una anchura de 9,5 metros. Se colocaron maniqués de tamaño natural a ambos lados de la calzada, colocados a 30 metros, 40 metros, 50 metros, 75 metros, 100 metros y 150 metros. Las primeras distancias son las pedidas por el Código de la Circulación en los últimos tiempos como mínima distancia de iluminación en luz de cruce. Los 50 metros serían la distancia necesaria para detener un vehículo que rodara entre 90 y 100 kilómetros por hora, contando incluso con un pequeño intervalo de reacción —el tiempo desde que se advierte el obstáculo hasta que efectivamente se pisa el freno—, los 75 metros serían la distancia de frenado a unos 120 kilómetros por hora, y los 100 metros, a unos 140 kilómetros por hora de contador. Los 150 metros es un máximo que hemos puesto, al que evidentemente ningún coche ha llegado en luz de cruce.

Sobre el alumbrado de cruce, la Comisión Europea de Reglamentos en materia del automóvil establece para faros halógenos que deben alcanzar un mínimo de 50 metros por el lado derecho y que la iluminación debe ser como mínimo, a esa distancia, de 12 lux. El lux



Renault 18. Marca: Cibie. Medidas: 17 cm. de alto, 21 cm. de ancho superior, 25 cm. de ancho inferior. Superficie: 374 cm².



Seat Fura. Marca: Kinby. Medidas: 18 cm. de alto, 21 cm. de ancho. Superficie: 378 cm².



Ford Escort. Marca: Kinby. Medidas: 14,5 cm. de alto, 21 cm. de ancho superior, 23 cm. de ancho inferior. Superficie: 311,7 cm².



Talbot Horizon. Marca: Cibie. Medidas: 16 cm. de alto, 25 cm. de ancho. Superficie: 400 cm².



Seat Ronda. Marca: Kinby. Medidas: 15 cm. de alto, 18 cm. de ancho. Superficie: 270 cm².



Renault 5. Marca: Cibie. Superficie: 15,5 cm. de alto, 20 cm. de ancho superior, 22,5 cm. de ancho inferior. Superficie: 310 cm².



Renault 9. Marca: Cibie. Medidas: 15 cm. de alto, 25 cm. de ancho. Superficie: 375 cm².



Opel Corsa. Marca: Hella. Medidas: 14,5 cm. de alto, 19 cm. de ancho superior, 20,5 cm. de ancho inferior. Superficie: 275,5 cm².



Ford Fiesta. Marca: Kinby. Medidas: 12,5 cm. de alto, 21,3 cm. de ancho superior, 23 cm. de ancho inferior. Superficie: 266,2 cm².



Seat Panda. Marca: Fores. Medidas: 16 cm. de alto, 21 cm. de ancho. Superficie: 305 cm².



es la unidad física de iluminación, que se refiere a la relación entre el flujo luminoso recibido y la unidad de superficie.

Pues bien, todos los faros probados, incluso los del Panda, con lámparas normales, a las que se exige una distancia mínima de iluminación de 40 metros, cumplieron con la normativa; aseguran una visibilidad mínima de 75 metros y llegan, en un buen número de casos, a superar los cien metros. A esa distancia se detectaban perfectamente los maniqués blancos e, incluso, se podía distinguir a un peatón con pantalón gris y anorak rojo, colores no especialmente reflectantes.

Así pues, los diez coches nacionales más vendidos ofrecen una iluminación segura para poder circular a velocidades normales durante la noche.

Probamos también la distancia de

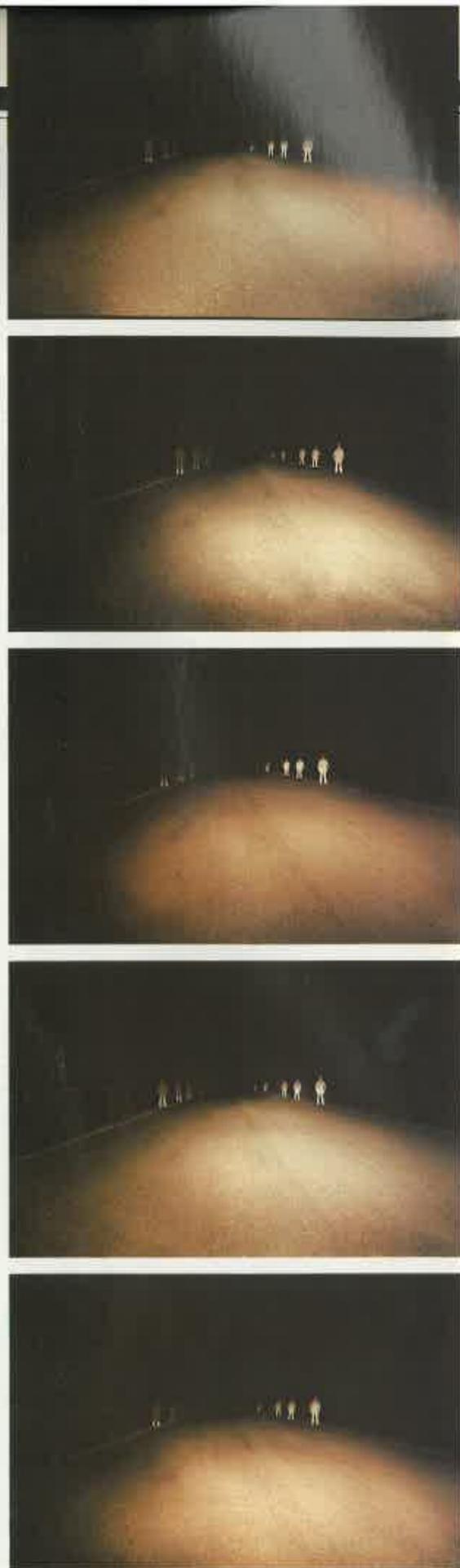
Renault 18: Excelente
Excelente alumbrado. En luz de cruce, un peatón queda iluminado a los 106 metros de distancia del coche. A 75 metros, la iluminación es de 14 lux. El haz de luz se dirige hacia la derecha. En luz larga alcanza los 330 metros.

Ford Escort: Muy bueno
También muy bueno el alumbrado. En cruce se alcanzan también los 106 metros. La anchura de iluminación es muy grande. Profundiza más por la izquierda que en el R-18, lo que puede causar problemas de deslumbramiento para otros vehículos. Tiene exceso de iluminación en la parte más próxima al coche. En cambio, la iluminación a 75 metros es de sólo 12 lux. El alcance en luz de carretera es de 276 metros.

Seat Ronda: Muy bueno
Buen alumbrado. La luz de cruce alcanza 105 metros. Buena anchura de iluminación, bien desviada hacia la derecha, sin sombras ni excesos de brillos y reflejos. La luz de carretera alcanza 299 metros. La iluminación en cruce a 75 metros es de 14 lux.

Renault 9: Muy bueno
También muy buena la iluminación del R-9. En cruce alcanza 104 metros. A los 75 metros, la iluminación es de 16 lux. También tiene una mejor anchura de iluminación que el R-18, sin llegar a crear deslumbramiento de vehículos que circulen en dirección contraria. La luz larga alcanza 301 metros.

Ford Fiesta: Muy bueno
Los nuevos Fiesta han ganado en alumbrado. Ahora son uno de los coches que mejor lo tienen. La luz de cruce alcanza 102 metros, con una iluminación de 12 lux a 75 metros. Tiene buena anchura de iluminación y, aunque sea menos potente que la de su hermano el Escort, no da tantos brillos. La luz larga alcanza 285 metros.



Reglando los faros del R-18: El sistema hidráulico de regulación de la altura es sensible a la temperatura. Conviene hacer la regulación con el motor caliente

luz larga, colocando el límite a 450 metros, máxima a la que llega la iluminación de muy contados coches europeos. Ninguno de los diez coches probados la alcanzó. La media se quedó alrededor de los 300 metros, que son suficientes. Se constata aquí un esfuerzo de los fabricantes de faros por conseguir una excelente luz de cruce, sin que les importe tanto la de carretera, lo que es comprensible hasta cierto punto si tenemos en cuenta que el tráfico en las carreteras de todo el mundo es intenso a todas horas, y que son pocos los momentos en que se tiene la posibilidad de poder conectar la luz de carretera.

De todas formas, pese a que se cumplan sin problemas los mínimos impuestos, los técnicos no están contentos y trabajan sobre todo en la forma de poder lograr una todavía mejor iluminación en luz de cruce, para

Seat Fura: Bueno
Iluminación profunda pero excesivamente concentrada hacia el lado derecho. Alcanza 100 metros en luz de cruce. A los 75 metros, la iluminación es de 14 lux. En luz larga el alcance es de 256 metros.

Talbot Horizon: Bueno
Buen alumbrado en general, pese a una sombra en la parte central de la zona iluminada en cruce. Alcanza 90 metros, con 14 lux a los 75 metros. La luz larga tiene un alcance de 293 metros. Correcta la anchura de iluminación.

Renault 5: Suficiente
Alumbrado correcto, con buena anchura de iluminación. Es potente, aunque no sea demasiado profunda. A 75 metros da los 12 lux de iluminación, que es correcto, y sin embargo no alcanza más que 87 metros. El alcance de la luz de carretera es de 286 metros.

Opel Corsa: Suficiente
Iluminación satisfactoria. Alcanza hasta el cuarto maniquí, haciendo visible a un peatón a los 85 metros. Anchura de iluminación suficiente. A los 75 metros tiene una iluminación de los 12 lux reglamentarios. La luz de carretera alcanza 251 metros.

Seat Panda: Suficiente
Es el único coche de los probados con alumbrado con lámparas normales. Pese a ello es correcto. Alcanza al quinto maniquí. A los 75 metros se descubre a un peatón sin ningún tipo de prendas reflectantes. La anchura del campo iluminado es suficiente. La luz larga llega a los 247 metros.

solucionar el problema del deslumbramiento, tanto de los conductores de los vehículos que circulan en dirección contraria, como del propio conductor, que puede resultar afectado por brillos del propio suelo debido a exceso de potencia luminica.

El resultado de esta prueba, que demuestra que los coches españoles más vendidos están bien dotados de iluminación, abre nuevos interrogantes sobre las causas de los accidentes nocturnos.

A parte de otras consideraciones, como las alteraciones físicas que sufre durante la noche el organismo del conductor, hay una de suma importancia que no hay que perder de vista: los faros de los coches están también sometidos a un desgaste. El cromado de las parábolas se estropea y amarillea con el tiempo y el uso, y la capacidad

La luz y los accidentes

	Número de accidentes (1982)	Muertos	Heridos
PLENO DIA			
Carretera	18.676	1.839	33.646
Zona urbana	20.504	398	26.262
Total	39.180	2.237	59.908
CREPUSCULO Y NOCHE			
Carretera	12.879	1.878	23.281
Zona urbana	11.526	371	16.962
Total	24.405	2.249	40.243

Según el MOPU, el coeficiente de nocturnidad, que evalúa el porcentaje de circulación media respecto de la diurna en las carreteras españolas, es de un 14 por 100

de iluminación de la óptica se reduce incluso a menos de la mitad. Hay que contar, pues, dentro de los gastos de mantenimiento de un coche, con la reposición periódica de las parábolas de los faros delanteros. En condiciones normales, el cambio debe hacerse hacia el quinto año de la vida del vehículo, a no ser que por algún golpe o rotura se hubieran cambiado antes. De paso, tampoco está de más cambiar los elementos de reflectores de los grupos ópticos traseros, pues si es importante ver, también es importante que a uno le vean.

Ambas cosas tienen tanta importancia desde el punto de vista de la seguridad como el llevar los neumáticos con dibujo o los frenos bien a punto.

Y, por supuesto, supervise regularmente el estado de las bombillas de su coche, y aproveche las campañas de vigilancia de alumbrado para hacer reglar los faros de su coche a fin de ver mejor y no molestar a los demás.

Sergio Piccione
Fotos: Angel Carchenilla

Renault desveló su nuevo modelo de representación, aunque no será comercializado hasta la primavera. A ésta acompañan otras novedades, entre las que destaca el futuro Lancia de prestigio

R-25, UN BUQUE INSIGNIA PARA RENAULT

EL R-25 es el coche que reemplazará a todos los modelos de la gama grande Renault, a los R-20 y R-30; este nuevo automóvil tiene ya un lugar y una fecha de presentación: el Salón de Ginebra, a celebrar en el próximo mes de marzo del 84.

El R-25 resulta de aunar algunos rasgos peculiares de

la firma —rasgos de gran éxito en otros coches Renault— con las tendencias más actuales en el diseño de vehículos de prestigio. Se ha llegado así a una carrocería amplia, con 4,65 metros de longitud y 1,77 metros de anchura, cuya distribución exterior queda a medio camino entre los dos y los tres cuerpos, una carrocería que

incorpora además un portón posterior. El R-25 tiene muchas similitudes con el coupé Fuego, tanto en el frontal como en la parte trasera —la burbuja de cristal es un signo inequívoco—, pero también tiene un innegable parecido con el Ford Sierra, coche poseedor de una estética sumamente vanguardista.

Los trabajos aerodinámicos han conseguido dotar al R-25 de un magnífico valor de resistencia a la penetración del aire —CX—, un valor que se cifra en 0,28, un dato sumamente espectacular para berlinas de gran producción, pues el Audi 100, hasta ahora campeón mundial, no baja de 0,30.

El próximo Renault 25, que mantiene casi sin cambios la estructura mecánica de sus predecesores —tracción delantera, suspensión independiente a las cuatro ruedas, etcétera—, se pondrá a la venta en ocho variantes, que se logran al combinar cinco motores, dos tipos de transmisión y tres niveles de equipamiento. Entre los cinco motores

aparecen tres de gasolina y dos Diesel; por el lado de la gasolina se presentan: un cuatro cilindros de 2 litros, con 104 caballos de potencia; un cuatro cilindros con 2,2 litros e inyección electrónica, con una potencia próxima a los 125 caballos, junto con un seis cilindros en V con 2,7 litros, capaz de generar 142 caballos. Por el lado de los Diesel, se mantienen, mientras tanto, los clásicos cuatro cilindros de 2,1 litros, con 64 u 85 caballos, según el motor sea «atmosférico» o turbo. Las cajas de cambios también pueden ser manuales de cinco velocidades o automáticas de tres relaciones.

El interior del R-25 denota la categoría del modelo a través de diversos detalles de su dotación; el más destacable es, sin duda, el cuadro de mandos, que combina los relojes clásicos —velocímetro y cuentarrevoluciones— con instrumentos electrónicos cuya información se visualiza a través de cristales líquidos.

Un nuevo Lancia de prestigio para 1984-85. Aquí, con carrocería de dos volúmenes, con portón trasero. Habrá otras



Campeón en aerodinámica y en equipamiento, con sintetizador de voz que «habla» al conductor, el R-25 es un modelo de prestigio



UN LANCIA MULTINACIONAL PARA 1984

EL grupo de automoción más importante de Italia, Fiat-Lancia, está culminando el desarrollo de un proyecto conjunto, en el que participan también Alfa Romeo y Saab. Se trata de un coche que entrará de lleno en el sector de grandes berlinas de lujo, para hacer competencia a vehículos de tanta fama como los últimos

Audi, Mercedes, Volvo, etcétera.

Es el coche que está haciendo falta a las cuatro marcas y Lancia será la primera en celebrar el bautizo, con el lanzamiento comercial de su coche en 1984. Podría ser también en 1985, si las cosas no se presentan tan fáciles como los responsables de la marca creen,

pero lo que sí es seguro es que el Lancia será el primero. Alfa Romeo, por su parte, será la última marca en utilizar comercialmente el proyecto multinacional conjunto, en el que Saab se beneficiará con un vehículo de características inéditas para la marca sueca, ya desvelado en nuestro número 2.

En materia de carrocería, Lancia utilizará dos versiones. Una clásica, con estructura de tres volúmenes independientes (motor, habitáculo y maletero separados) y cuatro puertas, y una segunda, con estructura de dos volúmenes y cinco puertas.

El modelo dispondrá seguramente del motor de seis cilindros en V de origen Peugeot-Renault-Volvo (el llamado PRV), con dos litros y medio de cilindrada. Es muy posible que se recurra también al motor Fiat de cuatro cilindros y dos litros de cilindrada, con o sin compresor volumétrico, el mismo que se viene utilizando en los Lancia Trevi; esta segunda motorización permitiría ofrecer una versión más barata y de prestaciones más discretas.

Este nuevo modelo completaría la gama superior de Lancia.

SAPPORO, FRESCO Y BLANCO COMO LA NIEVE

LOS coches descapotables ganan adeptos día a día y el Mitsubishi Sapporo Cabrio es una buena muestra de esta tendencia. Los coches japoneses no habían caído hasta ahora en la tentación del techo de lona —quizá a los eficientes ingenieros nipones les había

parecido una frivolidad innecesaria—, pero con el Sapporo Cabrio se rompe esa línea y ya es posible acceder a la rara y maravillosa sensación de sentir el aire fresco en la cara mientras se conduce.

Sobre la base del Sapporo, coupé aparecido en

1976, los diseñadores han puesto a punto un modelo clásico en cuanto a estructura mecánica se refiere, pero con el atractivo de su techo plegable. Los dos motores disponibles para el nuevo coche son siempre de cuatro cilindros: con 1,6 litros de cubaje y 75 caballos, o con

dos litros y 112 caballos, potencias suficientes para impulsar el Mitsubishi hasta las proximidades de los 160 kilómetros por hora. La velocidad máxima no es alta, pero tampoco es este el objetivo fundamental de los descapotables, sino el paseo tranquilo tomando el sol, objeto que se cubre a las mil maravillas con el Sapporo Cabrio, obra del importador de los Mitsubishi en Alemania.



MÁS COCHES PARA GENTE ENCANTADORA

CITROËN Hispania presenta un nuevo modelo en el mercado nacional. Se trata del LNA, que se in-

tercala entre los 2 CV y Dyane y los Visa. Toma la carrocería del Peugeot 104 Coupé con algunas modifi-

caciones estéticas que le den una imagen de la marca francesa. La versión más sobria utilizará el motor bicilíndrico, refrigerado por aire, de 652 centímetros cúbicos, de los 2 CV y Dyane. La más cara empleará el motor 1.124 centímetros cúbicos, refrigerado por agua, de cuatro cilindros, de los Visa Super E.

El coche sólo mide tres metros y 43 centímetros, para una anchura de un metro y 54 centímetros.

Tiene una aceptable habitabilidad para cuatro personas, de las cuales las que ocupan los asientos de delante irán confortablemente, mientras que las del trasero tendrán que ajustarse un poco más. Lo que no hay mucho, es espacio para maletas.

El LNA se presenta como un coche para gente joven, sin muchas necesidades de habitabilidad y como segundo coche para utilización en ciudad.

Su comercialización será inmediata. En cuanto a los precios, oscilarán entre las 457.500 pesetas franco-fábrica del LNA bicilíndrico y las 507.500 del LNA 11-RE, la versión más cara y lujosa.



Lo último

al volante muy tumbada y las aletas prominentes constituyen un glorioso recuerdo del pasado.

La ausencia de puertas y el azote del aire en la cara son la mejor expresión de un estilo especial de automóviles, el Sylva Star mantiene esos ideales frente a producciones masivas de coches anónimos, carentes, en la mayor parte de los casos, de cualquier rastro de personalidad. Son las ventajas de tener una legislación generosa a la hora de homologar coches de artesanía.



SYLVA STAR, EL VIEJO SABOR INGLÉS

LAS líneas de carrocería de este modelo se inspiran, de forma clara, en las del Lotus Seven, coche sobre el que se cimentó el buen nombre de un mago del diseño: Colin Chapman, el padre de todos los Lotus. Los requerimientos aerodinámicos del momento actual y la buena velocidad punta del Sylva dan como resultado un frontal espectacular, donde el faldón se confunde con las aletas en una mezcla de ele-

mentos clásicos y de vanguardia cuando menos extraña, además de sugerente.

El Sylva Star no oculta en ningún momento su auténtico carácter deportivo, carácter que se puede reforzar, a gusto del cliente, con el montaje de mecánicas más o menos brutales. La conducción de este biplaza no tiene nada que envidiar a la de un coche de circuitos en cuanto a emociones se refiere; los asientos de cuero, la posición



Mercedes 190/190 E. Condúzcalo como un turismo,... ... o píloTELelo 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 como 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.

Toda la mañana en la SER.

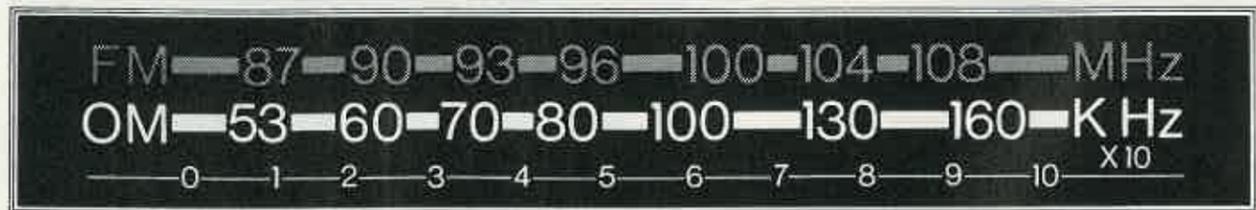


Radio entera y verdadera. Múltiple y variada. Fresca y dinámica. En cadena y local. Actual. Con la solidez y el peso específico de un profesional de la radio como Iñaki Gabilondo.



"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.



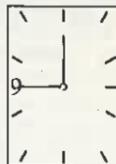
Y el contagioso dinamismo de Pepe Domingo Castaño.



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.

RICARDO PÉREZ ASQUEROS

LOS Dodge Daytona Turbo son los primeros coches de la industria USA capaces de conjugar conceptos tan clásicos en Europa como son: el motor anterior transversal, la tracción delantera, el turbocompresor, etcétera; el resultado del cóctel son unos coupés con dos buenas plazas delanteras, capaces de alcanzar una velocidad máxima de 180 kilómetros por hora, con aceleraciones de cero a cien kilómetros por hora en ocho segundos; unos valores equiparables con los exhibidos por los deportivos más espectaculares de este lado del Atlántico.



Dodge Shelby Charger, un deportivo tranquilo. El nuevo estilo americano para un coche rápido de tamaño medio.

Por otro lado, el estudio de las carrocerías en túnel de viento, proceso hasta ahora inusual en los modelos USA, ha posibilitado la creación de unas formas aerodinámicas y, al mismo tiempo, compactas. Los Daytona, con 4,44 metros de longitud y 1,76 metros de anchura, pesan 1.157 kilos.

Los ingenieros de Chrysler demuestran con los Daytona que es casi imposible resistirse a los encantos mecánicos del turbo. La adaptación de este elemento al motor de 2,2 litros y cuatro cilindros ha incrementado la potencia desde los 99 caballos iniciales hasta 142 caballos, y todo ello sin un sacrificio notable de los consumos.

Las diferencias entre los

AMERICANOS CON RABIA



modelos Daytona Turbo y Daytona Turbo Z se centran únicamente en la decoración externa; el Z equipa más elementos aerodinámicos y consigue así una menor resistencia al aire, traducible en algo más de velocidad punta.

El Shelby Charger es casi idéntico a los Daytona, pero renuncia al turbo para presentarse como una opción deportiva más calmada —su motor de 2,2 litros rinde 110 caballos—. Los detalles personalizadores de Carroll Shelby refuerzan la imagen del coche añadiendo agresividad al conjunto.

La fuerza de Chrysler salta a la vista en los nuevos Daytona. En grande, el Daytona Turbo Z: 144 caballos y más de 180 kilómetros por hora.



FRENTE A FRENTE

La oferta de vehículos nacionales tiene su máxima expresión en estos dos Peugeot 505, los modelos más recientes de la gama. Aunque uno lleva motor de gasolina —el GTI— y el otro lleva motor diesel —el GTD Turbo— son perfectamente comparables.

PEUGEOT 505 GTI CONTRA PEUGEOT 505 GTD DOS HERMANOS CON GARRA

LOS Peugeot 505 GTI y GTD Turbo, enfrentados en esta ocasión, representan la misma idea de berlina familiar tirando a grande, pero con dos personalidades muy alejadas una de otra: la del deportivo de prestigio —el modelo GTI— y la del corredor de fondo —el modelo GTD Turbo diesel—. Las virtudes y los defectos de cada uno de estos coches también reflejan, de forma muy directa, su carácter peculiar: así, la considerable potencia del 505 GTI —130 caballos— se traduce en velocidad punta de primera línea y aceleraciones espectaculares, con la contrapartida de consumos por encima de la media. El 505 GTD Turbo diesel tiene unas prestaciones más modestas —como un 10 por 100 inferior a las del GTI—, pero también su consumo —de gas-oil— es bastante más ajustado.

Ambos coches, hermanos gemelos por carrocería y por nivel de equipa-

miento; tienen en común, además de ese maletero sumamente capaz, característico de todos los 505, un grado de comodidad para los pasajeros casi excepcional, y un cambio donde se juntan suavidad con precisión. Los aspectos negativos son igualmente compartidos por ambos coches: elevado precio, poco cuidado en el montaje de algunos componentes y ruido de motor demasiado alto para unos coches de esta categoría.

A lo largo de los dos mil kilómetros de la prueba, desarrollados con cada coche por ciudades congestionadas —las lluvias de este mes de noviembre fueron compañeras habituales en los trayectos—, por carreteras nacionales y por autopistas, mostraron todas las posibilidades, tanto del 505 GTI como del GTD Turbo. Ambos coches cumplen con creces las exigencias propias de un familiar grande cuyo verdadero destino son los viajes por carretera con varias

personas y su correspondiente equipaje a bordo. El GTI permite cubrir cientos de kilómetros a un ritmo muy alegre, pero con el consiguiente gasto, mientras el GTD Turbo permite la realización de esos mismos recorridos a una velocidad media algo inferior, pero con menos costo de carburante.

La elección final, donde intervienen factores tan diversos como el precio inicial, los kilómetros recorridos cada año, el precio del combustible, etcétera, requiere, por la igualdad de ambos contendientes, el empleo de una computadora y a ella se ha dirigido MOTOR16. Su veredicto es inapelable: el GTD Turbo es el más económico de los dos coches, sea cual sea el número de kilómetros cubiertos a su volante cada año. Para quien busque el máximo ahorro, la respuesta es: 505 GTD Turbo; para quien se incline por las prestaciones sin reparar en gastos, la elección es: 505 GTI.





PEUGEOT 505 GTI, EL LEON MAS FERROZ

EL Peugeot 505 GTI esconde el carácter de un verdadero deportivo bajo una imagen clásica y de gran sobriedad. El diseño carrocerero de Pininfarina —colaborador habitual de Peugeot—, sobrio y equilibrado, se conserva todavía casi intacto en el GTI, coche que sale al mercado cuatro años después del lanzamiento de la serie 505. Tan sólo el alerón posterior —también presente en el GTD Turbo— pone la nota «de carreras» en un conjunto de buen tamaño —casi 4,6 metros de longitud— que sufre desde su nacimiento de falta de protección lateral por culpa de unos paragolpes poco envolventes.

Las siglas GTI tienen una tradición de buenas prestaciones desde su salto a la popularidad emparejadas con los

Precio en la calle:
1.727.587 pesetas

Fabricante: Automóviles Talbot, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 435.
Plazo de entrega: Treinta días.
Fecha de presentación: Septiembre 1983.

Volkswagen Golf, Peugeot ha introducido esa misma nota en su más reciente 505 y, para ello, hace uso de un motor con cuatro cilindros y casi 2,2 litros de cubaje —2.165 centímetros cúbicos— que, gracias a la inyección electrónica de carburante, genera 130 caballos. Es un motor de carácter bastante rabioso, pero que carece, sin embargo, de esa elasticidad tan necesaria en el tráfico urbano.

La transmisión del 505 GTI armoniza a la perfección con el carácter brioso

de la mecánica. La palanca de cambios permite un manejo preciso y suave; el escalonamiento de las distintas marchas hace posible, a su vez, extraer todas las posibilidades del motor. Un uso razonable de la caja de cambios da como resultado unos consumos muy aceptables, mientras que con un uso en plan velocista se obtienen medias de marcha muy altas, pero con consumos también elevados. La caja de cambios es uno de los elementos más destacados en el GTI.

La presencia de cuatro frenos de disco es otra de las peculiaridades más positivas de este modelo. Su acción eficaz constituye siempre un seguro para el conductor de un coche cuya velocidad máxima ronda los 180 kilómetros a la hora.

La suspensión del GTI ha recibido algunos retoques de cara a mejorar la estabilidad sin pérdida de sus cualidades de confort; el resultado final es muy digno y contribuye, en primera línea, al logro de un conjunto armonioso, equilibrado y clásico.

FICHA TECNICA

Peugeot 505 GTI

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal.

Número de cilindros: 4, en línea.

Cilindrada: 2.165 c.c. (88 x 89 mm.).

Cigüeñal: De 5 apoyos.

Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada.

Alimentación: Inyección electrónica K-Jetronic.

Compresión: 9,8 a 1.

Tipo de carburante: Gasolina de 96 NO.

Capacidad del depósito: 70 litros.

Potencia máxima: 130 CV a 5.750 rpm.

Par máximo: 19,5 mkg. a 4.250 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras.

Caja de cambio: Manual de 5 marchas.

Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,1 km/h.; 2.ª, 14 km/h.; 3.ª, 21,4 km/h.; 4.ª, 29,2 km/h.; 5.ª, 35,6 km/h.

Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida.

Vueltas de volante entre topes: 3.

Diámetro de giro: 10,7 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 14 pulgadas.

Neumáticos: 185/70 14T.

PESOS En orden de marcha: 1.235 kg.



VIRTUDES

- Amplitud y confort.
- Estabilidad de marcha.
- Altas prestaciones.
- Frenos potentes.

DEFECTOS

- Motor ruidoso.
- Dirección demasiado sensible a alta velocidad.
- Interior bastante sobrio.
- Ralentí inestable.



PEUGEOT 505 GTD TURBO: NO HAY FUEGO SIN HUMO

EN el GTD Turbo se recogen todos los ingredientes necesarios para vender un diesel: es un vehículo cómodo y amplio, que cuenta con todo lo que podemos pedir a una berlina grande, que

anda mucho y muy bien, que está turboalimentado (los constructores saben que hoy, de rebote, vender turbo permite también vender diesel), que consume, por fin, el combustible más barato de cuantos se encuentran en las gasolineras españolas..., de momento. A cambio de sus ventajas, el coche cuesta una cantidad de dinero importante y deja tras de sí densas nubes de humo negro en las aceleraciones. Son dos de los tributos que hay que pagar.

El coche tiene un gran motor de cuatro cilindros en

Precio en la calle:
1.830.787 pesetas

Fabricante: Automóviles Talbot, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 435.
Plazo de entrega: Treinta días.
Fecha de presentación: Septiembre 1983.

línea y 2,5 litros (2.498 centímetros cúbicos) que se sobrealimenta con un turbocompresor para conseguir los 95 caballos anunciados. Ha sido necesario esperar casi dos años para disponer de este motor con plenas garantías de fiabilidad y ya perfectamente puesto a punto. Durante este tiempo, los 505 han tenido que conformarse con el motor de 2,3 litros, turbo o no, según las versiones. Este motor antiguo ha cedido su puesto en toda la gama de «nuevos 505 diesel» al nuevo 2,5 litros,

que en el GTD Turbo alcanza su máxima expresión.

El coche ha sido sometido a un proceso de revalorización mecánica. Al motor turbodiesel se añade un cambio de marchas manual de cinco relaciones muy adecuado, con marchas muy bien escalonadas, que permiten a un tiempo buenas aceleraciones y un régimen de marcha descansado y económico en autopista. La suspensión ha sido objeto de un tratamiento muy especial, gracias al que se obtiene todo el confort característico de un Peugeot 505, pero con mejor estabilidad.

El ruido de funcionamiento delata sin engaños el tipo de mecánica presente bajo el capó; la rumorosidad es en cualquier caso, elevada, sobre todo en los primeros momentos de marcha. El nivel de vibraciones es, por el contrario, mínimo y sólo cuando se corta el contacto se produce un traqueteo algo molesto. Este defecto, común a la inmensa mayoría de motores diesel, no tiene por el momento un antídoto eficaz en los coches presentes en el mercado.

FICHA TECNICA

Peugeot 505 GTD Turbo

MOTOR Disposición: Delantero, longitudinal.

Número de cilindros: 4, en línea.

Cilindrada: 2.498 c.c. (94 x 90 mm.).

Cigüeñal: De 5 apoyos.

Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por correa dentada.

Alimentación: Inyección indirecta. Turbocompresor.

Compresión: 21 a 1.

Tipo de carburante: Gas-oil.

Capacidad del depósito: 70 litros.

Potencia máxima: 95 CV a 4.150 rpm.

Par máximo: 21 mkg a 2.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras.

Caja de cambio: Manual de 5 marchas.

Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8,9 km/h.; 2.ª, 15,7 km/h.; 3.ª, 23,8 km/h.; 4.ª, 34,4 km/h.; 5.ª, 40,7 km/h.

Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida.

Vueltas de volante entre topes: 3.

Diámetro de giro: 10,7 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y tambores detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 14 pulgadas.

Neumáticos: 185/70 14T.

PESOS En orden de marcha: 1.340 kgs.



VIRTUDES

- Amplitud y confort.
- Estabilidad de marcha.
- Economía de consumo.
- Buena velocidad máxima.

DEFECTOS

- Motor ruidoso.
- Dirección demasiado sensible a alta velocidad.
- Interior bastante sobrio.
- Frenos justos.



Amplitud y confort caracterizan el habitáculo del Peugeot 505. Sin embargo, la decoración interior resulta demasiado austera, aunque los materiales son de buena calidad

INTERIORES: MUCHO CONFORT, MUCHA SOBRIEDAD

La gran amplitud del espacio habitable es el primer punto a reseñar en el examen de los Peugeot 505; en cualquiera de ambos modelos cinco pasajeros adultos pueden realizar un viaje largo con toda comodidad. El acceso, tanto a las plazas delanteras como a las traseras, es muy fácil en virtud del buen tamaño de las puertas y de su gran ángulo de abatimiento. No sucede lo mismo con el maletero, que presenta una arista de carga bastante alta y, por tanto, incómoda, pues obliga a elevar las maletas más de lo deseable; la capacidad del maletero es, sin embargo, muy buena y aprovechable, por las formas rectas del conjunto.

Los asientos anteriores y posteriores —recubiertos siempre de terciopelo— son idénticos en ambos modelos. La forma de los anteriores es digna de los mejores elogios, pues tanto la espalda como las piernas quedan bien recogidas lateralmente; las longitudes de asiento y respaldo son casi idóneas para el conductor medio español —con una

EQUIPAMIENTO

Acorde con su categoría

	Peugeot 505 GTI	Peugeot 505 GTD Turbo
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro agua	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO
Voltímetro/Amperímetro	NO	NO
Reloj	SI	SI
Testigo reserva carburante	SI	SI
Testigo freno de mano	SI	SI
Testigo estérter	—	—
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros halógenos	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	—	—
Luneta térmica	SI	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/SI	SI/SI
Espejo de cortesía	SI	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/NO	SI/NO
Cerraduras centralizadas	SI	SI
Respaldo posterior divisible	—	—
Luz orientable (lector de mapas)	SI	SI
Tapón de gasolina con llave	NO	NO

Opciones de series (comunes a ambos modelos): Techo corredizo (42.120 pesetas), aire acondicionado (64.840 pesetas), pintura metalizada (22.800 pesetas), llantas de aleación ligera (48.370 pesetas).

estatura próxima a los 1,7 metros—; también lo es el mullido especial dispuesto en el respaldo a la altura de la zona lumbar; en virtud de tal diseño es posible recorrer de un tirón cientos y cientos de kilómetros sin el menor asomo de cansancio.

Las plazas traseras de los dos 505 son objeto de toda atención, como corresponde a vehículos familiares que incluso tienen un cierto estilo de coches de representación, coches en donde se puede adivinar la imagen archiconocida del ejecutivo de alto rango semioculto tras sus documentos financieros. Es el coche del Gobierno autonómico vasco, por ejemplo.

El confort es máximo cuando dichas plazas van ocupadas por dos pasajeros, ya que en ese caso disfrutan no sólo de unas formas sumamente acogedoras, sino también de un útil apoyabrazos central. Cuando los pasajeros son tres el grado de comodidad es algo menor para la persona sentada en posición central no por falta de espacio, sino por la mayor dureza del respaldo en esta zona.

La climatización del conjunto es otra de las notas destacables de los modelos 505 GTI y GTD Turbo. Es posible repartir con precisión tanto el aire frío como el aire caliente, y son muchas las posibilidades ofrecidas por el sistema regulador dispuesto en la consola central al alcance de conductor y acompañante. Con tiempo invernal y temperaturas bajas sorprende, de forma muy favorable, la rapidez con lo que se produce aire caliente, aun después de haber tenido el coche en el «garaje de las estrellas» durante toda la noche; el desempañado de los cristales es casi instantáneo y los pasajeros disfrutan con prontitud de una temperatura agradable.



Cuentarrevoluciones más generoso en el GTI. Uno de los pocos detalles que diferencian los tableros



Testigo de precalentamiento, a la izquierda. En frío hay que esperar unos segundos para arrancar el GTD



Asientos idénticos en los dos modelos. Contribuyen decisivamente al confort general

Lo menos convincente de los Peugeot 505 aquí enfrentados es, sin duda, la decoración interna: bastante austera y, por ello, poco apropiada para unos coches cuyo precio final ronda los dos millones de pesetas. El estilista francés Paul Bracq, personaje central del número dos de MOTOR16, fue el responsable del salpicadero, triste para un coche de la categoría de los 505. En su descargo cabe decir que está hecho con materiales de calidad y bien acabado. El diseño, de cualquier forma, no es muy afortunado y los objetos situados sobre la amplia repisa de

la derecha se caen al suelo con la menor aceleración. La guantera, por su parte, es sumamente espaciosa y cuenta con llave.

El cuadro de mandos se consulta con facilidad por el gran tamaño de los diversos cuadrantes. La presencia de cuentarrevoluciones, tanto en el GTI como en el GTD Turbo —detalle bastante inusual en un automóvil con motor Diesel— es un aspecto positivo de los dos modelos Peugeot.

La calidad de acabado en tapicerías y elementos plásticos es óptima, todo encaja bien y no se oyen ruidos extra-

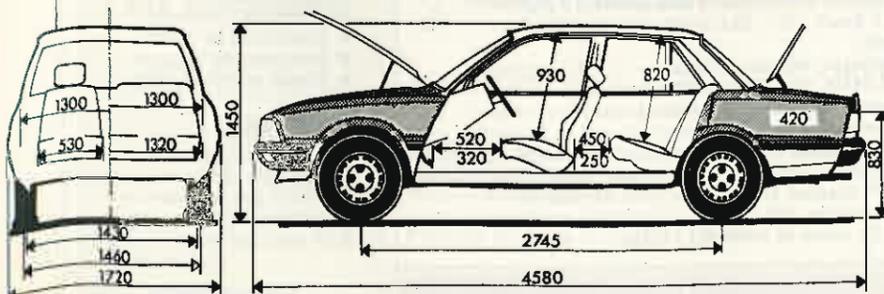
ños incluso cuando se circula sobre malos firmes. De cualquier forma hay que decir que una cerradura de puerta se desajustó durante la prueba, porque los tornillos estaban flojos y el motor del limpiaparabrisas se desregló, con lo que las escobillas se quedaban a medio camino de su recorrido, frente a los ojos del conductor.

La iluminación de los 505 es muy efectiva y el mando de regulación de altura, dispuesto bajo el cuadro a la izquierda del volante, permite reglarlos cómodamente, para evitar molestias al resto de los usuarios de la carretera.

AL VOLANTE: 35 CABALLOS DE DIFERENCIA

Los dos modelos más recientes de la gama Peugeot 505 han sido concebidos bajo tres puntos de vista, que son comunes a ambos, pese a la diferencia de motores. Tales aspectos son: conservar a cualquier precio sus buenas cualidades iniciales de confort, incrementar apreciablemente las prestaciones velocísticas y lograr un nivel de seguridad suficiente como para que los coches admitan esta inyección de potencia suplementaria. Los tres aspectos elementales de concepción se han cumplido en ambos coches con creces.

El confort y la habitabilidad ya han sido comentados líneas atrás: los dos coches son idénticos. Las prestaciones son las propias de dos buenas berlinas rápidas; con lógica ventaja a favor del GTI, cuyo comportamiento roza el de un deportivo de raza, pero con la sorpresa de que el GTD Turbo aventaja a



cambió

5-12 de diciembre de 1983
N.º 627 • 150 ptas.

**ESTA SEMANA
EN SU QUIOSCO**

**Felipe busca
"Generalísimo"**

POR QUE CAYO EL AVION DE LOS POETAS

**El mundo huele a guerra
Vila Reyes: Esta carta asustó a Carrero**

muchos coches en su categoría y motor de gasolina. Finalmente, las dos mecánicas han recibido un tratamiento similar en orden a incrementar la seguridad y permitir mayores prestaciones: suspensiones más bajas, frenos muy adecuados —muy potentes y progresivos los del GTI y mediocres los del GTD—, transmisión muy realista, neumáticos de grandes dimensiones con opción a llantas de aluminio, vías mayores, visible caída negativa en el tren delantero, etcétera.

Todas estas características se ponen de manifiesto en el funcionamiento de ambos coches, que esencialmente son iguales, salvo en el empuje de sus motores. El de gasolina del GTI es tan «civilizado» que en uso normal puede confundirse con cualquier pacífico utilitario; el de gas-oil del GTD Turbo es tan alegre y potente que puede casi rivalizar, con sólo 95 caballos, con los 130 de su hermano.

Sentados al volante, los dos coches nos ofrecen la misma sensación. Volantes, asientos, tableros y palancas de cambio idénticas, junto a pedales, salpicaderos, sistemas de visibilidad y accesorios también comunes. A coche pa-



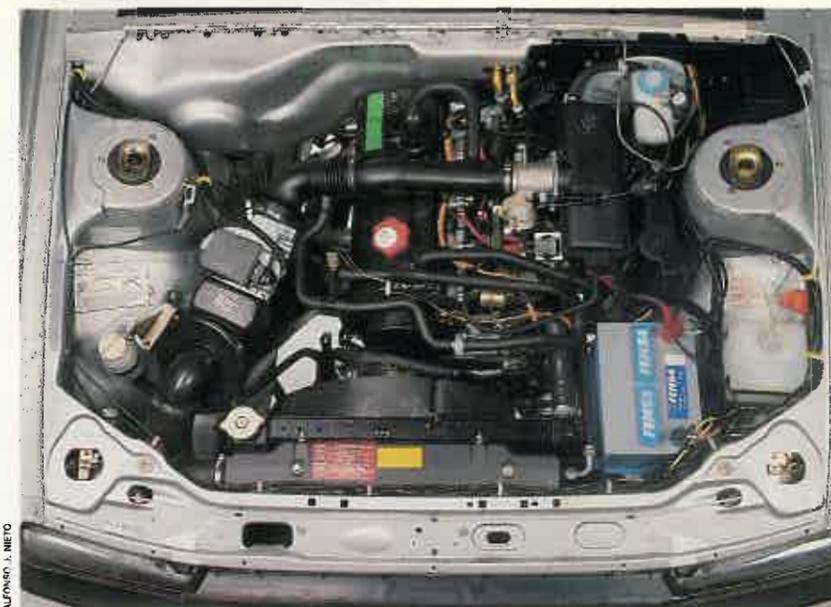
Estilo Peugeot
Característico faro trapezoidal

rado, sólo una diferencia puede advertirse: el tablero del GTD incluye un testigo de calentamiento que se enciende antes de arrancar el motor, junto a un cuentarrevoluciones cuya «zona roja» comienza poco más allá de las 4.000 rpm. El cuentavuelvas del GTI es igual en tamaño y disposición, pero su zona de precaución se sitúa en las 6.000 revoluciones por minuto. Todo lo demás es, con el motor parado, idéntico.

La diferencia entre estos dos coches es de peso y de potencia. El diesel pesa 105 kilos más que su hermano de gasolina, mientras que éste cuenta con 35 caballos más. Ambos factores se suman a la hora de hacer distintas sus personalidades; no sólo en cuanto a las prestaciones, sino también por su forma de comportarse en las curvas, su forma de frenar, etcétera.

La suspensión y la geometría del tren delantero son nuevas en los dos Peugeot 505: de vocación más deportiva. La carrocería está más cerca del suelo y las ruedas delanteras presentan una acusada inclinación —lo que se

FRENTE A FRENTE



Inyección electrónica en el 505 GTI
Esta versión del motor de aluminio es potente, pero de poca elasticidad



Turbocompresor y 2,5 litros en el GTD
Debajo de la maraña de tubos salen 95 caballos de potencia bien aprovechados



Buena terminación
Los 505 están bien rematados



Diseño de gama alta
Ambos comparten la misma rueda



Carrocería elegante, con líneas trazadas por Pininfarina
El deflector aerodinámico posterior está presente en las berlinas más caras de la gama 505

llama «caída negativa»—. Ambos detalles permiten que los coches resulten más estables y que las curvas puedan abordarse a mayor velocidad sin peligro de descontrol.

En el GTI, con todas sus mejoras, se ha conseguido un coche muy «neutro», esto es, un vehículo perfectamente capaz de desenvolverse sin sorpresas en todo tipo de curvas; no se desliza el tren delantero y no se deslizan tampoco las ruedas traseras. Es un coche de apariencia muy seria, cuyos resultados son también muy serios; sólo si se quiere diversión, el 505 GTI empieza a mostrar sus posibilidades, con cierta tendencia a que las ruedas traseras patinen —esto

FRENOS

Imbatible GTI

	GTI	GTD Turbo
Desde 80 km/h.		
Distancia frenado (m.)	19	25,5
Duración (seg.)	2,6	3,2
Desde 100 km/h.		
Distancia frenado (m.)	33	35,5
Duración (seg.)	3,3	3,7
Desde 120 km/h.		
Distancia frenado (m.)	48	57,5
Duración (seg.)	4,5	4,3



se llama «sobreviraje»—, para satisfacción de los conductores deportivos.

Los 1.340 kilos que pesa el GTD Turbo se notan mucho en la forma de comportarse en curva. Este coche tiene, con respecto al GTI, una carga adicional de 105 kilos, que gravitan sobre su eje delantero y modifican la conducta. En curvas de radio cerrado, el GTD pierde el equilibrio de trayectoria que es común a ambos coches: el tren delantero tiende a salir en línea recta, como si de un coche de tracción delantera se tratara, y esto limita bastante las posibilidades deportivas de este diesel rápido.

El diferencial de ambos coches viene

PRESTACIONES

No tanta diferencia

	Peugeot 505 GTI	Peugeot 505 GTD Turbo
VELOCIDAD MÁXIMA (km/h. en 5.ª) ...	176,1	158,2
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,2	19,5
1.000 m. salida parada	32,3	35,4
De 0 a 100 km/h.	11,1	13,2
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	19,5	20,3
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,8	23,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	35,6	37,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	38,9	41,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,4	11,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	13,7	15,6



CONSUMO

Dos buenos bebedores

	Peugeot 505 GTI	Peugeot 505 GTD Turbo
Lítrros/100 km.		
CIUDAD		
A 24,4 km/h.	12,8	9,9
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	8,1	6,4
En conducción rápida	13,2	11,6
En carretera de montaña	9,1	7,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	9,1	8,1
A fondo	15,3	12,5
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponderado	11,0	8,7
Recorrido (km.)	585	750



Balance global favorable al turbodiesel, pese a las superiores prestaciones del GTI
El estudio económico señala la superior rentabilidad del GTD

descrito por la fábrica como «diferencial de deslizamiento limitado», un artilugio que usan todos los coches de competición y que es indispensable en todo deportivo de pretensiones. Pues bien, dicho recurso técnico deja sentir su influencia en el trazado de curvas y, gracias a él, no se observan pérdidas de tracción. Sin embargo, no cumple estrictamente con el cometido para el que fue puesto en los 505, pues cuando las ruedas traseras pisan sobre firme irregular —una en asfalto y la otra en tierra, y viceversa— una de ellas siempre patina al acelerar. Pero este diferencial, que no es precisamente un «autoblocante» de carreras, cumple muy bien en la conducción deportiva y eso es ya para darse con un canto en los dientes.

Los frenos son buenos en líneas generales, siempre que no se utilicen en condiciones muy extremas o en conducción deportiva. En este caso, el GTI conserva todas las virtudes de un coche equipado con cuatro frenos de disco. El GTD, que además pesa bastantes kilos más, lleva frenos de tambor atrás; tienden a bloquearse en frenadas violentas y a fatigarse en uso prolongado, lo cual relega bastante a este coche en la comparación de su comportamiento.

En cuanto a prestaciones, salta a la vista que la potencia del GTI no tiene rival en el GTD. Pero lo verdaderamente significativo de esta prueba es que el GTD Turbo se comporta como muchas berlinas de este tamaño con motor de gasolina; resulta incluso un coche más rápido que muchos de sus rivales naturales y esto no debe pasarse por alto.

Los datos específicos registrados a lo largo de nuestra prueba son muy reveladores. No hay sorpresas con el GTI, un coche que pesa tonelada y cuarto y



Tapón de depósito sin llave
Los 505 sufren esta carencia

tiene a su favor 130 caballos de potencia; pero sí resulta interesante lo conseguido con el GTD Turbo, que se muestra como el diesel más rápido del mercado nacional, con serias aspiraciones a rivalizar con los más recientes ejemplares de este género en la producción mundial.

CONCLUSION:
SALTO LA
SORPRESA

EL GTD Turbo es el objetivo ganador de este enfrentamiento fratricida. El veredicto de la computadora, sus prestaciones, confort y comportamiento, lo señalan como la elección más razonable entre estas nuevas versiones. La diferencia de precio entre ambos, de poco más de cien mil pesetas, se amortiza en 20.000 kilómetros. En cualquier caso, el usuario debe saber que el diesel, haga los kilómetros que haga al año, le va a costar 2,50 pesetas menos el kilómetro por término medio.

Además, el GTD Turbo es un coche confortable, con buenas prestaciones, suficientes para colmar las exigencias del conductor medio.

De todas maneras, lo que nunca podrá tener el GTD Turbo es la brillantez de aceleraciones, el comportamiento agresivo del GTI, por el que siempre habrá un grupo de gente que pagará ese medio duro por kilómetro.

BALANCE FINAL

El empate queda cerca

	Peugeot 505 GTI	Peugeot 505 GTD Turbo
Velocidad máxima	1.º	2.º
Aceleraciones	1.º	2.º
Recuperaciones	1.º	2.º
Consumo	2.º	1.º
Transmisión	1.º	2.º
Comportamiento	1.º	2.º
Aptitudes urbanas	2.º	1.º
Autonomía	2.º	1.º



Fuera de serie

ISDERA SPYDER 033i AMIGO DEL SOL

EN los alrededores de Stuttgart (Alemania) en una zona particularmente fértil en productos automovilísticos como Mercedes, Porsche, Recaro o BBS, se ha comenzado la fabricación del Isdera Spyder 033i, que resalta del resto de todos los coches ofrecidos en el mercado mundial porque no tiene techo ni parabrisas.

Eberhard Schulz, creador del Isdera y jefe del reducido grupo de artesanos que fabrican este coche con mucho cariño, incluye, por tanto, en el precio del coche —cuatro millones de pesetas en Alemania— un precioso traje de cuero que se confecciona a medida de la compradora o comprador, y un casco integral.

La carrocería, de bello diseño, da ca-

No tiene capota ni parabrisas; se conduce como un coche de carreras y cuesta cuatro millones de pesetas en Alemania. Es un purasangre sin tapujos



bida a dos personas, en una posición desacomodadamente adelantada para un coche con permiso de circulación, y por sus armoniosas proporciones parece haber sido diseñada por un famoso carrocerero italiano. Las puertas, ancladas en su parte delantera, son abatibles hacia arriba y únicas responsables de que el Isdera parezca un coche carísimo y exótico. El resto del coche brilla por su elegancia. Acomodarse en los asientos Recaro, fabricados especialmente para este coche, supone atraer hacia él las miradas de hembras y mozos que se encuentran en la zona: la gente tímida está descartada como compradora potencial de esta joya.

El conductor puede perfectamente elegir el momento de pasar al anonima-



to utilizando el casco integral que a partir de 60 kilómetros por hora es imprescindible para conducir sin molestias.

Dentro del coche se tiene la sensación de estar al volante de un prototipo de competición. Dirección supersensible, una estabilidad increíble y la vivencia de la velocidad en toda su inten-

sidad dan una sensación sólo comparable al ir en moto.

Después de conducir el Isdera es difícilmente imaginable poder disfrutar más

sobre un vehículo de cuatro ruedas provisto de matriculación reglamentaria. Hasta el mismísimo Nelson Piquet se quedaría encantado.

Para lograr las características de purasangre que transmite este coche al verlo, y mucho más al conducirlo, Eberhard Schulz ha introducido en su diseño toda la experiencia que le ha proporcionado estar durante siete años en



Chasis tubular
Sobre él se monta la mecánica

la nómina de la casa Porsche como ingeniero de desarrollo e investigación, y participar directamente en el desarrollo de los modelos 924 y 928.

La ligera carrocería de fibra de vidrio va montada sobre un chasis tubular; las suspensiones McPherson en las cuatro ruedas establecen el contacto entre las ruedas y el chasis en forma de jaula de tubos, que le da al coche una rigidez impresionante, y al conductor una buena dosis de seguridad. Frenos de disco de competición en las cuatro ruedas, barras estabilizadoras y llantas de aleación con neumáticos Pirelli de perfil extra bajo (195/50 VR 15) completan las medidas tomadas para que el coche tenga una estabilidad fuera de duda.

La posición adelantada de los ocupantes y la distancia entre ejes, de 2,53 metros, en un coche de poco más de cuatro metros de largo, le dejan al diseñador plena libertad en lo que al alojamiento del motor y transmisión se refiere.

En este caso se ha instalado el motor de cuatro cilindros proveniente del Golf GTI, en conjunto con la caja de cinco velocidades del Porsche 924 turbo, de forma tan favorable que el reparto de pesos sobre cada eje es del 50 por 100.

Con el motor del GTI de 1.800 centímetros cúbicos de cilindrada, que con preparación Schrick alcanza 140 caballos y suena de maravilla, el Isdera acelera de cero a 100 kilómetros por hora en 8,1 segundos y alcanza una velocidad de 200 kilómetros por hora. La instalación del motor de cinco cilindros que



El casco, imprescindible
A más de 60 el aire es muy molesto

normalmente equipa el Audi Quattro es opcional, y también preparado por el doctor Schrick rinde 250 caballos.

En este coche de 695 kilogramos, de 1,13 metros de altura (de los cuales 30 centímetros son de barra antivuelco), el motor base tiene un consumo de nueve litros de gasolina extra, muy bajo si tenemos en cuenta las prestaciones.

Desde el primer trazado sobre el tablero de dibujo hasta la matriculación de este único ejemplar que actualmente existe, han transcurrido solamente nueve meses, prueba palpable de las claras ideas y capacidad técnica del

equipo.

Pero todo es relativo. Después de haber trabajado siete años en Porsche, haber diseñado para B & B el prototipo CW 311 y la moto BMW Futuro, debe ser fácil hacer un coche tan sensacional como el Isdera Spyder 033i en menos de un año, aun sabiendo que venderá muy pocos en su país.

Como en Alemania llueve demasiado para este sueño, está en preparación el Isdera Emperor 108i, que con la carrocería del CW311 será presentado en el Salón de Ginebra. Con puertas abatibles al estilo del legendario Mercedes 300 SL Coupé, permitirá a la clientela que pueda pagar 28 millones de pesetas, en Alemania, el rodar a 300 kilómetros por hora por las autopistas federales, y acelerar de cero a 100 kilómetros por hora en menos de cinco segundos. Sin mojar-se, por supuesto.

Texto y fotos Miguel Segura
(Stuttgart)



Ideal para sentir los placeres del equilibrio dinámico
Está construido con los mismos principios que un coche de competición y alcanza los 200 kilómetros por hora

A FONDO

El Renault 11 es un Renault 9 al que se le ha abierto una puerta trasera. Para conseguir que la transformación resultara estética se ha recurrido a un parabrisas trasero tipo «burbuja» que Renault ha empleado ya en otros modelos.

RENAULT - 11 TSE

UN R-9 CON BURBUJA



ANGEL DARCHENILLA

VIRTUDES DEFECTOS

Comportamiento sin problemas	Falta de apoyo lumbar de los asientos
Confort de suspensión	Vibraciones del motor
Buena presentación	Desarrollos largos
Bajos consumos	Frenos justos

EN el mes de mayo pasado, un año después del lanzamiento del R-9, que rápidamente se convirtió en líder de ventas en nuestro país, FASA-Renault ha lanzado el R-11. Su aparición se produjo apenas un par de semanas después de que en Francia se presentara a nivel mundial. Rapidez que tiene su explicación en que básicamente no hay mayores diferen-

cias entre un R-11 y un R-9 que en la parte trasera y la presentación interior.

Lo que parece que Renault ha querido hacer lanzando este modelo es captarse a ese grupo de usuarios que jamás hubieran comprado un coche de tres cuerpos como es el R-9, porque para ellos es fundamental que tenga una quinta puerta que le dé mayor versatilidad y funcionalidad.

Cierto que en la gama de la marca francesa había ya un modelo que cumplía con esas condiciones, que era el R-14, pero no da la impresión de que estén demasiado decididos a mantenerlo por mucho tiempo, quizá porque lleva una mecánica prestada, de origen Peugeot, gracias al ya lejano acuerdo entre los dos fabricantes, del que Renault quiere apearse.

MECANICA



El motor de los R-11, que no es otro que el ya visto en los R-9, está ciertamente entrado en años. Su diseño se remonta a los años sesenta, época en que acompañó al R-8; luego, con los Renault 12, alcanzó su máximo apogeo. Para impulsar a los R-9 y, posteriormente, a los R-11, estos motores sufrieron una adecuada cura de actualización hasta alcanzar los rendimientos que hoy conocemos.

El motor del R-11 TSE, con sus 72 CV de potencia máxima, no es precisamente una «fiera» para la práctica sistemática de la velocidad, pero sí permite ciertos márgenes de desahogo. Es posible que el motor de producción que mejor ha ido evolucionando con el paso de los años, adaptándose a las necesidades del momento. Esto se pone de manifiesto en los consumos de combustible, cada vez más bajos, así como en las prestaciones, que pueden calificarse de buenas, si consideramos que el conjunto de la mecánica está pensada para durar y economizar.

De todas maneras, Renault tiene ya preparado el relevo de esta gama Sierra —ése es su nombre— de motores. En Francia existe ya una versión del R-11 con un nuevo motor de 1.700 centímetros cúbicos y 82 CV.

Los motores Sierra admiten bien cualquier sobrecarga en el uso, aunque por sus características se desaconseja prolongar innecesariamente el régimen de funcionamiento por encima de las 5.000 revoluciones por minuto.

Al ralentí —y sobre todo en caliente— estos motores vibran y suenan exageradamente. Ambos inconvenientes desaparecen en marcha normal, para resurgir cuando se conduce rápido.

El cambio de velocidades sintoniza regular con el motor. Las cinco marchas disponibles están demasado separadas, con saltos importantes de una a otra, y una quinta larga que, en muchos casos, no llega a utilizarse. Destaca la excelente suavidad del mando y su muy aceptable precisión. El embrague proporciona un tacto suave y agradable, con buena progresividad para su corto recorrido efectivo en el pedal.

■	Excelente
■	Buena
■	Normal
■	Regular
■	Mala



Nuevos bríos para un viejo motor. Más potencia y menos consumo veinte años después.

RENDIMIENTO



Como ya hemos dicho, del R-11 lo mismo que de los R-9 con motor de gasolina, puesto que se trata de la misma

planta motriz, se pueden sacar excelentes consumos a condición de conducir en forma moderada, sin excesos a la hora de pisar el acelerador. Comportándose de esa forma, el propietario de R-11 puede presumir de tener un coche económico, de esos con los que se puede lograr un consumo por debajo de los seis litros a los 100 kilómetros de media.

La cosa cambia si uno se deja engañar por ese aspecto de coupé semideportivo que el coche tiene y aprieta a fondo el acelerador. Entonces los promedios de consumo pasan ampliamente de los 10 litros, lo que resulta algo alto para un motor de 1.400 centímetros cúbicos.

Las prestaciones son aceptables. Se rozan los 160 kilómetros por hora de velocidad punta, que está bien. Las aceleraciones no son fulgurantes, pero se mantienen en una aceptable medianía. En cambio, hay que reconocer que este motor se recupera bien desde regímenes bajos. Acepta, sin malos modos, circular a baja velocidad en una marcha larga como la cuarta, aún cuando los desarrollos de la caja de cambios no sean nada favorables para dicha tarea.

FICHA TECNICA



- MOTOR** Disposición: Delantero, longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.397 c.c. (76 x 77 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador de doble cuerpo (estárter manual). Compresión: 9,25 a 1. Tipo de carburante: 96 octanos. Capacidad de depósito: 47 litros. Potencia máxima: 72 CV a 5.750 rpm. Par máximo: 10,8 mkg. a 3.500 rpm.
- TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm, en cada marcha: 1.ª, 7,06 km/h.; 2.ª, 12,11 km/h.; 3.ª, 18,95 km/h.; 4.ª, 27,72 km/h.; 5.ª, 33,04 km/h. Embrague: Mando por cable.
- DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 9,8 metros.
- FRENOS** Sistema: Discos delante y tambores detrás.
- SUSPENSIONES** Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.
- RUEDAS** Llantas: De chapa, de 4,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165/70 SR 13.
- PESOS** En orden de marcha: 900 kg. Máximo remolcable: 800 kg.



COLORES



COMPORTAMIENTO



Como buen coche de tracción delantera, el R-11 tiene la tendencia a «irse de morro», es decir, a seguir por la tangente en las curvas, debido a que la mayor parte del peso gravita sobre las ruedas delanteras. Además, la capacidad motriz es bastante restringida. Sin

Precio en la calle
990.304 ptas.

Fabricante/Importador: FASA-Renault.
Fecha de presentación: Mayo de 1983.
Garantía: 1 año, sin limitación de kilometraje.
Número de talleres: 1.437.
Plazo de entrega: Inmediata.

DOBLE PREMIO CON LA CAJA

Gane coche



y apartamento.

SORTEO 6 TALBOT-SOLARA Y 6 APARTAMENTOS EN LA SIERRA. (LA JAROSA)

CAJA DE AHORROS Y MONTE DE MADRID
cajamadrid





Nueva estética, con calandra de cuatro faros. Con luz de cruce se ve bastante poco.

A la búsqueda de la versatilidad. La «burbuja» trasera es la responsable del cambio.

embargo, esta tendencia en el R-11 es menos acusada que en el R-9. Se le han añadido bastantes kilos a la parte trasera y esto aumenta el comportamiento convencional al derrapaje del motor para el conductor deportivo. La asistencia para el conductor deportivo. La asistencia para el conductor deportivo. La asistencia para el conductor deportivo.

La asistencia para el conductor deportivo. La asistencia para el conductor deportivo. La asistencia para el conductor deportivo. La asistencia para el conductor deportivo.

Excelente la dirección, que tiene una desmultiplicación justa que permite resolver las maniobras con bastante ligereza, a base de dirección. El volante tiene un diámetro, grosor de aro y tacto más adecuados para las maniobras de agarre más rápidas y si, por contra, para maniobras más lentas. En marcha muy rápida, la dirección es demasiado sensible, a causa de la especial geometría del eje de dirección.

En general el comportamiento del R-11 es en todo igual al del R-9. En todo, excepto en la conducción nocturna, debido a que en los cruces de cruce se ven bastante malos, a causa del menor tamaño de los proyectores; todo vuelve a su sitio con la iluminación de carretera.

PRESTACIONES



Del montón

VELOCIDAD MAXIMA 159,1 km/h.

ACELERACION

400 m. salida parada19,1 seg.
1.000 m. salida parada35,6 seg.
De 0 a 100 km/h.13,1 seg.

RECUPERACION

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...20,6 seg.
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ...22,6 seg.
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...38,2 seg.
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ...42,2 seg.
De 80 a 120 km/h. en 4.ª12,4 seg.
De 80 a 120 km/h. en 5.ª14,3 seg.

FRENOS



Dentro de lo correcto

DISTANCIA DE FRENADO

(A 100 km/h.)

En frío 37,6 metros
En caliente 39,1 metros

DURACION

En frío 4,0 segundos
En caliente 4,4 segundos



Respaldo trasero abatible por secciones. La habitabilidad ha mejorado con respecto al R-9.

CARROCERIA



Con respecto al R-9, el R-11 ha perdido algo de tamaño —9 centímetros exactamente— que se traduce en un menor maletero cuando están en posición normal los asientos traseros y la bandeja. Pero a cambio se puede lograr una gran capacidad de carga a base de abatir una parte o la totalidad del asiento trasero.

Para resolver estéticamente la parte trasera, los estilistas de Renault han llegado a la misma solución que en el Fuego. Es decir, un gran parabrisas trasero tipo «burbuja» que hace las veces de portón. Con esta nueva trasera, el R-11 adquiere un aspecto de «coupé» que puede ser un atractivo más. Aunque en sí, no tiene más de deportivo que lo que puede tener su hermano el R-9.

Para la parte delantera, han recurrido a la solución del doble faro rectangular del Alliance, la versión norteamericana del R-9; así varían bastante la apariencia a cambio de perder calidad en la iluminación.

Asientos y salpicadero también son diferentes en el R-11 que en el R-9 y tienen también un estilo deportivo más acorde con ese parabrisas-portón trasero en «burbuja».

CONSUMO



Económico para los tranquilos

CIUDAD

A 26,8 km/h. 9,1 l/100 km.

CARRETERA

A 90 km/h. de cruceo ... 5,7 l/100 km.
En conducción rápida 11,8 l/100 km.

AUTOPISTA

A 120 km/h. de cruceo . 7,5 l/100 km.
A fondo 11,0 l/100 km.

AUTONOMIA MEDIA

Cons. medio ponderado.. 9,0 l/100 km.
Recorrido 460 km.



Los grupos ópticos traseros son pequeños. El frontal del R-11 ya se vio en América.

la diferencia de viajar en LANCIA.



Dése una vuelta con el LANCIA DELTA GT 1600. DELTA GT 1600, notará el placer de viajar en LANCIA.



Ya conoce usted muchos otros coches. Acérquese ahora al nuevo Lancia Delta GT 1.600. Notará desde el primer momento que es diferente, que está pensado para hacer de la conducción un raro placer. Arranque. Salga disparado, porque el Delta GT 1.600 es capaz de ponerse a 100 km. por hora en sólo 10,2 segundos; de llegar a los 180 km/h. por poco que se lo pida. Cómodamente. Con seguridad. Acérquese ahora al nuevo Delta GT 1.600.

La diferencia le está esperando.

Plat Hispania, S.A. Madrid: Pº de la Habana, 74. Tel. 455 6050. Barcelona: Gran Vía Carlos III, 53. Tel. 330 81 13.



Salpicadero funcional, cuadro muy visible
Todos los mandos están al alcance de la mano

INTERIOR



Para el usuario del R-11 el acceso al espacio habitable de su coche es un sencillo juego de niños. Puertas amplias y con buen ángulo de abatimiento posibilitan la entrada en el coche, incluso a personas con poca agilidad.

Dentro ya del coche la tonalidad de los recubrimientos, tapicería y moquetas se combinan con los diferentes detalles de acabado, dando un aire de una berlina de prestigio.

Espacioso, el R-11 está en la media habitual de coches de esta categoría. De cualquier forma sería deseable algo más de anchura para codos y hombros, pues ello permitiría a los pasajeros del asiento posterior un mayor confort en caso de desplazarse tres personas adultas. Por contra no aparecen problemas en lo referente a distancia libre hasta el techo, muy estimable en todas las plazas.

Aunque su capacidad sea algo inferior a la del R-9, el maletero del R-11 se sitúa en un nivel muy digno y cuenta además con la posibilidad de abatimiento parcial del respaldo posterior, un respaldo con dos partes asimétricas:



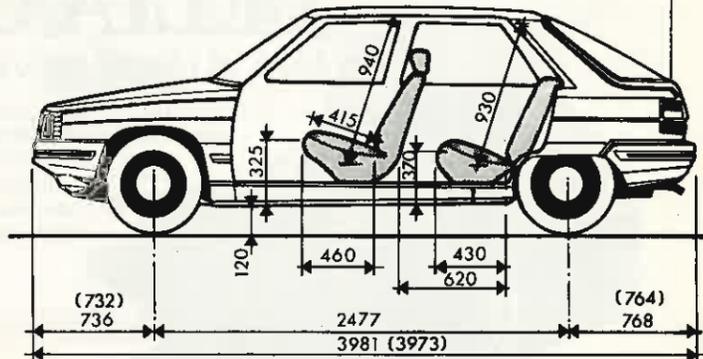
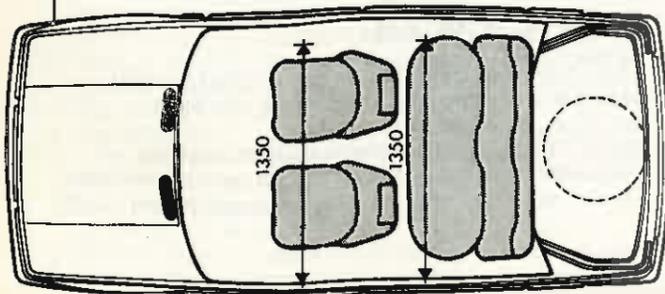
Acabado impecable
El R-11 sigue la tradición Renault

un tercio a la izquierda y dos tercios a la derecha, suficiente para ofrecer un espacio suplementario en caso de necesidad.

Cómodo y sumamente despejado gracias al buen espacio descubierto por el portón, el vano posterior del R-11 ganaría varios enteros en utilidad si el borde del faldón trasero fuera algo más bajo.

De todas formas, el espacio de carga es amplio, y se puede aumentar considerablemente abatiendo el asiento posterior. La operación de abatirlo es fácil y sin complicaciones.

En caso de abatimiento parcial del asiento, bien dejando un tercio de la anchura del mismo útil para sentarse, bien los dos tercios restantes, no se hace necesario el retirar la bandeja posterior, que de esta forma sigue ocultando, aunque sea parcialmente, los equipajes que se llevan. Esta bandeja, que puede retirarse en caso de necesidad, no tiene lugar previsto para ser colocada, pero puede ser alojada a lo largo del respaldo.



PUESTO DE CONDUCCION



Un pedalier excelente, con los mandos muy juntos y espacio suficiente para manejarlos; un volante de diámetro idóneo; un selector de cambio bien situado y un asiento inicialmente irreprochable, son los detalles que definen la posición del conductor frente a este coche. El tablero reúne indicaciones suficientes y visibles para una conducción eficaz, provisto ahora de una pantalla antideslumbrante verdaderamente adecuada. Los relojes son de buen tamaño y tanto el velocímetro como el cuentarrevoluciones ofrecen sus datos al conductor con mucha claridad. Para accionar los pulsadores no es necesario separar las manos del volante, detalle siempre positivo. La visibilidad es aceptable en todos los sentidos, aunque hacia atrás se ve algo comprometida por la escasa superficie del retrovisor interior.

Si al principio el asiento parece muy adecuado para cualquier tipo de conductor, con el tiempo la espalda acaba por estar dolorida, a causa de la carencia de apoyo lumbar. En marcha, también el apoyo lateral se muestra insuficiente.



CONFORT



A la hora de crear las butacas delanteras del R-11, los diseñadores de la casa del rombo optaron por el camino más difícil, el camino donde se empareja estilo, forma y funcionalidad. El resultado del trabajo tiene nombre propio: butacas «pétalo monogüía».

Conservando las múltiples posibilidades de reglaje de los asientos delanteros del R-9, cuya característica principal es la posibilidad de abatimiento

conjunto para banqueta y respaldo, como si de una mecedora se tratara, las butacas del R-11 ofrecen además una forma aparentemente anatómica.

A modo de pétalos de una flor y situados a ambos lados, no sólo de banqueta sino también de respaldo, aparecen unos pequeños almohadones cuya tarea es proporcionar a los ocupantes un grado óptimo de sujeción, virtud perceptible con toda nitidez cuando se circula por carreteras viradas, cosa que, como ya hemos dicho, no consiguen del todo. El mullido del conjunto no parece tampoco capaz de impedir, en distancias largas, la llegada de un cierto cansancio. Algo más de curvatura en la zona renal y una anchura superior a nivel de hombros podrían mejorar este diseño inteligente.

La suspensión es bastante cómoda, aunque con propensión al balanceo.

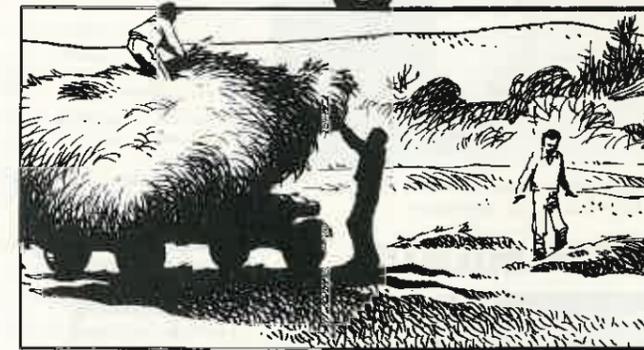
Gracias a un intenso trabajo insonorizador los técnicos de Renault consiguen en el R-11 unos resultados muy superiores a los logrados en el modelo casi gemelo, el R-9; la baja rumorosidad de la mecánica permite, incluso a altas velocidades, conversaciones en un tono normal.

Si en el capítulo ruidos el juicio es favorable, no sucede lo mismo con las vibraciones; el veterano diseño del motor se manifiesta de forma desagradable a través de ciertos «traqueteos», de los que ya hemos hablado.

Estamos con la gente.



La gente sale, día tras día, con ilusión a vivir, gente que ahorra con alegría para conseguir.



Por eso... Estamos con la gente, nos gusta la gente, la buena gente... Estamos con la gente que vive la vida sinceramente.



Estamos con la gente, con toda la gente, la buena gente...



CAJAS DE AHORROS CONFEDERADAS



Todos los asientos son cómodos
Los delanteros carecen de apoyo lumbar



Aire deportivo para las ruedas
El embellecedor es de plástico

EQUIPAMIENTO



El equipo del R-11 puede considerarse como muy completo. Fasa Renault conoce bien al automobilista español y sabe que es muy sensible a la presencia de su vehículo. Por eso, ya en 1980, con ocasión del lanzamiento del R-14, se arriesgó a las críticas de los más puristas, presentándolo con un equipamiento que en aquel momento se consideraba únicamente digno de coches de mayor precio.

No vamos a insistir en la enumeración del equipo de estos coches que queda reflejado en el cuadro adjunto, sino en las escasas lagunas. Por ejemplo, los amantes de la mecánica echarán en falta el manómetro de

EQUIPAMIENTO



Por encima de lo normal

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

presión para aceite y el amperímetro, mientras los «comodones» dejarán caer algunas lagrimillas de pena ante la carencia de elevalunas eléctricos posteriores.

ACABADO



Fasa Renault se ha distinguido desde hace algunos por la calidad del acabado de sus vehículos. Y el R-11 no es una excepción. Podrá tener sus soluciones criticables, pero el usuario puede tener la casi total seguridad que no se verá afectado por todos esos pequeños inconvenientes de mal acabado, como manecillas que se caen, cosas que se despegan, etcétera, que aunque no tengan importancia en el funcionamiento molestan tanto a quien acaba de gastarse un millón de pesetas.

VALOR/PRECIO



El R-11 es un producto honesto. Su mecánica, pese a sus años, ofrece unos aceptables rendimientos; la presentación, equipamiento y el confort son buenos, y también lo es la calidad material. Si a esto unimos el crédito que actualmente tiene la marca, que hace que sus coches mantengan mejor que otros competidores su valor en el mercado de segunda mano; que está respaldado por una amplia red de asistencia, y que al ser un producto nacional, su precio no es exageradamente alto, el resultado es que el R-11 puede ser una interesante opción de compra.

FRENTE A SUS RIVALES

El recién llegado no lo va a tener fácil. A no ser que haga valer su buena presentación y su línea deportiva para captarse compradores. A su favor cuentan, además de la presencia, un bajo consumo y un aceptable nivel de prestaciones.

Velocidad máxima Km/h.

1.º Talbot Horizon GLS	162
2.º RENAULT 11 TSE	159
3.º Seat Ronda 75 CLX	157
4.º Ford Escort 1,3	157
5.º Renault 14 GTS	156

Aceleración 0 a 100 Km/h. Seg.

1.º Ford Escort 1,3	12,8
2.º Seat Ronda 75 CLX	12,9
3.º Renault 14 GTS	13,0
4.º RENAULT 11 TSE	13,1
5.º Talbot Horizon GLS	13,2

Consumo medio ponderado
Litros/100 Km.

1.º RENAULT 11 TSE	9,0
2.º Renault 14 GTS	9,4
3.º Ford Escort 1,3	9,8
4.º Talbot Horizon GLS	10,1
5.º Seat Ronda 75 CLX	10,4

Comportamiento

Hemos hablado durante la prueba del buen comportamiento del R-11. Sin embargo, el Horizon le supera en estabilidad y confort, quedando detrás el Ronda y el Escort.

En el capítulo del confort, el R-11, el R-14 y el Horizon quedarían al mismo nivel, por delante del Ronda y el Escort.

Habitabilidad

Ligeramente superado por el Horizon y el Ronda, el R-11 queda en su buen tercer lugar, por delante no sólo de su hermano el R-14, que tiene de todas maneras un mayor maletero, sino también del Escort. De los cinco coches es el único que tiene la posibilidad de que el asiento trasero se pueda abatir parcialmente.

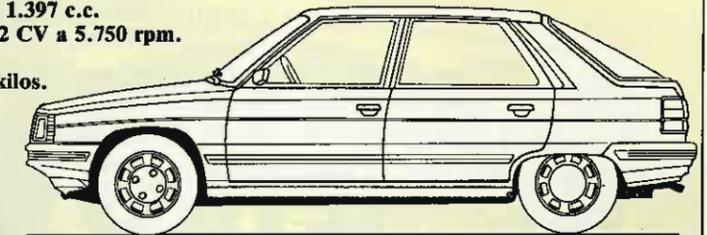
Conclusión

Relativamente alto de precio, el R-11 se ha constituido rápidamente en uno de los coches mejor vendidos de nuestro país, gracias, en buena parte, a la credibilidad conseguida por Renault, de la que ya hablamos en el apartado valor/precio. Tiene, además, la ventaja de ser más novedoso que sus competidores, aunque alguno de ellos —el Escort concretamente— lleven motores de concepción más moderna.

Renault 11 TSE

990.304 pesetas

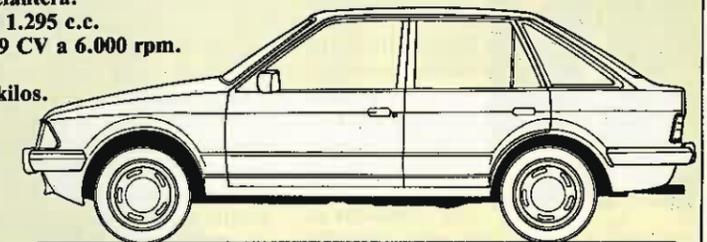
Motor delantero transversal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 1.397 c.c.
Potencia: 72 CV a 5.750 rpm.
Peso en vacío: 900 kilos.



Ford Escort 1.3 GL

990.325 pesetas

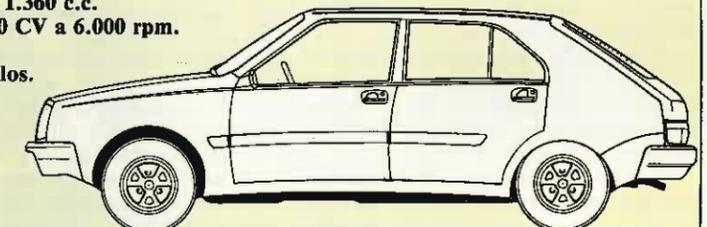
Motor delantero transversal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 1.295 c.c.
Potencia: 69 CV a 6.000 rpm.
Peso en vacío: 855 kilos.



Renault 14 GTS

946.622 pesetas

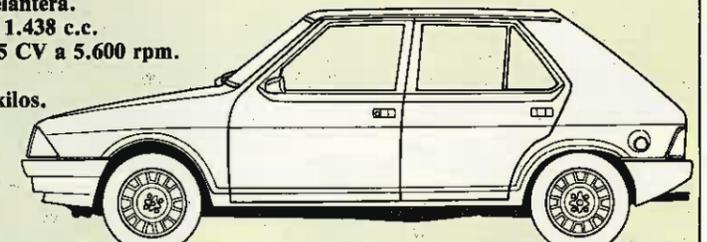
Motor delantero transversal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 1.360 c.c.
Potencia: 70 CV a 6.000 rpm.
Peso en vacío: 890 kilos.



Seat Ronda 75 CLX

953.975 pesetas

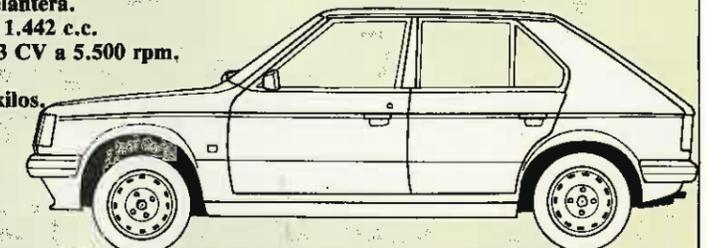
Motor delantero transversal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 1.438 c.c.
Potencia: 75 CV a 5.600 rpm.
Peso en vacío: 880 kilos.



Talbot Horizon GLS

962.697 pesetas

Motor delantero transversal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 1.442 c.c.
Potencia: 83 CV a 5.500 rpm.
Peso en vacío: 990 kilos.



Gente sobre ruedas

El baile anual que organiza la Fundación de Marvin Davis tiene como fin recaudar fondos para los niños diabéticos de Denver, pero es una maravillosa disculpa para lucir los espléndidos Rolls Royce.

UN ROLLS POR KILOMETRO CUADRADO



Hace ciento treinta años, los primeros colonos que llegaron a Denver, en el Estado de Colorado, construyeron sus pequeñas cabañas en Cherry Creek, alrededor de las minas de oro. Los cronistas de

la época dijeron que esta pequeña zona era la «legua cuadrada más rica del mundo». No se equivocaron; lo fue y lo sigue siendo, y sus habitantes hacen gala continua de esta situación, y para ello no desaprovechan ninguna ocasión, aunque sea un simple «party» de fin de semana.

El lujo y la fastuosidad lo preside todo, y, claro, sólo un automóvil podría ser protagonista de los continuos «shows» de los multimillonarios de Denver: el Rolls Royce.

Muy posiblemente es esta ciudad la que ostenta el récord mundial de acu-

mulación de los lujosos automóviles Rolls Royce, a razón de uno por kilómetro cuadrado, y la única aportación europea en este rincón de genuino sabor americano, donde el símbolo del dólar todo lo preside.

Denver tiene también el récord de fiebres millonarias. La primera fue la fiebre del oro, que dio origen a la ciudad. En un periodo de tiempo de diez años llegaron a concentrarse en torno a las minas más de 150.000 hombres, después de cruzar las inmensas praderas de Kansas y Nebraska.

La ciudad creció rápidamente, y con la llegada del tren se produjo la segunda fiebre, la de la plata, sin que aún se hubieran agotado las reservas de oro. Como recuerdo de aquella época brillante quedó la cúpula dorada del Capitolio.

El elemento protagonista de la tercera fiebre fue el uranio. A comienzos de los años 50, y tras aplicar refinadas técnicas, Denver estuvo en condiciones de abastecer hasta el 90 por 100 de las necesidades norteamericanas de este metal estratégico. También se en-

contró petróleo, gas y carbón, provocando una nueva riada de aventureros de Denver.

Muchos se enriquecieron rápidamente, aunque no siempre los métodos utilizados fueran muy ortodoxos. Podría decirse que el número de especuladores guarda mucha relación con el de Rolls Royce.

Denver tiene, incluso, un sistema de especulación con nombre propio y sus especialistas para llevarlo a cabo. Para personas con pocos escrúpulos, el «Wild Catting» es el método más utilizado, y funciona de la siguiente manera: el especulador que desea hacerse rico alquila un terreno a bajo precio y contratos irrisorios, reparte los costes de perforación entre inversores sumamente ambiciosos, género fácil de encontrar en la región, y así se asegura grandes ganancias al concluir la operación.

En el primer puesto del «ranking» de especuladores se encuentra Marvin Davis, que hizo su inmensa fortuna por el procedimiento antes descrito. Hoy día posee en el centro de Denver:



Desde hace ciento treinta años se conoce a Denver como la «legua cuadrada más rica del mundo», por sus minas de oro, plata y uranio y los yacimientos de petróleo, gas y carbón



Los lujosos automóviles Rolls Royce son la única aportación europea en el mundo genuinamente americano de superlujo en el que se mueven los multimillonarios de Denver



En los «partys» que organiza la alta sociedad de Denver, el lujo llega a la mayor fastuosidad, con un toque de nostalgia en el atuendo y un acercamiento a la aristocracia británica, aunque sólo sea por su devoción a los coches Rolls Royce. En ningún lugar del mundo es tan fácil ver tantos coches de este tipo juntos, en un mismo acontecimiento.



tres rascacielos, un centro comercial, un banco, y hace dos años adquirió en Hollywood la 20th Century Fox, por la que pagó 722 millones de dólares al contado.

La revista americana «Forbes» incluye en su lista de los cuatrocientos americanos más ricos a Davis en el

puesto número trece, valorando su fortuna personal en mil millones de dólares.

Para acallar su conciencia, según los envidiosos de Denver, Marvin Davis ha creado una fundación para niños diabéticos.

Claro que el dinero que al final se

reparte en beneficio de estos niños no sale sólo del bolsillo de Davis. Anualmente la fundación organiza el Baile del Carrusel, en el que, de nuevo, los fastuosos Rolls Royce son protagonistas.

Las invitaciones para este benéfico almuerzo cuestan la bonita cifra de



No atan los perros con longaniza pero van en Rolls

20.000 dólares, que al cambio actual suponen más de tres millones de pesetas, cifra muy acorde con los multimillonarios que asisten, entre los que habitualmente figuran personajes como Cary Grant, Gregory Peck y el ex presidente Gerald Ford. En la última reunión se recaudó la suma de un millón de dólares (unos 155 millones de pesetas).

En Denver, la popularidad se mide en millones de dólares y, por supuesto, en el número de Rolls que guarda en sus cocheras.

El número uno es otro hombre llamado Philip Anschutz. Con veintidós años adquirió los derechos de perforación de su padre, construyó una fábrica de materiales para perforación y hoy ocupa el séptimo puesto en la clasificación de la revista «Forbes».

El crecimiento de la ciudad de Denver amenaza el dominio paisajístico de las Montañas Rocosas. Los monumentos del dinero son el edificio Anaconda Tower, un rascacielos de 40 plantas construido con aceros y espejos; el complejo Arco-Plaza, de 43 plantas y que costó 180 millones de dólares, y el majestuoso bloque octogonal de cromo de la compañía de seguros West-Life.

Es la cuarta ciudad norteamericana que crece más rápidamente, la edad media de su población es un año más joven que la media nacional y el número de parados se sitúa en sólo un 3,2 por 100, mucho más bajo que el 10 por 100 nacional.

Luis Pancorbo

Un viaje que vale tres Perús

LAS cosas que se pueden hacer en Perú en un día, en otros lugares llevarían años, si no vidas enteras. Y las proezas que puede cometer un coche en Perú no caben en el reino de la mecánica, sino en el del pasmo. Claro que más admirables eran los caballos de los conquistadores.

Ya no podemos autochuparnos con la máquina del tiempo y revivir calenturas y fascinación de Lope de Aguirre y sus marañones. Pero, en el Perú actual, existe todavía un viaje sorprendente, una especie de hazaña, insidiosamente puesta al alcance de cualquiera. Con la condición de que no te flojee el corazón y pulmones. Ni tampoco, por supuesto, el cigüeñal.

Abordé aquel viaje, una plomiza mañana limeña, con ánimo emprendedor, pero con un conato de encogimiento. Me habían contado del soroche, el mal de las alturas andinas, y empezaba a sugestionarme: el espejo del baño había indicado, de nuevo, que tiro más a Clark que a Superman. Pero lo que tienen las cosas de la vida: tú has de partir al alba de Lima y llegar por la noche a la selva amazónica atravesando la cordillera de los Andes. «¿Se puede?», le pregunté sin disciplina a Carlos, un chófer disciplente. «Sí», dijo, y en ese casi mutismo me pareció entrever el entreverado de su sangre inca.

Carlos era disciplente, aunque prácticamente mudo, y nuestro vehículo de alquiler más se acercaba a una criatura de ficción que a un atendible automóvil. ¿A quién se le ocurre alquilar una Lada Niva, de color amarillo canario, para ir a la selva?

En cambio, Lada se porta. No ruge en ruso, más bien tiene un motor sedoso. Y luego, es buena ballestera sobre baches, no se agarra al fango, y brinca como una cabrita sobre las piedras que los huaicos, los derrumbes y aluviones han derramado sobre la nacional Lima-Huancayo. Cuando raramente coge un poco de asfalto liso, Lada parece descentrada.

Empieza nuestra particular ascensión al Shangri-ka, el Ticlio, el punto más alto de una carretera peruana, y uno de los más empinados del

mundo. Es realmente una locura. En Chosica, a sólo 50 kilómetros de Lima, ya estamos a 869 metros sobre el nivel del mar. Cuando superamos 100 kilómetros, la altitud es ya de 2.374. Son apenas los nudillos de las garras andinas.

Cruzamos pueblos mineros, Matucana, Casapalca. En San Mateo bajamos para hacer pis; y creo que ha sido una buena idea. La presión no influye en la micción. No obstante, caminamos un poco fantasmalmente. Carlos insiste en que hay que andar suavito en la sierra; todo lo hacemos, pues, suavito, charlar, mear y beber

un té de coca. Compramos en una abacería una libra de hojas de coca, y en una taberna una mujeruca nos lo hiere. Esto nos va a sentar bien para la altura. Aunque también tomamos *coramina glucosa*. Carlos, en cambio, sostiene una superchería: mascando sin cesar un fósforo (naturalmente por el palito, no por la camota), uno no coge el soroche.



Luego, la gran arremetida del cochecito ruso contra los picachos andinos. Es algo quijotesco (no obstante, Carlos adelantó la chispa y, encima, este modelo tiene doble tracción). Bueno, nos parece quijotesco estar en el Ticlio, a 4.895 metros sobre el nivel del mar. Soy un cóndor desangelado y aterido, aquí, entre el aguanieve que cae, y un caminar más suavito que nunca para para que no me dé el soroche. ¡Cielos, qué crestas! Estos son montes y no los alcores de mi pueblo.

Al comer en La Oroya, dura ciudad de minería, sólo hemos bajado a 3.712 metros. Almuerzo la primera trucha de altura de mi vida, y el trago de ron que no falte para apoyar la coramina, la coca y el fósforo. Estoy intentándolo todo.

Aturdido, deslomado, herido de cóccix y de alma, alcanzo a ver cómo en Tarma, a 230 kilómetros de Lima, tras diez horas de viaje, los Andes han empezado a vestirse de verdes. Y dormimos en San Ramón en una habitación que da a la calle mayor sin cristal en la ventana. Da igual. Tengo un sueño de roque, de peñasco, tal vez el sueño más cavernoso de mi vida.

Luis Pancorbo, periodista y escritor.





Miles de esquiadores españoles podrán realizar su sueño imposible: deslizarse sobre las nieves jamás esquiadas de los glaciares de los Pirineos.

HELI-ESQUI: DESAFIO A LAS NIEVES VIRGENES

EN los primeros días de diciembre, un par de helicópteros despegarán cada mañana del aparcamiento de Baqueira Beret para transportar a los esquiadores a cumbres prácticamente inaccesibles por otros medios en estos momentos, para que puedan deslizarse sobre un manto blanco y virgen, desafiando las nieves profundas, los aludes y el hielo. Este nuevo servicio, a cargo de Aercombi, tiene programadas una serie de excursiones a los picos más célebres que rodean al Valle de Arán, como el Montarto. El recorrido más impresionante es el del glaciar del Aneto, que incluye la comida y el helicóptero a disposición de los esquiadores durante todo el día.

Las excursiones son acompañadas siempre por un guía o un profesor de la Escuela Española de Esquí, y cada uno de los esquiadores lleva un pequeño aparato que permite su localización en cualquier momento. Los precios

varían según la excursión que se elija (véase el recuadro).

El heli-esquí no sólo es una forma de pasar por encima de las colas de los remontes y de las multitudes que invaden las pistas durante los fines de semana; es también una experiencia única, similar a la que cuenta, a continuación, un afortunado que esquió las cumbres de los montes Bugaboos, al sudeste de Canadá, donde el heli-esquí funciona desde hace veinte años:

«El helicóptero se posó en una cumbre. De él salimos una docena de esquiadores, trajinando todos agachados para sacar los esquís y bastones de las cestas del aparato. El guía nos hacía señas para que nos reuniéramos a su alrededor. Entre el ruido del motor y el manto de nieve que levantaban las aspas, nos revisó uno a uno. Finalmente, preguntó en inglés: "¿Algún problema?" Nadie respondió y entonces hizo una señal de despedida al helicóptero.

A los pocos segundos quedamos allí atónitos ante un paisaje inmenso, intentando recordar qué impulso demerente, asfixiado en las comodidades de la ciudad, nos había conducido a esta situación. Estábamos con los esquís puestos, a 3.500 metros de altitud, en algún lugar de las montañas British Columbia del Canadá, una cordillera blanca que terminaba más allá de

donde alcanzábamos a divisar en esos momentos. El lugar habitado más cercano estaba a diez kilómetros. Era el chalet-motel donde nos alojábamos con otras treinta personas, situado en un punto que sólo el guía conocía.»

Cuidado con la gozada

«Nick, el guía canadiense, dio las últimas instrucciones antes de comenzar el descenso. "Que nadie se deje dominar por el placer y me pierda de vista. Nadie se separará del grupo por ningún concepto. Quien se caiga, que grite hasta que le oiga y paremos todos a esperarle. Ustedes son buenos esquiadores, así que son capaces de seguirme sin acercarse ni separarse demasiado del uno del otro. Recuerden que soy el único contacto con el helicóptero."

Empezó la gozada, por una ladera en que la nieve te llegaba hasta el pecho. Los primeros tramos probaban nuestra habilidad para flotar sobre la nieve profunda y así no estar constantemente tragando nieve. Paramos con mucha frecuencia, mirando atrás. El guía nos hacía esperar a esos monstruos blancos, que eran nuestros compañeros, braceando para colocarse de nuevo los esquís. Jadeábamos todos, calientes por el esfuerzo.

El rumbo que Nick tomó hizo que saliéramos de las zonas de nieve profun-

da, y encontrarnos en la ladera norte, con una nieve dura, que hacía vibrar hasta los dientes. Ahora recordaba yo eso que nos advirtieron de "tienes que estar preparados para encontrar todos los límites, para enfrentarse a continuos cambios de nieve". Aquello me pareció la típica frase para atraer turistas descabellados, pero ahora escuchaba las maldiciones que soltaba el de al lado cuando derrapaba incontrolado en cada giro, por no llevar los cantos afilados.

Nick se detuvo, sacó la radio-teleéfono de su mochila, donde llevaba el botiquín y el equipo de rescate, y dio nuestra situación. En unos minutos, el traqueteo del helicóptero se mezcló con el sonido suave del viento. Nos traían unas bolsas, con un ligero almuerzo que devoramos. Acto seguido nos metimos en el aparato, que tenía calefac-



SOBRE LAS CUMBRES DEL VALLE DE ARAN

Excursión	Cota máxima (m.)	Recuperación por	Precio por persona (ptas.)
Dossal	2.520	Remontes	3.000
Cap de la Serra.....	2.340	"	3.000
Muntañeta.....	2.420	Vehículo	4.900
Montarto.....	2.830	"	6.000
Tuc de Mulleres.....	3.010	"	8.500
Vista panorámica.....			3.000
Día completo. Glaciar del Aneto.....			25.000

Información en Baqueira-Beret. Tel. 973/64 50 25.
En Madrid: calle Juan Ramón Jiménez, 8. Tel. 91/250 82 10.

Esquiar en nieve virgen y sin esperas en los arrastres será posible hacerlo esta temporada en el glaciar del Aneto. Los helicópteros que transportarán a los esquiadores, despegarán del aparcamiento de Baqueira Beret



Sólo para esquiadores muy expertos
Las condiciones de la nieve cambian continuamente

ción y todo, y despegamos suavemente. Nos elevamos sobre nuestras propias huellas. Ahora eran dibujos rizados sobre una montaña.»

¿Quién teme el bosque?

«Aterrizamos cerca de un bosque, no muy espeso, y repetimos la operación de coger los trastos y revisarnos.

Deslizarse entre los pinos puede ser una de las experiencias más divertidas, pero también de las más arriesgadas y peligrosas.

Quien ha experimentado lo duro que está un árbol, no lo olvida jamás. Pero lo que más miedo nos causaba era la advertencia de los "pozos de nieve". A veces, cerca de los árboles, la nieve de la superficie cede y se traga literalmente al esquiador. Es una de las principales causas de muerte entre los aficionados al heli-esquí.

No tuvimos la mala suerte de que nos sucediera, pero sí se perdió un miembro del grupo.

El guía nos dejó en una calva del



Contacto directo con el helicóptero
Las avalanchas son peligrosas

bosque con cierta sensación de rebaño indefenso y volvió media hora más tarde con el despistado. De cualquier forma contábamos con que podía usar el "radio-skady", un aparato pequeño que llevábamos obligatoriamente cada uno. Este artefacto, especialmente útil en caso de avalanchas, permite localizar a alguien totalmente sepultado por la nieve, gracias a las señales que emite.

En un solo día, habíamos agotado nuestra fuerza física en bajar cerca de siete mil metros de desnivel. Hacía falta estar en forma para poder aguantar un día así, pero entre nosotros había un esquiador que rondaba los setenta.

Para llegar a las cumbres desde donde descendimos hubiera hecho falta toda una expedición de varios días. El helicóptero era a la vez el vehículo con fama de seguridad y el único capaz de transportarnos hasta aquellos puntos. Los peligros eran grandes, y por eso se extremaban las medidas de seguridad; los guías eran expertos en salvamento de alta montaña y los pilotos, los especialistas en este terreno.»

Victor Díaz Ruiz
Fotos: J. Baca

Comer bien, disfrutar del mar y la montaña al unísono, recorrer museos, contemplar monumentos y practicar la pesca submarina, son algunas de las posibilidades que el Ampurdán ofrece al viajero.

EL AMPURDAN DONDE TODO SE HACE ARTE

DESDE los Pirineos hasta San Feliú de Guixols se extiende la región histórico-geográfica del Ampurdán, que sigue conservando su personalidad y tradiciones pese a la gran afluencia turística que ha padecido durante los últimos años. Dividida en dos zonas muy deli-

mitadas, el alto y el bajo Ampurdán, esta región gerundense, para muchos cuna del románico, ofrece a los viajeros amantes de la naturaleza una gran variedad de paisajes, siempre con el mar y la montaña como protagonistas.

Desde Gerona, por la N-II, sin problemas para el conductor, hay 37 kiló-

metros hasta Figueras, donde iniciamos nuestro recorrido. Por la carretera de la costa, muy transitada durante los fines de semana, llegamos a San Feliú de Guixols y de ahí a Blanes, en el límite de la provincia de Gerona, donde finalizamos el viaje.

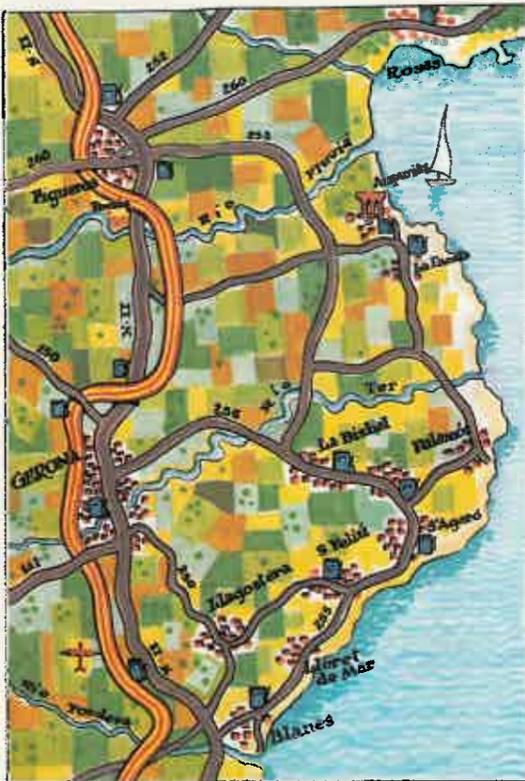
En Figueras, capital de la llanura del



Arte y diversión combinan sin desentonar.
Pequeñas calas junto a grandes monumentos



En Figueras, una visita obligada
El museo del «divino» Dalí



Los productos agrícolas, una de las riquezas naturales de la zona, siempre están presentes en la mesa del Ampurdán. Mar y montaña se funden en la costa gerundense



alto Ampurdán, hay que visitar el museo del Ampurdán (de diecinueve a veintiuna horas) y el museo Dalí, instalado en el antiguo Teatro Municipal, que está abierto al público de once de la mañana a doce y media (una y media, los festivos), y de cuatro y media a siete y media, por la tarde; cierra los martes y el día de Navidad. Desde Figueras, por una ancha carretera arreglada recientemente, llegamos a Llansá, un pequeño pueblo que tiene bonitas calas en sus alrededores.

Ocho kilómetros estrechos y con curvas nos separan de Puerto de la Selva; por un camino de tierra podemos ir al Monasterio de San Pedro de Roda, en la cima del monte Verdera. Este monasterio es uno de los más grandes y representativos del románico, además la vista sobre el mar que se divisa desde este punto merece el paseo. Si no se quiere subir por el camino forestal es necesario desplazarse a Villajuiga, a doce kilómetros de Llansá, por la carretera interior, donde existe un camino asfaltado hasta el monasterio.

Desde Puerto de la Selva bajamos hacia Rosas con mucha atención, sobre todo en los adelantamientos, pues el tráfico es muy intenso y la carretera sinuosa y estrecha, con muy pocas zonas de gran visibilidad. Antes de llegar a Rosas, a ocho kilómetros desde Puerto de la Selva, se encuentra el desvío a Cadaqués, pueblecito al fondo de una bahía bien protegida por una costa rocosa de salvaje belleza. Desde Cadaqués, diez minutos en coche nos separan de Port-Lligat, donde está la origi-

nal casa de Salvador Dalí. En Rosas, puerto pesquero y estación veraniega, se puede ver la iglesia de Santa María y subir al promontorio de Puig-Rom, con restos de una fortaleza visigótica. Más hacia el sur atravesamos el río Muga, en cuya desembocadura se encuentra Ampuriabrava; si quiere dar una vuelta en avioneta para ver desde el aire la zona, aquí existe la posibilidad de realizar este deseo a precios no al alcance de todos los bolsillos. Pasamos por los Aiguamolls, zonas panta-

nosas con múltiples especies de aves acuáticas, y San Pedro Pescador antes de llegar a La Escala para degustar las típicas anchoas en sal que se venden en cualquier sitio. No pase por alto la visita a las ruinas de Ampurias, la Neápolis griega, las excavaciones de la ciudad romana y el museo monográfico merecen la parada.

Desde La Escala, ya por carretera interior, continuamos por una estrecha calzada a Torroela de Montgri para desviarnos a la izquierda y llegar al Estarfit. Frente a este pueblo se encuentran las islas Medas, paraíso de los submarinistas por las grandes bellezas que albergan las aguas de sus alrededores. De vuelta a Torroela, en nuestro camino hacia San Feliú, pasamos por Pals, cuyo núcleo urbano gótico-medieval, muy bien conservado, merece una nueva parada para continuar después hasta Palafrugell. La zona del cabo Bagur al cabo San Sebastián, sólo accesible desde Palafrugell, hay que recorrerla con detenimiento, pues las calas Bagur, Fornells, Aiguablava y Tamariú, donde los pinos llegan hasta la misma orilla del mar, son las más representativas de la Costa Brava. Desde el castillo de Bagur y desde el faro San Sebastián se divisan unas bonitas vistas. Además hay que hacer un alto en cabo Roig para visitar el Jardín Botánico, situado en una pintoresca granja en el camino vecinal que sale de Palafrugell a Calella.

De vuelta a Palafrugell, para continuar con nuestro recorrido, pasamos por el cosmopolita puerto de Palamós,

y de nuevo, bordeando la costa, llegamos a Playa de Aro, un gran centro turístico situado en un pinar al borde de una bella playa de arena. Una carretera con tráfico intenso, sobre todo los fines de semana, nos lleva a San Feliú de Guixols. Aquí cambia el trazado y se convierte en sinuosa. Entre San Feliú y Tossa existen varios miradores para contemplar el espléndido panorama de

Autoagenda

ESTACIONES DE SERVICIO DURANTE VEINTICUATRO HORAS.—Blanes: Ctra. acceso a la Costa Brava, s/n. Lloret de Mar: Ctra. Hostalric-Tossa de Mar, Km. 33,2. San Feliú de Guixols: Ctra. San Feliú-Palamós, Km. 41,36, cruce de S'Agaró. San Antonio de Colonge: Ctra. San Feliú-Palamós, Km. 11,9. Sils: Ctra. N-II, Km. 702,8. Girona: C/ Barcelona, 208-216.

SERVICIO DE GRUA-ADA: Girona, central: (93) 322 44 54. Figueras: Garaje Figueras. Colón, 33. Tel. 50 32 29. Palafrugell: Grúas Mic. Terma, 5. Tel. 30 18 54/30 02 42. Palamós: Garaje Europ. Emilio Joan, 11. Tel. 31 66 54. **RACE:** Girona: Hermanos Cruz. Carmen, 281. Tel. 20 13 61 (día), 21 03 23-21 90 69 (noche y festivos). Figueras: Garaje Figueras, S. L. Colón, 33. Tel. 50 32 29-50 41 66.

CONCESIONARIOS DE LA ZONA—Alfa-Romeo: Girona: Alfa-Romeo Girona, S. A. Emilio Grahit, 31. Tel. 21 69 00. **BMW:** Girona: Girona Motor, S. A. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **Citroën:** Girona: Garaje Andreu, S. A. Ctra. Barcelona, 204-206. Tel. 20 68 08. **Blanes:** Automóviles Misse. Ctra. Blanes a Lloret, s/n. **Fiat:** Girona: Vitsa, S. A. Ctra. Girona-Angelès, s/n. Tel. 23 15 61. **Ford:** Girona: Jordi Geli, S. A. Ctra. N-II, Km. 727. **Sarriá de Ter.** Tel. 21 10 62-20 62. **General Motors:** Figueras: Garaje Guix, S. L. Ctra. Rosas, Km. 29,4. **Austin Rover:** Girona: Angel Blanch, S. A. Ctra. N-II, Km. 718,5. Tel. 47 60 28-20 43 81. **Mercedes:** Figueras: Garaje Plana, S. A. Carlos Fages de Climent, s/n. Tel. 50 30 00-4. **Palafrugell:** Garaje Luna-Car, Baur, 18. Tel. 30 06 53. **Peugeot-Talbot:** Girona: Gerauto, S. A. Ctra. Girona-Manresa, s/n. Tel. 21 28 00-20 65 35. **Renault:** Figueras: Enrique Juanola, S. A. Nueva, 14. Tel. 50 11 93. **Seat:** Figueras: Autofisa. Villalonga, 4, 6 y 15. Tel. 50 13 60. **San Feliú de Guixols:** Motormar, S. A. Ctra. de Girona, 99 bis. Tel. 32 00 58.

la costa, con impresionantes acantilados. Tossa, pequeña y pintoresca localidad que conserva un acentuado carácter medieval, se encuentra a trece kilómetros de Lloret, a donde se llega por una ancha calzada con buen firme pero con numerosas curvas. Pasamos por Santa Cristina y llegamos a Blanes para visitar el Jardín Botánico de Marimurtra, que domina los puertos pesquero y deportivo y acoge más de tres mil especies de plantas de los cinco continentes.

Block del Paparrutas

El Ampurdán de Josep Pla

CADA vez que voy por allí se produce la diviniina sorpresa, que diría Salvador Dalí, ampurdanés hasta la médula.

Ahora fue en Llagostera, exactamente en el kilómetro 25 de la carretera de San Feliú de Guixols a Girona, en donde, por fin, di con uno de los grandes clásicos de la cocina popular ampurdanesa, mil veces leído y nunca por mí degustado: el pollastre amb budells de bacallá. El pollo con tripas o callos de bacalao.

Ocurrió en Els Tinars, en donde Eduard Gascons y su joven esposa rinden culto a la cocina del Ampurdán, que en mi humilde opinión sólo tiene una hermana en el mundo, y es la cocina de la Toscana, en Italia.

La cocina del Ampurdán es fundamentalmente artística, y, dentro de lo artístico, conserva fuertes efluvios de lo medieval corregidos por un espíritu humanista y renacentista, que, afortunadamente y contrariamente al lugar común, jamás cae en esa hortera que llama a «barroco». Siempre hay

algo musical y armónico en los platos ampurdaneses y una especie de constante modernidad y si queréis comprenderlo almorzad o cenad en el Eldorado Petit, de San Feliú de Guixols, en donde Lluís Cruanyes se ha elevado a la cima de la cocina nacional.

Pero la puerta del Ampurdán, quiero decir la puerta culinaria, está ya en Arenys de Mar, en esa catedral de la mesa catalana que es el Hispania, en donde cada comida es como un bodegón flamenco servido por coros de angelotes sensuales.

A pesar de su nombre antipático, el Big Rock, de Palamós, cuida también la cocina ampurdanesa con especialidades como el «arrós negre», común al lugar y a Florencia, por esos extraños designios de la historia culinaria. Carles Camós, el dueño, trabaja con excelente materia prima local, como todos los cocineros respetuosos de sí mismos y de la clientela.

Uno de los grandes momentos que

uno puede vivir en esa zona es el fin de semana en el hotel de La Gavina, de Castell-Platja d'Aro, que es, sin duda; uno de los tres o cuatro mejores hoteles de Europa. Las habitaciones son una gozada inolvidable. El sentido del lujo jamás tropieza en el hotel con el mal gusto y la horrerada, y a la extraordinaria situación del edificio, en un acantilado que penetra en el mar, se unen un servicio impecable y comodidades fuera de lo común.

El restaurante del hotel cuenta entre los mejores de Cataluña, con dedicación casi exclusiva a lo mejor de la rica y variadísima cocina ampurdanesa. Desgraciadamente, el hostel cierre sus puertas desde noviembre hasta marzo.

Al dejar la costa, en la que hay que evitar cuidadosamente todos los restaurantes playeros y pintorescos, dejándoselos a la turistada rubicunda y «torracollons», es imprescindible darse una vuelta por Figueras y parar en el Ampurdán, que fundara el genial e inolvidable Josep Mercader y que aún han sabido mejorar sus herederos, a las órdenes de Jaume Subirós, yerno del querido Josep.

Calidad insuperable de la materia prima y realización magistral de la cocina ampurdanesa, con una relación de precios fuera de toda competencia, son las principales virtudes de ese modelo, de ese «number one» que es el Ampurdán de Figueras. Probad, sin ir más lejos, el bacalao a la muselina de ajo o, ahora que es temporada, el fabuloso costillar de ciervo con salsa de membrillo.

Habita el bar y el comedor del Ampurdán el númer irónico y lucido de Josep Plá, que escribió páginas inolvidables sobre la cocina de su tierra y también sobre Josep Mercader, el fundador de la casa.

Mar y montaña, un pastor y una sirena. De su unión nacen el Ampurdán y su cocina. Todo entra por las puertas azules de Ampurias y Rosas, toda baja de arriba del Pirineo, de la pureza de la nieve y de las sendas de bosques llenos de hongos.



Xavier Domingo

RALLY RAC

CARRERA SECRETA EN EL BOSQUE

ESTE rally del Royal Automobile Club (RAC) de Gran Bretaña tiene un carácter especial, que lo convierte en uno de los más apreciados por los pilotos. Probablemente, a nivel popular, una victoria en Montecarlo tenga una mayor resonancia. Pero, deportivamente hablando, un triunfo en el RAC vale mucho más.

La gran diferencia entre este rally, el

En el RAC se pone de manifiesto la capacidad de improvisación de los pilotos. De ahí la facilidad que tienen los pilotos nórdicos, que desde hace muchos años son habituales ganadores de la prueba. Y es que la conducción en barro es muy parecida a la conducción en nieve, de la que son grandes maestros. Por eso, ni tan siquiera los mejores pilotos británicos consiguen ponerles en dificultades.

Además, en la última década, los pilotos escandinavos viajan a Gran Bretaña en busca de trabajo y lo consiguen con facilidad, dada su reputación. La mayoría de ellos compiten en muchos rallyes británicos al año, buena parte de los cuales toman itinerarios que posteriormente se repiten en el RAC. Esto les da un conocimiento de los lugares, que tiene también su importancia. Aunque sólo sea para recordar dónde están las peores dificultades.

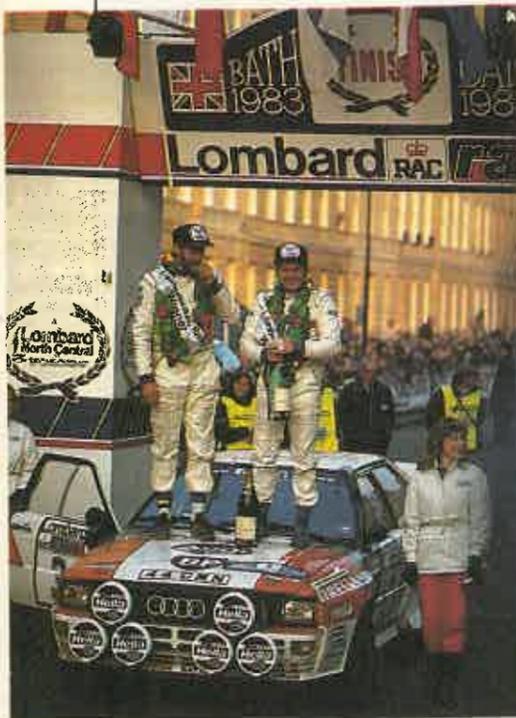
Un marco incomparable

El rally toma los caminos forestales de los bosques de la baja Escocia, la zona de los lagos de Carlisle y el País de Gales, y frecuentemente atraviesa los terrenos de las grandes mansiones, cuyos propietarios aceptan encantados el que la prueba pase por la puerta de su casa.

Algunas de estas mansiones por las que el rally pasa cada año, aunque con recorridos diferentes, dan nombre al tramo correspondiente. Hace dos años, el propietario de una de estas casas, estilo Tudor, llegó a aceptar que los coches pasaran por debajo del porche de una de las entradas, con el peligro de que las piedras de las columnas se llevaran algún golpe.

La prueba se disputa todos los años, en el mes de noviembre, durante siete días, en los que los habitantes de los pueblos por los que va pasando se desviven por atender a los participantes más desvalidos, ofreciéndoles té, comida caliente, etcétera. Todo eso sin importar el horario.

La edición de este año ha terminado con una nueva victoria de los Audi Quattro, vehículos que, gracias a sus cuatro ruedas motrices, tienen una gran



Blomqvist y su copiloto, Cedeberg, vencedores, con su Audi Quattro, de la edición de este año del rally del RAC.

último del calendario del Campeonato del Mundo, y los demás es que su recorrido es secreto. Los pilotos van conociendo sobre la marcha los tramos de velocidad contra reloj que tienen que disputar. No tienen posibilidad de entrenarlos, como ocurre en Montecarlo, por ejemplo, en donde desde las primeras semanas de diciembre hay gente pasando y volviendo a pasar por el recorrido.



Tras Blomqvist (abajo a la izquierda) se clasificó el nuevo campeón del mundo, Hannu Mikkola, también con Audi Quattro (debajo de este pie). El tercer puesto fue para el Opel de Jimmy McRae (abajo a la derecha), aprovechando el abandono del Toyota Celica de Waaldegard (arriba).



La revelación del rally fue el alemán Grundel, octavo en la general y primero entre los turismos de serie, con este VW Golf GTI (arriba). El belga Duez (izquierda) tuvo algunos problemas para controlar su Opel Manta en ciertas ocasiones. Las asistencias, la foto (izquierda y abajo) muestra la de Toyota, tuvieron que trabajar a tope. Y Vatanen (a la derecha) volvió a carecer de suerte, teniendo que abandonar.



ventaja en terrenos embarrados. Su mejor capacidad motriz les permite aprovechar al máximo la potencia de sus motores. Cuentan así con una notable ventaja sobre los coches convencionales.

El equipo Audi, en el que formaban el finlandés Hannu Mikkola, nuevo campeón del mundo; el sueco Stig Blomqvist, y la francesa Michele Mouton, sólo tenía dos adversarios peligrosos, los equipos Opel y Toyota.

Lancia, nueva campeona del mundo de marcas, decidió abstenerse de participar para mejor preparar la temporada del año que viene.

Desde el principio, la prueba se convirtió en un mano a mano entre Mikkola y Blomqvist, que terminó con ventaja para este último, después de que Mikkola chocara con un árbol y perdiera mucho tiempo en reparar su coche. Posteriormente, lograría recuperarse desde el puesto vigésimo sexto

al segundo. Por el tercer puesto hubo una bonita lucha entre los Opel de Henri Toivonen y Ari Vatanen, el Toyota de Bjorn Waaldegard y el Vauxhall Chevette de Russell Brookes. Al final, fue el tercer piloto de Opel, Jimmy McRae, quien ocupó el tercer puesto, después de que los anteriores tuvieran que retirarse todos por avería mecánica, con excepción de Brookes, que pudo terminar, pero en quinta posición.

Coche deportivo del año

Una comisión de técnicos alemanes ha elegido al Lancia Rally «coche deportivo del año», por delante del Porsche 956 y del Audi Quattro.

El Lancia Rally ha ganado el Campeonato del Mundo de Rallyes para marcas, el Campeonato de Europa así como el de Italia.

El Mundial se ha conquistado gracias a los pilotos Walter Röhrl, Marku Alen y Attilio Bettega, principalmente (a la derecha en la foto); a sus copilotos Christian Geistdorfer, Ilia Kivimaki y Maurizio Perissinot, y un equipo de 27 mecánicos, responsables de la preparación y la asistencia técnica de los coches, dirigidos por Cesare Fiorio, Doménico Russo, Giorgio Pianta y Sergio Limone.

El próximo día 2 se presentará



Cardús dio un espectáculo. Se impuso entre las motos y ante Nieto

25.000 espectadores en La Rabassada

«Yo debuté aquí hace unos treinta años con una moto, pero me descalificaron por culpa del carburador», comentaba feliz Juan Fernández tras ganar la Subida a La Rabassada con su Lola-BMW, ante un numerosísimo público. Después de estos ocho años sin celebrarse, la clásica carrera catalana volvió a ponerse en marcha el pasado domingo 27, y ha sido el veterano Fernández, más de cincuenta años de edad, el

que se ha impuesto a la nueva ola de pilotos participantes. En motos, el triunfo correspondió a Carlos Cardús y su J. J. Rotax, que sacó más de trece segundos a Nieto, decimoquinto clasificado, quien subió sin arriesgar:

«No he podido entrenar, porque acabo de llegar de Italia», dijo. Nieto y Cardús estuvieron juntos en el reparto de premios, acto que el doce veces campeón del mundo aprovechó para pedir un circuito permanente a las autoridades catalanas y confirmar que correrá con Garellí el año que viene en el Campeonato del Mundo de 250 centímetros cúbicos.



el equipo del año que viene con los pilotos Alen, Bettega, Toivonen y Andruet y un motor más potente (2,1 litros y 350 caballos), que se utilizará en Montecarlo con Alen, Andruet y Biasion.

Repitieron en Toledo

Javier de Castro y Luis López de la Cámara le han tomado la medida a las pruebas de dos horas de duración.

Después de haber ganado quince días antes las Dos Horas Renault en el Jarama, el domingo pasado se impusieron en las Dos Horas Seat Fura, disputadas en el circuito urbano del polígono industrial de Toledo. Segundos fueron Juan Ignacio y Jaime Villaceros.



Victoria del veterano Juan Fernández batió el récord

Destinada a un público joven, Guzzi ha creado una moto de cilindrada media, modestos rendimientos y construida con avanzada tecnología; al estilo americano y con estética europea.

MOTO GUZZI V 65 CUSTOM

UNA MOTO DE NIÑOS BIEN

El modelo V-65 Custom, presentado hace unos meses, ha sido modificado en su aspecto exterior, por medio de un semicarenado denominado Idea-Uno. Una vez más, Guzzi ha demostrado su capacidad para crear motos al estilo americano, con una estética europea. La V-65 Custom es un producto destinado a los jóvenes, que buscan una moto de media cilindrada con los mismos accesorios de la California 1.000 centímetros cúbicos. Parece claro que la casa italiana se propone conser-

var y ampliar su clientela, que hasta el momento sólo fabricaba un modelo tipo americano, la California.

Hemos considerado interesante probar la V-65 Custom, por ser la única moto de media cilindrada al estilo americano en la producción europea.

El fabricante ha empleado en la construcción una tecnología avanzada,

incidiendo en la estabilidad y la resistencia mecánica.

El motor es el bicilíndrico en uve, que ha caracterizado esta marca desde hace muchos años. Perfeccionado y actualizado, garantiza un funcionamiento duradero y sin problemas.

Gracias a su estabilidad, comodidad y tamaño reducido, el público femenino encontrará en esta moto un vehículo ideal.

Los primeros modelos de la V-65 Custom (Idea-Uno) saldrán al mercado a finales del próximo mes de diciembre.



MECANICA



La V 65 Custom es una moto cómoda y segura. El motor está derivado de la serie V 50, en él no hay ninguna modificación tecnológica de vanguardia; simplemente, está basado en una construcción sólida y resistente. Las prestaciones de éste son inferiores a las que ofrecen los plurcilíndricos japoneses; en cambio, aporta una menor manutención y un consumo contenido. Debido a sus dos cilindros en uve frente marcha, este motor es desagradable en las bajas revoluciones. El cigüeñal, al hacer tres cuartas partes de su giro en vacío, produce un cabeceo francamente incómodo. Esta característica es común en todos los modelos de Moto Guzzi.

La razón básica de la resistencia de este motor consiste en un endurecimiento de las partes exteriores del cigüeñal, así como un tratamiento aplicado a las superficies en fricción de los cilindros, denominado Gunisil, garantiza una seguridad de funcionamiento en todas las revoluciones del motor y una mayor duración.

El encendido es tradicional: un ruptor con dos juegos de contactos. Durante la prueba nunca se echó en falta un encendido electrónico; incluso al máximo de revoluciones, el funcionamiento era perfecto.

La carburación ha sido realizada por la fábrica Dell'Orto, con dos carbura-

dores independientes accionados por dos cables; con ésta, el motor está alimentado a la perfección y su consumo está a niveles medios.

El embrague es suave y progresivo. Moto Guzzi equipa todos sus modelos con un solo disco en seco. Este sistema es fiable y duradero. A pesar de haberlo usado con exceso en la prueba, nunca pudimos apreciar un síntoma de cansancio.

El cambio, compuesto por cinco velocidades, es sólido, pero ruidoso. Concretamente, en las reducciones, el paso entre la tercera marcha y la segunda produce un ruido mecánico desagradable.



Transmisión por cardan. Adiós a los problemas de la cadena

dable. El escalonamiento de las marchas en este cambio está conseguido.

La V 65 Custom está equipada con un conjunto de transmisión y basculante de vanguardia. El sistema consiste en hacer pivotar el conjunto de transmisión basculante sobre la cruceta de salida del cambio. Este conjunto, construido en aluminio, mejora sensiblemente la estabilidad y el funcionamiento interior de la transmisión. Después de un largo recorrido mixto, el motor, cambio y transmisión mantenían un rendimiento estable. La temperatura de los lubricantes era correcta y coincidía con los datos ofrecidos por el fabricante.

El motor de la V 65 Custom Idea-Uno desarrolla 52 caballos a 7.050 revoluciones por minuto. Esta potencia se puede calificar de suficiente; de hecho, no se necesita un mayor número de caballos para una moto de turismo destinada a la juventud y, especialmente, a la clientela femenina.

COMPORTAMIENTO



Cómoda, dócil y estable son los adjetivos que mejor cuadran la V 65 C.

Equipada con un chasis derivado de la serie V 50, esta moto ofrece prestaciones de estabilidad comparables a una moto deportiva. El cuadro original de la V 50 ha sido modificado en la longitud del basculante y en el lanzamiento de la horquilla. La V 65 C tiene un sistema de amortiguación hidroneumática. Los componentes de la horquilla, así como los amortiguadores, están comunicados entre sí por medio de un tubo flexible. Este sistema garantiza un equilibrio de la presión neumática, cosa que contribuye a mantener la estabilidad de la moto. Durante el



VIRTUDES

- Estabilidad.
- Frenada buena.
- Accesibilidad mecánica.
- Nivel de equipamiento.
- Manejabilidad.

DEFECTOS

- Cambio ruidoso.
- Motor desagradable en bajas revoluciones.
- Prestaciones modestas.
- Precio elevado para el público al que está destinado.

ensayo, conduciendo la V 65 C a su máxima velocidad en autopista (164 kilómetros hora), el carenado semiintegral ofrecía buena penetración al aire y la protección del conductor era aceptable. En ningún momento se alteró el comportamiento de la moto. La postura del piloto es cómoda, incluso para los largos viajes. El asiento, construido con dos niveles, favorece la posición del pasajero, que se encuentra a un nivel mayor que el conductor.

La V 65 C goza del sistema de frenada integral, exclusivo de esta marca. Presionando la palanca de freno, ubicada en la parte derecha inferior de la moto, se acciona a la vez el freno delantero izquierdo y el posterior. Esto permite frenar en casi todas las situaciones necesarias sin que se altere la estabilidad de la moto.

CONSUMO



Gasto contenido

CIUDAD

En primera, segunda y tercera. 9,2 litros

CARRETERA

En conducción tranquila..... 7 litros
En conducción rápida 8,2 litros

AUTOPISTA

A 140-155 km/h..... 8 litros



EQUIPAMIENTO



La V 65 Custom Idea-Uno está perfectamente equipada, tal como requiere una moto de esta categoría.

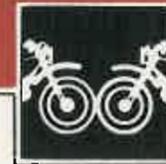
En el carenado hay la posibilidad de instalar un aparato musical o cualquier otro accesorio.

Las maletas posteriores son estéticas y construidas con buenos materiales; ofrecen una gran cabida, indispensable en los largos viajes. Para poder acceder a la batería, el asiento es fácilmente desmontable.

Precio en la calle:
805.520 pesetas

Importador: Lezauto. C/. Julián Camarillo, 7. Madrid-17.
Garantía: Seis meses o 6.000 kilómetros.
Número de talleres oficiales: En España, 190.
Plazo de entrega: Inmediato.
Fecha de presentación: 15 de noviembre de 1983.

FRENTE A LAS DEMAS



La mejor accesorada

	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Par máx. Mkg.	Peso Kg.	Veloc. máxima Km/h.	Precio final Ptas.
M. GUZZI V 65 C. IDEA-UNO	634,4	52	5,2	188	164	805.520
BENELLI 654 T	603,9	47,50	4,52	191	185,76	542.413
BMW R 65	649,6	45,28	5,10	190	182	761.839
KAWASAKI KZ 650	652	57	4,9	217,5	192,6	639.070
YAMAHA XJ 650	653	60,9	5,7	215	194	686.200



La personalidad la da el motor. Dos cilindros dispuestos en V, característicos en Guzzi.

Los mandos eléctricos son de diseño moderno y su calidad interior es discreta. El fabricante ha equipado esta moto con unas defensas ancladas al chasis y muy sólidas, debido a la inclinación a 90 grados de los cilindros. En caso de caída, el motor está perfectamente protegido. Un punto importante a destacar es la gran accesibilidad a todas las partes del motor. Esto produce un ahorro considerable en horas de taller.

La manutención de esta moto es muy reducida y, como explicamos anteriormente, de fácil acceso para el mecánico. La V 65 C, equipada con un escape para cada cilindro, es silenciosa en su funcionamiento y el rendimiento de los mismos es bueno.

El caballete lateral, como el central, son sólidos y permiten asegurar la moto parada sin ningún esfuerzo.

ACABADO



El conjunto es bueno. El equipo motor, cambio y basculante están fundidos en aluminio, con un acabado superior a la media.

En la V 65 C se ha empleado lo menos posible el plástico, los guardabarros en chapa que la equipan son poco comunes en las motos actuales. El carenado es en fibra de vidrio y está bien anclado al chasis.

Las amplias y estéticas maletas posteriores son reforzadas con un perfil de aluminio y están sujetas a la moto por medio de una estructura en tubos de acero.

Es sorprendente que, con todos estos

RECAMBIOS



Sensiblemente caros

	Pesetas
Filtro de aire.....	1.784
Filtro de aceite.....	1.561
Cable de acelerador completo....	1.260
Maneta de freno.....	2.899
Maneta de embrague.....	2.676
Batería.....	17.840
Neumático delantero.....	7.418
Neumático posterior.....	8.652
Escapes.....	40.140
Intermitente.....	2.854
Piloto posterior.....	7.582
Pastilla de freno.....	2.096
Retrovisor.....	1.880

detalles de solidez, esta moto llegue a pesar, solamente, 188 kilos, casi la más ligera de su categoría.

El acabado de la pintura empleada en el carenado, el depósito y las tapas laterales es de alta calidad y está realizada con un buen sentido de la estética.

VALOR PRECIO



El precio de la V 65 C es alto, como en todas las motos de importación. Al estar destinada a un público juvenil, el precio nos parece elevado. El fabricante ofrece detalles importantes en esta moto, ya que en ella se han empleado materiales de buena calidad. La estabilidad y el sistema de frenado son lo más destacable.

El motor está estudiado para hacer muchos kilómetros y durar mucho tiempo, aunque sus prestaciones son modestas.

Esta moto, como la mayoría de su marca, se distingue por la parte ciclística, segura y avanzada.

Los cuidados que necesita esta moto son mínimos; su manutención se reduce a pocas puestas a punto anuales.

El motor de la V 65 C tiene la lubricación del cambio separada del motor y esto ayuda a reducir la sustitución de los aceites.

Moto Guzzi ha conseguido fabricar una moto segura, bonita, de avanzada tecnología y bien equipada. Nos parece un modelo construido con coherencia y la relación valor/precio es aceptable.

RENDIMIENTO



Modesto en su categoría

VELOCIDAD MAXIMA

Sólo con el piloto..... 164 km/h.
Con dos personas..... 149 km/h.

ACELERACION

De 0 a 400 m. 14,6 seg.



Vitrinio 30

DUCADOS BAJO EN NICOTINA Y ALQUITRAN. EL GRAN DESCONOCIDO.

Atrevase a...

CUANDO se acerca la época invernal hay que preparar el coche para aguantar frío, lluvia, nieve, etcétera.

La operación fundamental de cara al invierno es el cambio del agua del radiador por una mezcla anticongelante. El grado de protección que necesita su coche dependerá principalmente de la situación geográfica por donde su coche vaya a circular, ya que, evidentemente, las temperaturas no son tan bajas en Almería como en León, por ejemplo.

Antes de ponerse manos a la obra consulte con su concesionario cuál es el tipo de anticongelante recomendado.

Después de cambiar el anticongelante purgue el circuito de refrigeración y

el de calefacción, ya que en esta época del año es fundamental que el sistema de desempañado del parabrisas funcione perfectamente. Otra cuestión de importancia es verificar que las raquetas del limpiaparabrisas están en buen estado y cumplen con su misión.

Precio de la reparación en taller: 200 pesetas, más los materiales.

Precio en casa: El de los materiales.

Tiempo de la reparación en el taller: Tendrá que dejar el coche un día.

Tiempo efectivo de la reparación: Media hora.

En caso contrario, se deben sustituir. Por último, ponga la entrada de aire del motor en posición de invierno, tal y como recomienda el manual de su coche. Si al desmontar la tapa ve que el filtro de aire está muy sucio, cámbielo por otro nuevo. Después del verano es conveniente cambiarlo.

Todas estas operaciones le llevarán aproximadamente una media hora y tan sólo necesitará las llaves fijas correspondientes al tapón del radiador y a la tapa del filtro del aire.

En cualquier taller o engrase le cobrarán unas 200 pesetas sobre el precio del anticongelante, el filtro y las raquetas.

El precio de los materiales fluctúa mucho, según el modelo de coche.

PREPARAR SU COCHE PARA EL INVIERNO



1 En el supuesto que tenga que cambiar las escobillas y el filtro, aparte del anticongelante, sólo necesitará las llaves fijas necesarias para aflojar el tapón del radiador y la tapa del filtro.



2 En la parte baja del radiador, hacia la parte del motor, encontrará el tapón de vaciado del radiador. Algunos coches, en vez de llevar una tuerca, llevan una palomilla que se puede aflojar con la mano.



3 Afloje el tapón con la llave correspondiente. Si está muy duro, rocíe el tapón con algún aceite fino y vuelva a intentarlo unos minutos más tarde. No fuerce el tapón, ya que son de materiales blandos y frágiles.



4 Quite el tapón. Deje salir todo el líquido. Para favorecer la salida del líquido quite el tapón de rellenado del radiador y abra el purgador, que se encuentra normalmente al lado del radiador de la calefacción.



5 Ponga el tapón de vaciado del radiador y apriételo. A continuación llene el radiador con el nuevo anticongelante, siempre con el purgador de la calefacción abierto, hasta que no entre más.



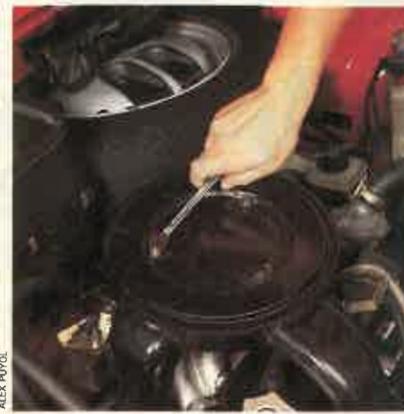
6 Una vez que el radiador esté lleno ponga el tapón de rellenado y apriételo. A continuación rellene el vaso de expansión hasta la señal de nivel máximo, procurando no sobrepasar esta marca.



7 Con el nivel de líquido al máximo, tape el vaso de expansión. Para proceder al purgado del circuito cerciórese de que el mando de la calefacción está en posición de máximo calor.



8 Ponga el motor en marcha y acélerelo, entonces abra el purgador. Si no sale líquido, acelere lentamente hasta que salga un chorro continuo y sin burbujas. Sin dejar de acelerar ponga el tapón.



9 Para poner el filtro en la posición invierno quite los tornillos de la tapa. En algunos modelos en vez de tornillos hay palomillas, que se pueden quitar fácilmente con la mano o bien utilizando unos alicates.



10 Fíjese en la posición que está la tapa y el punto de referencia para que, al volver a colocarla, quede ajustada en su posición correcta. De esta sencilla operación depende en parte el buen funcionamiento del motor.



11 Al quitar la tapa, si ve que el filtro presenta un aspecto ennegrecido, no lo dude y cámbielo, pues su motor lo agradecerá. Además, un filtro sucio hace desperdiciar gasolina.



12 Ponga la tapa enfrentando la marca de invierno con la flecha que hay de referencia. En algunos modelos el cambio de invierno a verano, y viceversa, se realiza por medio de una palanca en uno de los lados del filtro.



13 Por último, si las escobillas del limpiaparabrisas no barren bien por estar blandas o mordidas y dejan surcos a lo largo de su recorrido, sustitúyalas por unas nuevas adecuadas a su modelo.



14 Las raquetas van sujetas al brazo por medio de unos muellecitos; para sacarlas tan sólo tendrá que presionar hacia dentro y a la vez tirar de la raqueta hacia afuera. Colóquelas de nuevo en el brazo.



Esencia y presencia.

Carta de Oro[®]
Ríoja grano a grano.



CON LA GARANTIA DE BERBERANA.

Mercado

LIDER DE IMPORTADOS: FORD SIERRA



Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-X-83	Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-X-83
1	Ford Sierra	4.776	6	Ford Granada	1.574
2	Opel Ascona	3.654	7	Renault Fuego	1.469
3	Opel Rekord	2.920	8	Volkswagen Golf ...	1.354
4	Opel Kadett	2.106	9	Opel Manta	1.179
5	Citroën CX	1.851	10	Renault 20	1.054

OFERTAS DE LA SEMANA

COCHES NUEVOS

LA QUINTA, GRATIS

SI usted está pensando en comprarse un Opel Ascona, aproveche la oferta que estará en vigor hasta finales de año. La marca alemana, quizá como regalo de Navidad para sus clientes, ofrece ahora el Opel Ascona con cambio de cinco velocidades sin tener que pagar sobreprecio.

El Ascona, un modelo situado en el segmento medio de turismos, cuyo precio, según las versiones, está entre 1.497.114 pesetas y 1.818.408 pesetas, sale de fábrica con cambio de cuatro marchas y tiene como opción la quinta velocidad, opción que cuesta 35.500 pesetas. Durante este mes usted puede tener un Ascona con cinco marchas sin tener que pagar las 35.500 pesetas, un ahorro, al fin y al cabo, que incita a los potenciales compradores a tomar una rápida decisión.



COCHES USADOS

BUGIS DIVERTIDOS

LOS amantes de las ofertas especiales tienen la oportunidad de encontrar un modelo tan distinto como interesante, en Automóviles Alhambra, S. A., de Madrid, situado en el paseo de las Delicias, 65 y 100 bis.

En primer lugar, un Bugi completamente nuevo, con sólo 20 kilómetros, resto de una serie fabricada en Alemania, con motor Volkswagen 1.3, cambio de tres velocidades, carrocería de fibra, fabricada en Bélgica, y capota blanda, de lona. De este coche, que aunque es de segunda mano, y por tanto está ya matriculado, es completamente nuevo, sólo existen cinco modelos en España. Alcanza 120 km./h. y cuesta 1.200.000 pesetas.

Automóviles Alhambra admite cualquier tipo de financiación hasta treinta y seis meses y ofrece garantía mecánica por seis meses.



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-Omilla: 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/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
Alfa Romeo 1.5 SP	1.490	95	170	7,8	24,5	1.452.394
Alfa Romeo 1.5 TI	1.490	105	180	8,1	25,1	1.584.788
Sprint V.15. Q.Vor	1.490	105	180	8,1	25,4	1.815.859
Splider	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
Alfa Romeo 2.0	1.962	130	180	8,9	31,4	2.006.614
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 Rei (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/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
Aro 10	1.197	65	130	9,5	20,6	992.654
Aro 10 D	1.714	55	120	6,5	20,1	1.318.561
243 D	3.120	65	110	10,1	21,7	1.292.764
244 D	3.120	65	110	10,1	22,1	1.330.097
320 D	3.120	65	110	10,1	22,1	1.330.097
Hispano D	2.710	70	120	10,0	23,8	1.512.726

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/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
80-CL 2P	1.588	85	165	8,3	23,4	1.895.795
80-CL 4P	1.588	85	165	8,1	23,8	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	2.619.965
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/km. 15.000 km/año	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/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
A 112 Junior	903	42	130	6,5	15,9	716.192
A 112 LX	965	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/km. 15.000 km/año	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	1.991	125	196	8,1	37,4	2.656.094
323	2.318	150	202	8,2	41,9	3.018.304
323 i	1.766	90	164	9,5	38,1	2.617.717
520 I	1.990	125	185	10,1	42,8	3.030.794
525 I	2.494	150	197	10,5	47,4	3.430.474
525 E	2.893	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
626 CSI	2.758	184	212	8,8	72,1	6.028.394
635 CSI	3.430	218	229	9,7	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

CITROEN

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/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
2 CV Especial	602	31	100	6,1	12,2	481.219
2 CV6 CT	602	31	109	6,1	12,5	503.628
Dynano 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
GSX Especial	1.299	65	158	8,2	17,7	813.494
GSX X1	1.299	65	158	8,2	18	846.002
GSX Palas	1.299	65	158	8,2	18,7	918.371
GSX X3	1.299	65	158	8,2	18,7	918.371
GSX Special Familiar	1.299	65	155	8,3	18,2	855.032
BX 14 E	1.360	72	163	7,1	19,4	1.071.494
BX 14 BE	1.360	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 19 RD	1.905	65	157	6,2	19,7	1.363.034
BX 19 TRD	1.905	65	157	6,2	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/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
Loucheamp	5.769	300	240	17,2	97,0	7.771.536
Paulera GTS	5.769	300	280	16,2	88,4	6.998.829
Deauville Normal	5.769	300	230	17,2	125,8	10.650.523

FERRARI

Tayre, 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/km. 15.000 km/año	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
Mondial	2.927	240	240	11,1	107,7	9.372.796
400 Automático	4.823	315	245	17,0	153,6	13.430.781
BB 512	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/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
Uno 45 3P	903	45	140	6,6	16,7	788.981
Uno 55 3P	1.116	55	150	6,8	17,7	864.364
Uno 55 5P	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	160	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/km. 15.000 km/año	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 XR3i	1.599	94	170	8,8	19,8	957.924
Escort Laser 1.1	1.117	55	145	7,2	16,9	817.955
Escort Laser 1.3	1.296	65	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	907.502
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	1.597	105	186	8,1	26,6	1.619.395
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	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	1.944.662
Sierra 2.3 Ghia Fam.	2.294	114	190	9,5	32,0	2.017.479
Sierra XR4-i	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

Mercado

COCHES NUEVOS

MASERATI

Autobarajas, S. A. Isis, 1. Madrid-22. Tel. 742 37 12.
Puntos de asistencia: 2.
Garantía: 6 meses, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Consumo 15.000 km. litros	Precio total
Quattroporte	4.930	280	235	13,6	116,2	10.008.382

MERCEDES BENZ

Mercedes Benz España, S. A. José Ortega y Gasset, 22-24. Madrid-6. Tel. 431 94 00.
Puntos de asistencia: 300.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Consumo 15.000 km. litros	Precio total
180	1.997	90	175	8,4	41,9	3.111.072
190 E	1.997	122	195	7,3	43,9	3.393.004
200	1.997	109	168	10,2	44,8	3.227.237
200 D	1.998	60	135	10,2	41,1	3.228.954
200 T	1.997	109	168	10,2	48,7	3.635.852
230 E	2.299	136	180	10,3	48,4	3.586.599
230 CE	2.299	136	180	10,3	54,8	4.229.834
230 TE	2.299	136	180	10,3	52,5	3.998.769
240 D	2.399	72	143	9,9	43,0	3.428.794
240 TD	2.399	72	143	9,9	47,1	3.840.954
250	2.525	140	185	11,4	46,5	3.674.029
300 D	2.998	88	155	10,4	46,1	3.698.102
300 TD	2.998	88	155	10,4	50,3	4.110.272
300 TDT	2.998	125	165	10,9	57,9	4.847.182
280 E	2.746	185	200	11,7	57,5	4.335.999
280 CE	2.746	185	200	11,7	62,8	4.860.579
280 TE	2.746	185	200	11,7	61,3	4.716.944
280 S	2.746	156	200	10,9	63,2	4.966.744
280 SE	2.746	185	210	11,2	67,5	5.372.669
280 SEL	2.746	185	210	11,2	72,0	5.822.300
280 SL	2.746	185	200	11,7	78,5	6.428.074
380 SE	3.839	204	210	10,8	77,9	6.446.809
380 SEL	3.839	204	210	10,8	82,7	6.927.674
380 SEC	3.839	204	210	10,8	104,3	9.094.689
380 SL	3.839	204	205	11,3	90,0	7.620.869
500 SE	4.973	231	225	11,4	84,2	6.997.198
500 SEL	4.973	231	225	11,4	92,9	7.865.253
500 SEC	4.973	231	225	11,4	111,2	9.685.038
500 SL	4.973	231	220	11,5	101,1	8.677.103
230 GE	2.299	125	143	18,8	61,9	4.172.684
240 GD	1.399	72	115	13,1	51,7	4.100.374
300 GD	2.998	88	128	13,1	55,6	4.474.477
280 GE	2.746	156	155	17,8	66,5	4.712.499

MORGAN

Tayre, S. A. Príncipe de Vergara, 253. Madrid-16. Tel. 259 94 63.
Puntos de asistencia: 10.
Garantía: 6 meses, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Consumo 15.000 km. litros	Precio total
4/4-1600 Ford	1.598	96	185	8,5	44,7	3.378.071
4/4-1600 Fiat	1.585	98	185	8,5	45,4	3.450.819
Plus-8	3.532	157	197	11,8	58,2	4.391.242

NISSAN

Motor Ibérica. Gran Vía Carlos III, 140, 1. Barcelona-34. Tel. 203 19 50.
Puntos de asistencia: 153.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Consumo 15.000 km. litros	Precio total
Patrol JPL-X	2.710	70	120	11,8	23,1	1.413.164
Patrol KPL-X	2.710	70	120	11,8	24,3	1.534.964

OPEL

General Motors España, S. A. Paseo de la

Castellana, 91. Madrid-16. Tel. 455 90 45.
Puntos de asistencia: 110.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Consumo 15.000 km. litros	Precio total
Corsa 1.0	993	45	140	7,0	14,9	639.803
Corsa 1.0 L	993	45	140	7,0	15,7	718.675
Corsa 1.2 L	1.196	55	152	7,0	16,0	751.245
Corsa 1.2 5V B	1.196	55	152	6,8	16,2	785.039
Corsa 1.3 5V B	1.297	70	163	6,3	16,3	834.532
Corsa TR 1.2 L	1.196	55	152	7,0	15,5	702.369
Corsa TR 1.2 L	1.196	55	152	7,0	16,1	762.504
Corsa TR 1.3 L	1.297	70	163	6,3	16,3	833.806
Corsa SR 1.3 5V S	1.297	70	163	6,6	16,7	851.629
Kadett 1.3 5V SP L	1.297	75	160	7,7	23,2	1.326.652
Kadett 1.3 5V SP B	1.297	75	160	7,7	23,8	1.393.099
Kadett 1.6 SR 3P	1.598	90	170	7,6	25,3	1.541.198
Kadett 1.6 SP B	1.598	90	170	7,6	24,7	1.481.214
Kadett 1.6 L SP L	1.598	54	143	7,3	21,3	1.421.494
Kadett 1.6 D SP B	1.598	54	143	7,3	21,9	1.487.941
Kadett 1.8 6T/E	1.796	115	187	7,8	26,7	1.668.221
Ascona 4P 1.6 S L	1.598	90	170	8,3	25,4	1.497.114
Ascona 4P 1.6 S B	1.598	90	170	8,3	26,0	1.582.796
Ascona 5P 1.6 S L	1.598	90	170	8,3	26,3	1.555.567
Ascona 5P 1.6 S B	1.598	90	170	8,3	27,1	1.668.977
Ascona 4P 1.6 D L	1.598	54	143	8,3	23,7	1.516.643
Ascona 5P 1.6 D L	1.598	54	143	8,3	24,3	1.675.096
Ascona 4P 1.8 E B	1.796	115	187	7,7	27,3	1.732.227
Ascona 5P 1.8 E B	1.796	115	187	7,7	28,1	1.818.408
Manta GT/E Coupe	1.979	110	185	7,6	27,4	1.724.807
Rekord 4P 2.0 S L	1.979	100	181	8,3	27,9	1.711.193
Rekord 4P 2.0 E B	1.979	110	187	8,3	31,5	2.063.151
Rekord 4P 2.3 D L	2.260	71	160	7,3	28,0	2.069.382
Senator 2.8 EC	2.490	136	190	9,7	43,9	3.142.080
Senator 3.0 EC	2.989	180	210	9,9	46,9	3.426.977
Senator 3.0 CD	2.989	180	205	11,8	52,0	3.772.700
Monza 3.0 E CS	2.989	180	215	9,4	44,9	3.267.230
Monza GSE	2.989	180	215	9,4	46,7	3.447.336

PEUGEOT

Automóviles Talbot, S. A. Ctra. Madrid-Getafe por Villaverde, Km. 7,500. Madrid. Tel. 217 19 00.
Puntos de asistencia: 435.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Consumo 15.000 km. litros	Precio total
505 GL	1.971	96	166	9,1	22,9	1.221.907
505 BR	1.971	96	166	9,1	22,1	1.443.787
505 GTI	2.165	130	185	8,4	25,1	1.727.587
505 GLD	2.498	75	150	8,6	21,4	1.401.217
505 BRD	2.498	76	150	8,2	23,5	1.634.707
505 BRD Turbo	2.498	76	150	8,6	24,5	1.714.687
505 GTD Turbo	2.498	95	170	8,5	25,6	1.830.787

PORSCHE

Turbo Motor, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 16,400. San Fernando de Henares (Madrid). Tel. 672 56 11.
Puntos de asistencia: 42.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Consumo 15.000 km. litros	Precio total
924	1.984	125	204	8,1	50,5	3.941.315
944	2.479	163	220	8,7	62,0	5.037.937
911-SC	2.994	204	235	9,7	79,9	6.721.589
911-SC Targa	2.994	204	235	9,7	83,8	7.115.024
911-SC Cabriolet	2.994	204	235	9,7	88,2	7.557.170
911-Turbo	3.299	300	260	11,8	130,5	11.592.268
928-SC Coupe	4.664	300	250	12,8	110,9	9.546.407

RENAULT

FASA Renault. Ctra. de Burgos, Km. 5,500. Madrid-35. Tel. 769 19 00.
Puntos de asistencia: 1.350.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Consumo 15.000 km. litros	Precio total
R4 TL	1.108	38	120	6,3	13,2	539.402
R5 TL	1.108	45	137	7,5	15,3	643.475

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Consumo 15.000 km. litros	Precio total
R5 TL SP	1.108	45	137	7,5	15,8	670.441
R5 GTL	1.108	45	137	7,5	16,0	714.244
R5 GTL SP	1.108	45	137	7,5	16,3	741.590
R6 TX	1.397	63	150	6,7	16,8	849.049
R6 Cogia Turbo	1.397	110	185	8,5	21,5	1.136.589
R6 GTL	1.108	45	133	8,5	16,6	680.189
R7 GTL	1.108	45	133	7,2	15,6	695.507
R9 GTL	1.397	60	153	7,5	17,6	869.351
R9 TSE	1.397	72	162	7,2	18,4	965.843
R9 GTD	1.595	55	140	6,3	15,8	1.004.543
R11 GTL	1.397	60	151	7,1	17,7	907.486
R11 TSE	1.397	72	165	7,1	18,5	990.304
R12 GTL Familiar	1.397	70	140	9,1	19,7	932.948
R14 GTL	1.218	59	145	8,4	18,1	836.659
R14 GTD	1.380	70	155	7,9	19,8	946.622
R16 GTD	1.647	83	163	7,5	20,2	1.117.288
R16 GTD Familiar	1.647	83	163	7,5	20,8	1.173.016
R18 GTD	2.068	67	150	7,2	19,4	1.281.248
R18 GTD Familiar	2.068	67	150	7,2	20,0	1.338.395
R18 Turbo	1.565	125	195	8,5	23,3	1.328.852
R20 TS	1.995	104	172	9,3	27,3	1.564.466
R20 TX	2.185	116	179	9,6	29,1	1.725.067
R20 GTD	2.068	64	148	8,9	25,6	1.746.379
R30 TX	2.664	142	188	10,1	35,0	2.252.137
Fuego GTX	1.995	110	192	7,5	26,7	1.665.552

ROVER

Austin Rover España, S. A. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 18,600. 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 100 km. litros	Consumo 15.000 km. litros	Precio total
Rover 2600 S	2.597	132	187	9,1	36,3	2.468.094
Rover VDP	3.532	157	203	10,1	45,5	3.095.368
Rover Turbo Diesel	2.393	91	165	8,6	33,9	2.569.470
Rover Villase	3.532	193	217	9,4	46,2	3.403.101
Range Rover 2P	3.528	126	155	15,9	44,9	2.708.796
Range Rover 4P	3.528	126	155	15,9	46,2	2.838.577

SAAB

Turbo Motor, S. A. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16,400. San Fernando de Henares (Madrid). Tel. 276 56 11.
Puntos de asistencia: 42.
Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo 100 km. litros	Consumo 15.000 km. litros	Precio total
900 GLI 3P	1.985	118	179	9,6	36,2	2.437.861
900 GLI 4P	1.985	118	175	9,6	36,8	2.490.319
900 Turbo 3P	1.985	145	195	10,9	46,7	3.340.546
900 Turbo 4P	1.985	145	195	10,9	47,5	3.412.988
900 Turbo 5P	1.985	145	195	10,9	48,0	3.461.999
900 Turbo SE 3P	1.985	145	195	11,4	52,7	3.891.355
900 Turbo SE 4P	1.985	145	195	11,4	53,5	3.972.540

SEAT

Seat.

Mercado

COCHES USADOS (EN MILES DE PESETAS)

ALFA ROMEO

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
Alfaud	350	390	490	530	570	645	700	750
Alfaud TI	400	455	515	560	600	680	735	800
Giulia 1300	1245	275	345	370	-	-	-	-
Giulia 1800	350	390	490	530	-	-	-	-
Alfetta 1800	390	440	550	595	-	-	-	-
Alfetta 2000	-	-	710	780	870	945	1000	-
Alfetta GTV 2000	-	-	840	905	1030	1115	1200	-
2000 Berlina	315	355	440	-	-	-	-	-
Coupe 2000 GT	415	470	585	-	-	-	-	-
Giulietta 1800	-	-	-	-	785	885	985	-
Giulietta 1800	-	-	-	-	840	925	1000	-
Giulietta 2000	-	-	-	-	890	960	1030	-
Sprint Veloce	-	-	-	-	-	900	1000	-
Alfetta GTV 2.600	-	-	-	-	-	-	1300	1500

AUDI

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
80 L	315	350	440	475	510	555	600	660
80 GLS 4p	-	-	600	640	690	745	805	860
80 GLE	-	-	-	-	-	800	840	1000
100 LS	340	380	480	-	-	-	-	-
100 CD 5 E	-	-	-	1155	1255	1490	1000	-

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82	
100 CD Diesel	-	-	-	-	-	1200	1300	1545	1616
200	-	-	-	-	-	-	-	1500	1900

BMW

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
2002	360	-	-	-	-	-	-	-
2002 TI	475	-	-	-	-	-	-	-
3.0 S	650	750	-	-	-	-	-	-
3.0 CS	800	850	-	-	-	-	-	-
3.0 CSI	995	1115	-	-	-	-	-	-
520	-	-	750	850	1200	1350	1500	-
520 i	-	-	-	-	-	-	-	2000
525 i	780	880	1080	1180	1250	1480	1585	1950
528	-	-	1050	1200	1290	-	-	-
528 i	-	-	-	-	1800	1760	2400	-
318 i	-	-	750	800	875	950	1150	1250
320	800	875	925	1050	1250	1325	1425	-
323 i	-	-	-	-	1210	1480	1570	1680
728 i	-	-	-	-	1870	2080	2240	2350
735 i	-	-	-	-	2530	2685	2895	3000
745 i	-	-	-	-	-	3500	4000	-
633 CSI	-	-	2310	2450	2635	2855	3075	-
635 CSI	-	-	-	-	3200	3400	3600	3800

CITROEN

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
2 CV	110	130	165	180	205	235	265	285
Dyane 6	120	155	190	215	240	260	285	305
C-8	60	75	90	-	-	-	-	-
C-8 Familiar	65	80	95	-	-	-	-	-
Mehari	130	165	200	230	255	280	310	330
Visa II Especial	-	-	-	-	-	-	350	380
Visa II Club	-	-	-	-	-	-	385	420
Visa II Super E	-	-	-	-	-	-	420	450
Visa II Super X	-	-	-	-	-	-	465	500
GS	130	160	185	215	-	-	-	-
GS Club	120	145	180	210	235	-	-	-
GS Palas	160	190	220	245	280	-	-	-
GS X2	-	-	235	270	305	-	-	-
GS Break	-	140	170	200	230	-	-	-
GS Break Club	135	160	190	215	240	-	-	-
GSA 1100	-	-	-	-	340	380	420	-
GSA Break 1100	-	-	-	-	340	390	410	-
GSA 1300	-	-	-	-	480	495	-	-
GSA Club	-	-	-	-	380	420	445	-
GSA Break Club	-	-	-	-	435	470	500	-
GSA X3	-	-	-	-	455	495	530	-
GSA Palas	-	-	-	-	460	500	540	-
DS-20	275	-	-	-	-	-	-	-
DS-23	325	-	-	-	-	-	-	-

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82	
DS-23 Inyección	380	-	-	-	-	-	-	-	
DS-Break	370	-	-	-	-	-	-	-	
DS-23 Familiar	400	-	-	-	-	-	-	-	
CX 4v.	-	330	380	425	-	-	-	-	
CX 5v.	-	-	570	630	700	-	-	-	
CX 2200 Diesel	-	700	755	815	-	-	-	-	
CX 2200 Diesel F.	-	750	805	870	-	-	-	-	
Mehari	-	850	945	1020	1100	1190	1280	1400	
CX Prestige	-	-	-	-	-	1095	1195	1300	
CX 2400 GTI	-	-	-	-	-	1040	1095	1170	1300
CX 2500 Diesel	-	-	-	-	-	1095	1160	1250	1350
CX 2500 Diesel F.	-	-	-	-	-	-	-	-	-

FERRARI

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
365 GT	505	585	-	-	-	-	-	-
308 GT	-	1500	1700	2000	2300	2800	3300	-
400 GT	-	1700	1950	3200	4500	5200	5800	-
612 BB	-	2200	2500	3700	5000	6300	7000	-

FIAT

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
130 Berlina	290	325	435	-	-	-	-	-
130 Coupé	280	535	675	-	-	-	-	-
X-1/9	275	315	400	500	600	700	900	1100

FORD

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
Fiesta N	215	240	275	300	330	355	380	-
Fiesta L 957 c.c.	220	245	280	315	345	375	400	-
Fiesta L 1117 c.c.	260	300	330	360	390	415	440	-
Fiesta S	275	315	345	380	410	440	470	-
Fiesta S 1300	-	340	370	405	435	470	500	-
Fiesta Ghia	305	350	385	420	450	480	510	-
Fiesta Ghia 1300	340	370	405	440	465	500	535	-
Fiesta XR2	-	-	-	-	-	-	725	-
Escort L	-	-	-	-	-	-	555	590
Escort GL	-	-	-	-	-	-	585	625
Escort Ghia	-	-	-	-	-	-	680	705
Escort XR3	-	-	-	-	-	-	900	1000
Taurus GL	370	400	490	565	670	720	770	815
Taurus GLS	-	-	-	-	815	875	925	-
Taurus Ghia	-	-	-	-	870	925	975	-
Granada GL 2.3	500	600	680	770	830	910	980	1050
Granada GLS 2.8 i	-	-	-	-	1150	1300	-	-
Granada Ghia 2.8	550	600	700	800	900	1000	1260	1400
Granada Ghia 2.8 i	-	-	-	-	-	1300	1600	-
Capri S 2.0	425	525	600	660	760	800	890	960
Capri 2.8 i	-	-	-	-	-	-	1150	1300

JAGUAR

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
Type E V-12	890	-	-	-	-	-	-	2300
XJ-6 4.2	1035	1160	1460	1570	1685	2025	2165	2365
XJ-12	1105	1190	1550	1675	1800	2155	2305	2735
XJ-S	-	1600	1870	2025	2175	2355	2535	-

LANCIA

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
Beta	335	375	470	505	-	-	-	-
Beta Coupé	1385	435	545	590	-	-	-	-
Gamma-2500	-	-	750	890	1180	1270	1350	-
Gamma Coupé	-	-	-	1000	1165	1480	1595	1650
Junior	-	-	-	-	-	-	400	450
Abarth	-	-	-	-	-	-	550	600
Delta	-	-	-	-	-	-	-	900

MERCEDES BENZ

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82	
200 D	700	800	1200	1300	1400	1500	1600	1700	
220 D	800	900	-	-	-	-	-	-	
240 D	1000	1100	1400	1500	1600	1700	1800	2000	
240 D 3.0	1300	1400	-	-	-	-	-	-	
300 D	-	-	1700	1800	1900	2000	2200	2400	
300 TD	-	-	-	-	1800	1900	2100	2300	2500
230	700	800	1100	1200	1300	1400	1500	1600	
200	800	900	1200	1300	1400	-	-	-	
230 E	-	-	-	-	1700	1900	2100	-	
230 TE	-	-	-	-	-	1800	2000	2200	
230 CE	-	-	-	-	-	1900	2100	2300	
250	900	1000	1300	1400	1500	1700	2100	1900	
280 E	1000	1200	1600	1700	1800	2000	1800	2400	
280 S	1200	1300	1400	1500	1600	2200	2200	2800	
280 SE	1400	1500	1700	1900	2100	2800	1800	3400	
280 SEL	1400	1500	1700	1900	2100	2900	3200	3500	
380 CE	1400	1500	1700	1800	1900	2100	2300	2500	
380 SE	1700	1900	2200	2500	2800	-	-	-	
480 SL	-	-	-	-	-	3000	3500	4000	
300 SL	-	-	-	-	-	3500	4000	4500	
500 SL	-	-	-	-	-	4000	4500	5000	
280 SL	2000	2200	2400	2600	2800	3200	3600	4000	
280 SLC	2300	2500	2700	2900	3200	-	-	-	
350 SL	2100	2300	2500	2700	3000	-	-	-	
450 SLC	2600	2800	3000	3200	3500	-	-	-	
500 SL	-	-	-	-	-	4000	4500	5000	

OPEL

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
Kadett 1.300	145	180	270	340	425	475	640	700
Kadett 1.600 SR	160	205	300	380	475	525	750	850
Kadett D	-	-	-	-	-	-	-	800
Ascona	230	270	350	400	500	600	800	900
Ascona D	-	-	-	-	-	-	900	1000
Manta Coupé GT/E	270	350						

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
132 Diesel 4v.	290	385	420					
132 Diesel 5v.	335	465						
132 Diesel 2200			550	600	650	700	745	

TALBOT

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
Simca 900	45	60	70					
Simca 1000	55	65	75					
Simca 1200 Especial	110							
Simca 1200 GLS	145	185	220	255	275	310		
Simca 1200 GLS Br. 130	165							
Simca 1200 TI	205	235	265	295	315			
Simca 1200 LS	150	190	230	260	290	330	365	390
Simca 1200 LX		185	210	230	265			
Horizon LS					460	480	505	
Horizon GL						510	540	
Horizon GLS						525	555	580
Chrysler 180 2 l.	170	195	230	265	295	320	350	
Chrysler Diesel Lupo	270	305	355	425	500	565	645	
150 GLS Confort			330	355	395			
150 S			355	390	415	445		
150 GT			400	440	470			
150 SX					595	635	675	
150 GT 5v.						640	680	
150 LS						550	600	
Solara GL						585	625	
Solara SX						680	725	
Dodge 3700	150	190	230	275				
Dodge 3700 GT Aut.	175	215	260	310				

VOLKSWAGEN

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
1303 S	235							
Passat	275	360	500	600	700	800	900	1000
Scirocco	470	495	700	850	1000	1100	1200	1300
Golf Diesel			525	630	735	840	945	1040
Golf GTI				800	900	1000	1100	1200

VOLVO

MODELO	75	76	77	78	79	80	81	82
244 DL	460	495	640	775				
244 GL	600	650	815	970	1060	1160	1250	1350
244 GLE					1230	1335	1550	1750
244 GLT						1250	1435	1630
244 GL-D6					1250	1400	1625	1850
244 GT					850	920	1055	1225
245 DL	540	585	760	920				
245 GL					1100	1245	1445	1650
245 GL D-6					1430	1710	1980	2200
262 C-Bertone					2200	2475	2870	3000
264 GL	750	890	1025	1245				
264 GLE					1400	1685	1950	2100
265 GL		900	1070	1300				
265 GLE					1530	1780	2040	2350
343 DL		585	630	685				
343 GL					700	795	855	950
343 GLS							1150	
345 GL						800	900	1000
345 GLS							1200	

SUS QUEJAS

CAMARA CON CARBONILLA

Hace poco tiempo tiempo he descubierto en mi automóvil una desagradable avería: carbonilla en la cámara de compresión. El consiguiente aumento de la relación de compresión produce detonaciones en el motor, como por ejemplo es el picado de bielas. Ante esto, tengo dos soluciones, a cual más cara: primera, reparar la avería; segunda, utilizar gasolina de mayor octanaje, en este caso gasolina super, pues se trata de un coche de «gasolina normal» (Ford Fiesta, de baja compresión). La solución que voy a tomar es esta última, pues limpiar el motor es muy caro y, además, tendría que volver a hacerlo dentro de otros 20.000 kilómetros, que es el kilometraje actual de mi coche.

Mi queja es doble: Por un lado me pregunto, ¿por qué se fabrican motores tan «apretados», que un ligero aumento de su relación de compresión los pone al límite de su utilización con gasolina de bajo octanaje? Por otro lado, y esto es lo más grave de todo, la avería se debe a la deficiente combustión de la gasolina, lo que demuestra su baja calidad. Además, la gasolina española de noventa octanos no tiene realmente ese octanaje, sino otro bastante menor. Esto es causa de que el motor detone, cuando no debería hacerlo si la gasolina tuviera el octanaje que anuncia.

En fin, podemos estar orgullosos en España de pagar una de las gasolinas más caras de Europa, si no la más cara, y al mismo tiempo de pésima calidad.

Sabas Yagüe Bosch
Madrid

BAJAN LOS OCTANOS, SUBEN LOS PRECIOS

Como lector, les felicito y me felicito por la creación de MOTOR16, que tiene una calidad indiscutible en sus dos primeros números y parece dispuesta a «desfacer tantos entuertos» como pesan en el sector del automóvil.

Yo les propondría una campaña sobre la gasolina. Resulta que nuestra gasolina no tiene, a simple vista, los octanos que dicen. Esto no es debido solamente a la picaresca de algunas gasolineras, ya que hasta en las estaciones de Campsa sucede lo mismo. El usuario que sale al extranjero sin estar al corriente de lo que sucede, queda sorprendido al comprobar que su coche mejora de prestaciones a poco de haber llenado el depósito. Otro ejemplo: un suizo, amigo mío, viene todos los años con un Monteverdi Safari, cuyo constructor indica debe utilizarse gasolina normal. Al entrar en España se ve obligado a utilizar súper, por falta de octanaje de la gasolina normal. También se podría hablar del precio, puesto que hay cosas que claman al cielo: Se procedió a un aumento de la gasolina por haber bajado el consumo, y ahora nos amenazan con un nuevo aumento como único sistema para reducirlo.

Jorge Sabater
Reus

N. de la R. Su preocupación coincide con una vieja inquietud de MOTOR16 que, como habrá visto y seguirá viendo en nuestras páginas, procura delatar las evidentes irregularidades que se registran con la gasolina en España, y que desentonan del contexto europeo.

EN EL PRINCIPIO FUE LA RUEDA

Vera



ANUNCIOS POR PALABRAS

COCHES

PARTICULAR. Vendo Talbot 150 SX, perfecto estado. 21.000 kilómetros reales, a toda prueba. Teléfono (91) 408 45 56. Horas comercio.
124-1800 FL-82, 60.000 kilómetros. 300.000 ptas. Teléfono (977) 38 59 23. 3 a 7 tardes.
BMW 323 i, por enfermedad. Año 81. 26.000 kilómetros. Sólo carretera, aire acondicionado, llantas impecables, seguro todo riesgo hasta noviembre 1984. 1.950.000 ptas. Teléfono (91) 274 40 46. Horas comidas.
RENAULT 5 Copa. Extras. Perfecto estado. 40.000 kilómetros. Javier. Teléfono (93) 247 55 61.
ALFA ROMEO GTV 2000. Año 80. Llantas, neumáticos nuevos. Amortiguadores Koni. Teléfono (91) 243 96 07.
BMW rojo 323 i. Un año, B-FJ, nuevo. Vende particular cambio deportivo. Llantas deportivas bajo perfil, barra estabilizadora, techo, volante cuero. 1.900.000 ptas. Teléfono (93) 780 29 11.
PARTICULAR Renault 5 TL. M-DZ. Garaje. 39.000 kilómetros. 370.000 ptas. Teléfono (91) 445 02 44.
PARTICULAR vende Chrysler 150 S, M-CH. Metalizado. Buen estado. Equipado radiocassette. Historial acreditativo. Llamar noches. Teléfono (91) 455 89 23.
PARTICULAR Simca 1200. Especial. M-BC. 300.000 ptas. Extras. Teléfono (91) 204 30 62. Tardes.
PORCHE 911. 2,7 inyección, 55.000 kilómetros. Verlo en la calle Amado Nervo, 8, semiesquina c/ Menéndez Pelayo, 75 (Madrid).
AUTOMOVILES antiguos, varios. Sin restaurar. Teléfono (93) 870 48 97.
SIMCA Talbot 1200, 2 puertas, casi nuevo, sin averías, rodaje perfecto. Vendo de particular a particular. 360.000 ptas. Teléfono (91) 242 14 84.
MINI 850, excelente para ciudad, verde oscuro. 160.000 ptas., muy buen estado. Teléfono (91) 242 14 84.
BMW 320, particular. Agosto 1981. 32.000 kilómetros. Excepcionalmente cuidado. Teléfono (91) 262 68 73. Noches.
VENDO Fura Crono, negro, metalizado. Nueve meses. Impecable. Teléfono (973) 31 20 54.
REPUESTOS de Mini, carburación 850, carburación doble cuerpo, motor de arranque, dinamo, etcétera. Y cuadro Simca 1000 especial completo. Teléfonos (91) 733 94 26-463 46 24.



Esteban Rivas

Alquiler de turismos y furgonetas Sin conductor.

Tels. 211 60 47 211 60 45. MADRID



Atención, visitenos. Gran stock vehículos ocasión todas las marcas. Garantía 6 meses, sin entrada. Facilidades 24 meses.

P.º de los Jesuitas, 16 Tel. 463 35 49



SERVICIO OFICIAL Presentando este anuncio, a la compra de un coche nuevo se le obsequiará con un radiocassette.

Avda. de Portugal, 169 Tel. 463 53 58 Higuera, 57 MADRID-11 Tel. 464 23 56

OPORTUNIDAD. 1430 gasóleo, un solo dueño, con motor en rodaje y en perfecto estado. Teléfono (91) 838 00 74.
FORMULA Fiesta vendo, con repuestos y jomolque. 600.000 ptas. Listo para gorrer. Teléfono (925) 37 62 33.

CONCESIONARIO DE IMPORTANTE MARCA MUNDIAL DE AUTOMOVILES

NECESITA DIRECTOR COMERCIAL 4.000.000 de ptas.

Buscamos un profesional con gran experiencia en el sector del automóvil, en el área de comercialización de los mismos y cuyo perfil responda a las siguientes funciones a desarrollar:

- Organización del Dpto. de Ventas de Vehículos y Coordinación con los Dptos. de Recambios y Servicio.
 - Elaboración de los planes y programas del Departamento y puesta en marcha de las acciones necesarias para el cumplimiento de esos planes.
 - Dirigirá al equipo de vendedores para el logro de objetivos.
 - Creación y Control de una red de ventas secundarias en el Área de influencia de la Concesión.
- Dadas las características del puesto, rogamos se abstengan quienes no respondan en su totalidad al perfil del puesto descrito.
- Dirigir sus ofertas por escrito al Apartado 784 de Valladolid, indicando teléfono de contacto.

INEM-Ref.: 6366

ESCUELA de ULTRALIGEROS de MORALZARZAL

- Venta de aviones WIZAR, MISTRAL. Biplazas con motor ROTAX 47 H.P. desde 1.100.000 pts. ● Enseñanza.
- Hangaraje, mantenimiento. ● Alquiler. ● Club deportivo.

Información: Tels. 91/251 37 96, 857 76 90, 850 79 95. C/. Redondillo, s/n. Moralzarzal (Madrid).

¡ANUNCIESE HOY!

E NVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 25 x 43 mm., cuyo importe es de 3.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber. Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVISIA-MOTOR 16.

Enviar a:

Motor 16

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41.
Madrid-17

E N ESPAÑA HAY 1.600.000 COMPRADORES DE VEHICULOS AL AÑO. **Motor 16** LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
 Domicilio
 Teléfono

Firma:

Caprichos

1
Por su tamaño y diseño, este reloj modelo Porsche está indicado para la mujer. Su precio es de 119.500 pesetas.



2
Un reloj de siempre, clásico y a la vez actual, diseñado por Opel. Por su tamaño está más indicado para caballeros. Su precio es de 2.200 pesetas y se puede adquirir en todos los concesionarios de General Motors.



3
Modelo Porsche, de Titán, de color metalizado con cronómetro incorporado. Su precio es de 320.800 pesetas.



4
Un modelo Porsche, desenfadado y actual, que sirve igualmente para las grandes ocasiones. Es calendario y su precio es de 123.500 pesetas.



5
Modelo Ford de señora y caballero, de precio muy asequible: 1.200 pesetas. Se puede adquirir en cualquier concesionario Ford.



6
Con brújula incorporada, este modelo Porsche, de caballero, puede adquirirse en Turbomóvil, paseo de la Castellana, 240, y en cualquier concesionario de la casa. Su precio es de 245.500 pesetas.



7
Diseñados por Cartier, estos modelos Ferrari sirven para señora y caballero. De cuarzo, pueden sumergirse hasta 30 metros de profundidad. Pueden comprarse en Kaleidos, Orense, 6, Madrid. Los precios van de 50.000 a 65.000 pesetas.



Texto: Pilar Parra
Fotos: Angel Carchenilla

Mi primer amor

El autocaravana se llama «Macacrisma» y «Coloradito» el 127. Ambos son propiedad de Manuel Gallardo y ambos han acompañado al actor en sus viajes por media Europa.

ASEGURA que los dos tienen su «corazoncito», que les habla, que les avisa cuando viene una curva, pero su preferido, su «gran amor», es la caravana. «Macacrisma» no es un coche. Es una ventana a la libertad, y la libertad y la independencia es lo que yo más amo.» Porque Manuel Gallardo ha ido odiando a los coches por lo que supo-

en esos lugares donde ni siquiera es posible construir un hotel.» Fue durante un mes una verdadera casa que siempre se podía instalar en el campo. Esa es otra de las ventajas para Manuel Gallardo, que contribuye a aumentar la ilusión por la naturaleza que para él es «la verdad, la raíz de las cosas, porque ni los animales ni las plantas te pueden engañar».

Volkswagen que tuvo siempre carácter de eventual. A su vuelta a España elige su primer coche de verdad, el R-6 rojo que le acompañó durante seis años, con fama de «pequeño, pero valiente».

«Un día decidí irme de vacaciones, pero el Renault se negó a venir conmigo. Así que me fui a un concesionario y le dije al vendedor: si me da un coche para mañana me lo llevo, si no, me ol-

MANUEL GALLARDO

UNA NOVIA DE DOS MIL KILOS



nen de dependencia en las grandes ciudades. «Los semáforos, los embotellamientos, la dificultad para aparcar te hacen ser impuntual y a mí me gusta la puntualidad, porque me gusta respetar mi tiempo y el de los demás.»

También la caravana ha sido una modificadora de conducta. «A mí me gusta correr. Me ponen multas por exceso de velocidad y no soporto al conductor lento y torpe, quizá porque los dos únicos accidentes que he tenido en mi vida han sido, uno por culpa de un novato, y el otro con un borracho.» Bueno, pues con el auto-caravana nunca tienes prisa.

«Algo me pasa cuando me subo encima. Psicológicamente la actitud es distinta, porque normalmente la utilizas para ir de vacaciones. Pero, además, es que no tienes que llegar a ningún sitio con hora.»

El verano pasado Manuel Gallardo hizo ocho mil kilómetros por Europa. Viajaba con él su compañera, y una pareja muy amiga con su hijo. «Macacrisma» estuvo en los sitios más bellos,

Pero tardó mucho tiempo en conseguir esos dos millones necesarios para comprar un autocaravana. Durante años la tienda de campaña y el coche pequeño fueron sus útiles de viaje. Manuel Gallardo fue actor desde antes de nacer —su madre estuvo trabajando hasta el día anterior al parto—. Cuando tenía quince días obtuvo su primer papel, sustituyendo a un muñeco, y a partir de ese momento nunca se separó de la escena.

«Para mí el teatro ha sido siempre una fiesta y nunca dudé sobre mi profesión.» Ha sido actor de teatro —«Tierra baja», «La enamorada del rey», «Luces de bohemia», de cine —«Tierra de todos», «Los cien caballeros», «El mercader de esclavos», de televisión —«Verano azul», «Deligo en la isla de las cabras»— y ha obtenido varios premios, entre otros al mejor actor del año, en 1962.

Durante mucho tiempo condujo sin carnet los coches de los amigos, y en una gira que hizo a América del Sur, se compró el primer automóvil, un

vido de los automóviles para toda la vida. A las ocho de la tarde del día siguiente me lo entregaron y a las doce de la noche salía hacia Venecia.»

Ese 127 rojo, el «Coloradito», es el que tiene hoy y el que sigue resistiendo los malos tratos. «Al día siguiente de comprarlo, en Francia, se estropeó. Un español que reconoció la matrícula me preguntó cuándo lo había comprado. Ayer, contesté, y él me dijo: «Pues tiene el motor suelto.» Me apretaron los tornillos, y hasta hoy. Hace un año empezó a «toser». Yo creí que ya no resistiría más, pero me lo arreglaron y funciona de maravilla.»

El cambio de 127 tendrá que esperar, porque Manuel Gallardo ha decidido cambiar el autocaravana por otro más rápido que, sin duda, heredará el himno —¡Qué bonita es «Macacrisma»...!—, y ese entrañable nombre es un homenaje a Manuel, su amigo Carlos, su compañera Cristina y su amiga María.

MUSICA Y BMW

Si compra un «pack» de dos cassettes Basf Chromdioxid puede que acabe conduciendo un BMW 315, o una de las dos motos BMW que también se sortean. Por otro lado, tiene aseguradas unas gafas Style, de BMW, sólo con enviar el cupón del pack.



MUSEO DEL AUTOMOVIL DE BARCELONA

Debido a la iniciativa privada del Antic Car Club de Cataluña, existe en Barcelona un interesantísimo museo del automóvil. Situado en el 182 de la Vía Augusta, en unos bajos y junto a un parking, alberga una cincuenta de coches de los socios del Club. Se puede visitar los días de reunión del club, es decir, los martes y jueves, de ocho a diez de la noche, pero siempre es posible concertar horas de visita para grupos.

Resaltamos que la visita, que se puede hacer en unos cuarenta y cinco minutos, es gratuita, puesto que el museo no está hecho con intención lucrativa. La superficie es de unos mil metros cuadrados, a los que se añaden los doscientos del local social.

Puesto que todos los coches son de aficionados particulares y colecciónistas

que acostumbran a tener más de un vehículo, se trata de un museo «vivo», ya que algunos propietarios alternan la exhibición con el uso de sus coches. En la muestra hay desde viejos ejemplares a algunos deportivos de no muy lejana fabricación. El club organiza, además, actos paralelos de difusión, como exhibiciones, de entre las cuales destacaremos la que hace unos meses reunió un nutridísimo y excepcional plantel de Pegasos, algo nunca antes logrado.

Museo del Automóvil de Barcelona. Antic Car Club de Barcelona. Vía Augusta, 182, planta A. Teléfono 209 55 23. Secretaría: cada día de cinco a ocho. Visitas: martes y jueves, de ocho a diez, y concertadas.

Entrada gratuita.

VIOLENCIA EN LA CARRETERA

Si usted quiere ver trepidantes escenas de acción sobre cuatro ruedas vaya al cine Conde Duque de Madrid para ver la película de Jules Harrison, «El exterminador de la carretera», donde además podrá contemplar a placer un destrozado Buick Rivera que se exhibe en el vestíbulo de la sala.

Con ese coche, ahora totalmente

inservible, se rodaron algunas de las escenas de la película. El estado del vehículo es un claro exponente de lo que el film nos ofrece: violencia, violencia, violencia... El reparto lo encabezan Robert Janucci y Alicia Moro como protagonistas, y la acción se desarrolla en el año 2020, en un mundo desértico donde la gente lucha por sobrevivir.



VIAJAR ALREDEDOR DE MADRID

El libro de José María Ferrer «200 kilómetros alrededor de Madrid» es el primero de una colección de guías y recoge todos los datos necesarios para conocer las tierras castellanas a las que se accede por la N-II. Arte, gastronomía, fiestas, artesanía y naturaleza se reflejan en cada una de las 34 rutas que el libro describe con todo detalle.

COCHES CON SOLERA

El domingo día 4 de diciembre, a las diez y media de la mañana, se celebrará una concentración de alpinos frente al palacio de Pedralbes, en Barcelona. Esta reunión catalana es la primera que se lleva a cabo a nivel nacional y se espera que acudan a ella un gran número de vehículos, dada la gran acogida que tuvieron las dos celebradas anteriormente a nivel regional. No se pagará inscripción, pero sí en la comida de hermandad organizada para celebrar el acontecimiento, a la que podrán asistir quienes lo deseen.

ZAPATAS AUTOMATICAS

HACE unos días llevé el coche al taller para que le pusieran zapatas nuevas. Cuando pregunté cuando podía ir para que me las aproximaran me contestaron que no hacía falta porque esas zapatas eran automáticas y se reglaban solas. Eso me sonó bastante raro, pues en un 133, que es mi coche, me parece extraño que unas simples zapatas se reglen automáticamente. Además quisiera saber si es culpa del taller que hace cuatro meses las pusiera nuevas y ahora tenga que cambiarlas.

Luis Miguel González Madrid

Respuesta: Aunque le parezca raro, su coche va equipado con frenos dotados de zapatas con sistema de recuperación automática del juego, que no requieren ajustes periódicos. Respecto a la duración de las zapatas que le montaron nos parece poco cuatro meses, a menos que usted conduzca siempre estilo rally o haya recorrido un mínimo de 10.000 ó 15.000 kilómetros al mes. Si no se da ninguna de esas dos circunstancias, el problema puede venir de la mala cali-

dad de los forros, bombines hidráulicos gripados, muelles tensores de zapatas en mal estado, o mal funcionamiento del dispositivo de recuperación del juego. El taller es quien debe darle la respuesta, pero si la causa es achacable a la mala calidad de los forros, está usted en su perfecto derecho de reclamar.

ERROR CORREGIDO

LOS desarrollos a mil revoluciones por minuto del Renault-5 GTL son: en cuarta 25,22 kilómetros por hora, y en quinta 31,15 kilómetros por hora. No 36,51 kilómetros por hora en quinta como ponen ustedes en la prueba comparativa del número tres. También me parece que no tienen razón en la frase: «Tanto la cuarta como la quinta son insostenibles en los repechos ligeros.» Me parece que no es así, pues el coche anda de fábula para sus 45 caballos, y las marchas no quedan nunca largas. N. de la R. Esta carta nos ha llegado con firma ilegible y sin remite. Como consideramos que la respuesta es de interés para nuestros lectores la incluimos en nuestra sección.

Respuesta: Efectivamente, en la prueba comparativa dedicada a los coches pe-

queños se ha deslizado inexplicablemente una inexactitud en los datos correspondientes al Renault-5 GTL. Los valores reales que corresponden a este vehículo son: 1.ª, 7,70 km/h.; 2.ª, 13,21 km/h.; 3.ª, 20,25 km/h.; 4.ª, 25,22 km/h., y 5.ª, 31,15 km/h.

Respecto a la frase con la que usted muestra su desacuerdo debemos remitirle a los datos que aparecen en el cuadro de prestaciones. Si lo mira detenidamente puede comprobar que este modelo alcanza una velocidad máxima bastante por debajo de la de sus competidores y sus aceleraciones son también mucho menos enérgicas que las de sus rivales.

CONSUMO DE FIESTA

TENGO un Ford Fiesta S 1.100 con 65.000 kilómetros y calzado con gomas Good-Year 155/70 en la llanta de origen (12x4,5). En distintas pruebas que he hecho, llenando el depósito en unas ocasiones y conectando una lata de gasolina al carburador en otras, el consumo que me sale es: 8,5 litros a los cien a 90-100 kilómetros por hora, en terreno llano, con tráfico despejado y en cuarta. 10 litros a los cien en terreno virado y sin tráfico tanto si utilizo el cambio lo imprescindible y

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 completa 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 _____

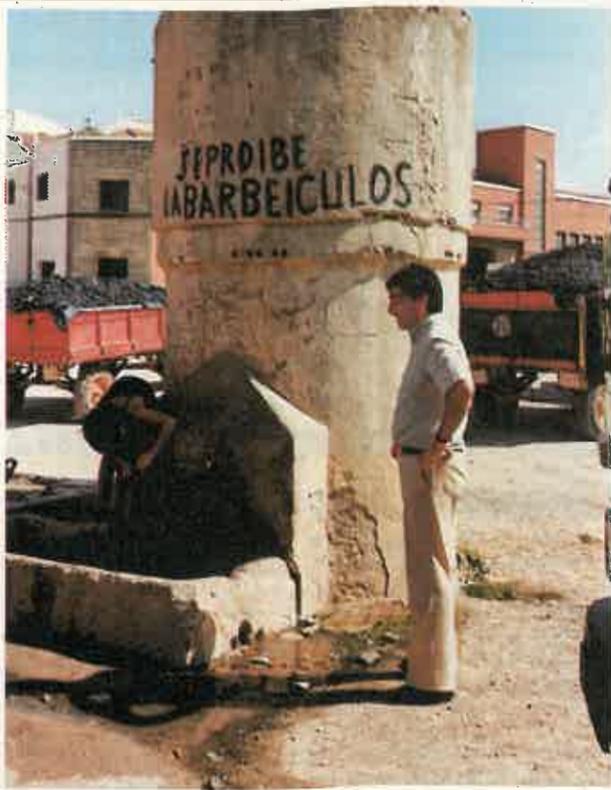
Marca del vehículo _____

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.

La foto premiada



SOPA DE LETRAS

Encontrar fuentes públicas en las que está prohibido lavar los coches es bastante usual, pero encontrar un cartel con tantas faltas de ortografía en tan sólo cuatro palabras merece un premio. Una suscripción gratis a MOTOR16 durante seis meses recibirá José M. Buldú que nos ha remitido la foto.

conduzco suavemente como si lo hago de forma deportiva.

Me da la impresión de que es excesivo el consumo y que hay poca diferencia conduciendo rápido o despacio en una carretera virada. Además, no entiendo el consumo que viene en sus listas de precios, me imagino que es a 90 kilómetros por hora.

José María Estrada
Asturias

Respuesta: Respecto al consumo de su coche debemos decirle que lo vemos bastante normal, sobre todo teniendo en cuenta que los neumáticos que le ha puesto tienen una resistencia a la rodadura superior a los originales y esto se traduce en un ligero aumento del consumo. No le recomendamos meterse en ninguna modificación para tratar de reducir el consumo a no ser que quiera poner de nuevo los neumáticos originales. Lo que si le sugerimos es que si realiza nuevas comprobaciones utilice el sistema de llenar el depósito a tope.

Las cifras de consumo que indicamos en nuestras listas corresponden, de momento, a las cifras oficiales dadas por las marcas. A medida que vayamos ensayando nuevos modelos, estas cifras las iremos sustituyendo por las que obtengamos en nuestras pruebas, que estamos seguros serán más realistas y más fáciles de entender.

MAS POTENCIA PARA UN MANTA GT/E

SOY propietario de un Opel Manta GT/E, y en general estoy contento con el vehículo. Como apasionado de la conducción deportiva, sea sobre dos o cuatro ruedas, lo encuentro falto de nervio y demasiado tranquilo. Desearía saber que transformaciones debo de hacer en el motor para obtener quince caballos más de potencia, a ser posible sin abrir el motor. También me gustaría conocer qué debería modificar en la suspensión y frenos si se quedasen pequeños. Quiero que sepan que mi automóvil lleva el diferencial autobloqueante que Opel da como opción a este modelo.

Miguel Angel Bernal
Madrid

Respuesta: Quince caballos más sin abrir el motor no son fáciles de conseguir, especialmente en este coche que tiene ya un rendimiento bastante bueno para su cilindrada. Tenga en cuenta que la transformación más modesta exige cambios en la relación de compresión, trabajos en culata y válvulas, etcétera. Por otra parte, el sistema de alimentación por inyección electrónica K-Jetronic que monta de origen tampoco deja mucho margen para mejoras en este apartado. Sólo le quedan dos caminos: o deja el coche como está, asegurándose de que el motor se encuentre en perfectas condiciones de puesta a punto, o por el contrario se decida por una transformación seria (cambio de pistones, colectores de escape, válvulas de culata y posiblemente árbol de levas, amén de un recalibrado de la unidad electrónica de control de la inyección).

Existe una tercera posibilidad que es acoplarle un turbo. Además de ser una solución cara, es posible que no encuentre en España quien le haga esta operación. No obstante, por si le es útil le adjuntamos la dirección de una de las marcas inglesas con más experiencia en el tema que además tiene kits especialmente diseñados para el Opel Manta: Janspeed Engineering Ltd. Southampton Road. Salisbury, Wilts. Gran Bretaña. Respecto a frenos no se preocupe; no se le quedarán pequeños. La suspensión sería conveniente reforzarla cambiando los amortiguadores por unos de mayor tarado, manteniendo los mismos muelles.

SOLUCION AL VELOGRAMA

1: Arnoux. 2: Renault. 3: Ochenta. 4: Jones. 5: Chicanne. 6: Silverstone. 7: Fangio. 8: Sebring.

Carmen se saca el carnet

El terror del volante

NO tengo grandes recuerdos de la primera vez que me puse detrás del volante con el profesor de la autoescuela al lado. Debía estar en estado profundo de trance.

Todo me parecía desconocido: las calles por las que circulo habitualmente en el asiento de atrás de cualquier taxi me resultaban irreconocibles; los coches, animales feroces que me acosaban; los peatones, locos peligrosos escapados de un manicomio. Había cambiado mi perspectiva de la ciudad y el cambio no me gustaba.

Mi primer profesor de clases prácticas se llamaba José María y era un chico joven, agradable y tranquilo que me daba instrucciones con voz pausada:

—La segunda..., la tercera..., que metas la tercera..., ¡¡¡la tercera!!!

—Me da miedo ir a tanta velocidad.

—Mira el tablero, vas a veinticinco por hora.

—Tengo la impresión de ir a ciento diez, pero es verdad, sólo voy a veinticinco por hora.

Miré atentamente el tablero y metí la tercera marcha y el instante siguiente estaba subida en la acera.

—¿Qué ha pasado? —pregunté a José María, que se atusaba el bigote lentamente.

—Que has estado tres años contemplando el tablero y mientras se te ha ido el volante a la derecha y te has encontrado a la puerta del estanco.

—Pero yo no he frenado.

—He frenado yo, porque si no nos tragábamos a ese señor que está ahí con la faz demudada.

—Yo es que para esto no sirvo, lo tengo clarísimo. Anda, José María, te dejo el sitio y, por favor, coge tú el volante.

—Quieta, parada en tu sitio. Y ahora, tranquilamente, pon la primera, gira el volante a la izquierda, despacito, y párate en el semáforo, que está rojo. ¡¡¡Que te pares!!! ¿No has visto el semáforo totalmente rojo?

—¿Qué semáforo? ¡Ah, ese! No lo había visto. Pasaron como cuatro o cinco días de clase y ya el terror paralizante había mejorado a un estu-por intermitente. Ibamos todas las mañanas a hacer —intentar hacer— maniobras a un descampado en el barrio de Moratalaz, donde el Ayuntamiento permite practicar a las autoescuelas. Iba yo en plan Fangio por el final de la calle de O'Donnell, sobre la M-30, cuando eché una ojeada al tablero y vi que iba a setenta por hora. Fue como un shock, me vi de repente en el alto del Pirulí.

—Por qué frenas ahora.

—Es que voy embalada.

—No frenes nunca así, porque puedes ser devorada por el camión de cervezas que viene detrás.

Otro día iba yo de lo más bien por la calle de Serrano, controlando totalmente la situación, cuando un coche que venía por mi derecha se me puso bruscamente delante y me obligó a frenar en seco —por supuesto que no pisé el embrague.

—¡Estúpido, anormal! —grité desafortadamente sacando la cabeza por la ventanilla. Mientras, el conductor insultado hacia gestos de bastante poco buen gusto, cosa que me irritaba cantidad.

—Pero este tío es tonto, mira lo que hace con los brazos, no es más tonto porque no entrena.

Mi profe no articulaba palabra, permanecía inmutable, y al fin dijo:

—Si cada vez que algún conductor te hace una cosa semejante o peor te pones en ese estado de nervios, un día te dará un infarto en plena calle o provocarás de verdad un accidente.

De repente me di cuenta que detrás del volante me estaba comportando como nunca me había comportado en ninguna situación. Era como si yo fuera otra persona. Y no era una desconocida muy agradable de conocer, esta especie de energúmeno irascible. A lo mejor me estaba empezando a convertir en una ciudadana medio normal.



Carmen Rico Godoy

¿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 reparado 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



Velograma

Por DAV

Circuito de Dijon Prenois

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

RECORRIDO
1: Corredor de

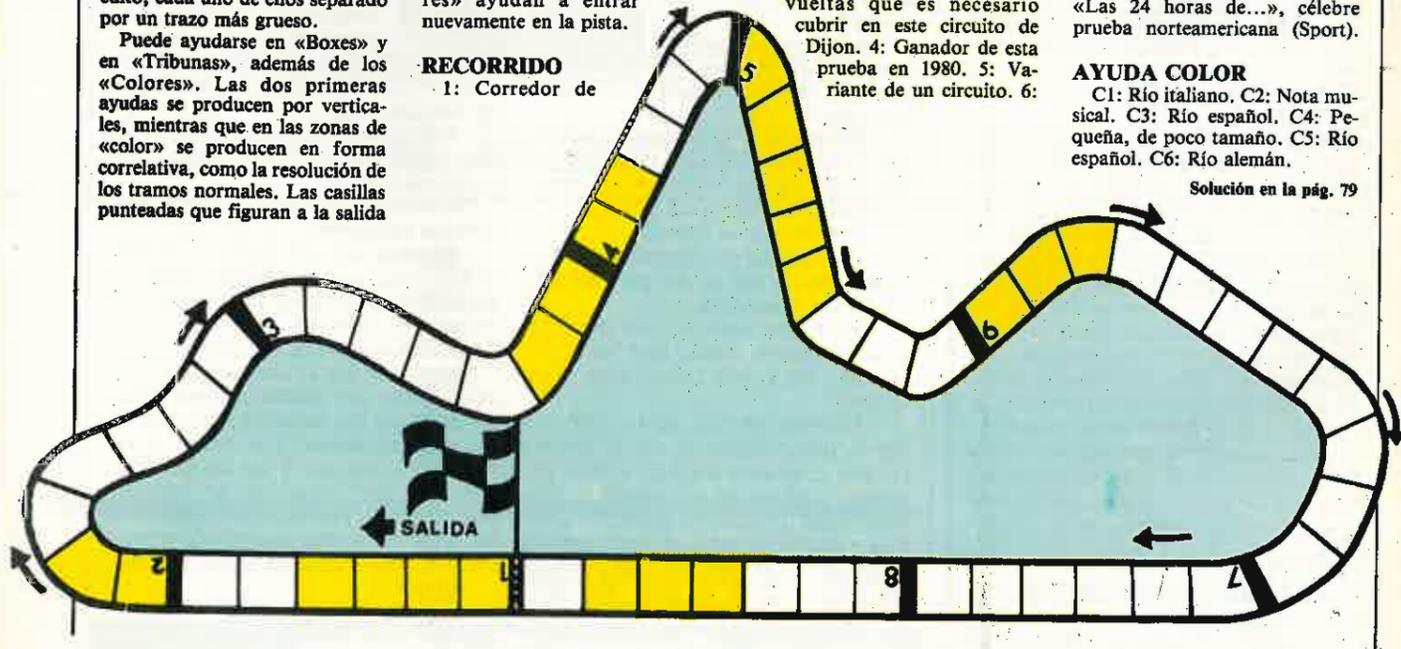
F1 que en 1979 obtuvo el récord de la vuelta (1'09" 16) en este mismo circuito. 2: Marca de bólide que pilotaba el conductor citado en 1. 3: Número de vueltas que es necesario cubrir en este circuito de Dijon. 4: Ganador de esta prueba en 1980. 5: Variante de un circuito. 6:

El otro nombre por el que es conocido el Gran Premio de Inglaterra. 7: Famoso campeón mundial de Fórmula que obtuvo cuatro títulos consecutivos. 8: «Las 24 horas de...», célebre prueba norteamericana (Sport).

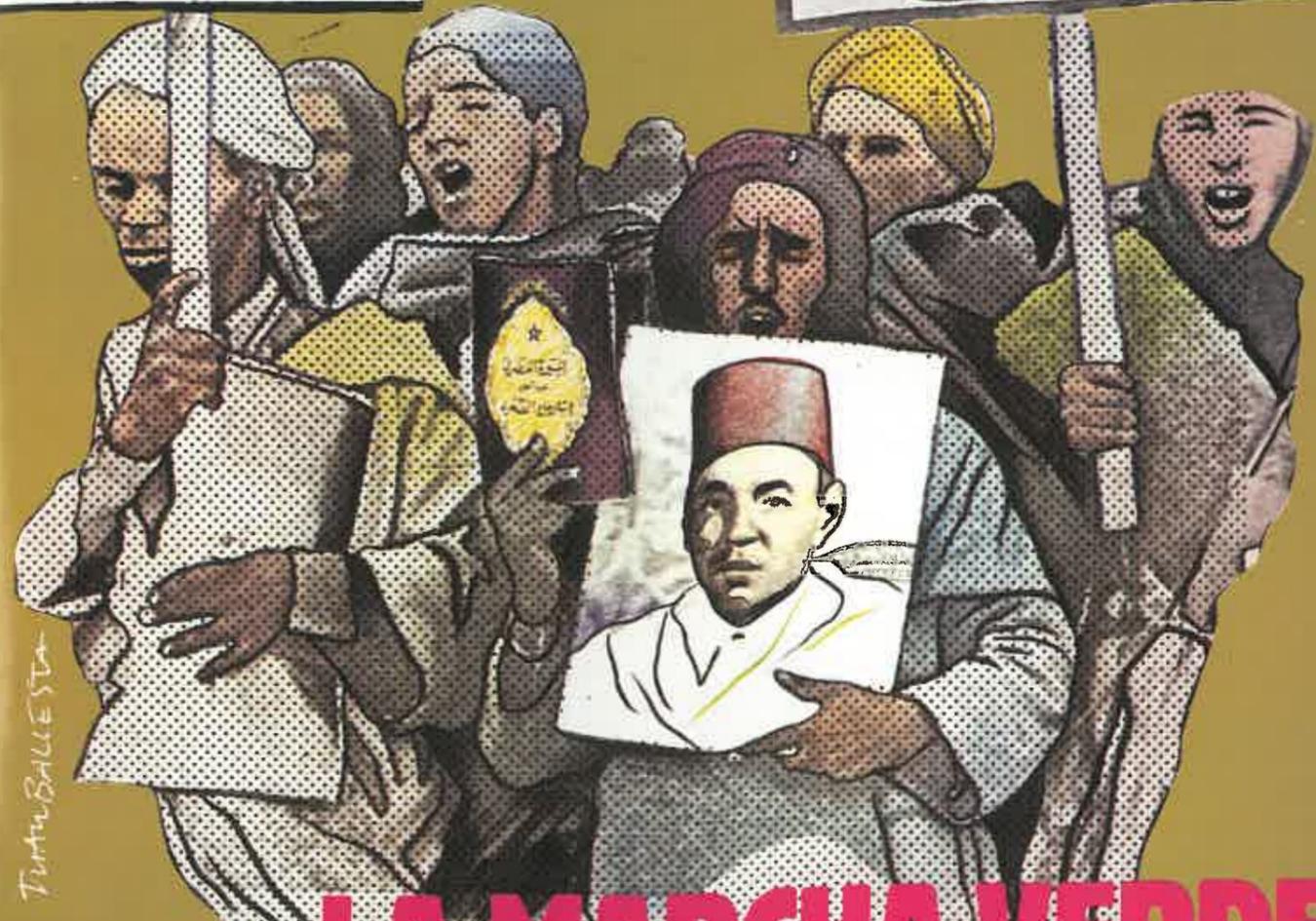
AYUDA COLOR

C1: Río italiano. C2: Nota musical. C3: Río español. C4: Pequeña, de poco tamaño. C5: Río español. C6: Río alemán.

Solución en la pág. 79



ESTE PZA DE SEMANA, EN SU QUIOSCO



LA MARCHA VERDE
Así perdimos el Sahara

Historia de la transición

Los representantes de la España socialista en París (Joan Reventós), Roma (Jorge de Esteban) y Amman (Emilio Menéndez del Valle) nos hablan de los sabores y sinsabores de su nueva carrera.

EMBAJADORES CON MUCHA MANO IZQUIERDA

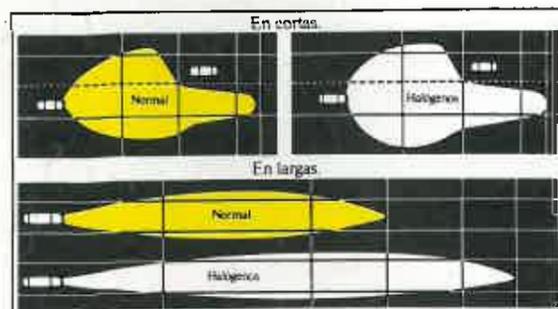


Faros Halógenos KINBY

¡La razón más luminosa para su seguridad!



Si al conducir de noche Vd. nota que los ojos se le fatigan por esforzarse en ver mejor...
Si Vd. piensa "¡No veo ni gota!"...
Si Vd. sabe que los viejos faros de su coche ya están para el arrastre porque no alumbran nada...



¡Lo que Vd. necesita son unos Faros Halógenos KINBY!

Porque los Faros Halógenos KINBY iluminan más, dan una luz más blanca y llegan mucho más lejos.

Porque los Faros Halógenos KINBY tienen unos cristales diferentes, parábolas especiales y lámparas con vidrio de cuarzo y gas halógeno. ¡Para que Vd. vea de noche como si fuese de día!

Los Faros Halógenos KINBY se montan en toda clase de automóviles. ¡Y en sólo media hora...! Por su seguridad y la de su familia. ¡No lo dude! Cambie a KINBY y comience a ver claro.

**Faros Halógenos
KINBY**



**Cambie a Faros Halógenos KINBY.
¡Su seguridad y la de su familia lo exigen!**

Valeo

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

3 de diciembre de 1983

Núm. 6 • 150 ptas.

LOS AYUNTAMIENTOS QUIEREN EXPRIMIR AL COCHE

ISDERA : NO HAY TECHO PARA ÉL



PRUEBA DE FAROS: CUAL DA MEJOR LUZ

PRUEBA A FONDO DEL R-II TSE

¿PEUGEOT 505 GTI Ó 505 GTD TURBO?