

SERVIA ESCRIBE SOBRE EL RALLYE DE MONTECARLO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

28 de enero de 1984

Núm. 14 • 150 ptas.

GAS-OIL BARATO, UN PRIVILEGIO A EXTINGUIR

EL NUEVO FIESTA A LOS 15.000 KILOMETROS

LOS MEJORES Y LOS PEORES COCHES ESPAÑOLES

RENAULT 18 TURBO CONTRA PEUGEOT 505 GTI

**BELLEZAS
OPEL
EN LA INTIMIDAD**

**SORTEAMOS 50 PILOTOS
ANTI-NEBLA**



Queremos correr

La noticia automovilística más destacable de la semana ha sido el rechazo del Ministerio Federal de Transportes a establecer límite alguno de velocidad en las autopistas alemanas.

Tras desmontar los inconsistentes argumentos de los partidarios de la limitación, la resolución del Ministerio alemán apunta que la seguridad viaria no puede ser impuesta con medidas represivas. En unas declaraciones al semanario «Time», un oficial de tráfico alemán señala que dicha limitación tan sólo aportaría más embotellamientos, a la vez que mayores niveles de ruido y contaminación; de hecho el propio «Time» reconoce que puede existir una cierta relación en Alemania entre la prosperidad de su economía y la alta velocidad por la que se conduce en sus autopistas.

Desde robar manzanas, a fumar y no digamos tocar mozas, uno pertenece a esa generación que, en esta especie de posguerra permanente que nos ha tocado vivir, ha tenido que disfrutar a escondidas de casi todas las cosas agradables. Y en éstas estamos, al menos para algunas cosas, como es el caso de conducir coches.

Los mismos frailes y uniformes de siempre, ahora apostados en las cunetas, se aparecen para soltarnos un papirotazo cada vez que pasamos de noventa en ese coche que nos han vendido con el señuelo de que alcanza los doscientos.

Pero nosotros queremos correr y queremos hacerlo, además, sin tener que dar mayores explicaciones, simple-

mente porque nos gusta. Los del hábito, la prohibición y la multa se las van a ver y desear para convencernos de que obramos mal al dar rienda libre a nuestros coches, y es que, como siempre, creemos más en nuestro apetito de libertad que en sus temores y nos guiamos más por nuestra responsabilidad que por sus ordenanzas.

Tanto nuestra geografía como una deficiente red de carreteras no dan para mucho, eso está perfectamente claro, y tal vez por ello sabe peor el que los cazadores de multas se oculten en los pocos tramos rectos por donde uno puede disfrutar de la velocidad sin peligro.

Los coches están hechos para correr y, por consiguiente, cuanto más deprisa vayan, mejor. En esto hemos coincidido con intelectuales de la talla de Tierno Galván, y por ello apoyamos la gestión de gente como el ministro Julián Campos, que quiere construir mejores carreteras, más rápidas y más seguras, para que podamos correr aún más y con menor riesgo.

Para quienes pensamos así, la noticia de que las autoridades alemanas han desestimado las limitaciones de tráfico porque no creen en las medidas represivas nos llenan de júbilo y nos confirma, además, que la razón está de nuestra parte en la pugna que mantenemos contra esos herederos de Torquemada que nos persiguen por la simple y única razón de que nos gusta correr cuando vamos en coche.

Tomás Cavanna



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	59 MOTOS	Guzzi T5: El fin no justifica el precio
6 ACTUALIDAD Gas-oil barato, un privilegio a extinguir	64 ATREVASE A...	Montar un piloto anti-niebla
10 Los mejores y los peores coches españoles	67 MERCADO	Las ofertas de la semana
16 LO ULTIMO Peugeot 205, novedad en España	68	Precios de coches nuevos
20 FRENTE A FRENTE Peugeot 505 GTI contra Renault 18 Turbo	72	Precios de coches usados
28 FUERA DE SERIE En la intimidad de un garaje	75	Anuncios por palabras
45 ESCRITOR INVITADO Marina Mayoral	77 MI PRIMER AMOR	Juan Miguel Antoñanzas
46 OCIO Volar y guardar la ropa	78 CAPRICHOS	Libros
49 VIAJES Extremadura: Testimonio árabe y romano	79 AGENDA PERSONAL	
51 XAVIER DOMINGO O césares o nada	80 CUENTENOS SU CASO	
52 DEPORTE París-Dakar: Porsche y BMW, los más fuertes	81 CARMEN RICO-GODOY	Examen modélico
56 Serviá escribe sobre Montecarlo	82 JUAN BALLESTA Y SORTEO DE CINCUENTA ANTINIEBLAS	

Pág. 32

El nuevo Ford Fiesta, bajo la lupa. Durante quince mil kilómetros de prueba hemos realizado un análisis exhaustivo del utilitario de Ford



Pág. 42

«En el universo no hay líneas rectas», asegura Luigi Colani, uno de los diseñadores más avanzados, exóticos e imaginativos del momento actual



Una empresa de servicio público
GRUPO IRI

Alfa Romeo Española se reestructura

Alfa Romeo Española está creando una pequeña estructura para hacerse cargo de la importación de los vehículos de la marca, dejada por Heiderich-Ornilla tras la quiebra de ésta. La infraestructura que tenía el antiguo importador, de 60 personas, quedará reducida a unas 20, que podrían ser escogidas entre el equipo de aquél, que ha quedado en paro. Hasta el momento, sólo un par de ejecutivos han sido llamados por Alfa Romeo Española.



ALEMANES LIBRES

Las autoridades de la República Federal Alemana han reiterado que no se establecerá ningún límite de velocidad en las autopistas germanas, saliendo así al paso de una reciente campaña de parte de la Prensa no especializada en favor de esa medida. En opinión del ministro federal de Transportes, Werner Dollinger, aunque la cuarta parte del movimiento circulatorio en automóvil discurre por la red de autopistas, en éstas se producen tan sólo el 4 por 100 de los accidentes totales en los que se registran muertos o heridos.

La filosofía de Dollinger es muy simple: la seguridad vial no debe ser entendida como una tarea por la que debe velar exclusivamente el Estado y el comportamiento razonable en la circulación no puede ser impuesto con

medidas represivas, sino que debe ser el resultado del nivel de educación viaria del ciudadano y de su propio sentido de la responsabilidad.

UN TUNEL PARA EL PIRINEO

Casi dos años se han tardado en perforar los cinco kilómetros que tendrá el túnel del Cadí, y que deberá unir la comarca de la Cerdanya, en el Pirineo catalán, con el Berguedá. El pasado viernes, día 13, se unieron la galería norte y la sur, y, a partir de ahora, el trabajo ha de consistir en ampliar la galería y completar toda la obra. El túnel supondrá una importantísima mejora para las comunicaciones del Pirineo catalán y Andorra con las zonas industriales barcelonesas.

Inspecciones de vehículos, ya

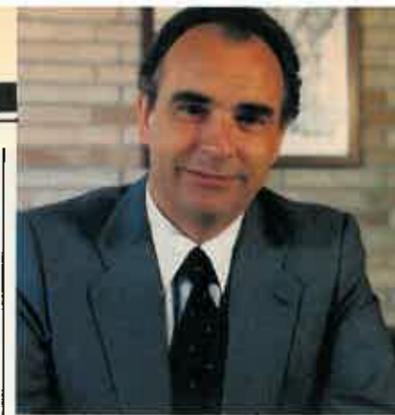
A partir del día 1 de febrero empezarán a funcionar dos de los 13 centros previstos en Cataluña para pasar las



inspecciones técnicas de vehículos. Cualquier usuario podrá llevar su coche, previa petición de hora y pago de 1.300 pesetas. Estos dos centros son el Barcelonés-Este (tel. 383 57 11) y Vallés-Occidental (tel. 780 75 55). Dependen de empresas concesionarias y vienen a sustituir a los locales que al efecto tenía habilitados la Generalitat. Los vehículos que tengan que pasar las revisiones obligatoriamente deberán acudir a ellos. Se pretende que los conductores pasen estas revisiones voluntariamente antes de empezar un viaje, incrementando así la seguridad del tráfico.

Barcelona: El Ayuntamiento vende aparcamientos

Próximamente entrarán en funcionamiento tres nuevos aparcamientos municipales en Barcelona, gestionados por el Ayuntamiento. Su peculiaridad reside en que los vecinos podrán adquirir plazas para utilizarlas bien como propiedad normal en cualquier momento o sólo de noche. Las utilizadas sólo de noche estarán disponibles para otros usuarios durante el día. Una plaza costará entre 400.000 y 500.000 pesetas para una concesión de cincuenta años, y para su adquisición se darán facilidades. Siguiendo con los aparcamientos, las autoridades municipales han decidido ampliar las zonas con parquímetros.



GENERAL MOTORS CAMBIA ESTRUCTURAS

General Motors está abordando una profunda reforma de sus estructuras, con la intención de volver al esquema que hace años le dio tantos éxitos.

Los expertos de Detroit prevén la fusión de las cinco divisiones de GM en dos grandes grupos: uno, que agrupará a Chevrolet y Pontiac para comercializar solamente los modelos de coches medianos que más se venden ahora (el Chevrolet Celebrity y el Pontiac 6000), y otro en el que se integrarán las divisiones de Oldsmobile, Buick y Cadillac para coches grandes, además del modelo deportivo de dos puertas de Buick.

Este esquema sería similar al que en los años treinta puso en marcha el entonces presidente de GM, Alfred Sloan, basado en captar al futuro comprador desde joven y hacerle pasar por toda la gama de modelos, según aumenta su nivel de vida.

CONTINUIDAD EN SEAT

Tal y como adelantó MOTOR16 en su número anterior, el consejo de administración del INI designaba en su última reunión a Juan Antonio Díaz Álvarez para ocupar la presidencia de Seat.

Díaz Álvarez, un gijonés de cuarenta y seis años, es licenciado en Ciencias Químicas por la Universidad de Oviedo y diplomado en alta dirección de empresa por el IESE de Barcelona. Experto en altos polímeros y caucho, ha trabajado en Dow Chemical y Explosivos Río Tinto. En octubre de 1980 ingresó en Seat como director general comercial, cargo que ocupaba actualmente.

Su designación como presidente de Seat se interpreta en el sentido de que quiere darse cierta continuidad a la renovación de la empresa emprendida durante la etapa de Juan Miguel Antoñanzas. Díaz Álvarez ha llevado a cabo la reestructuración y descentralización comercial y de marketing de la red interior, y ha intervenido muy directamente en la integración de las gamas Audi-Volkswagen en la red comercial de Seat.



CIEN OCTANOS

- Lancia va a disponer por primera vez en su historia de un modelo con motor diesel. Será el Prisma, que recibirá el nuevo motor de 1,9 litros, que se montará también en los Fiat Regata.
- Volvo es el líder en ventas de los importados europeos a Estados Unidos. Durante 1983 ha vendido 87.886 coches, lo que representa un progreso del 22,5 por 100.
- Nueve meses han bastado para que cien mil Maestro hayan salido de la factoría de Austin-Rover en Cowley. Este modelo ha sido el mejor vendido en el primer año de su vida en la historia del mercado británico del automóvil.
- Gracias a la compra de la Getty Oil Company, la Texaco ha pasado a ser la segunda compañía petrolera

del mundo, adelantando a la Mobil Oil. En cabeza figura la American Oil.

- El director de Tráfico, Martín Palacín, nos está dando pie para crear una sección de «perlas cultivadas» para él solo. En una entrevista concedida a la «Hoja del Lunes», de Madrid, y después de relatar nuevamente la serie de medidas represivas que ha puesto en marcha, aseguró que los conductores no le maldicen diariamente «por el éxito de las operaciones retorno y por los diez millones diarios que se van a invertir en seguridad vial». Como coletilla añadió que «hay prensa muy sensacionalista que hace periodismo basándose sólo en criterios comerciales y, claro, orquestan campañas porque sí».

Sorteo del coche del año

El próximo día 26 de febrero se celebrará el sorteo de las 500 llaves que encendieron la luz verde en los semáforos situados en la red de concesionarios Fiat. El sorteo, ante notario, tendrá lugar a las doce de la mañana en Fiat Hispania, paseo de la Habana, 74 (Madrid), y estará abierto a cuantas personas deseen presenciarlo.

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. Jefe de Sección: Francisco del Brio (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 Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Italia); Pedro Antonio Chocano (Francia); Peru Egurbide (Reino Unido); Alfonso Rojo (Estados Unidos); Miguel Segura (Alemania); Lía Levit (Argentina). Diseño: Olegario Torralba, Juan G. Aso. 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. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-17. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-17.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director general: Alfonso de Salas.

Director comercial: Ramón Sánchez Paños. Director de Publicidad: Balbino Fraga.

COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247.



GAS-OIL BARATO, UN PRIVILEGIO A EXTINGUIR

Para Campsa, la diferencia de precio entre el gas-oil y la gasolina debería ser de quince pesetas. Actualmente el gas-oil tiene un precio político y se estudia una sobretasa para los coches particulares que llevan motor Diesel.

El parque de turismos con motor Diesel viene registrando, a la chita callando, un espectacular y constante aumento, consecuencia de una política irracional de precios de los carburantes que

está primando el consumo de gasóleo para automoción. Con ella, se favorece a un determinado segmento de usuarios, y sólo hay que acercarse a un surtidor para comprobarlo. A esta discriminación descarada se une la mayor

contaminación por residuos sólidos que produce ese tipo de motores.

Los últimos datos estadísticos conocidos son harto elocuentes: desde el año 1979 en que se produce el segundo choque petrolero, la demanda de

coches con motor Diesel es creciente, y no sólo en España sino en otros países europeos. Ahora bien, la evolución en las dos zonas es distinta, ya que ni la demanda es tan alta en el viejo continente como en nuestro país, ni la disparidad de precios tan abismal.

Desde el año citado, el número de automóviles con motor de gasolina ha ido reduciendo su participación en el total del parque, a la inversa que los vehículos Diesel (ver cuadro adjunto). Ya en el pasado 1983, esta tendencia ha alcanzado cotas espectaculares. La venta de automóviles convencionales de segmento medio (tipo R-9, Horizon, Ronda, etcétera) ha descendido un 16 por 100, mientras que esos modelos con motor Diesel han aumentado un 266 por 100. En el segmento medio-alto (BX, R-18, etcétera) se ha registrado, respectivamente, una caída del 5,5 por 100 y un aumento del 34,5 por 100.

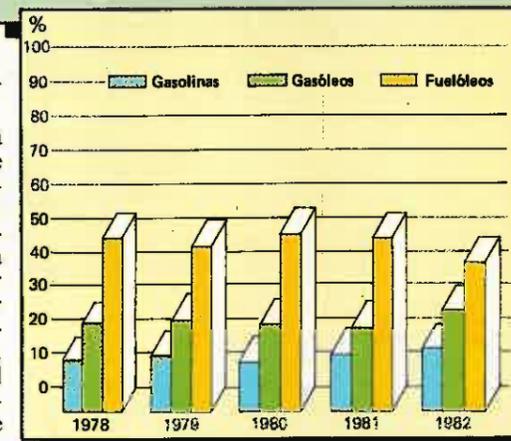
El peso de esta nueva hornada de vehículos por nuestras calles se deja sentir también en la distribución de productos petrolíferos. Sólo en enero-noviembre del pasado año, el consumo de gasolina normal ha descendido un 0,9 por 100 y el de super, en un 1,1 por 100, mientras que el gasóleo de automoción creció un 2,9 por 100. En sendos informes, Campsa y el Banco de Bilbao coinciden en señalar que esta tendencia no tiene más explicación que «el aumento

Parque de turismos en función de su carburante



	Gasolina (Unidades)	% de aumento sobre el año anterior	Gasóleo (Unidades)	% de aumento sobre el año anterior
1976	5.227.559	—	113.803	—
1977	5.811.577	11,0	133.365	17,6
1978	6.378.229	9,7	152.199	14,2
1979	6.876.287	7,8	181.234	19,0
1980	7.333.143	6,6	223.368	23,2
1981	7.669.907	4,5	273.418	22,4
1982	8.025.358	4,6	328.692	20,1

Evolución de las ventas de Campsa



del parque de turismos con motor Diesel» ya que el consumo en el sector del transporte se mantiene prácticamente estabilizado.

Para el inspector central de la Delegación del Gobierno en Campsa, José María Sánchez Cortés, «no es cierto que se esté primando el consumo de gasóleo de automoción.

Lo que sí se está dando es una diferencia enorme entre los precios de gasolinas y gasóleos por motivos meramente políticos. Y no es extraño que haya gente que se aproveche de ellos».

Sánchez Cortés señala a MOTOR 16 que la Junta Superior de Precios no es el marco idóneo para adoptar subidas realistas. «En ese organismo —señala— se producen auténticas refriegas entre intereses encontrados y la debilidad de algunos Gobiernos ha provocado que el precio del gasóleo se haya quedado muy atrás. Las propuestas que presenta Campsa, desde una óptica estrictamente técnica, son rechazadas una y otra vez.»

En Campsa lo tienen claro y sueñan con aplicar una fórmula similar a la vigente en Alemania federal, por ejemplo, donde existe un corto diferencial de precios. Con ello se consigue además una desviación de mercancías hacia el ferrocarril, liberando a las carreteras de lentos y peligrosos camiones, y empujando a éstos a utilizar las autopistas.

Ventajas e inconvenientes de los diesel

Los motores diesel tienen un menor consumo pero, como contrapartida, tienen una potencia muy inferior a la que normalmente da un motor de gasolina de igual cilindrada y sus prestaciones se resienten, por tal motivo, de forma considerable.

El principal problema de los diesel se centra, sobre todo, en su falta de aceleración, lo que se manifiesta no sólo en el momento de salir de un semáforo, sino también cuando se trata de adelantar a un camión en plena carretera; el conductor de un coche propulsado por este tipo de mecánica percibe de inmediato la lentitud de sus respuestas; si en el primer caso no hay un peligro evidente, por el contrario, al adelantar a otro vehículo la cota de riesgo se eleva hasta valores muy altos

porque la ocupación del carril izquierdo se prolonga más de lo razonable.

Los diesel requieren también un manejo especial que muchos usuarios no conocen.

En este tipo de mecánica se llega a un punto límite en el que la bomba inyectora de carburante se niega a mandar más gasóleo a los cilindros; en ese instante, que suele coincidir con los momentos más apurados del adelantamiento, no vale de nada insistir sobre el acelerador porque la velocidad no aumenta; en definitiva, todo un reto a los nervios del conductor que debe utilizar la palanca de cambios en busca de una marcha más larga, cuarta o quinta, que a duras penas le sacará del atolladero. Son muy pocos los usuarios de vehículos

con motores diesel que conocen de verdad las ventajas e inconvenientes de los mismos motores diesel y los motores de gasolina.

De entrada, los coches con motor diesel salen más caros a la hora de la compra, por los mayores costes de producción de estos motores con respecto a uno de gasolina. Como contrapartida, al margen de que en algunos países, como España, el carburante puede costar menos, tienen un menor coste de mantenimiento y una mayor fiabilidad. Desde el punto de vista de la contaminación del medio ambiente, los diesel producen una menor degradación del mismo por su escasa emisión de CO, pero lo ensucian más a causa de las grandes emisiones de humos y carbonillas.

Con los ingresos extras de la venta de gasóleo, el Estado federal se permite eliminar el peaje y afrontar nuevas obras.

«La solución —añade Sánchez Cortés— aparece como muy simple. Pero el problema estriba en que no se pueden acercar los precios de una forma violenta. Hemos previsto que en las próximas subidas de los combustibles, el precio del gasóleo para automoción crezca a un mayor ritmo que los otros. Ahora mismo, sin ir más lejos, su diferencia con la gasolina debería ser de tan sólo 15 pesetas, costando el gasóleo en torno a las 73-78 pesetas/litro.»

Con esa política, el inspector del Gobierno en Campsa piensa que se modificarían los motivos que inducen a adquirir un automóvil con motor Diesel.

«Como usuario, estoy convencido que un ciudadano alemán no compra un vehículo de esas características porque el carburante es más barato, sino porque el motor le puede durar más, o le gusta un tipo de conducción más tranquila. En España, lo anormal es que se haga única y exclusivamente por razón del precio del carburante.»

Sin embargo, los hechos no están dando la razón a estas «buenas intenciones» del monopolio de petróleos, y la disparidad entre los precios se está acrecentando también desde el punto de vista de Hacienda. En el pasado año, la presión fiscal sobre la gasolina era del 29,6 por 100 y en este ejercicio se situará en el 40 por 100. Para el gasóleo A, se pasará del 19,2 al 23,2 por 100. En el primer caso, el aumento de la presión fiscal es del 35,1 por 100,

mientras que en el segundo es del 20 por 100.

Los motivos de esta distinta evolución son obvios: no se quiere dañar aún más a sectores productivos como el pesquero o el agrícola, en serias dificultades. Pero se insiste, indirectamente, eso sí, en primar a un determinado segmento de automovilistas.

Esta situación comienza a inquietar a la Administración ya que, a bote pronto, se está produciendo una distorsión en el proceso de refinado del petróleo. Y a la caída de las ventas de gasolina se viene correspondiendo la necesidad de exportar los excedentes a otros países, mientras que la demanda de gasóleo no deja de crecer.

En este sentido, un informe del Instituto de Estudios del Transporte, órgano asesor del Ministerio del ramo, al



que ha tenido acceso MOTOR 16 señala que «posiblemente haya que pensar en un tratamiento fiscal adecuado para los vehículos particulares dotados de motor Diesel, ya que su demanda actual puede suponer, además de eludir la fiscalidad del carburante más fuertemente gravado, otros problemas de abastecimiento derivados del proceso de refinado».

Por otro lado, preocupan los mayores índices de contaminación que se pueden registrar con una masiva presencia de vehículos Diesel en nuestras calles. Y en los grandes núcleos urbanos, las autoridades municipales están ya atentas a los indicadores ambientales.

Aunque los fabricantes han rizado el rizo consiguiendo automóviles alimentados por gasóleo que técnicamente no

tienen por qué envidiar a sus homólogos de gasolina, los motores Diesel se caracterizan por producir una mayor cantidad de partículas (humos) cuando presentan alguna irregularidad en su funcionamiento, y también producen contaminación por anhídrido sulfuroso a causa de la gran proporción de azufre en el combustible.

Sin embargo, en el Servicio de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid no se ha detectado aún un aumento de la contaminación, paralelo al del parque de los Diesel ya que, según se ha señalado a esta revista, sólo cabe achacar al sector transporte un porcentaje cercano al 10 por 100 en el aporte de suciedad al aire en las grandes ciudades.

Raúl R. Sáez

Europa: El gasóleo no seduce

DESDE la última gran escalada del precio del petróleo, también en Europa se ha asistido a una mayor demanda de vehículos Diesel. Sin embargo, y con distintos métodos, en los países vecinos se ha puesto coto a la venta desahogada de ese tipo de automóviles.

En el Reino Unido, sólo el 0,9 por 100 del parque de automóviles utiliza gasóleo como combustible. La razón última estriba en su corta diferencia con el precio de la gasolina. A ello hay que unir el hecho de que el gasóleo es muy difícil de encontrar en las estaciones de servicio normales, expendiéndose en un escaso número de surtidores dedicados exclusivamente a ese producto.

En Francia, la diferencia de precios es mayor, pese a lo cual los conductores galos no se muestran muy entusiasmados con los motores Diesel. En el pasado año, las ventas sólo aumentaron el 12 por 100, mientras que el consumo de gasóleo ha ido descendiendo desde el año 1979.

Para los alemanes, la opción parece muy clara: sólo existe una diferencia de seis pesetas entre los litros de gasóleo y gasolina. Y las ventas de vehículos Diesel, tras un «boom» hace cinco años, registran ahora saldos negativos.

Es en Italia, tal vez, donde los precios empujan más a los consumidores a demandar gasóleo. El ahorro por litro supera las 54 pesetas, ya que el transporte se realiza fundamentalmente por carretera. Sin embargo, y para evitar primar las ventas de vehículos Diesel, se estableció hace unos años una «supertasa» que sólo hace aconsejable su adquisición a aquellos que hacen un uso más que intensivo del automóvil.

En los países nórdicos, el parque de vehículos Diesel es mínimo y la causa es muy distinta al resto de Europa. Los controles de emisión de gases son muy estrictos y los usuarios no quieren complicarse la vida, con las rígidas revisiones anuales y las consecuencias que trae incumplir esas normas.

Precios de carburantes en EUROPA

	Gasolina Súper	Gasóleo A	Diferencia
Bélgica	93,20	69,20	24,00
Alemania Federal	83,95	77,58	6,37
Holanda	94,50	60,40	34,10
G. Bretaña	91,90	83,70	8,20
Francia	94,70	70,60	24,10
Italia	111,80	57,70	54,10
ESPAÑA	93,00	58,00	35,00

ESTOS VAN CON GAS-OIL...

Dada la actual oferta de automóviles con motor Diesel, nos encontramos con la paradójica situación de que algunas de las más lujosas berlinas del mercado utilizan el combustible más barato. Algunos ejemplos son el Audi 100, el BMW 524, el Cadillac Seville o el Mercedes 300 SD, aunque este último aún no está a la venta en España.



... Y ESTOS CON SUPER

Mientras tanto, dos utilitarios por excelencia, como son el Citroën 2 Caballos y el Opel Corsa, utilizan gasolina super, que cuesta un treinta y cinco por ciento más cara. Prácticamente, estos pequeños utilitarios están subvencionando el combustible que emplean algunos de los más caros modelos de importación.



Los mejores



1 Hispano Suiza, el mejor coche español de todos los tiempos
Alfonso XIII le dio su nombre y Franco desfiló con él



2 El Pegaso Z 102, orgullo nacional
Batió récords y fue admirado en toda Europa



3 SEAT 600, cimiento de la industria nacional
Los españoles aprendieron a conducir con él



4 Nacional Pescara, el deportivo más brillante
Fue campeón de Europa



5 Un huevo llamado Isetta
BMW copió su carrocería



6 Renault 8, un «valor seguro»
El coche medio preferido por muchas familias



7 Ford Fiesta, un americano en Valencia
Permitió elegir colores y opciones



8 Land Rover, con patente británica
Solución para un país sin carreteras



9 Un pamplonica llamado SEAT 124
El más europeo entre los SEAT



10 Dodge Dart, el sueño americano
Seis cilindros para clase dirigente

LOS MEJORES Y LOS PEORES COCHES ESPAÑOLES

Remontándose a los comienzos de la industria automovilística española, MOTOR16 ha elegido, sin ánimo de ser absoluto y tan sólo como un homenaje a la civilización española del automóvil, veinte vehículos que han marcado una época.

SON la perspectiva que dan los años, se observa claramente que han existido coches anodinos y otros con personalidad propia, buenos y malos; sin embargo, nuestra elección ha recaído sobre aquellos que en su momento causaron impacto entre los usuarios españoles. Dos marcas nacionales de fabricación de automóviles tuvieron en su día renombre universal: la Hispano Suiza y Pegaso. Los coches fabricados por Hispano Suiza, aún hoy muy cotizados, fueron considerados en su tiempo como los mejores del mundo por muy diversas razones. Su calidad de acabado, su mecánica sencilla y fiable y la so-

briedad y elegancia de sus líneas les llevaron a ser los preferidos de las cortes europeas. No podía faltar en la casa real un Hispano Suiza, pues el rey Alfonso XIII, gran amante de los coches, disfrutaba conduciendo y en 1914 la fábrica lanzó un modelo con el nombre del monarca. Tampoco Franco fue ajeno al encanto del Hispano Suiza, siendo uno de estos coches el utilizado en el desfile de la Victoria al finalizar la guerra. Allá por los años cincuenta apareció el automóvil que en el Salón de París de 1951 sería denominado como «el coche deportivo más rápido del mundo». Ideado y realizado por el in-

geniero Wifredo Ricart, el Pegaso constituyó un orgullo de la industria nacional. Su mecánica excepcional, un excelente reparto de pesos y diferencial autoblocante del tipo ZF, hicieron posible un vehículo avanzado y excepcional en su época, siendo el único coche español de la posguerra que ha gozado de celebridad internacional. El fenómeno más representativo de los años cincuenta y sesenta en España fue, sin lugar a dudas, el SEAT 600. En mayo de 1957 ve la luz el primer pequeño de SEAT, cuando el país estaba preparado para motorizarse y había pasado la época de penurias económicas. Este pequeño coche, en el que hemos

Los peores



1 Elizalde, el de la copia
Se enfrentó al Hispanoy salió derrotado



2 Austin Victoria, el fracaso de Authi
Pretencioso con mecánica de utilitario



3 Otro pequeño llamado Goggomobil
Valor añadido en una lata de sardinas



4 Seat 1430 Sport, favorito de las nenas
Una chapuza con pretensiones deportivas



5 Simca 900, el gusto francés
Eduardo Barreiros no cuidó la calidad



6 Eucort pasó casi de incógnito
Evidencial fracaso de una industria artesanal



7 Dauphine, el coche de las viudas
Eficaz, pero muy delicado de conducir



8 David, un triciclo petardeante
Una pequeña moto disfrazada de coche



9 Una zapatilla llamada Biscuter
Modelo de opereta en un país subdesarrollado



10 Seat 133, el «seiscientos» del postfranquismo
Un esquema mecánico inadmisible en su época

aprendido a conducir casi todos los españoles, era esperado con verdadera expectación. Su lograda concepción y una mecánica muy fiable han hecho posible que se vean aún por nuestras calles, cargados de años.

Volviendo a la naciente industria española, nos encontramos con el Nacional Pescara, que por los años treinta fue un auténtico triunfo del automovilismo español. Este vehículo deportivo, de ocho cilindros en línea, montaba dos árboles de levas, frenos hidráulicos y un bastidor muy bajo para su época. Fue uno de los mejores coches de estructura deportiva que se han fabricado en España, pues era un auténtico ca-

pricho técnico. En su corta vida conquistó el Campeonato de Europa de Montaña en 1931 y batió el récord de la subida a la Rabassada en 1933, cuando ya no se fabricaba, récord que se mantuvo tres décadas.

Otros coches españoles han marcado época y son recordados con simpatía. Entre ellos destaca el Isetta, con su particular apariencia de huevo, que podría catalogarse como un coche feo, pero muy bien logrado. Fue la anticipación del coche urbano del futuro por su línea futurista y BMW, bajo licencia, copió su carrocería. También el Renault 8 ha marcado un hito como el primer coche familiar medio al que tu-

vieron opción numerosos españoles.

A finales de los años cincuenta, en una España sin carreteras con muchos pueblos casi incomunicados, el Land Rover es recibido con parabienes. Su mecánica robusta y la tracción a las cuatro ruedas lo hacen muy utilizable y se convierte en un coche que abre nuevas posibilidades como vehículo de trabajo y ocio. También marcó un hito importante el Seat 124, que significó la europeización del coche medio español y para gente con dinero llegó por fin el primer coche de representación, un grandioso Dodge Dart que vino a cubrir un segmento inexistente hasta entonces.

Pero no todos los automóviles genuinamente españoles son recordados por sus aciertos; otros, con razón o sin ella, han gozado de una mala fama que en la mayoría de los casos han merecido. Se lleva la palma como proyecto desastroso el Seat 133, que salió desfasado al mercado, con una mecánica que nunca fue fiable y las miras puestas en el mercado internacional, mercado que nunca conquistó, con excepción de Egipto. También desfasado para su época, y claro recuerdo del periodo de miseria que quedaba atrás, fue el Biscuter un coche que gozó de la simpatía popular, pero que resultaba ridículo en los años cincuenta, con su motor de dos

tiempos que no arrancaba casi nunca. El David, un vehículo de transición de tres ruedas, equipado con un motor de motocicleta, tampoco constituyó un gran invento; y el Eucort, totalmente artesanal, pasó inadvertido. El Dauphine, y en particular la versión Gordini, fue llamado el coche de las viudas; era de mecánica fiable y su mayor problema residía en la dificultad de conducirlo, lo que causaba numerosos accidentes. Poco estable y con suspensiones anticuadas apareció el Simca 900, uno de los primeros automóviles de Barreiros cuya fabricación dejaba mucho que desear. El intento de Seat de crear un deportivo con el motor del

1430 en el diseño del 1200 —conocido popularmente como «bocanegra»— también resultó nefasto, como la pretenciosa aventura de Authi que, con mecánicas no apropiadas, lanzó al mercado el Victoria: un coche de lujo plagado de defectos.

A comienzos de 1962 llega el Goggomobil, un utilitario que buscaba la funcionalidad a ultranza, pero que carecía totalmente de seguridad. Sin embargo, el Elizalde, que ya en 1919 incorporaba frenos en las ruedas delanteras y cuatro marchas, ha sido recordado como uno de los peores coches de la época, quizá debido a una popular canción que exaltaba sus defectos.

NUEVO FORD ORION



La conquista del espacio.

Este nuevo y elegante Ford va a cambiar sus ideas sobre el espacio: aunque por fuera tiene las dimensiones compactas de un coche medio, por dentro le sorprenderá su amplitud, que hasta ahora sólo se encontraba en coches mayores.

FORMA CLASICA, TECNOLOGIA DE FUTURO.

Bajo la línea tradicional en tres volúmenes del Orion, se hallan las más sofisticadas soluciones técnicas.

La combinación de tracción delantera y suspensión independiente dan al Orion confort y seguridad de conducción. Su motor transversal de 1.6 litros desarrolla 79 CV (DIN), y consigue una velocidad punta de 167

Kms/h., consumiendo tan sólo 5,2 l/100 Km. a 90 Km/h.*
O quizá usted prefiera el motor de 1.300 c.c., de 69 CV (DIN), que alcanza 157 Kms/h. Ambas versiones disponen de caja de cambios de 5 velocidades.



ESPACIO CONFORTABLE.

Y junto a la tecnología, el confort. El nuevo Orion le ofrece asientos reclinables y multiajustables, tapizado de lujo en asientos y puertas, con alfombrado a tono, respaldo trasero abatible total o parcialmente. Incluso la antena de radio está integrada en la luneta trasera para eliminar el peligro de rotura. Su enorme maletero, que comunica con el habitáculo, brinda a los pasajeros la comodidad del espacio. Y en el Orion los pasajeros de atrás disponen de más sitio que en ningún otro coche de su categoría, disponiendo del confort del apoyabrazos central.

OTRO FORD ESPAÑOL.

El nuevo Orion se añade a la creciente lista de coches fabricados por Ford en España. Primero fue el popular Fiesta, luego el Escort, y ahora el Orion, que

viene a llenar un hueco en el mercado: un coche de categoría con proporciones razonables.

Pruebe el nuevo Orion en cualquiera de los 400 Puntos de Venta y Servicio Ford en toda España.

Recuerde: Ford Credit. Pague su Ford con dinero de Ford. Garantía de 12 meses, y de 6 años contra la perforación por corrosión.

DESDE 774.000 PTAS. F.F.

(O.M. 5-6-82)

FORD ORION



Diseño y Calidad.

Un año después de su presentación mundial, el Peugeot 205 aparece en nuestro mercado. Al margen de la novedad del coche en sí, tiene la de ser el primer Peugeot fabricado por Talbot en España.

EL PEUGEOT 205 YA ES ESPAÑOL



EL Peugeot 205 español acaba de presentarse en Almería. A esta presentación seguirá, casi inmediatamente, la comercialización. Inicialmente, lo que se presenta son las versiones de gasolina. Más adelante se-

guirá el diesel y posteriormente el coupé GTI.

Si estas dos últimas versiones, que deberían aparecer dentro de este mismo año 1984, serán idénticas a sus homólogas francesas, éstas que se lanzan ahora

tienen diferencias mecánicas con las que se hacen en Francia, una de las cuales hemos probado comparándola con el Fiat Uno.

En España, dentro del programa de rentabilización de la empresa, se decidió

reemplazar el motor Douvrin —que además de montarse en los 205 franceses también equipan los Peugeot 104, Talbot Samba, Citroën Visa, Citroën BX 14 y Renault-14— por el motor que em-

plean los Talbot Horizon. La ventaja de este motor es que se fabrica en Villaverde, mientras que el motor tipo Douvrin hay que importarlo.

Si bien el motor francés es de concepción más moderna —es en aluminio— a nivel de rendimiento, los que se van a montar en España no tienen nada que envidiar. Su elección tiene la ventaja de que se podrá unificar el tipo de caja de cambios con las versiones diesel y GTI. Por contra, su adaptación al coche ha obligado a un ligero retoque en el capot, puesto que este motor, por más que se le haya inclinado hacia atrás al máximo de lo posible, es más alto que los franceses.

Los motores son el 1.118 centímetros cúbicos que habían llevado los Simca 1.200 LS, con 55 caballos, el 1.204 de los primeros Simca 1.200 GL, el motor 1.442 centímetros cúbicos, con 63 caballos y el motor 1.442 centímetros cúbicos que llevan los Horizon GLS, con 83 caballos. Todos ellos emplean gasolina de 96 octanos.

El motor de 55 caballos va acoplado a un cambio de cuatro marchas, aunque opcionalmente se puede obtener con cambio de cinco marchas, que es de serie en las dos versiones más altas.

CUATRO PUERTAS PARA EL BITURBO

MASERATI ha presentado una versión cuatro puertas, denominada 425, del modelo Biturbo, el coche le está permitiendo salir de la crisis.

Bajo una estética semejante, se esconde un coche

completamente nuevo. La longitud total ha aumentado en 25 centímetros y la distancia entre ejes, en 9 centí-

metros. La altura total también aumenta en seis centímetros.

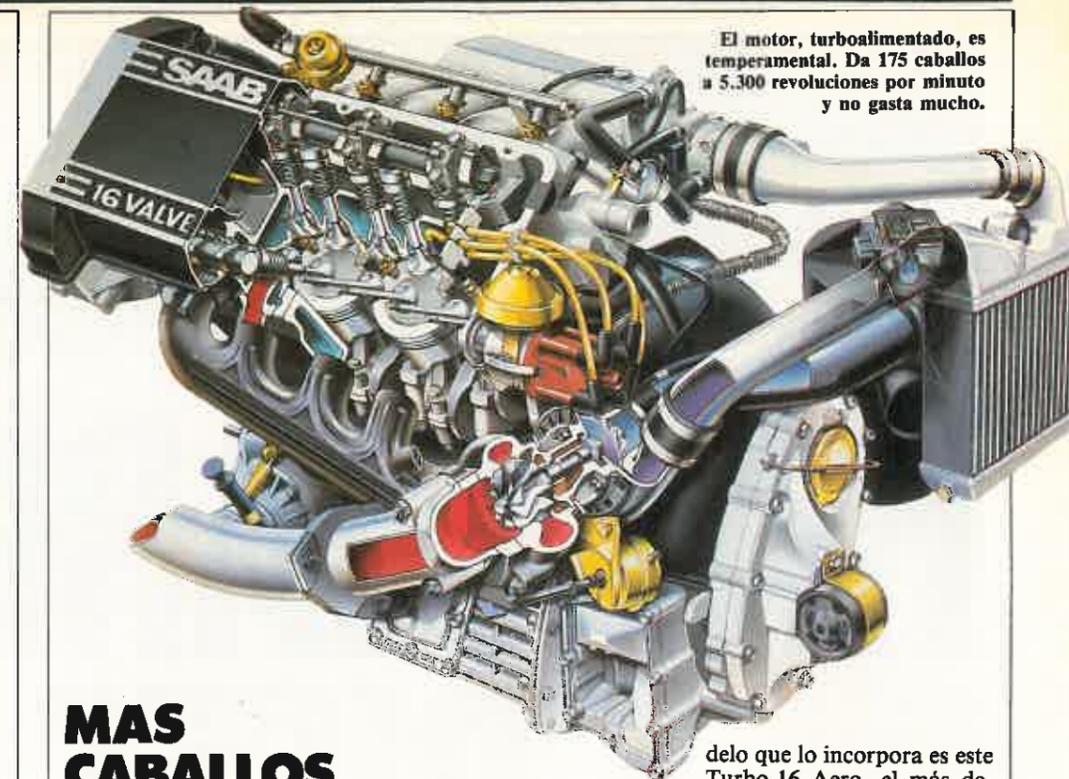
En el interior se ha man-



tenido el diseño del coupé, aportando tan sólo ligeras modificaciones al cuadro de instrumentos.

Los asientos son de diseño exclusivo de Maserati, tapizados en piel. El equipo es completísimo, como corresponde a un coche de esta categoría. Lo que no ha cambiado ha sido la mecánica. El motor es de 6 cilindros en V, de 2,5 litros, con dos turbocompresores, que desarrolla una potencia de 200 caballos. La transmisión puede ser manual —con una caja de cambios de cinco marchas— o automática.

En cuanto a las prestaciones, el fabricante anuncia más de 215 kilómetros por hora de velocidad máxima y 6,9 segundos para alcanzar los 100 kilómetros por hora desde parado.



El motor, turboalimentado, es temperamental. Da 175 caballos a 5.300 revoluciones por minuto y no gasta mucho.

MAS CABALLOS CONTRA EL VIENTO

LA gama 1984 de la firma Saab gana un nuevo componente. Es el Turbo 16 Aero, equipado con un motor turboalimentado de 16 válvulas (para sólo 4 cilindros), que llega a rendir 175 caballos. Esta fiera de correr, que alcanza los 210 kilómetros por hora de velocidad máxima, tiene una carrocería de tres puertas y cuatro plazas, en la que se ha cuidado mucho la aerodinámica; se han introducido piezas accesorias de plástico, que mejoran la penetración en un 5 por 100.

El motor Turbo 16 corresponde a la tercera ge-

neración de motores turboalimentados Saab y está equipado, como el ya conocido, con el sistema APC, que permite utilizar cualquier tipo de gasolina. La estructura es la misma que en anteriores motores de la marca, incluso con la misma cilindrada de dos litros; pero se le añade una culata de 16 válvulas, cuatro por cilindro, gracias a la cual se eleva la potencia en un 20 por 100 y también el par motor. Este propulsor, cuyo desarrollo aún no se ha dado por terminado, será muy utilizado en el futuro por la marca y el primer mo-

delo que lo incorpora es este Turbo 16 Aero, el más deportivo de la gama.

Las prestaciones del nuevo vehículo Saab son espectaculares: alcanza los 210 kilómetros por hora y acelera hasta 100 kilómetros por hora en 8,7 segundos. Cubre un kilómetro con salida parada en 30 segundos y se pone en 160 kilómetros por hora en sólo 24 segundos. Sus consumos, que pese a todo son discretos, están en consonancia: 7,1 litros cada 100 kilómetros a 90, 9,3 litros a 120 y 12,4 litros en ciudad. Sus aditamentos aerodinámicos le permiten consumir algunas décimas menos que su compañero el Turbo 16 en marcha estabilizada de carretera.

Apariencia específica para el Aero de Saab. Nuevas llantas y elementos de plástico: mejor aerodinámica.



HAY DIARIOS GRISES Y DIARIO 16.

Se acabaron los diarios grises. El mundo es a color.
Y un diario que refleja las noticias del mundo, debe ser a color.
Como Diario 16.



El único que tiene color.



UN AUDI QUATTRO ENMASCARADO

ZENDER Vision I. Así se llama la que es por el momento la máxima expresión del ya mítico Audi Quattro. Las líneas angulosas y poco aerodinámicas de la versión original han sido radicalmente transformadas por Hans-Albert Zenders y Gunter Zillner, que han dado vida a este deportivo de categoría excepcional, inscrito en el más puro estilo italiano; un deportivo con el estilo desafiante de un Ferrari 512 Berlinetta o un Alpine Renault A-310. El Vision I sólo puede describirse como un delirio mecánico, un capricho capaz de alcanzar los 270 kilómetros por hora en el mejor de los ambientes, según asegura su creador. El último Zender es, en definitiva, un sueño automovilístico con tracción a las cuatro ruedas, motor turbo y neumáticos de Fórmula 1.

Zenders descubre con este modelo sus dotes de carrocerero que le sitúan en la línea de los nombres sagrados: Pininfarina, Bertone, Giugiaro, etcétera. El carrocerero alemán aporta, además, soluciones tan curiosas como

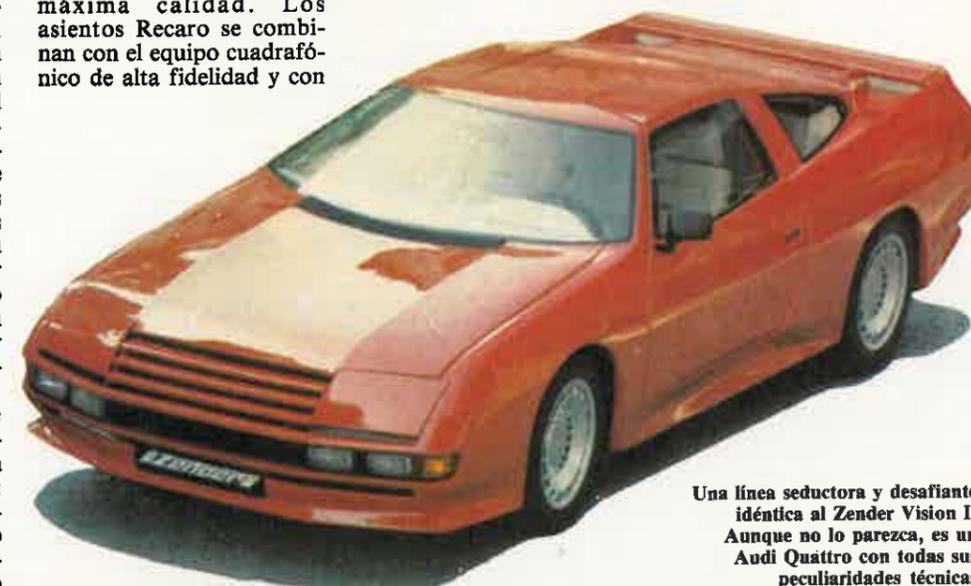
el alerón posterior, integrado en el capó, o las puertas desplazables, cuyo peculiar sistema de apertura permite entrar y salir con facilidad, aunque el hueco libre tenga tan sólo 1.156 milímetros de altura.

La espectacularidad exterior del Vision I se reproduce en el interior, decorado por completo en cuero de la máxima calidad. Los asientos Recaro se combinan con el equipo cuadrafónico de alta fidelidad y con

el volante Zender para generar una atmósfera de lujo en donde el toque deportivo se encomienda a un cuadro de mandos con relojes circulares, idénticos a los equipados por los coches de carreras.

El motor del Vision I es el mismo del Audi Quattro: un cinco cilindros de 2,2 litros, con turbocompresor, que da

200 caballos en su versión más pacífica, pero que puede llegar hasta 240 o incluso 300 caballos si así lo desea el comprador. Zenders, de cualquier forma, advierte a sus usuarios sobre la conveniencia de no superar los 270 kilómetros por hora. ¡Una simple medida de precaución!



Una línea seductora y desafiante idéntica al Zender Vision I. Aunque no lo parezca, es un Audi Quattro con todas sus peculiaridades técnicas.

FRENTE A FRENTE

Tanto el Peugeot 505 GTI como el Renault 18 Turbo son los dos automóviles más selectos y rápidos de la producción española; son los más desarrollados técnicamente y, también, los más caros de los que usan gasolina.

RENAULT 18 TURBO CONTRA PEUGEOT 505 GTI

LOS ESPAÑOLES QUE MAS CORREN

SE trata de dos berlinas de tamaño medio-grande con dos peculiaridades técnicas de moda —inyección electrónica de carburante en el GTI y sobrealimentación por turbocompresor en el R-18—. Entran de lleno en el campo de los deportivos, como demuestran, sin ir más lejos, las velocidades máximas, del orden de los ciento ochenta kilómetros por hora, o las aceleraciones, espectaculares en ambos.

El enfrentamiento se ha hecho desde ese punto de vista deportivo, pero no se ha olvidado en ningún momento las exigencias propias de un uso familiar; al final del duelo se impone el Renault 18 Turbo, que acusa una ligera desventaja con respecto al Peugeot en varios aspectos, compensada al ofrecer un precio de venta al público inferior al de su contrincante en casi quinientas mil pesetas. Si se excluye de la comparación al aspecto económico, no hay duda alguna: el 505 nos parece superior y, al mismo tiempo, más amplio

y confortable que su rival el R-18, pero esa ventaja no puede valorarse, de forma alguna, en una cantidad de dinero tan considerable.

Para llegar a esta conclusión, MOTOR16 ha recorrido tanto con el R-18 como con el 505, más de mil quinientos kilómetros por carretera, autopista y ciudad. A lo largo de mil kilómetros por carretera y autopista, ambos modelos pusieron en evidencia unas cualidades de primera línea en comportamiento, prestaciones, consumo, etcétera, lo que les permite tratarse de tú a tú con los automóviles de importación a los que incluso aventajan

por su mejor adecuación a las especiales características de nuestra red viaria.

En tráfico abierto se impone el 505 por su mejor confort de marcha, por su comportamiento más previsible en todo tipo de trazados, y por sus frenos. Pero tal ventaja disminuye por causa de unas prestaciones buenas, aunque por debajo de las logradas por el R-18, y unos consumos superiores a los de su rival.

En tráfico ciudadano se invierten los papeles y es el R-18 quien se impone al Peugeot gracias a su dirección más efectiva, a su menor tamaño externo, y a la mejor respuesta de su motor, que hacen casi innecesario recurrir a la palanca de cambios.

Se trata, en cualquier caso, de dos coches con mucha clase que admiten la comparación pues se encuentran a niveles casi idénticos como podrá comprobarse en las siguientes páginas. Es una lástima que el precio del Peugeot, desproporcionado a todas luces, rompa el equilibrio.





Los coches tristes no tienen futuro
El R-18 recibe un verdadero «soplo de alegría» en su versión Turbo

RENAULT 18 TURBO: UN SOPLO DE ALEGRÍA

La palabra turbo tiene ahora mismo una magia especial para cualquier usuario; su sola mención sugiere no sólo prestaciones de relieve, sino también consumos recortados, y el R-18 Turbo se mueve en esa línea.

Buena velocidad punta —casi 184 kilómetros por hora—, aceleraciones relevantes y sobriedad en el gasto de gasolina son las notas identificativas del coche que ha abierto el camino a esta técnica —motor de gasolina con turbocompresor— en nuestro país.

Con el R-18 Turbo los diseñadores de Renault dieron cumplida respuesta a una frase histórica de su presiden-

te: «Los coches tristes no tienen futuro». La dirección, tan precisa como suave, la notable calidad de acabado y el rendimiento mecánico por encima de la media son los factores que componen la imagen positiva del modelo más desarrollado que Renault construye en nuestro país.

Comportamiento algo delicado cuando se superan ciertos límites y caja de cambios más dura de lo deseable y, algunas veces, imprecisa por causa de

la peculiar disposición de sus marchas son, junto al diseño de asientos, que admite bastantes mejoras, y a la climatización, demasiado justa, los aspectos menos favorables del modelo Turbo.

El motor de este R-18 tiene 125 caballos de potencia con sólo 1.565 centímetros cúbicos, gracias al eficaz «soplo» del turbo (el mismo motor en versión atmosférica llegaba a los 66 caballos cuando hizo su aparición en el ya lejano R-16). La versión actual de esta mecánica —la segunda en los casi tres años y medio de vida comercial del modelo— es un prodigio de suavidad y sus respuestas a los deseos del conductor son casi instantáneas. El empuje es, sin embargo, bastante escaso mientras no se superan las 2.500 revoluciones por minuto; una vez sobrepasado tal límite, las agujas de cuentarrevoluciones, velocímetros y medidor de presión del turbo dan un salto hacia delante, mientras que el coche parece propulsado por un cohete.

FICHA TÉCNICA

RENAULT 18 TURBO

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.565 c.c. (77 x 84 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador «soplado» por turbocompresor. Compresión: 8,6 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 53 litros. Potencia máxima: 125 CV a 5.550 rpm. Par máximo: 18,5 mkg a 2.250 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,0 kms/h.; 2.ª, 13,2 kms/h.; 3.ª, 20,5 kms/h.; 4.ª, 29,7 kms/h.; 5.ª, 36,8 kms/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,6. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS Sistema: Discos autoventilados delante y discos detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante, eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación ligera de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/65 x 355.

PESOS En orden de marcha: 1.040 kgs.



VIRTUDES

- Prestaciones
- Consumo
- Dirección
- Calidad de acabado

DEFECTOS

- Comportamiento algo delicado
- Asientos mejorables
- Manejabilidad del cambio
- Climatización

Precio en la calle:
1.392.286 ptas.

Fecha de presentación: Febrero de 1982.
Fabricante: FASA - Renault.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.350.
Plazo de entrega: Inmediato.



Carrocería sobria y clásica por fuera
Desde dentro, un carácter casi netamente deportivo y buen comportamiento

PEUGEOT 505 GTI: EL ZARPAZO DEL LEON

La apariencia externa del 505 GTI, sobria y clásica, disimula a primera vista el fuerte carácter de su mecánica; tan sólo el pequeño deflector posterior da un toque de atención sobre las posibilidades del coche. Una vez en marcha, el Peugeot desvela su juego: se trata de un coche deportivo casi al ciento por ciento.

Prestaciones de primer orden, comportamiento noble y frenos muy eficaces definen la personalidad del GTI; una personalidad que se refuerza con la buena amplitud interior y con la comodidad de todas las plazas para recordar en todo momento el origen familiar del coche.

Los inconvenientes del 505

también se derivan, directamente, de ese genio deportivo: el motor es ruidoso a regímenes altos, la dirección es sensible a velocidad elevada y su capacidad de recuperación cuando se rueda lento en marchas largas es algo limitada.

Cabe criticar, por otra parte, no sólo la presentación excesivamente simple del espacio habitable, sino también la escasa protección lateral de la carrocería, un fallo cuyo origen hay que bus-

carlo en los paragolpes, poco envolventes.

El motor del 505 GTI es un cuatro cilindros de 2.165 centímetros cúbicos que genera 130 caballos, verdaderos «pura sangre» que tiran con fuerza cuando se supera la cota de las 4.200/4.300 revoluciones por minuto. Hasta ese momento no es posible percibir todo el vigor de la mecánica, lo que repercute de forma negativa cuando se conduce en medio del tráfico urbano. La falta de fuerza a regímenes por debajo de las 4.000 revoluciones, exige utilizar el cambio con mayor frecuencia de lo que sería deseable.

El estilo de la caja de cambios se adapta de forma admirable al carácter del motor. En Peugeot han dado esquinazo a las consideraciones de economía a ultranza para conseguir un coche ágil y el resultado no admite el menor reproche. La palanca de cambios se maneja con toda suavidad y es sumamente precisa.

FICHA TÉCNICA

PEUGEOT 505 GTI

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.165 c.c. (88 x 89 mm.). Cigüeñal de cinco 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 5.730 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.; 5.ª, 35,6 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 110,7 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.



Precio en la calle:
1.821.600 ptas.

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

VIRTUDES

- Amplitud y confort
- Comportamiento
- Frenos potentes
- Caja de cambios

DEFECTOS

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



Volante de cuero y grandes relojes en el R-18. El puesto de conducción es el mejor, pero el reloj de presión del turbo está lejos



El mismo puesto de conducción del 505 más normal. La instrumentación es buena y legible; el velocímetro no cubre toda la gama de velocidades

INTERIORES: LA AMPLITUD DEL 505

La carrocería del Peugeot 505 GTI es 18,5 centímetros más larga que la del Renault 18 Turbo, y tal superioridad se refleja, de forma favorable, en conceptos tales como la espaciosidad interior y la capacidad de carga del maletero; en ambos casos el 505 se impone claramente al R-18.

Por cuanto se refiere a accesibilidad, el Peugeot aventaja, en cualquier caso, a su contrincante. En las plazas delanteras hay una gran igualdad entre ambos coches, pues las puertas muestran un buen tamaño y un considerable ángulo de apertura. No sucede

lo mismo con las plazas traseras: el Peugeot aventaja en este caso al Renault de forma clara. El asiento de este último coche aparece muy avanzado, lo que complica las operaciones de entrada y salida a personas de no mucha agilidad o con estatura superior a 1,75 metros.

El mayor tamaño de la carrocería del 505 tiene como consecuencia positiva la amplitud del espacio habitable, sobre todo para los pasajeros de las plazas posteriores; en el Peugeot tales pasajeros gozan siempre de un hueco libre para sus piernas, superior en ocho centímetros al ofrecido por el Renault, sea cual sea la posición de los asientos delanteros. La anchura utilizable tanto delante como detrás es, igualmente, superior en el Peugeot.

Los asientos del 505 son mejores que los del R-18. En las plazas delanteras del Peugeot el diseño anatómico del

respaldo posibilita estancias largas sin que aparezca el menor síntoma de cansancio, pero no sucede lo mismo en el Renault: el magnífico apoyo lumbar del que hacen gala los asientos del 505 no es fácil de encontrar en las butacas del R-18, en las que la verticalidad del respaldo se revela sumamente molesta para la gran mayoría de los usuarios. Dentro del capítulo más favorable hay que resaltar, tanto en uno como en otro coche, la gran capacidad envolvente de esos mismos respaldos que sujetan siempre el cuerpo con toda firmeza e impiden los desplazamientos laterales cuando se circula por carreteras sinuosas.

El asiento trasero del Peugeot es, también, más confortable que el asiento del Renault. Su moldeado está mejor realizado que en el R-18. Un tercer pasajero va más cómodo en el Peugeot no sólo porque tiene a su disposición un espacio de mayor amplitud, sino también porque el respaldo en esa zona —que coincide en ambos casos con un apoyabrazos abatible— es de blandura superior.

La mejor postura de conducción es la del R-18 Turbo, del que también hay que destacar el recubrimiento en cuero del volante, que da al conductor un tacto agradable y una estética muy deportiva. Los indicadores principales, velocímetro y cuentarrevoluciones, se observan en ambos coches sin problema, pero se leen mejor en el Renault por el mayor tamaño de los mismos. Hay que criticar del R-18 el que tanto el reloj horario —digital— como el manómetro de presión del turbo, ambos

EQUIPAMIENTO

Equilibrio total

	Renault 18 Turbo	Peugeot 505 GTI
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	SI	—
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros halógenos	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI
Limpia-lavavetana trasero	—	—
Luneta térmica	SI	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	S/N	S/S
Espejo de cortesía	SI	SI
Elevavinas eléctricos (delanteros/traseros)	S/N	S/N
Cerraduras centralizadas	SI	—
Respaldo posterior divisible	—	—
Luz orientable (lector de mapas)	SI	SI
Tapón de gasolina con llave	SI	SI*

* En combinación con la cerradura centralizada.

El R-18 muestra una accesibilidad mediocre en las plazas traseras y sus asientos son, ligeramente peores que los de su contrincante. En las plazas delanteras el respaldo tiene una forma que molesta a determinados usuarios, pero es muy envolvente. El respaldo del asiento trasero queda demasiado vertical y los riñones se resienten por ello en los viajes largos.



Buena accesibilidad en el 505 GTI y asientos de irreprochable diseño, con buena sujeción lateral y forma anatómica. También el asiento posterior es mejor en este coche, sobre todo porque el espacio central —el apoyabrazos— es más blando.



dispuestos en la consola central, se leen casi siempre con dificultad, pues la mano y el brazo derechos los ocultan parcialmente cuando se sitúan en una postura normal de conducción. En el Peugeot es incomprensible el que el velocímetro tenga graduación, tan sólo, hasta 180 kilómetros por hora, por lo que en autopista, cuando se rueda deprisa, la aguja sale de la zona marcada. ¡Insólito!

El Peugeot puede presumir de una climatización muy eficaz, con multitud de posibilidades de regulación, cosa que no sucede en el Renault. Es de alabar la prontitud con la que el interior adquiere una temperatura agradable, cuando en el exterior los termómetros están por debajo de los cero grados.

En el R-18 no sólo es criticable la lentitud del proceso, sino también la ausencia de bocas aireadoras en la parte central, lugar que los diseñadores han aprovechado en la versión Turbo para

colocar el reloj horario y el manómetro de presión del turbo.

El 505 se impone también al R-18 por maletero. El Peugeot ofrece un tercio más de capacidad que su competidor, algo explicable fácilmente por la mayor longitud del 505. Entre los aspectos negativos de los dos coches hay una mención para la excesiva altura de la arista de carga y descarga, detalle que dificulta las operaciones de manipulación, en especial cuando se trata de meter o sacar bultos pesados.

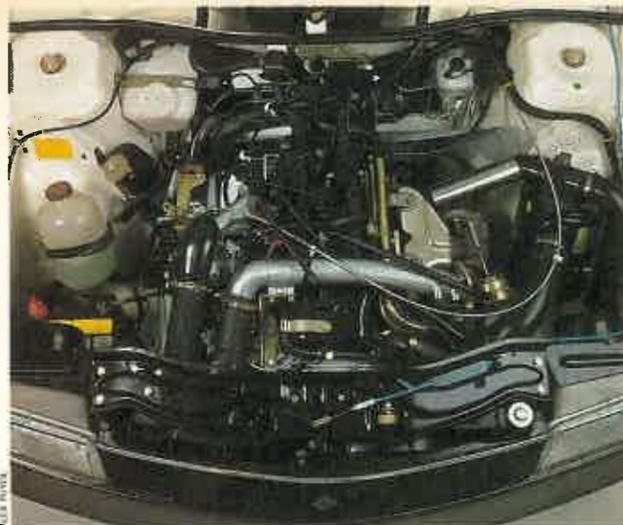
La visibilidad de ambos coches es casi perfecta en condiciones normales y algo mejor en el Peugeot cuando llueve, ya que los limpiaparabrisas barren una zona algo más amplia.

En el 505 la presencia de apoyacabezas en las plazas posteriores no afecta casi para nada el campo libre para los ojos del conductor; en el R-18 faltan tales elementos y por ello no hay ningún problema a la hora de mirar hacia atrás.

AL VOLANTE: DOS ESCUELAS DIFERENTES

Por nobleza de comportamiento el 505 se impone al R-18 por un estrecho margen. La igualdad entre uno y otro coche es notoria hasta que se alcanzan unos límites relativamente altos; al sobrepasar esas cotas, cuando podríamos decir que el conductor cede paso al piloto, el Peugeot hace gala de unas reacciones más dóciles que las de su rival.

Tanto el Peugeot como el Renault tienen un comportamiento irreprochable en línea recta, donde los alerones de uno y otro modelo muestran su eficacia pegando al suelo a ambos vehículos, aunque la velocidad sea alta y aparezcan ráfagas de viento lateral. Es en



125 caballos con sólo 1.565 centímetros cúbicos
El motor del R-18 Turbo es potente y reacciona siempre con suavidad

130 caballos a partir de 2,2 litros de cilindrada
El motor del 505 es un «pura sangre», poco amigo de la marcha lenta

zona de curvas donde se encuentran las diferencias.

A velocidades normales los dos coches dan la impresión de ir guiados por raíles invisibles; a medida que el ritmo aumenta se nota que los «morros» tienden a seguir por derecho a la hora de abordar las curvas, tendencia más descarada en el R-18 —como corresponde a un vehículo de tracción delantera—, que se corrige con un mayor giro de volante. Una vez dentro de la curva, el 505 llega a mostrar un suave y progresivo derrapaje del tren trasero, comportamiento típico de un coche con tracción trasera, fácil de solucionar con un ligero giro de volante.

A parte de estas diferencias de comportamiento debidas a las características de los coches probados, lo que nos hace darle una ligera superioridad al 505 es su mayor capacidad de aguantar los errores del conductor. Un frenazo

algo tardío hecho ya dentro de una curva, cuando se ha entrado en ella a más velocidad de lo recomendable, no tiene, por lo general, mayores consecuencias en el 505, mientras en el R-18

da lugar a un brusco derrapaje del tren trasero, no siempre fácil de controlar. Además, en curvas muy abiertas, tomadas a altas velocidades, el Renault se ve sometido a un bamboleo que, si bien no pone en precario la estabilidad del coche, resulta poco agradable para quien conduce, que querría tener una sensación de apoyo continua.

En definitiva, el Peugeot 505 resulta siempre más dócil que su rival y cuando el pavimento está ondulado o bacheado, su superioridad es ya indiscutible; mientras el Peugeot continúa casi sin inmutarse, el eje trasero del Renault da botes y brinca a su aire para recordar que allí hay un eje rígido poco amante de los malos firmes, algo, por desgracia, bastante habitual en nuestra maltrata red viaria.

El Turbo tiene una dirección mejor que la del GTI; el número de vueltas necesarias para pasar las ruedas de un

PRESTACIONES



Renault:
A más de 180 km/h.

	Renault 18 Turbo	Peugeot 505 GTI
A más de 180 km/h.		
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	183,9	176,1
ACELERACION (segundos)		
400 m. salida parada	17,3	18,2
1.000 m. salida parada	32,4	32,3
De 0 a 100 km/h.	9,9	11,1
RECUPERACION (segundos)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	20,1	19,5
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	22,6	21,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	35,7	35,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	40,5	38,9
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	10,0	11,4
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	13,9	13,7

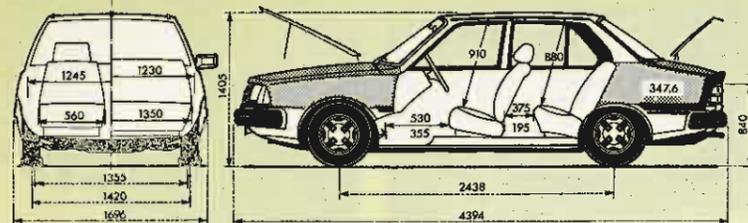
CONSUMO



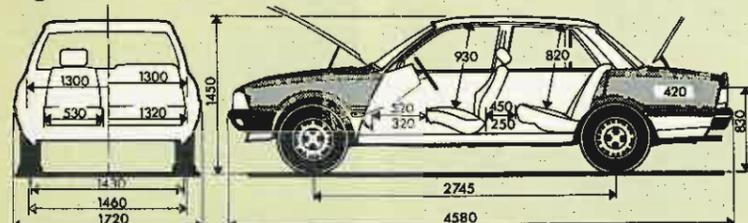
El turbo gasta menos

	Renault 18 Turbo	Peugeot 505 GTI
	Litros/100 km.	
CIUDAD		
A 24,4 km/h. de media	11,9	12,8
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	7,0	8,1
En conducción rápida	12,5	13,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	8,3	9,1
A fondo	12,4	15,3
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponderado	10,1	11,0
Recorrido (km.)	480	580

Renault 18 Turbo



Peugeot 505 GTI



tope a otro es menor en el R-18 que en el 505 —2,6 vueltas contra 3—, y en ambos casos el esfuerzo es mínimo gracias a la ayuda de la servoasistencia. Se puede criticar en ambos coches la excesiva sensibilidad de todo el mecanismo, lo que exige de los conductores un cierto periodo de aclimatación.

El 505 GTI frena algo mejor que el R-18 Turbo. Las diferencias son, en cualquier caso, mínimas, como puede comprobarse con un simple vistazo al cuadro adjunto. Ambos coches tienen discos a las cuatro ruedas, lo que asegura deceleraciones brillantes.

El R-18 Turbo gasta menos que el 505 GTI, tanto en ciudad como en carretera o autopista, y a la hora de hacer el consumo medio ponderado (60 por 100, en ciudad; 30 por 100, en carretera a 90 kilómetros por hora, y 10 por 100 restante, en autopista a 120 kilómetros por hora) el Renault gasta casi un litro menos que su rival. Cuando se conduce a ritmo rápido, la superioridad del Renault continúa siendo bastante clara, lo que pone de manifiesto las ventajas del turbo, no sólo como elemento útil para aumentar las prestaciones, sino también para rebajar el consumo.

En prestaciones hay una pequeña ventaja del Renault, que se ha mostrado más rápido en velocidad punta que el Peugeot. También gana en aceleraciones, mientras que en recuperaciones desde velocidades en marchas largas el Peugeot consigue unos mejores resultados. De todas formas es una ventaja muy poco clara, pues el Peugeot se recupera a duras penas, con tirones y vibraciones, mientras que el Renault responde con suavidad, aunque necesite más tiempo, y es que el motor Turbo lleva un sistema electrónico especial que anula por completo los traqueteos y los ruidos extraños cuando el conductor acelera fuerte mientras marcha a 40 kilómetros por hora, o menos, en cuarta o quinta.

El 505 GTI es más confortable que el R-18 Turbo en líneas generales. El 505 filtra las irregularidades con una suavidad mayor que la de su rival, el R-18. Los neumáticos de perfil bajo, equipados por este último, no tienen la capacidad de absorción de los de tipo clásico. Esto, unido a la amortiguación más dura del 18 Turbo, juega en contra del Renault en carreteras bacheadas.

El R-18 es, sin embargo, menos ruidoso que el 505 y aquí interviene de nuevo el turbo, cuyos efectos aislantes se perciben de inmediato al actuar como un silenciador más, dispuesto en el tubo de escape.

En ninguno de los dos coches aparece la más mínima vibración, pero en el 505 es criticable la inestabilidad de su ralenti, mientras en el R-18 deja que se escuche cierto ruido proveniente de la cadena encargada de la distribución.



Con mención Turbo
Anda, es más barato y provocador



Alerón para distinguirse
Una excelente berlina deportiva

BALANCE FINAL



Peugeot: mejor mecánica

	Peugeot 505 GTI	Renault 18 Turbo
Velocidad máxima	2.º	1.º
Aceleraciones	2.º	1.º
Recuperaciones	1.º	1.º
Consumo	2.º	1.º
Transmisión	1.º	2.º
Caja de cambios	1.º	2.º
Frenos	1.º	2.º
Dirección	2.º	1.º
Comportamiento	1.º	2.º
Aptitudes urbanas	2.º	1.º
Autonomía	1.º	2.º
Habitabilidad	1.º	2.º
Confort	1.º	2.º
Nivel sonoro	2.º	1.º
Equipamiento	1.º	1.º

CONCLUSION: POR PRECIO, EL TURBO

A la hora del balance final lo mínimo de las diferencias entre ambos coches hace que lo que cuenta de forma más importante sea la distancia existente entre los precios: el Renault es cuatrocientas treinta mil pesetas más barato que su contrincante.

El usuario que desea buenas prestaciones con un consumo ajustado tiene en el R-18 su respuesta. El Turbo es un coche brioso, bien acabado y con una imagen que capta la atención de los restantes usuarios. En su contra cabe citar, desde el punto de vista de los pasajeros, una habitabilidad más justa que la del Peugeot, un diseño de asientos susceptible de mejoras, una climatización muy poco eficaz, un comportamiento mediocre del eje rígido trasero cuando se rueda muy deprisa y también la deficiente manejabilidad de la caja de cambios.

El Peugeot supera al Renault si la comparación se hace olvidándonos del precio. El 505 ofrece a sus usuarios un comportamiento del todo acorde con lo que se espera de una berlina deportiva en la que se ha conseguido no sacrificar el confort de los pasajeros. Los frenos son estupendos y la caja de cambios, casi excepcional. El interior es de gran amplitud, aunque la decoración es demasiado sobria, los asientos son muy cómodos y la climatización es sumamente efectiva. En el capítulo de inconvenientes hay que reseñar tanto el elevado nivel sonoro del motor como su apetito de carburante, algo superior al mostrado por el R-18.

Angel Marco
con la colaboración del
Equipo de Pruebas



Afilata carrocería para batir récords. Entre otros pilotos, una mujer batió veinte marcas mundiales para coches diesel.



Son algunas de las creaciones más espectaculares de los últimos tiempos y aunque han sido estrellas de tumultuosos salones, las hemos reunido en un lugar de sugerente tranquilidad.

BELLEZAS OPEL

EN LA INTIMIDAD DE UN GARAJE

OPEL es una marca millonaria en producción, pero ello no le impide tener sus fueros de serie. Sus masivas fabricaciones, superiores al millón de unidades anuales, son precisamente las que permiten a sus departamentos de diseño, investigación y competición la realización de estos modelos excepcionales, muchos de ellos desconocidos del gran público y, sin embargo, portadores de todo el saber y la tecnología de la marca.

Los modelos especiales, las carrocerías futuristas, los caza-récords y los coches de competición son generalmente lo más brillante de cualquier marca. Un fabricante que no cuenta en su tienda con ejemplos de este tipo es por regla general un fabricante gris, que

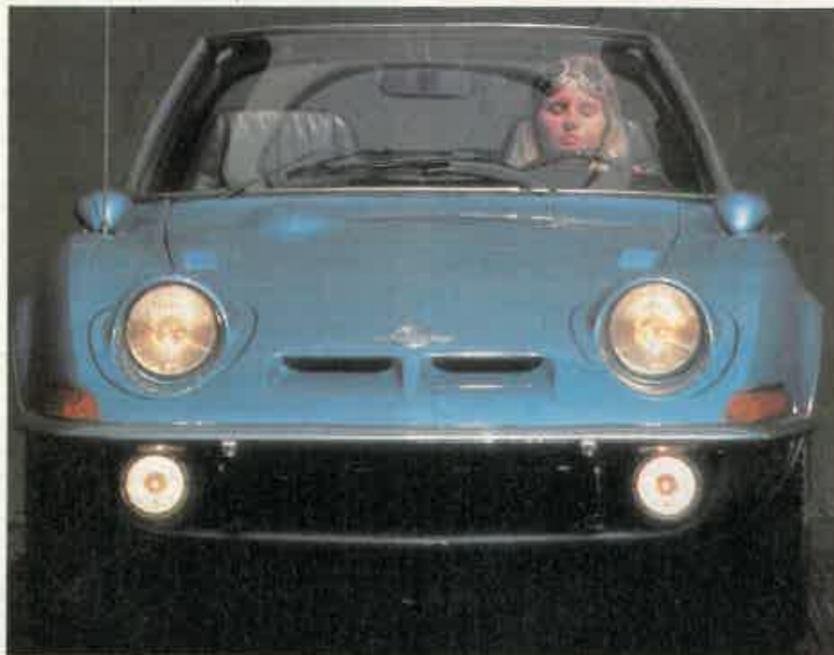
Manta 400: una máquina por y para la competición. Su desafiante aspecto lo es todavía más cuando está en acción.



pasa sin pena ni gloria. Sin imaginación, los resultados comerciales también suelen ser pobres y algo tan importante como la imagen de marca se ve sumido en el más negativo de los anonimatos.

En Opel se alimenta un cierto espíritu automovilista, que no sólo ha fortalecido su nombres, sino que en los últimos diez años ha reafirmado positivamente el producto. Los modelos que ilustran estas páginas son el reflejo de esa evolución.

El Opel Aero GT fue dado a conocer en el Salón de Frankfurt de 1969. Años después, este mismo salón sería el escaparate elegido por Opel para presentar en sociedad sus creaciones más avanzadas. El Aero partía del GT, un coupé que tuvo buena difusión a fina-



Belleza, pureza de líneas... El Aero GT lo tenía todo para mostrarse como uno de los descapotables más seductores de los sesenta.



les de los sesenta y principios de los setenta y llegó a verse en España. Era algo así como el «dream car» americano por excelencia, llevado a la gran serie en Europa. Ofrecía esa idea de «coche de sueño» en su máxima expresión por su condición de descapotable. Línea aerodinámica, belleza a ultranza. Todos los argumentos estaban presentes. Ahora ha cedido el paso a creaciones más recientes, pero conserva un estilo personalísimo y sigue siendo una pieza extraordinaria en su venerable reposo, sólo roto por alguna sesión fotográfica más o menos agitada.

Entre otras ventajas, el automóvil tiene la de hacernos soñar hasta límites insospechados. Y si un coche normal y corriente ofrece de por sí amplias sensaciones y perspectivas, un fuera de serie es el vehículo ideal para las mentes más imaginativas.

Tanto el que los crea como el que se recrea en ellos, gozan de su atractivo, aunque de maneras bien diferentes. Por

ejemplo, el GT Diesel fue un reto para sus diseñadores. Fue lanzado en 1972, partiendo precisamente de la plataforma de un Opel GT. Entre otras modificaciones, el techo fue sustituido por una pequeña carlinga, que cubría únicamente el puesto del conductor. De la cintura de la carrocería para abajo se conservaban los principios del GT.

Era a nivel mecánico donde estaban las mayores diferencias de este prototipo. Bajo su capot se escondía un motor diesel de 2.100 centímetros cúbicos, prácticamente el mismo que se ha venido utilizando en los Opel Rekord. Sin embargo, se trataba de un motor turboalimentado. Todas estas modificaciones tenían un objetivo: batir una serie de récords mundiales para vehículos diesel.

En aquella época se inició el auge de los turismos diesel en Europa y este coche iba a ser el predecesor del Rekord arriba citado. Los técnicos de Opel también se adelantaron a los de otras

marcas en el empleo del turbocompresor, muy poco utilizado por entonces. Gracias a este elemento, el GT Diesel desarrollaba una potencia de 95 caballos, frente a los 60 del motor convencional. El resultado no pudo ser mejor y Opel estableció veinte récords mundiales de más de 10.000 kilómetros. Fue un espaldarazo para el recién lanzado Rekord y en él contribuyeron, entre otros pilotos, Paul Frere, Giorgio Pianta y la fémina por entonces piloto oficial de Opel en rallyes Marie Claude Beaumont.

Proyecto Tech I

Ya en la década de los ochenta, precisamente en el Salón de Franckfort, apareció un ambicioso proyecto, el Tech I.

Dos años después la filosofía de este prototipo sigue teniendo plena vigencia y sus enseñanzas muy posiblemente desembocarán en un nuevo modelo. Se trata de un proyecto de berlina muy aerodinámica, con interesantes detalles, como la perfecta integración de los pilotos posteriores en el conjunto de la carrocería. Representaba la alternativa de Opel en un momento en que los principales fabricantes europeos agitaban su hacha de guerra por la consecución de los más brillantes resultados aerodinámicos. La crisis energética de mediados de los setenta puso fin a muchos proyectos, pero, sin embargo, acentuó las investigaciones de los fabricantes en una línea, la de la economía

Todo por la aerodinámica. El Tech I tiene unas formas suaves, estudiadas en el túnel de viento. El resultado no puede ser mejor.



Tiene detalles que recuerdan a las máquinas de carreras de los años cincuenta. Es el Corsa en versión descapotable.



de consumo, no demasiado cuidada hasta entonces. El Tech I agrupaba las enseñanzas de los diseñadores de Opel en ese sentido y era la culminación de una larga serie de investigaciones, algunas de ellas puestas ya en práctica en sus modelos de gran serie.

Pero lo más relevante de los dos últimos años han sido las versiones especiales hechas sobre el Corsa. En el Salón de Ginebra de 1982, antes de que se diera a conocer el popular utilitario fabricado en Figueruelas, apareció un precioso descapotable, el Spider. Iba a ser la mejor tarjeta de visita del Corsa y aunque no se trataba más que de un ejercicio de estilo, dejó entrever las ambiciones del utilitario de General Motors y sus posibilidades de desarrollo.

Sport de los años cincuenta

El Corsa Spider tenía un marcado carácter deportivo y el asiento del acompañante podía quedar cubierto en el más puro espíritu de algunos coches de competición de los años cincuenta. También como en éstos, el reposacabezas del conductor se ve prolongado por un carenado. En este Corsa, el clasicismo de algunos conceptos típicos de los coches de sport de los años cincuenta, se mezcla con detalles tan avanzados como el diseño del frontal o el de las aletas, con las típicas «cejas» que incrementan su anchura y resaltan lo

compacto de su aspecto. Una última precisión: la plataforma del modelo que fue presentado en Ginebra era de madera. Era solamente un prototipo de exposición.

En los salones más recientes, como el de Franckfort del 83 o el de Bruselas de este año, otro prototipo basado en el Corsa ha cautivado a los asistentes. Es el Sprint la propuesta de Opel para la competición.

Este coche responde a las especificaciones del grupo B de la Federación Internacional del Automóvil, lo que quiere decir que admite una preparación prácticamente a tope. Así, el motor de 1.300 centímetros cúbicos ha sido profundamente elaborado para desarrollar una respetable potencia de 126 caballos. El rendimiento especifi-

co del pequeño motor es espectacular: 100 caballos por litro de cilindrada. Para transmitir tal potencia dispone de unos neumáticos tan anchos como los del Porsche Turbo, de perfil muy bajo, que acentúan su agresividad, puesta de manifiesto en la portada de este número.

Sin embargo, por el momento, Opel utiliza en competición otro modelo, el Manta 400, que ha sustituido al Ascona, de brillante palmarés, y que dispone de un motor de más de 250 caballos de potencia; es el coche que utiliza Salvador Serviá en Montecarlo. Al igual que los demás, es un auténtico fuera de serie, de los que hacen volver la vista tras de ellos.

BAJO LA LUPA



EL FORD FIESTA 1.1 L A LOS 15.000 KILOMETROS

El Ford Fiesta 1.1 L, en versión 84 y ahora con la opción del cambio de cinco marchas, es un coche con siete años de vida, sobre el que la marca ha realizado una remodelación importante. El trabajo de actualización consiste en mejorar el motor, las suspensiones, los frenos, el acabado, el equipo y presentación del interior y la apariencia del

coche. El Fiesta, en su renovada concepción, sigue mostrándose como un buen coche en la categoría de los pequeños. Fácil de manejar, elástico en conducción urbana, y de buena accesibilidad mecánica. En su contra, cuenta el consumo, que es algo elevado para sus prestaciones.

Los 15.000 kilómetros de nuestra prueba dieron lugar a la aparición de

pequeñas averías, como es lógico. Se resumen en lo siguiente: deterioro de la suspensión delantera, con ruidos, vibraciones y pérdida —aun dentro de tolerancias y pérdida— de las cotas originales; desreglaje del selector del cambio, con creciente dificultad para poner marcha atrás; irregularidades eléctricas, que dejaron fuera de uso la radio, el testigo del freno de mano y ocasionalmen-

te hicieron que fallara el motor a altas revoluciones.

Las averías no han sido importantes y, más que gastos de consideración, suponen un cúmulo de horas perdidas en el taller durante el primer año de vida de un coche.

El día 22 de noviembre de 1983 comenzó esta prueba de resistencia, en la que pretendíamos examinar la calidad de acabado del Fiesta. Cuarenta días después, ya en el presente año, el coche entraba en el taller de MOTOR16, para ser sometido a una minuciosa observación. Había recorrido un promedio diario de 366 kilómetros diarios, en el que la marcha urbana se alternó con el uso de autopistas y carreteras de todos los órdenes. Se superaron puertos de montaña en más de noventa ocasiones y el frío fue una constante en todos los recorridos.

El trabajo fue compartido en esta ocasión con tres conductores específicos, representantes de un solo sexo y una sola tendencia de estatura —los tres muy altos— y representativos de tres modos distintos de conducir.

Están recogidas a continuación sus impresiones sobre el coche, que en todos los casos ha sido considerado como un buen exponente de la producción nacional en la categoría de vehículos pequeños.

El Fiesta ha mostrado en este año simulado de vida sus debilidades, del mismo modo que lo hicieron con anterioridad el Opel Corsa y el Renault 9 GTD; del mismo modo que lo harán en el futuro otros coches de gran difusión producidos por fabricantes españoles.

INCIDENCIAS

Hasta 5.000 kilómetros

No hubo problemas de peso en la primera etapa de este maratón. El inconveniente más destacable era la retención del cambio de marchas para seleccionar la marcha atrás y, ocasionalmente, la primera. Ambas rascaban y había que pisar hasta el fondo el pedal de embrague para que la palanca se mostrara un poco dócil; también había que tener mucho tacto con la mano derecha.

Se fundió un condensador que fue reemplazado rápidamente en el conce-



El carburador estaba desajustado desde el principio. El índice de monóxido de carbono y el consumo se disparaban.



Los tirantes de suspensión se fueron deteriorando poco a poco. Como consecuencia, variaron las cotas delanteras y sufrió un neumático



sionario Ford de Torreveja, y todo volvió a la normalidad.

Desde 5.000 hasta 10.000 Km.

Un poco antes de emprender un gran viaje de 4.000 kilómetros, en el que se recorrió media Península y se

Estética renovada y retoques mecánicos. El motor se ha modificado para mejorar su elasticidad



superaron 43 puertos de montaña de diversa índole, se verificó el nivel de aceite y se sustituyó éste. En algo más de 6.000 kilómetros, el coche había consumido un total de 0,8 litros de lubricante —el Ertoil-Ford, recomendado por la casa—, volumen que puede considerarse como perfectamente normal.

Con aceite nuevo se emprendió el viaje, sin que se encontraran otros inconvenientes.

En este segundo tercio de la prueba, el testigo que señala la acción del freno de mano dejó de funcionar. Esto ocasionaba molestias a los conductores, pues en ocasiones el freno de mano podía quedar ligeramente trabado sin advertirlo.

Cuando se llevaban unos 7.000 kilómetros de prueba, la natural dureza de la suspensión trasera, que llega a ser brutal cuando la carretera no es todo lo buena que fuera de desear, empezó a combinarse con ruidos y reacciones sospechosas en la delantera. A la hora de frenar, las reacciones anómalas a las que esta suspensión nos había acostumbrado se combinaban con bastantes vibraciones del tren delan-

tero, y estas vibraciones llegaban también hasta el volante, como si una rueda estuviera desequilibrada. Llegado el momento del desmontaje se descubrió que las gomas que amortiguan los esfuerzos en los tirantes inferiores delanteros estaban deterioradas. Esto no sólo causaba una cierta sensación



El selector del cambio dio trabajo en el taller. Meter la marcha atrás y a veces también la primera, era difícil



El líquido de frenos, a examen. Estaba bien, pero a punto ya de desfallecer



Demasiados gases nocivos en el escape. Hubo que acondicionar el carburador para reducir el consumo

de «blandura» u holgura en la suspensión y dirección, sino también una alteración clara de la geometría delantera. El problema iba acompañado de ruidos —una especie de crujido— que hacían sospechar que un amortiguador estaba roto, cosa que no llegó a ocurrir.

Desde 10.000 hasta 15.000 Km.

El inconveniente más sonado de la prueba, el de los ruidos e irregularidades de la suspensión delantera, fue a más en la última etapa. Tanto que en pleno viaje fue necesario detenerse en un concesionario oficial de la marca por temor a encontrarnos frente a una avería grave. En Grimsa, de Talavera de la Reina, nos atendieron con gran amabilidad y determinaron la auténtica naturaleza de la anomalía. Para un usuario normal, este deterioro tiene su importancia, y la reparación, sin llegar a sustituir piezas, puede costar unas 3.000 pesetas y medio día de taller.

Hubo también problemas eléctricos que el Fiesta de la prueba empezó a registrar desde los 12.000 kilómetros, aproximadamente. Estos consistían en

una creciente irregularidad de encendido en marcha rápida, que llegaba a dejar sin corriente al motor durante escasos instantes, para después volver a funcionar correctamente. La causa fue el aflojamiento del soporte de la bobina, debido a las vibraciones irregulares del tren delantero.

Hay que destacar que durante estos 15.000 kilómetros, recorrido incluso superior a la media que hacen los conductores españoles en un año, no se produjeron desperfectos en la carrocería y equipo del coche. Interruptores, palancas, manecillas de las puertas, cerraduras, etcétera, funcionaban como el primer día, cosa que hay que alabar.

COMPORTAMIENTO

El motor de 1,1 litros presente en el modelo que sometimos a esta prueba de fiabilidad rebaja la potencia final —ahora, en 50 caballos— con respecto al anterior Fiesta 1.1. Pero, a cambio, se mejora apreciablemente su elasticidad. Al disminuir también el número máximo de revoluciones por minuto, se favorece de rebote la fiabilidad.

En esta amplia serie de modificaciones mecánicas, conviene destacar las efectuadas en el conjunto de las suspensiones. La suspensión del nuevo modelo tiene mayores recorridos en cada rueda, lo que contribuye a evitar brusquedades cuando se circula por carreteras de firme irregular.

En los nuevos Fiesta, es también nueva la opción de la caja de cinco velocidades, disponible en el coche que probamos; esta caja sólo presenta un inconveniente: exige del conductor una utilización intensiva del cambio en cuanto aparecen las primeras cuestras, por causa de sus poco apropiadas cuarta y quinta velocidades.

El interior de este coche está rediseñado por completo y el resultado es bueno, aparte de muy comercial, ya que se ha recurrido a agrupar todos los mandos en lugares accesibles y convenientes, a enriquecer los detalles de terminación y mejorar el equipo. Es en carretera abierta, sobre todo, cuando el firme no es muy bueno, cuando salen a relucir los problemas de incomodidad, causados por la brutalidad de la suspensión trasera, contra la que nada o muy poco pueden hacer los nuevos asientos, que en sí son francamente có-

Ligeros Mercedes. Los duros más rentables.

Para usted, que busca la más alta rentabilidad en el transporte, Daimler-Benz, ha desarrollado la tecnología más avanzada.

Transportes ligeros Mercedes-Benz fabricados en España, desde 2.550 hasta 6.500 kilos de p.m.a. Motores Diesel Mercedes-Benz de 58, 72 y 81 CV. DIN. Caja de cambios de 4 ó 5 marchas sincronizadas. Chasis con perfiles de sección variable en función de la carga. Carrocerías monocasco de gran capacidad. Proceso de pintura con protección anticorrosiva mediante chapa de cincrometal y pintura de cinc.

Confort, seguridad, larga vida y valor estable.

Estas y otras muchas ventajas de la tecnología Mercedes, las tiene ahora a su alcance, a precios nacionales. Y además, Contrato de Mantenimiento y Reparación Mercedes, a través de su Servicio Oficial con más de 300 talleres en toda España, para tener, desde el principio, una situación de costos clara.

Invierta en los vehículos ligeros Mercedes. Son los duros más rentables.

Consulte a su Concesionario Mercedes. Tiene condiciones de venta muy favorables para usted.

La gama de los transportes Mercedes '84.
Su mejor socio.



Mercedes-Benz



CONSULTE AL CONCESIONARIO MERCEDES-BENZ DE SU PROVINCIA

Danis-Bentton & Bowles

BAJO LA LUPA

modos. Los rebotes de la suspensión trasera se acentúan en el momento de frenar, ya que el mayor recorrido de la suspensión delantera descuelga en las retenciones el puente trasero rígido y provoca cierto descontrol sobre el coche.

La dirección es precisa y bastante rápida, pero también bastante dura.

Los frenos, que han sido mejorados en los actuales Fiesta, son un capítulo aceptable de este coche. Su potencia es la adecuada y puede hablarse de liderazgo en su categoría, después de haber sido el Fiesta uno de los coches pequeños de frenos más criticables.

En el motor, es la aceleración y la capacidad de recuperación lo que más sorprende; no en vano el motor ha sido preparado para ello, a base de utilizar algunos de los caballos perdidos en potencia máxima para conseguir una buena respuesta motriz a muy pocas revoluciones por minuto.

Las opiniones del equipo de pruebas

Los componentes de nuestro Equipo de Pruebas de Fiabilidad dan a continuación sus impresiones, después de haber conducido cada uno de ellos este Fiesta 1.1 a lo largo de una media de 4.000 kilómetros.

Pocos han sido los fallos de peso encontrados en este coche a lo largo de la prueba. Todo, lo fundamental, se reduce a unas cuantas averías en pequeños componentes y detalles de terminación, a lo que hay que añadir que la quinta marcha resultó para todos un accesorio poco menos que inútil, sólo apto para la marcha de autopista, y eso después de un lanzamiento considerable.

Enrique Blanco es periodista jubilado, mide 1,68 y pesa 105 kilos. Pero, además, es un gran devorador de kilómetros. Y, en su condición de viajero permanente, ha encontrado que el maletero del Fiesta debiera llamarse «carpetero», pues difícilmente caben un par de maletas, y no muy grandes.

El cambio tampoco termina de satisfacer a Enrique Blanco, ya que lo encuentra «muy laborioso». «La marcha atrás, y en ocasiones la primera, se niegan a entrar. En cuanto a la quinta, es demasiado larga.»

En líneas generales, el Fiesta 84 es un buen coche pequeño, con unas plazas delanteras amplias y muy buena presentación. Gasta demasiado y en su interior se plantea Enrique Blanco una duda insuperable para un buen fumador: «¿Cómo se vacía el cenicero?»

Andrés Más, uno de nuestros más jóvenes conductores de pruebas, llega a parecidas conclusiones generales, aunque en su caso con una perspectiva bastante más deportiva.

Varias observaciones sobre el interior: «El nuevo diseño interior recoge mucho mejor los mandos, aunque en el modelo de la prueba se ven muchos



El Fiesta recorrió nuestra geografía y tuvo problemas. Los más molestos, los concernientes al deterioro de la suspensión

huecos libres o «miniguanteras». Si las utilizas con pequeños objetos, todos terminan en el suelo después de una curva, debido a su escasa inclinación.» Sobre la postura de conducción, Andrés Más señala que «es cómoda, pero no muy adecuada para gente de cierta estatura —Andrés mide 1,86 metros—, ya que los asientos son cortos y eso se nota si la distancia a recorrer es larga. Tampoco tienen mucho apoyo lateral y el cuerpo se desplaza.»

El motor es un elemento clave, al que Andrés Más se dirige rápidamente: «Su elasticidad le convierte en un magnífico callejero, pero tampoco se queda atrás en carretera, donde se comporta francamente bien.» Pero los frenos siguen siendo casi más importantes para un conductor deportivo; sobre ellos, asegura que, «aunque son mejores que los de los anteriores Fiesta, se quedan algo justos a alta velocidad. Hay que tener mucho cuidado en las frenadas fuertes, pues si no se mantiene bien firme la trayectoria del coche, los saltos que da la parte trasera llegan a descolocarlo.»

Después de recorrer más kilómetros que ningún otro, Andrés Más no puede olvidar un aspecto importante: «El coche, andando fuerte, gasta bastante gasolina y no se puede perder de vista la aguja del combustible en viajes largos; lo peor de todo es que este coche tiene un depósito muy pequeño

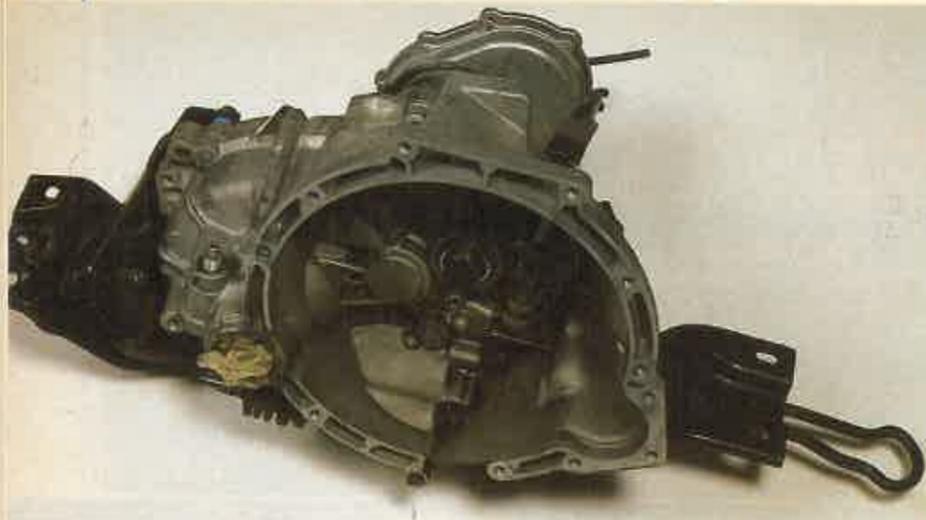
y, si se quiere —como yo— hacer medias elevadas, la autonomía es muy reducida.»

Julio César Montenegro, con 107 kilos de peso y una estatura de 1,87 metros, es médico y especialista en Medicina de Tráfico. Su trabajo también le obliga a efectuar viajes tan largos como repentinos, además de cubrir un buen número de kilómetros por la ciudad.

Para él, el interior está muy cuidado y todos los mandos caen a la mano. Sobre los asientos y la postura de conducción, alega: «Son acertados en cuanto a dimensiones y dureza, y permiten cubrir muchos kilómetros sin excesiva fatiga; eso sí, los prefiero con un poco más de apoyo lumbar. Muy bien la plataforma para el reposo del pie izquierdo.»

Sobre otros detalles añade: «La instrumentación es algo escasa; hay muchos huecos y el más imperdonable es el del cuentarrevoluciones, que no debiera faltar. No me ha gustado, en detalles de confort, que los parasoles no sean orientables.»

La opinión de Julio César era parecida a la de sus compañeros en cada uno de los apartados del confort y el comportamiento. Suave y preciso el cambio, «aunque con un salto muy evidente entre la segunda y la tercera, una quinta sin fuerza y ciertas dificultades de vez en cuando para poner la primera, que llegaba a rascar».



Una caja de cambios precisa y suave
En su contra, un selector rebelde, tendente a perder su reglaje

ANÁLISIS

El taller que MOTOR16 tiene instalado en los bajos del edificio comenzó el año con una actividad febril: desmontar por completo el Fiesta de la prueba. Angel Robledo, nuestro mecánico, emprendió el trabajo el lunes día 2 de enero de 1984, para establecer un auténtico récord de rapidez. Esto demuestra que el Fiesta es un vehículo diseñado para que las tareas de reparación y mantenimiento sean rápidas y sencillas. Eso, ya lo hemos dicho varias veces, se traduce en economía, pues las horas de taller encarecen las reparaciones más que la compra de accesorios y recambios.

Motor correcto

El motor 1.100 de este Fiesta ha resistido bastante bien el esfuerzo de esta prueba.

Cuando a comienzos del mes de noviembre nuestros probadores empezaban su trabajo, el Fiesta objeto de este estudio arrojaba en el analizador un porcentaje elevado de monóxido de carbono: un 5 por 100. Con este índice contaminante, causado por un exceso de riqueza de gasolina en el carburador, los consumos registrados fueron ligeramente altos: 11,5 litros cada 100 kilómetros en marcha urbana, 5,5 litros en carretera a 90 kilómetros por hora mantenidos y 7 litros justos a 120. Estos valores arrojaron un consumo medio ponderado de 9,25 litros cada 100 kilómetros, que era casi la cifra más alta en su categoría.

Se operó el oportuno reglaje en el carburador para

dejar el porcentaje de CO en su valor correcto: en torno a 1,5 por 100. Los consumos registrados a partir de ese momento resultaron favorecidos, además de que las emisiones de humo se hicieron menos nocivas para el medio ambiente.

El encendido se retrasó durante la prueba, no como desajuste mecánico, sino como producto del lógico desgaste que se produce en los extremos del ruptor (desgaste de platinos). Por esta razón, fue necesario sustituir el juego de contactos por uno nuevo al terminar la prueba, gasto de mantenimiento que encaja dentro de lo normal. Pero no ocurrió lo mismo con las bujías; éstas presentaban una separación entre electrodos de 0,7 milímetros al comienzo de la prueba y el mismo valor al final de ella y además se conservaban limpias y aptas para seguir funcionando sin tacha al menos durante 5.000 kilómetros más. Las bujías son uno de los «termómetros» que vigilan la salud

de un motor, de modo que el estado que éstas presentaban debe ser interpretado no sólo como un ahorro en materiales de repuesto, sino también como una garantía de buen funcionamiento en el motor.

El filtro de aire se encontraba a medio uso: podía resistir aún algunos miles de kilómetros más, pero era recomendable sustituirlo. La suciedad acumulada mostraba que había cumplido su trabajo debidamente.

La medida de la compresión en cada uno de los cilindros mostró valores correctos, antes y después de la prueba, aunque con pérdidas. Los cuatro cilindros presentaban una presión en torno a los 12,5 kilos por centímetro cuadrado al principio de la prueba y después de ella se encontraban alrededor de los 11,5 (11 kilos en el tercer cilindro y 12 en el cuarto). Esta pérdida de presión entra dentro de lo normal, pero debe ser observada —aunque está dentro de los márgenes previstos— como un factor anómalo. Surge en ello la duda de qué estado presentaría este motor con 80.000 kilómetros a sus espaldas.

No se encontró desajuste ni avería de ningún tipo en este motor después del esfuerzo y por ello cabe hablar de que es una planta mecánica correcta.

Blandura de suspensión

La estructura de la transmisión siguió el mismo camino del motor, es decir, mostró una solidez destacable. El embrague, después de ser muy solicitado, con cerca de cinco mil kilómetros de tránsito urbano, se mostraba intacto, como si nada hubiera pasado. El cambio en sí no presentó anomalías, pero el selector, los componentes mecánicos de enlace que llevan hasta los piñones las órdenes de la palanca, presentaban cierto desajuste y fue necesario proceder a un reglaje completo. Esta reparación, necesaria en el primer año de vida, puede suponer un desembolso de 1.000 pesetas y un día de taller. Era sobre todo la primera velocidad la que se resistía en los últimos kilómetros a entrar, poniendo de manifiesto la imprecisión en la timonería. La explicación de esto es doble: por un lado, el uso fue exigente y a veces rudo; por otro, la palanca de cambio es ligeramente más larga que en modelos precedentes, ya que la firma ha pretendido mejorar la suavidad del mando a base de aumentar el brazo de palanca disponible; el conductor, en consecuencia, hace más fuerza sobre las barras de mando y es más fácil deformar o desreglar el selector.

También acusaron la prueba algunos componentes de suspensión. Así, por

El Fiesta es un coche pequeño, de agradable y renovada apariencia. A su favor cuentan su acertado interior y su motor elástico. Prestaciones discretas, con un consumo medio elevado. La suspensión trasera ensombrece su reputación.



ejemplo, las gomas que amortiguan los esfuerzos longitudinales de la suspensión delantera —unos delgados tirantes que sujetan por debajo las ruedas— se mostraron excesivamente blandas en el presente caso por haberse deteriorado después del esfuerzo continuado. Esta peculiaridad hace posible absorber algunos de los tirones lógicos de un coche de tracción delantera, pero también falsea las sensaciones al volante y hace al coche más flotante en su parte delantera. Por supuesto, que al hablar de «blandura» no estamos diciendo que la suspensión del Fiesta sea demasiado blanda; más bien todo lo contrario, y eso ya queda convenientemente explicado con anterioridad. La deformación de estas gomas en el tren delantero originó una ligera variación de cotas de suspensión y el desgaste anormal de un neumático.

Los frenos no presentaron anomalías y sólo se observaron los desgastes lógicos en este tipo de utilización. Los discos delanteros, que comenzaron la prueba con un espesor de 10 milímetros, mostraban un desgaste uniforme de 0,2 milímetros; no estaban rayados ni deformados y esto es lo realmente definitorio de su calidad de construcción.

Las pastillas de freno, por su parte, que iniciaron la prueba con un espesor total de nueve milímetros, la terminaron con 7,75 milímetros. En cuanto al líquido de frenos, mostró un buen comportamiento y al término de la prueba mostraba ya una acusada tendencia a comenzar su pérdida de cualidades.

Los neumáticos respondieron con igual resistencia. Los delanteros, más castigados en razón de que soportan mayor peso y los mayores esfuerzos en tracción y frenada, perdieron en 15.000 kilómetros el 30 por 100 de su espesor total de goma (hasta la desaparición del dibujo); esto representa una vida teórica de 45.000 kilómetros a pleno uso, lo que puede traducirse en una vida real

comprendida entre 30 y 40.000 kilómetros, siempre conduciendo de modo exigente. En las ruedas traseras se consumió a lo largo de la prueba algo menos del 8 por 100 de su espesor disponible, lo que demuestra, sobre todo, que los neumáticos traseros están sometidos a esfuerzos muy livianos. En estos desgastes no consideramos el deterioro originado en el neumático delantero izquierdo, debido a deficiencias de suspensión.

La geometría delantera presentaba un par de pequeños detalles anómalos, procedentes de haber practicado una conducción exigente a lo largo de tantos kilómetros. La rueda derecha estaba ligeramente abierta y la izquierda presentaba una caída negativa

anormal, pero todavía dentro de las tolerancias del fabricante.

El Fiesta no sólo ha resistido el trabajo sin inmutarse, sino que se ha dejado desmontar y montar en menos de dos días sin que hicieran falta herramientas especiales y con una accesibilidad y una sencillez mecánica francamente inmejorables. Nuestro mecánico opina que la solidez y fiabilidad del coche se deben tanto a su diseño, muy funcional y simple, como a la utilización de materiales de primera calidad.

CONCLUSIONES

Con siete años a sus espaldas, el Ford Fiesta se presenta casi como un nuevo modelo, por obra y gracia de la reciente remodelación operada sobre él, conducente a mejorar su suspensión, dirección, frenos, consumo, elasticidad de motor, estética, etcétera.

Al recorrer estos 15.000 kilómetros acelerados hemos tratado de reproducir el primer año de vida del modelo, dado que son éstos los kilómetros recorridos por el usuario medio en doce meses.

El balance es el esperado, en lo concerniente a resistencia mecánica propiamente dicha: un motor bastante resistente, un cambio sólido. Pero arroja también un saldo de problemas, con un selector de cambio ligeramente desajustado, una suspensión que se deteriora y desgasta mal una de las ruedas, ciertos problemas eléctricos y un líquido de frenos que, aún conservando sus propiedades indispensables, empieza a estar en condiciones de ser reemplazado.

Del coche en sí nos ha gustado su motor, elástico, y su mejorado confort y la calidad de su acabado. La suspensión trasera sigue siendo un mal compañero de viaje, tanto para la comodidad en marcha como para la estabilidad y la frenada.

FICHA TÉCNICA

Ford Fiesta 1.1 L

MOTOR Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.117 c.c. (73,96 x 64,9 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 34,1 litros. Potencia máxima: 50 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 8,5 kmg. a 2.700 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,28 km/h.; 2.ª, 12,78 km/h.; 3.ª, 19,30 km/h.; 4.ª, 27,44 km/h.; 5.ª, 34,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,22. Diámetro de giro: 9,8 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante, eje rígido atrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 4,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 135 SR 13.

PESOS En orden de marcha: 755 kg.



GASTOS

LO QUE CUESTA UN FIESTA 1.1 L EN 15.000 KM.

	Ptas.
Gasolina (1.232 l.)	114.576
Aceite (4,5 l. Ertoil Ford)	1.128
Limpieza (4 lavados carrocería)	1.100
Averías y recambios	4.728
TOTAL	121.532

El costo real por kilómetro al año, teniendo en cuenta el consumo medio registrado durante la prueba, es:

	Ptas.
Para 10.000 km al año	19,7
Para 15.000 km al año	16,4
Para 20.000 km al año	14,7
Para 25.000 km al año	13,7
Para 30.000 km al año	13

Contando con la depreciación durante la vida media de cinco años.

NUEVOS PEUGEOT 505 PODEROSAMENTE EQUIPADOS.



Nuevos Peugeot 505 serie 84. 10 máquinas poderosas. Capaces de proporcionar una sensación de dominio indescriptible. Nuevos interiores, con más lujo. Dirección asistida. 5 velocidades. Nuevos motores, con más potencia. En gasolina, una nueva inyección electrónica. En diesel, el turbo más avanzado.

EQUIPO BÁSICO

Todos los Peugeot 505 vienen poderosamente equipados. Su nivel de equipamiento básico es ya fuera de serie:

- Faros halógenos • Luces antiniebla • Parabrisas laminado
- Lunas coloreadas • Luneta trasera térmica • Retrovisor exterior regulable desde el interior • Pre-equipo de radio
- Caja de 5 velocidades (opcional en el GL y GLD) • Dirección asistida (excepto en el GL y GLD) • Aire acondicionado (opcional).

GASOLINA

3 versiones: GL, GR y GTI.

3 máquinas poderosas para hacer kilómetros sin sentirlo.

2 motores con la más avanzada tecnología. Con 1.971 c.c. y 2.165 c.c. Capaces de desarrollar 100 y 130 CV respectivamente. El GTI además incorpora: frenos de disco en las 4 ruedas, dirección asistida, autoblocante, apoyacabezas traseros, volante específico, guarnecido en velour, spoiler delantero y trasero, elevalunas eléctricas, cerraduras eléctricas (opcionales) y llantas de aluminio (opcionales).

DIESEL

4 versiones: 2 de aspiración atmosférica (GLD y GRD) y 2 turboalimentados (GRD Turbo y GTD Turbo).

En todos ellos destacan su alto nivel de confort, sus altas prestaciones, su reducido consumo y por supuesto, la sensación de poseer un coche eterno. Único.

3 motores: uno de 2.489 c.c. y 76 CV para las versiones GLD y GRD. Otro de 2.304 c.c. y 80 CV para el GRD Turbo. Y otro de 2.498 c.c. y 95 CV para el GTD Turbo.

El GTD Turbo además incorpora: autoblocante, apoyacabezas traseros, volante específico, guarnecido en velour, spoiler delantero y trasero, elevalunas eléctricas, cerraduras eléctricas (opcionales) y llantas de aluminio (opcionales).

FAMILIAR Y BREAK

3 versiones: Con el mismo nivel de equipamiento que en el GL y en el GR, existen versiones Familiar y Break en Diesel.

 **PEUGEOT 505**

GAMA '84

 **PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA**

Gente sobre ruedas

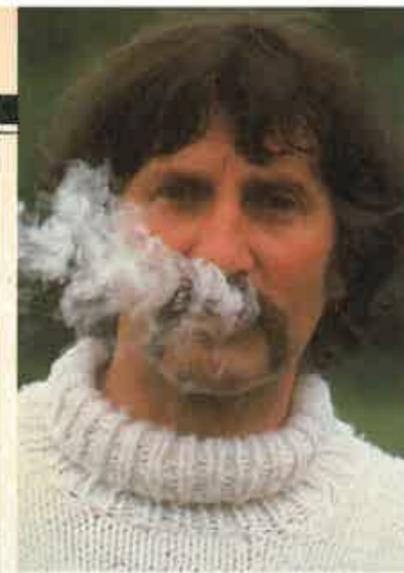
LUIGI COLANI "TODAS LAS MUJERES SON REDONDEADAS. ALGUNOS COCHES TAMBIEN"

Escondido en su castillo de Harkotten, en Westfalia, donde practica una pasión desmedida por la forma de las cosas, Luigi Colani trabaja cada minuto de su vida. Su convicción fundamental, gracias a la cual vive mejor que un cardenal, es una verdad como un templo: «En el universo no hay líneas rectas.»



Las formas humanas, especialmente las femeninas, son suaves y redondeadas. Cualquier objeto aerodinámico, como este proyecto de locomotora, debe imitarlas.

“La naturaleza es el mejor de los diseñadores”



LUIGI Colani es un personaje raro. Vive en un castillo del siglo XVII, junto a un lago, y es ingeniero, diseñador, modisto, escultor, gourmet y pintor. Está siempre rodeado de seres comunes del siglo XX y sus creaciones son de otra época. Vive anclado en la belleza de siglos pasados y no hace más que trabajar en las formas que serán normales dentro de cien años.

Los coches han ocupado siempre un lugar importante en el quehacer de Colani. En 1947, cuando contaba sólo con diecinueve años, este alemán universal hace sus primeros trabajos en una escuela de diseño francesa. Algunos de

sus primeros diseños son coches y causan tal sensación, que son publicados rápidamente en la revista oficial de Ford y más tarde en el prestigioso mensual francés «L'Automobile».

Aunque son momentos de depresión económica, Francia se muestra dispuesta a no renunciar al fenómeno automóvil y este es el mejor escenario que Colani encuentra para desarrollar sus inquietudes estéticas. A raíz de sus trabajos en materia de diseño automovilístico, el director deportivo de Simca, Michel Gauthier, se interesa por Colani, al que ofrece la posibilidad de diseñar y construir el primer coche de Europa con carrocería de plástico. Perso-



Aerodinámica genial para cazar récords de velocidad: un trabajo para Porsche. Debajo, el «contenedor volante», un avión delirante para el año 2000.

“¿Hay algo más puro, sencillo y eficaz que un huevo?”

Marina Mayoral

El automóvil no es cosa de hombres

LOS hombres, la parte masculina de la humanidad, quiero decir, no ha logrado superar todavía la admiración supersticiosa que le produce el invento del automóvil. Es comprensible: la fragilidad de su sistema nervioso es el precio que pagan por el constante esfuerzo a que lo someten para superar las limitaciones que les ha impuesto la naturaleza. Las consecuencias a la vista están: histeria, agresividad, violencia... ¡infarto! Lo pensaba al salir de la oficina de seguros mientras caminaba disfrutando del sol inercial madrileño, con la conciencia tranquila y el espíritu sereno, tras la borrasca creada por los nervios agotados de los representantes del llamado sexo fuerte. ¡Con lo fácil que es arreglar estas cosas! El episodio había empezado la mañana anterior...

Yo bajaba con mi coche por Islas Filipinas —y hago notar que un hombre diría solamente «yo bajaba», fundiendo de modo equivoco su propia naturaleza con la del automóvil, en una confusión que es índice de los cambios psicológicos que en ellos se producen en cuanto suben a un coche, sobre todo si se trata de los llamados «deportivos»: los feos se sienten atractivos; los débiles, fuertes; los bajitos, altos; los gordos, fornidos, y todos, supermanes disfrazados de Clark Kent—, bajaba, pues, con mi coche por Islas Filipinas cuando mi acompañante —masculino— empezó a dar destempladas voces: «¡Frena! ¡Frena!», creo que decía. Como estoy acostumbrada a su extraño comportamiento cuando yo coduzco —palidece, se afianza con ambos brazos al asiento como si nos dispusiéramos a partir rumbo a la Luna, se le extravían los ojos y una intempestiva sordera le impide atender a lo que hablo—, como ya estoy acostumbrada, decía, no me asusté y con una rápida ojeada me hice cargo de la situación: pese a estar

abierto el semáforo, un guardia de Tráfico —masculino— había tenido la ocurrencia de ponerse en medio de la calle parando la circulación. Reacción con eficacia y serenidad. Con un hábil volantazo esquivé al guardia, evitando así el accidente —bien merecido se tenía por su imprudencia lo que pudiera sucederle, pero tendrá una madre, y quizá mujer e hijas que llorarían por él, pobrecitas—, y respiraba ya tranquila cuando otro coche golpeó al mío por detrás, lanzándolo contra el que me precedía.

Obsérvese que digo que golpeó a mi coche y no como los otros conductores —masculinos, claro— que comenzaron a chillar: «¡Me ha roto el radiador!» «¡Me ha j... los pilotos!» «¡Se ha metido en mi carril!» Todos estaban fuera de sí, y yo no podía hacer otra cosa que compadecerles: un rasgo incomprensible de su carácter es que se gasten tanto dinero en algo que les produce

tantos sinsabores. Y otro es que parecen ignorar la existencia del teléfono y se empeñan en resolver el asunto de las pólizas allí, in situ. Está claro que esto del automóvil les desborda.

Esta mañana se lo comentaba a la señorita de la agencia de seguros y ella sonrió con misericordia: «Siempre que le den por detrás, la culpa es del otro, no hay ninguna duda.» Pero, todavía, por si quedase algún resquicio, le expliqué mi vacilación. Yo sé que no se debe cambiar bruscamente de carril, pero el guardia en mi camino, su madre, sus hijas huérfanas... La señorita frunció las cejas y revisó de nuevo mis papeles. Su sonrisa, alegre y tibia como este sol mañanero, despejó todas mis dudas: «No tiene por qué preocuparse. Su póliza cubre también ese riesgo.»

Profesora de Literatura Española en la Universidad Complutense. Autora frecuentemente premiada de libros de ensayo y crítica literaria, de cuentos y de novelas.



mismo principio: «La naturaleza es el mejor de los diseñadores. ¿Hay algo más puro, sencillo y eficaz que un huevo? Un huevo es una obra de arte.»

Antes de concebir un nuevo avión, Colani examina durante meses distintas especies de pájaros, porque ellos son «más funcionales que el mejor avión». Porque, en definitiva, la máxima funcionalidad es la que conduce a la belleza y a la simplicidad de la forma.

Si la imaginación de Luigi Colani es una de sus potencias más acusadas, no es menor su capacidad de trabajo. Se levanta siempre a las seis de la mañana y rápidamente se pone a inventar algo nuevo o bien a seguir el curso natural de una creación ya encauzada. Tiene sus asesores cuando la materia de trabajo excede sus conocimientos, pero generalmente procura introducirse en nuevas disciplinas. En cierta ocasión, un problema técnico elemental le pareció excusa suficiente para estudiar aerodinámica y gracias a ello hoy es un auténtico especialista. En su estudio reina el desorden más ordenado que pueda imaginarse y el escenario natural de sus creaciones recuerda poderosamente al santuario de un alquimista.

«Todo lo que está vivo es bello. Existe la misma perfección en una ballena que en un mosquito», asegura Colani. Este señor de cincuenta y seis años, mientras anticipa con cada creación las tendencias del año 2000, cree que la revolución del diseño no ha comenzado todavía.

J. Silva

Siempre rodeado de sus colaboradores, Colani se muestra como un observador permanente y un trabajador incansable. A la izquierda, un estudio aerodinámico sobre una moto BMW.



la seguridad reclaman cálculos muy muy complejos.

Lo que está vivo es bello

En el castillo de Harkotten, Colani trabaja con Paul Henk, Sabine Poll, su hermano Víctor, su secretaria y un mayordomo. Aunque ninguno de ellos está loco, entre todos han construido maquetas delirantes y también coches reales de extraño trazo. Uno de los proyectos, actualmente guardado bajo llave por Citroën, consiste en un 2 CV recarrozado, al que se ha dotado de «efecto suelo», una técnica hoy abolida que revolucionó al principio de esta década la Fórmula 1. Este coche fue desarrollado antes de que nadie pusiera en práctica tal recurso y permite un consumo a velocidad estabilizada de tres litros de gasolina cada 100 kilómetros.

Sean coches, naves espaciales, helicópteros o zapatillas, todos los productos de Colani están basados en el

la seguridad reclaman cálculos muy muy complejos. fueron encargados trabajos para Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Volkswagen y BMW. Incluso llegó a realizar un proyecto autónomo, en la época en que resultaba prohibitivo construir un coche sin estar vinculado a una gran marca. El Colani GT de sus años mozos era muy raro, pero también muy feo y afortunadamente no llegó a fabricarse en serie, pues la firma con la que colaboraba se empeñó en otros menesteres.

Colani se dedicó entonces a simultanear sus trabajos de diseño con la arquitectura. Las sillas, mesas, lámparas, lavabos, telas, zapatos, cuchillos, aviones, barcos, helicópteros, cámaras fotográficas y teléfonos se hicieron muy comunes en su mesa de trabajo, en la que también figuraba un edificio que no tardó en construirse: el Erdman & Rossi, de Berlín.

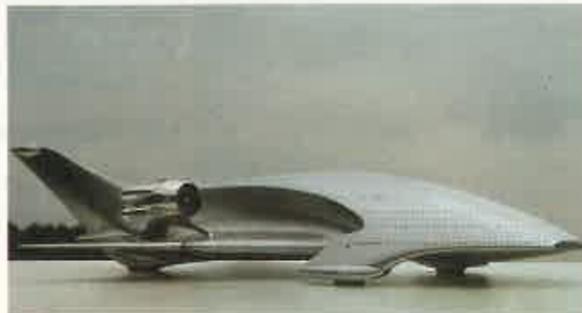
También diseñó estadios, uno de ellos inspirado en la estructura cavernosa de una flor de opio, auténticos nidos de hormigas donde la estética y

najes aún más relevantes se interesan por este joven creador, que llega a trabajar con René Bonnet y Charles Deutsch en el desarrollo del DB, un coche destinado a las 24 Horas de Le Mans. Colani hace un proyecto de aerodinámica de vanguardia, capaz de permitir mayores velocidades y bajo consumo de combustible, gracias al cual el coche se impone en la famosa carrera en varias ocasiones. Esto no fue sino el principio.

Los automóviles estuvieron presentes en la vida de Colani desde su más tierna infancia. Los clásicos juguetes de preguerra no entraron en casa de los Colani, ya que su padre —decorador cinematográfico— le proveyó siempre de materias primas para construir sus propios juguetes. Muchos de ellos eran coches. Años más tarde, con una Universidad berlinesa en ruinas, Colani se fue a estudiar diseño en París y allí comenzó su aventura.

Después de sus éxitos en Le Mans, le

Sus creaciones no siempre se convierten en realidad. De izquierda a derecha, dos trabajos inéditos: el avión Megalodon de 1977, con capacidad para mil pasajeros, y el estudio aerodinámico para un Volkswagen Polo.





VOLAR Y GUARDAR LA ROPA

Desde el momento que se hicieron populares las alas deltas, inspiradas en los diseños del ingeniero Rogallo, han surgido nuevos inventos voladores unipersonales. El paraplano es el último.

Volar en paraplano no requiere una preparación especial ni técnicas sofisticadas. Este aparato de sencillo manejo nos permite permanecer hasta una hora en el aire.



QUIZA alguien preocupado con la seguridad de los «ultraligeros» pensó dónde pondría el paracaídas en un avión tan pequeño y con la solución llegó el fabuloso invento del «paraplano», que tiene la ventaja sobre todos sus rivales voladores de que nada le importa que se produzca un fallo mecánico. En tal caso, no hace falta saltar del asiento ni tirar de ninguna anilla, y

mucho menos preocuparse de si se abrirá o no el paracaídas. Esto es volar y guardar la ropa o, quizá mejor, volar y asegurarse la caída, suave por supuesto.

Desde que el mundo es mundo y sobre su superficie redonda se desarrolló la especie humana, los representantes de la misma, o sea, los hombres, han deseado volar. No hay que insistir porque es de todos sabido que justa-

mente el vuelo es la única forma de desplazamiento para la que tal especie no está dotada: puede nadar como los peces, arrastrarse como los gusanos, trepar a los árboles como los monos y andar y correr como casi todas las especies restantes. Pero volar como los pájaros no puede. Y no será porque no lo ha intentado, como bien lo acreditan los más remotos indicios de la cultura humana, llena de historias y leyen-

Culturas de distinto signo se dan la mano en esta tierra, cuyos numerosos testimonios arquitectónicos nos ofrecen una viva lección de historia

EXTREMADURA: TESTIMONIO ARABE Y ROMANO

A Trujillo, Mérida y Badajoz, por este mismo orden, se llega desde Madrid bastante cómodamente por la Nacional V, que va a morir en la frontera de Portugal, pocos kilómetros más adelante. Desde otros puntos de la Península la excursión se pone un poco más difícil, aunque las tres ciudades están radialmente unidas a Cáceres, lo que supone una alternativa válida para ciudades como Salamanca, Zamora o León. Desde el sur no hay más remedio que buscar la N-630 que lleva a Mérida, o la N-630 que desemboca en Badajoz desde Córdoba. Las dificultades de traslado por carretera en toda la zona extremeño-andaluza son, en este caso, bien evidentes.

Badajoz es una ciudad que ha sufrido muchas guerras a lo largo de su historia, lo que inevitablemente ha influido de forma negativa en su patrimonio artístico. Merece la pena detenerse en la catedral, que tiene un imponente aspecto de fortaleza y que fue consagrada a principios del siglo XIII. En el museo catedralicio y en la iglesia de San



Artesanía
Vasijas cacereñas de barro rojo

Trujillo y Mérida
Los romanos, los árabes y los cristianos llenaron Extremadura de arte

das de individuos que insistieron en lanzarse al vacío batiendo los brazos con más fe que éxito.

Así, pues, llegó un momento en que, más o menos, los hombres se convencieron de que con la única ayuda de su cuerpo, no había forma de burlar las leyes de la gravedad. Y entonces comenzaron a utilizar la inteligencia para conseguir gracias a ella lo que la naturaleza les negaba. Aviones, helicópteros y toda clase de planeadores son otras tantas soluciones para elevarse en el aire y cada una tiene su utilidad. Pero el hombre ha seguido buscando y buscando, porque en el fondo no es eso lo que de verdad quiere. Lo que quiere, ya se ha dicho, es volar, no ser conducido dentro de un vehículo que vuela.



Los paraplanos son de manejo sencillo. No hace falta practicar ni aprender técnicas especiales para subirse en ellos. Son también muy baratos, como un coche pequeño (unas seiscientas mil pesetas), y su peso de unos trescientos cuarenta kilos facilita su transporte. El aparato, con cierto aire de paracaídas con motor, tiene efectivamente ambas cosas. El motor es de 210 c.c. y 15 caballos, suficientes para poner en marcha un sistema de hélices y subir por los aires con su pasajero, sin mayor esfuerzo, hasta unos cuatro mil metros. Y una vez en las alturas puede desplazarse entre las nubes a 42 kilómetros por hora y permanecer en el aire más o menos sesenta minutos.

A la hora de bajar, que es siempre el momento más difícil para todos los pájaros artificiales, dicen los inventores que tampoco hay problemas, ni siquiera en el caso de que uno sea totalmente inexperto. Según aseguran, no hay ninguna posibilidad de accidente. Y es de suponer que esta razón va a ser la que pese definitivamente a favor de los paraplanos en el ánimo de los voladores impenitentes.



Para bajar no existen problemas. Hasta un piloto totalmente inexperto lo tiene fácil.





Trujillo
Plaza Mayor

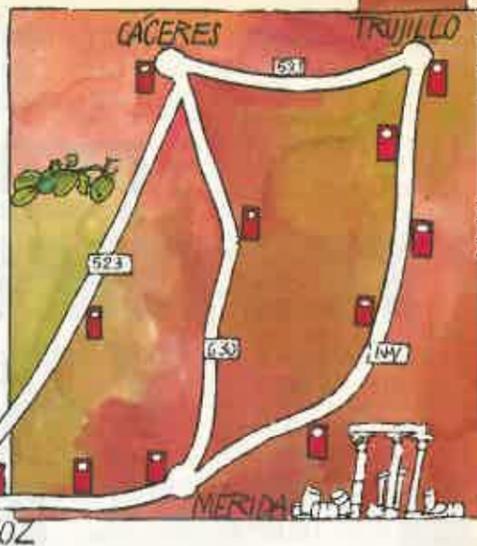


Ciudades monumentales
Trujillo, Mérida y Cáceres, lo mejor de diversas culturas



Andrés hay un conjunto de tablas de Luis de Morales, que justifican por sí mismas el viaje para cualquier enamorado del arte. Y los que se interesan especialmente por las huellas de los árabes en España encontrarán muy interesantes los restos de la Alcazaba, la torre de Espantaperros y una mezquita en la iglesia de Santa María.

De Badajoz a Mérida hay 60 kilómetros tranquilos, con el Guadiana corriendo por el margen izquierdo. En



el corto espacio de tiempo que lleva a recorrerlos se da un salto hacia atrás, desde los árabes hasta los romanos. Mérida es toda la ciudad un recuerdo vivo de la dominación romana en la Pe-

nínsula, una verdadera y viva lección de historia, fácil de aprender y agradable de recibir. Fue la antigua *Colonia Emerita Augusta*, capital de Lusitania, fundada por los romanos en el año veinticinco antes de Cristo. Llegó a ser la novena ciudad del imperio romano y guarda todavía restos importantísimos de aquella época, más que suficientes para entender cómo vivieron aquellos lejanos antepasados nuestros: acueductos como el de Los Milagros o el de San Lázaro, cloacas, pantanos, templos, arcos triunfales y los magníficos circo, anfiteatro y teatro. El circo es, posiblemente, del siglo I, y, según parece, se habilitaba para hacer en él, una vez lleno de agua, juegos navales; es decir, se convertía en *naumaquia*. En cuanto al anfiteatro, del año ocho antes de Cristo, está tallado en un cerro y terminado en hormigón. Se hicieron en él juegos y luchas de gladiadores y también probablemente luchas entre fieras y entre fieras y hombres, tal como las películas de romanos nos han hecho familiares. El magnífico teatro,

del siglo II, completa el panorama.

Trujillo es ya una ciudad cacereña, cuya antigüedad se remonta a los celtas, sobre cuyo poblado construyeron los romanos la ciudad *Turgalium*, llamada más tarde *Turgiela* por los árabes. De su larga y movida historia guarda restos arquitectónicos de todas las épocas, pero sin duda lo que más la caracteriza es su aspecto de ciudad noble y medieval, llena de conventos y de casas palacios que fueron durante siglos otras tantas fortalezas en lucha con sus vecinos. En el siglo XII, reconquistada y reconstruida por Fernan-

Autoagenda

Estaciones de servicio durante veinticuatro horas.—Alcuéscar, N-630, Km. 249. Badajoz: Flores, N-V, Km. 401,8. Hermanos Ayala Marín, N-V, Km. 402,8. Cáceres: Pasarón, N-630, Km. 215. Montebola, N-630, Km. 208. Mérida: Marisce, N-V, Km. 340,3. Lusitania, S. L., N-V, Km. 342,9. Miajadas: Elex, N-V, Km. 92. Trujillo: Elex, N-V, Km. 252. Santa Cruz de la Sierra: N-V, Km. 268.

Servicio de grúa.—DYA.—Cáceres: Villalobos, 32. Teléfono 21 33 46. RA-CE.—Cáceres: Talleres Sánchez, García Plata de Osma, 23. Teléfonos 29 00 51 22 11 40 - 24 20 86. Mérida: Garaje El Madrileño, S. A., Ctra. Madrid-Lisboa, Km. 345. Teléfonos 30 49 25 (día) y 30 10 82 (noche y festivo).

Concesionarios de la zona.—Citroën.—Cáceres: Tamex, S. A., carretera Badajoz, polígono industrial. Teléfono 22 08 28/75. Trujillo: Talleres Fave, carretera Madrid-Lisboa, s/n. Teléfono 32 03 60/02 15. Ford.—Cáceres: Auto Royal Cáceres, S. A., carretera de Mérida, Km. 215. Teléfonos 22 02 06/20 57. Mérida: Garaje El Madrileño, S. A., carretera Madrid-Lisboa, Km. 345. Teléfonos 30 12 31/53 42/53 43/49 25. General Motors.—Cáceres: Transportes y Excavaciones, S. A., carretera de Badajoz, s/n. Mérida: Carretera Circunvalación, s/n. (zona sur). Mercedes Benz.—Cáceres: Trayvosa, carretera de Badajoz (Aldea Moret). Teléfonos 22 86 02/90 60/38 37. Mérida: Talleres Roncero, carretera de Alange, s/n. Teléfono 30 33 59. Miajadas: Talleres Trébol, Pilonés, 32. Teléfono 34 70 68. Peugeot Talbot.—Cáceres: El Motor Nacional, S. A., carretera Mérida, Km. 215. Teléfonos 22 12 00/22 07 50. Miajadas: Talleres Gómez, carretera Madrid-Lisboa, Km. 290. Teléfono 34 70 44. Trujillo: Talleres Ruiz, carretera Madrid-Lisboa, Km. 252,8. Teléfono 32 07 31. Renault.—Cáceres: Marcelino Sánchez, S. A., carretera Badajoz, s/n. Teléfono 22 52 00. Teodoro González Cerro, plaza de Conterías, 17. Teléfono 21 18 70. Mérida: Marcelino Sánchez, S. A., carretera Madrid, s/n. Teléfono 30 39 43. Miajadas: Talleres Gallarzo, carretera Madrid-Lisboa, Km. 291. Teléfono 34 79 55. Trujillo: José Antonio de Miguel, carretera Madrid-Lisboa, Km. 253. Teléfono 32 07 08. Seat-Audi-Volkswagen.—Cáceres: S. A. Mirat, Gómez Becerra, 18-20.

do III el Santo, la nobleza se asentó en ella y dividida en bandos vivió en lucha durante siglos, hasta conseguir dotarla de ese aspecto entre religioso, nobiliario y guerrero que constituye hoy día su mayor atractivo.

Block del Paparrutas

O césares o nada

EN Trujillo, Cáceres, si uno se fija bien, puede ver entre los escudos heráldicos de la catedral el del Athletic de Bilbao puesto allí subrepticamente por un cantero extremeño seguidor del equipo vasco. No desentona allí, puesto que respeta ese escudo todas las normas de la heráldica: en plata, palos de gules.

Parece que cuando restauraron el edificio, le faltó al cantero en cuestión un modelo de viejo escudo y, llevado por su pasión, labró el de su club favorito. Se supone que, con buen criterio, hacía analogía entre los partidos de fútbol y los torneos medievales. Y no es esta semejanza lejana, en efecto, uno de los menores atractivos del bello deporte rey.

Para meditar sobre estas y otras cuestiones, es aconsejable, en Trujillo, encerrarse cómodamente en el hostel Pizarro, junto a la estatua del caballero del mismo nombre, que tan buen recuerdo dejó entre los descendientes de los incas peruanos...

Allí atienden al huésped doña Isabel y don Julián, con lo que en la cocina elabora doña Manuela y hay que pedir sobre todo esas fabulosas cazuelitas de rabos de cordero, pura gelatina y una de las más suaves maravillas de la cocina popular extremeña, esa gran desconocida y esa gran maltratada.

La casa cultiva la cocina vernácula y hay que destacar la curiosa y rica sopa de tomate con higos, la gallina trufada, gran especialidad de la casa y el frite de cordero. Pero, sobre todo, los rabitos de cordero, que es una gozada irlos chupeteando y pringándose de salsa, mientras se va acumulando al lado del plato una pequeña pirámide de huesecitos mondos y lirondos.

Y para riego del plato ofrece la casa ese vinillo de Extremadura, la pitarra, que en este caso es del pazo de San Clemente y sabe a jara y a

espliego. Al lado está La Troya, en donde se comió lo que te ponen, que suele ser mucho y de seguido, comenzando por una voluptuosa tortilla de patatas con tropezos, siguiendo por las alubias con chorizo y continuando con el frite o el asado, o el cochinillo, tras lo cual, todo lo que uno puede hacer es arrastrarse a veinte por hora hasta Mérida a fin de hallar descanso en el parador, que vuelve por sus fueros tras un importante y feliz cambio en la dirección. Decir que el antiguo director, que fuera expedientado, recibió un premio de Rafael Anson por la calidad de su «cocina», da idea de la competencia del célebre «gastrónomo asociado».

Pero Mérida, capital de Extremadura, ya está en Badajoz. En Badajoz, en la antigüedad romana y en la más rotunda modernidad cultural. O si no, id a terminar la noche tomando

copas en Alcandoria, el bar tasca del poeta Antonio Gómez, y pedidle que os deje examinar, entre vaso y vaso, la colección de su «Hoja Parroquial», que es en realidad una de las revistas de poesía más importantes de España y aun de Europa, si eso de la poesía tiene algo que ver con el amor, el humor y la libertad.

No hay que dejar, en Mérida, y en temporada, claro, de ir a degustar las célebres ancas de rana de Casa Nicolás, también conocida por El Antillano, blancas, pulcras y tiernas como los muslos de Proserpina, aquella emeritense romana que susurraba en el oído de sus amantes: «*Aut Caesar, aut nihil!*», y si no era ella tanto peor, puesto que el olímpico desafío llevó a numerosos ex legionarios a la gloria inmarcesible de las más copiosas cornamentas, algunas de las cuales pueden ser admiradas en el saloncillo de Casa Benito, junto al mercado, una de las más bellas tascas taurinas del mundo, con tapeo de calidad.

Xavier Domingo

RALLYE PARIS-DAKAR

PORSCHE Y BMW, LOS MAS FUERTES

RENE Metge, en coches, y Gaston Rahier, en motos, han sido los vencedores de la VI edición del rallye París-Dakar, que finalizó el pasado día 20 tras veinte días de periplo africano, en los que recorrieron 12.380 kilómetros.

La victoria de Porsche no ha sorprendido a nadie, pues el itinerario de

con un Range Rover, marca que este año ha sido segunda, con Zaniroli y Da Silva. Cowan y Syer han llegado terceros, con Mitsubishi, y Colsoul y Lopes, cuartos, con Opel.

Pero los verdaderos héroes de esta aventura son los hombres de las motos, que se enfrentan totalmente solos al mismo recorrido que realizan coches y



Llegar a Dakar ya es un verdadero triunfo, sobre todo para sus vencedores: Rahier, en motos, y Metge y Lemoine, en coches.

esta VI edición parecía hecho a medida del 911 cuatro ruedas motrices, y la marca alemana, que participaba por primera vez en esta aventura, contaba con la inestimable experiencia de Jacky Ickx, que ha sido el artífice de la victoria de su compañero de equipo. En la salida de París, Ickx era el indiscutible candidato al triunfo. Sin embargo, el belga se enfrentó con graves problemas mecánicos que estuvieron a punto de obligarle a abandonar y le relegaron a la cola de la clasificación. Afortunadamente para la marca de Stuttgart fue el francés Metge quien tomó la cabeza de la carrera, cabeza que ha mantenido cómodamente hasta el final para repetir la victoria que ya lograra en 1981

camiones. El voluntarioso belga Gaston Rahier ha hecho posible la tercera victoria de BMW, que se ha visto completada con el doblete de Auriol, el piloto supervedette de la marca. Auriol ha quedado a tan sólo once minutos y dos segundos de su compañero de equipo, inquietándole durante toda la parte final del recorrido y realizando una magnífica remontada después de perder el primer puesto, quedando a casi una hora del primero por problemas de neumáticos y perderse en un control. Sin embargo, la marca alemana hubiera deseado que venciera Auriol; quizá por este motivo, Rahier, a su llegada a Dakar, se quejaba de la poca ayuda que había recibido en los



Los motoristas son los verdaderos héroes de esta aventura, aunque algunos se quedan en el camino. Porsche —en la foto, Metge al volante— demostró la importancia que tiene un presupuesto sin límites.

Los camiones, la mayoría asistencias de coches, tienen un papel fundamental en el desarrollo de la prueba.

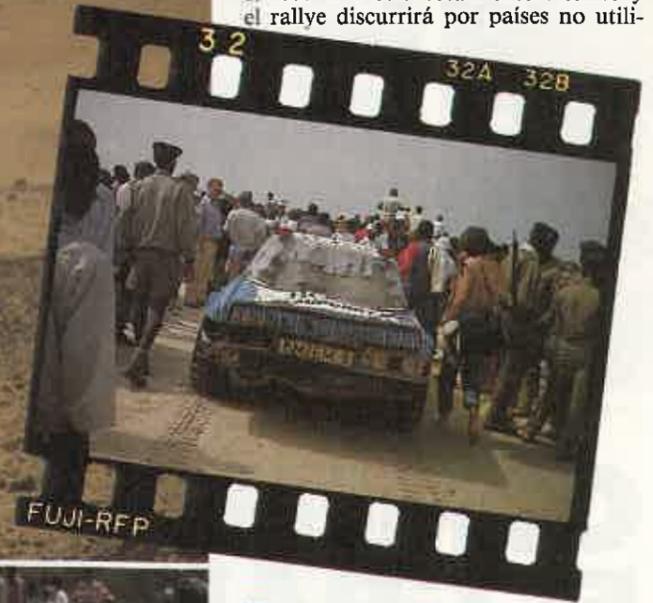
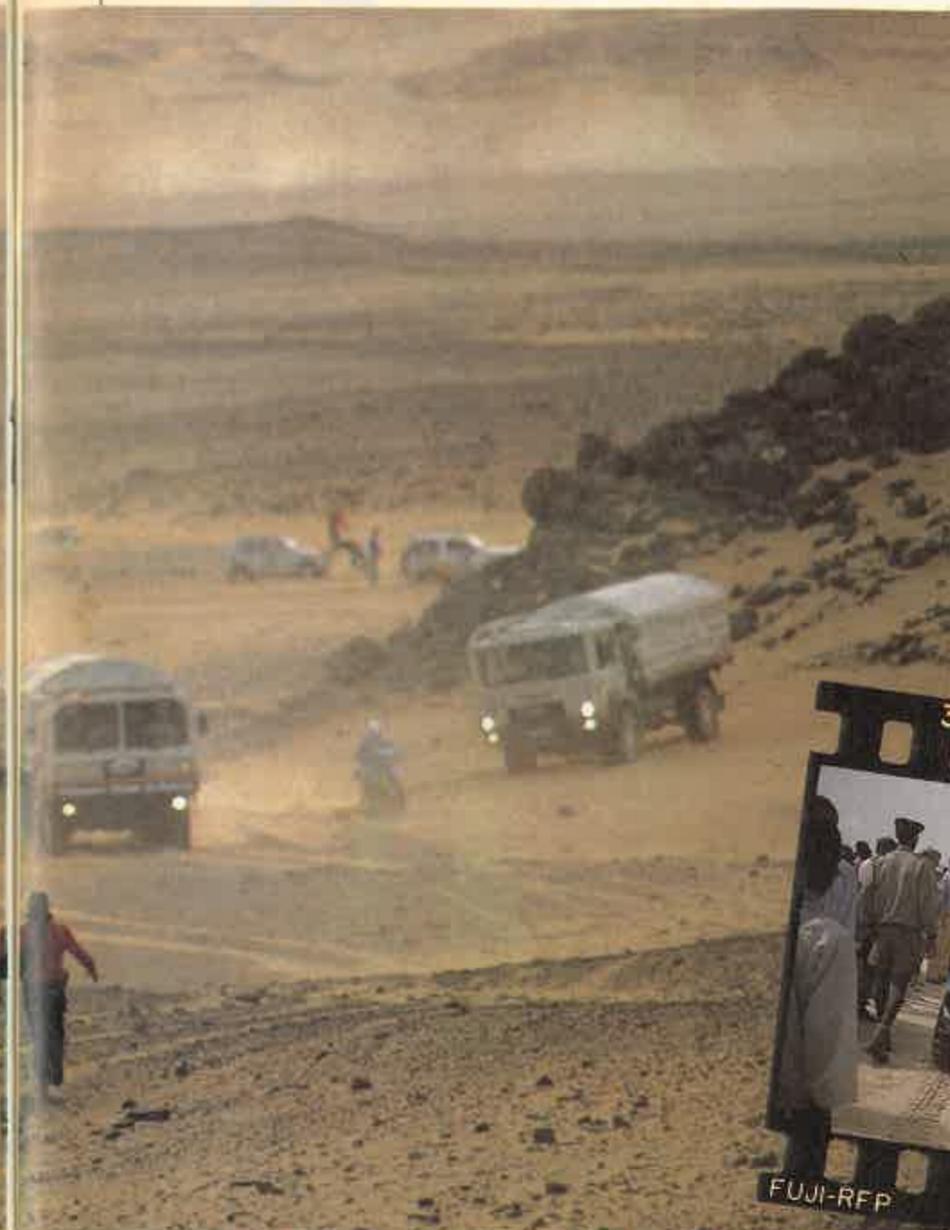


últimos días. Vassard, con Honda, ha mantenido su tercera posición, a más de tres horas y cuarto del primero; cuarto ha sido Neveu, también con Honda, y quinto Lizeaux, pilotando una BMW. Otra de las vencedoras del París-Dakar ha sido Verónica Anquetil, primera entre las mujeres, con una moto Yamaha, mientras que la clasificación femenina en coches se la han adjudicado Nicole Maitrot y Monique Delannoy, que también se han adjudicado la categoría Maraton y Diesel, con un Mitsubishi Pajero.

El duro trazado de la segunda parte del recorrido se ha hecho sentir entre los camiones, que lo han pasado realmente mal en esta edición. En Guinea, la organización se vio obligada a cambiar por dos veces el recorrido, al ser imposible que pasasen por donde se pretendía. A mitad de la carrera, los favoritos ya habían abandonado, y la llegada a Dakar de los supervivientes ha estado plagada de problemas, pues existía una diferencia de ciento cincuenta horas entre el segundo y el séptimo.

En cuanto a los españoles, sólo merece destacarse la actuación de Juan Porcar, que pese a los muchos problemas que ha tenido a lo largo del recorrido, ha entrado en Dakar en el puesto setenta. Es esta la primera vez que el piloto catalán logra alcanzar la meta después de dos intentos en años anteriores en la categoría de motos. El Pegaso conducido por Del Val llegó totalmente descolgado y fuera de clasificación.

Pese a que Thierry Sabine había modificado los reglamentos y cambiado el



recorrido en esta edición del París-Dakar para dar mayores posibilidades a los pilotos privados, la victoria de Porsche y el doblete de BMW han demostrado claramente que siempre los equipos oficiales son los que tienen mayores posibilidades.

Sin embargo, no hay que olvidar que esta loca aventura es eminentemente francesa; hecha por franceses y para franceses. Además, la organización, pese a las altas cifras que cobra por inscripción, no funciona siempre como debería hacerlo, a pesar de tratarse de una prueba monstruosa, donde lo que priva es la aventura, aventura que se ha venido desvirtuando por los intereses económicos que están en juego. Pero Thierry Sabine no quiere que su prueba se desvirtúe y no descansa por mantener el espíritu de «su carrera». Por eso, nada más finalizar la edición 84, manifestaba su intención de modificar nuevamente los reglamentos para el próximo año en busca de una mayor igualdad entre los participantes.

También anunció Sabine que en 1985 el recorrido será totalmente distinto y el rallye discurrirá por países no utili-

El desierto pone a prueba a hombres y máquinas hasta límites insospechados. Juan Porcar fue uno de los españoles que consiguió terminar la prueba.



Pilotos de todas las especialidades de las dos y cuatro ruedas se reúnen anualmente en esta gran aventura de veinte días a través del desierto.

zados hasta ahora para la prueba. Esta decisión la ha tomado Sabine por los numerosos problemas que se han planteado al atravesar algunos pasos fronterizos y por la actitud negativa de ciertos Gobiernos para con la caravana. Además, en los planes del organizador no se descarta la posibilidad de que la prueba dure algo más de los veinte días habituales, para lo que tiene grandes proyectos: «Una gran travesía El Cairo-Dakar, pasando a través de Sudán y de la República Centroafricana, u otro itinerario por África occidental, por Marruecos y Mauritania.»



Salvador Serviá



Jorge Savater



La salida en la plaza de San Jaime

Exclusiva

Escribe Serviá LA AVENTURA DE MONTECARLO

El objetivo del Rallye de Montecarlo es recorrer más de tres mil quinientos kilómetros, para finalizar en Mónaco con la mejor clasificación posible frente a otros 250 participantes que pretenden lo mismo.

La mayoría del recorrido se hace a unos promedios de velocidad precisos que, por ser bastante bajos, no presentan generalmente dificultades si el vehículo no tiene problemas. Donde de verdad vamos de «carreras» es en los 30 tramos especiales que suman un total de 760 kilómetros; cada uno de estos tramos especiales se realiza contra reloj, saliendo un coche cada minuto. Al final del Rallye, la suma de los tiempos empleados en los 30 tramos establece una clasificación en la que quien ha sumado menos tiempo es el vencedor. Un retraso o adelanto en los tramos de «promedio fijo» representan unas penalizaciones, que hacen retroceder puestos en la clasificación general.

La peculiaridad del Rallye de Montecarlo viene dada por el hecho de que los treinta tramos especiales discurren por puertos de gran altura donde, generalmente, aparece un factor clave de dificultad que todo el mundo asocia con el Montecarlo: la nieve. Hay que saber conducir en estas condiciones y disponer de un vehículo equipado con unos neumáticos adecuados. Pero la dificultad no se acaba aquí, pues la mayoría de los tramos especiales son de larga longitud —hasta 45 kilómetros— y en su recorrido nos podemos encontrar con zonas de asfalto seco, alternadas con otras con placas de hielo, o con partes completamente cubiertas por el elemento blanco.

Para poder realizar un buen tiempo sin salirse de la carretera es necesario tener una información super precisa del estado del tramo especial, además de disponer de un coche potente, estable y con buenos frenos.

Para hacer frente a la nieve y al hielo, así como al asfalto y a la grava disponemos de una gama intermedia de seis o siete tipos de neumáticos, cuya utilización debe de decidirse en función de los porcentajes de cada tipo de terreno que tiene un tramo. Aquí aparece una figura específica del Rallye de

Montecarlo que es el «ouvreur»; se trata de un equipo de dos personas que con un coche recorre el tramo antes de nuestra llegada, y que nos informa del estado del mismo con dos funciones concretas: decidir el neumático más adecuado, y comunicarnos el estado del piso al detalle. La compenetración y confianza del piloto con respecto a sus «ouvreur» es indispensable para poder conducir rápido y seguro.

Una vez presentadas a mi manera las dificultades del rallye, voy a describirles los medios de que voy a disponer para intentar superarlas. Utilizaremos un Opel Manta 400 grupo B, preparado por Virgilio Conrero de Turín. El coche desarrolla 280 caballos, y esto le coloca en segunda fila detrás de los Lancia y Audi —cerca de 400 caballos— y del Renault-5 Turbo —algo más de trescientos caballos—. El Opel Manta es de todas formas el menos sofisticado, con una gran homogeneidad

y fiabilidad que lo convierten en el más idóneo para un equipo que, como nosotros, no tenemos detrás toda la fuerza de una gran multinacional. El coche se comporta muy bien y equiparemos neumáticos Michelin TRX del mismo nivel del que disponen los mejores. Jordi Sabater, que me acompaña como copiloto, es el mejor del mundo. Es insustituible a mi lado, me controla, me equilibra y le creo cada vez que dice «a fondo».

Veinte hombres desplazándose en diez vehículos durante toda la duración del rallye constituyen el equipo que conmigo gana o pierde, mediante una labor durísima e ignorada. Cuatro mecánicos de Conrero, tres de Peyo y Manuel Juncosa forman el equipo de asistencia encargado de tener el coche siempre a punto. Tres equipos de «ouvreur» se adelantan, uno a cada tramo, con el fin de tener tiempo de tomar notas del estado del mismo e in-

formarse. A fin de coordinar los movimientos de todos, y auxiliar o sustituir a cualquiera de ellos en dificultades, dispongo de dos coches pilotados por José María Bellot y Gabi Cortés, del RACC, que se suceden en una dirección permanente de carrera.

Los furgones con su equipamiento y los coches son material cedido por General Motors. El camión es una simpática deferencia de neumáticos Turini de Barcelona. Para nuestra tarea de reconocimiento previo del terreno y entrenos, General Motors nos ha cedido también un Opel Manta 200i, al que hemos equipado con neumáticos Michelin +S 100.

Todo este proyecto tiene un elevadísimo coste que lo haría inviable de no ser por la existencia de un elemento difícil de cazar en nuestro estimado deporte: los patrocinadores.

Salvador Serviá

Salvador Serviá es el español con más posibilidades. Cuenta con un completo equipo humano y medios técnicos, que se desplazan con ocho coches y camiones, que atenderán la mecánica de su Opel Manta.



COMENZO EL GRAN RALLYE



A las 10 en punto de la mañana del pasado domingo día 22, el presidente del Real Automóvil Club de Cataluña, Salvador Fábregas, acompañado de las autoridades de la Generalitat, presidió el acto de salida a los 12 equipos que eligieron Barcelona como punto de partida en el Rallye de Montecarlo.

En el momento de redactar estas líneas, se habrán reunido en Aix les Bains (Francia) con el resto de los 235 equipos inscritos, que partieron desde

otros siete puntos de Europa y desde allí iniciarán la etapa común que les llevará hasta Montecarlo. En la etapa final Mónaco-Mónaco participarán sólo los 100 mejores clasificados, que tendrán que correr 30 pruebas cronometradas, en un total de 760 kilómetros. Salvador Serviá, piloto patrocinado por MOTOR16, escribe en exclusiva para nuestra revista y cuenta el desarrollo del rallye, las dificultades y el trabajo particular de cada uno de los miembros de su equipo.

**Fórmula I:
A punto**

SEMANA de entrenamientos de las principales escuderías de Fórmula I en el circuito de Jacarepagua, en Río de Janeiro, escenario de la primera prueba del Campeonato del Mundo de la categoría. El mejor tiempo registrado en estos cinco días de pruebas ha sido el del italiano Elio de Angelis, con el nuevo Lotus Renault, que giró en 1-30-6, batiendo todos los récords del circuito.

El segundo mejor tiempo fue el del también italiano Michele Alboreto, con Ferrari, en 1-30-7. Ambos pilotos utilizaron neumáticos de clasificación. Con neumáticos de carreras, Andea de Cesaris, con el Ligier Renault, hizo un tiempo de 1-35-1.

En estas pruebas reapareció el brasileño Emerson Fittipaldi, cuyos tiempos fueron haciéndose mejores según iban pasando los días. Su mejor vuelta la dio en 1-38-2, con neumáticos de carreras.



Revolución española en Trial

EL seis veces campeón de España, Toni Gorgot, y Gabino Renales van a afrontar el Campeonato del Mundo de Trial que el día 8 de marzo dará comienzo en Olot (Gerona). Lo más destacado es la moto con la que van a competir. Se trata de la JJ-Cobas, diseñada por el ingeniero barcelonés Antonio Cobas, quien formó una sociedad con Jacinto Moriana. La concepción de la moto es toda una revolución en la especialidad: un único amortiguador trasero con un diseño de suspensión especial, chasis monoviga de aleación de aluminio, cadena de transmisión desdoblada y un largo etcétera de innovaciones. El motor, en principio, será un Montesa. El presupuesto para el Campeonato del Mundo es de unos diez millones de pesetas.

A TODO GAS

● La escudería *Arrows* ha anunciado que sus pilotos en 1984 seguirán siendo Marc Surer y Thierry Boutsen, que ya corrieron con sus coches el año pasado. El alemán Stephan Beloff ha quedado, por tanto, descartado.

● Ya circula el reglamento del *Trofeo Opel Corsa* para 1984, en el que se admite únicamente la participación de los Corsa 1.300, sin preparaciones especiales, salvo de suspensiones, refuerzos estructurales, grupo y diferencial. El trofeo consta de diez rallyes. Los premios, ofrecidos por General Motors, CS, Valeo, Champion y Michelin, son importantes: 700.000 pesetas y participación en el Rallye de Montecarlo al primero, 300.000 al campeón regional, más los premios parciales de cada rallye (unas cien mil pesetas al primero).

● *Alfonso García de Vinuesa* ha confirmado su participación en el Campeonato de Europa de Fórmula Ford 2.000, gracias al patrocinio obtenido de Tabacalera.

● *Jean Paul Belmondo Jr.* será piloto oficial de Martini en el Campeonato de Francia de Fórmula III. Su carrera deportiva va afianzándose paulatinamente.

● *El RACE* hizo entrega de los trofeos del I Campeonato de España de Rallyes de Tierra, Campeonato de España de Fórmula Nacional y II Copa RACE de Velocidad. También se presentaron los nuevos reglamentos de Velocidad, que presentan la novedad de un nuevo sistema de puntuación que reactivará la participación de muchos pilotos en estos campeonatos.



Su estilo ha sido puesto al día; la Guzzi serie T —una gran turismo clásica— es ahora más moderna y sigue funcionando igual de bien, a pesar de su anticuada mecánica. Pero su precio es una pasada

GUZZI 850-T5

EL FIN NO JUSTIFICA EL PRECIO

LA marca Moto Guzzi sigue en su firme propósito de modernizar los modelos de gran cilindrada, usando como base el motor bicilíndrico en uve, que hizo su aparición en el mercado a finales del año 1965. La T5 viene a confirmar, una vez más, las dotes técnicas y estéticas que han permitido al fabricante afianzarse en el campo motociclístico mundial, dando prueba de solidez mecánica y gran fiabilidad en la conducción.

Esta moto, respecto al modelo anterior, ha sido totalmente modificada en su aspecto exterior, consiguiendo así una línea moderna y armónica.

En la mecánica de la T5 no se han

hecho modificaciones importantes. La estructura interior del motor es similar al modelo anterior, y la potencia que proporciona no varía apenas. Se puede definir esta moto como una gran turismo clásica. Destinada a los largos

viajes, el consumo es razonable y su fiabilidad mecánica está basada en la sencillez del motor.

Estabilidad y frenada son las mejores características que ofrece la T5. Motoristas inexpertos pueden trazar curvas rápidas o cerradas, con la garantía de poder corregir errores que con otras motos les sería prácticamente imposible. Esta fiable gran turismo es un producto recomendable para las personas de baja estatura.

Debido a la poca altura del sillín desde el suelo, se puede conducir en el tráfico ciudadano sin necesidad de equilibrios y alcanzar el suelo con la planta del pie, con toda comodidad, en caso de parada.



Camel Trophy'84: Mil millas por la selva

DURANTE el mes de abril tendrá lugar por tierras brasileñas la edición 84 del Camel Trophy, una aventura de mil millas a través de la selva amazónica en la que participarán este año dos equipos españoles, uno peninsular y otro canario. Para decidir los finalistas que viajarán a Birmingham, de donde saldrán los cuatro hombres que irán a Brasil, se han realizado unas jor-

nadas campo a través con pruebas en las que han participado 23 hombres y una mujer, elegidos por Reynolds España y Canarias. Los canarios seleccionados son: Oscar Alvarez, Rafael Lesmes, José J. Sálvez y Armando Sosa. Los peninsulares elegidos son: Alvaro Domínguez, Alfonso Lerma, Manolo Pelayo y Javier Ribas, curiosamente todos ellos de Madrid y habituales del café Latino.

MECANICA



El fabricante ha equipado la T5 con el clásico dos cilindros en uve, que ha demostrado su validez a lo largo del tiempo. En este motor no hay ninguna innovación tecnológica de vanguardia. En cambio, su resistencia al uso prolongado es equivalente a otros motores más modernos. El cigüeñal, por medio de un tratamiento térmico, ha sido endurecido en su superficie, con el fin de poder soportar un uso exhaustivo. También a la parte interior de los cilindros se les ha aplicado el baño electrolítico Gulnisil, que asegura mayor resistencia al uso y una mejor lubricación.

La potencia es de 67 caballos a 7.000 revoluciones por minuto, con un cubaje total de 844,05 centímetros cúbicos. Esta cota pone en evidencia las prestaciones modestas de este motor. Los cilindros están alimentados por dos carburadores de campana, de diseño anticuado. Su funcionamiento es regular, y contribuye a mantener bajo el consumo.

El embrague que equipa la T5 es de origen automovilístico, compuesto por dos discos que funcionan en seco, éstos transmiten al cambio la potencia del motor de forma progresiva, y su funcionamiento parece duradero. El cambio, longitudinal respecto al cigüeñal, se compone de cinco velocidades, y su lubricación está separada del motor. El funcionamiento es fiable, pero ruidoso al sincronizar las marchas cortas.

Al diseñar la transmisión del cardan, los técnicos de Moto Guzzi han dedicado una especial atención a la resistencia mecánica. Todos sus componentes aseguran un



Clásica estampa de moto rutera
Su aspecto refleja sus prestaciones

correcto funcionamiento, superior a la duración de las partes móviles del motor. El conjunto motor-cambio-cardan es sólido y bien estudiado para una moto de gran turismo. Gracias a la estabilidad que ofrece la T5, se puede conducir deportivamente en cualquier trazado sin acusar en el motor una baja de rendimiento. La posición de los cilindros y el cárter aleteado mantienen estable la temperatura del lubricante, así como la del motor.

La parte ciclística de la T5 es excelente. El chasis, de doble cuna tubular, con su parte inferior desmontable, ofrece una rigidez propia de una moto deportiva. La horquilla y los amortiguadores hidroneumáticos, equipados con un compensador de presión, completan el cuadro de esta gran turismo.

Guzzi ha dotado esta moto con el dispositivo de «frenada integral», exclusivo de esta marca, que en su época determinó un verdadero avance en el

sector. Prueba de calidad es el uso de elementos de serie con gran éxito en competición.

COMPORTAMIENTO



La Moto Guzzi 850 T5 es, sin duda, una de las motos de turismo más estables. La postura del conductor es cómoda y permite viajar durante varias horas sin acusar cansancio.

Hasta alcanzar las 2.500 revoluciones por minuto, el motor produce un cabeceo desagradable, causado por la disposición de los dos cilindros en uve. A partir de las 3.000 revoluciones por minuto, y hasta alcanzar las 7.200, su funcionamiento es progresivo.

La estabilidad de la T5 es invariable en todas las velocidades. En posición agachada, a un régimen de 7.200 revoluciones por minuto, se puede alcanzar los 188 kilómetros por hora, cota máxima que permite esta moto.

Para disponer de la potencia útil del motor es necesario un continuo uso del cambio, con el fin de poder mantener el régimen por encima de las 4.000 revoluciones por minuto.

Precio en la calle:
992.153 ptas.

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: Salón de Colonia, 1982.

FICHA TECNICA



MOTO GUZZI 850 T5

MOTOR Dos cilindros en uve, inclinados a 90 grados frente marcha. Refrigeración por aire. Un árbol de levas con varillas y balancines. Dos válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 83 X 78 mm. Cubaje total: 844,05 c.c. Relación de compresión: 9,5:1. Potencia máxima: 67 CV a 7.000 rpm. Par máximo: 7,5 kg/m. Alimentación: Dos carburadores Dell'Orto de 30 mm. de diámetro. Encendido: Distribuidor con doble contacto. Transmisión: Por cardan, con amortiguador de torsión incorporado. Embrague de doble disco en seco. Caja de cambios con cinco velocidades.

BASTIDOR Tubular de doble cuna con su parte inferior desmontable. Horquilla delantera telescópica hidroneumática con repartidor de presión. Suspensión trasera con dos amortiguadores hidroneumáticos con repartidor de presión. Tres frenos de disco (sistema frenada integral).

DIMENSIONES Longitud total: 2.180 mm. Altura del sillín desde el suelo: 820 mm. Anchura: 700 mm. Peso en vacío: 220 kg. Capacidad del depósito: 23 l.

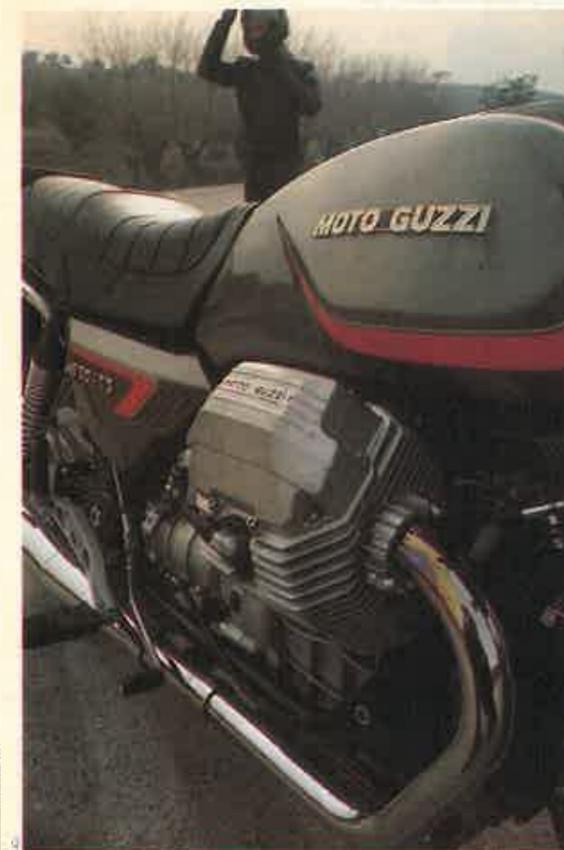
Excelente	●●●●●
Buena	●●●●○
Normal	●●●○●
Regular	●●○●●
Mala	●●○●○

VIRTUDES

- Estabilidad óptima.
- Consumo bajo.
- Frenada efectiva.
- Accesibilidad y resistencia mecánicas.

DEFECTOS

- Mecánica anticuada.
- Cambio ruidoso.
- Amortiguación dura.
- Motor desagradable a bajas revoluciones.



Destinada al gran turismo, permite también una conducción deportiva
El comportamiento en curva es estable y la frenada integral, muy eficaz

Con dos personas y equipajes es posible viajar en autopista a una media de 140-160 kilómetros hora, con un consumo de gasolina comprendido entre los 6,5 y los 7,5 litros cada 100 kilómetros.

Al sincronizar las primeras tres marchas, el cambio es ruidoso; especialmente el paso entre la segunda y la primera, produce un ruido mecánico a veces preocupante. La casa de Mandello del Lario ha dejado sin solucionar, una vez más, las reacciones bruscas del cardan en las retenciones. Al reducir es imprescindible un manejo cauteloso del embrague si se quiere evitar el efecto de torsión que produce el cardan sobre la rueda trasera.

La amortiguación que equipa la Guzzi T5 es moderna y contribuye a la excelente estabilidad que ofrece esta moto en todos los recorridos. En trazados sinuosos, con el suelo liso, la T5 tiene reacciones de una moto deportiva. La versatilidad de su parte ciclística permite suplir la falta de aceleración del motor y mantener medias propias de motos con mayor potencia.

El sistema de frenada integral se basa en accionar la pinza del disco trasero a la vez que la del anterior izquierdo. En unas horas de conducción es fácil adaptarse a este sistema.

EQUIPAMIENTO



El faro halógeno de la Guzzi T5 está encajado en un pequeño carenado que forma cuerpo con el cuadro de mandos. Todas las partes eléctricas están protegidas, así como la parte superior de la dirección.

Los mandos eléctricos son de nuevo diseño y fáciles de accionar.

En su interior todos los terminales están bien sujetos y aseguran un funcionamiento duradero.

El cuadro de mandos se compone de varios testigos luminosos, un reloj eléctrico luminoso, el amperímetro, un velocímetro y el habitual cuentarrevoluciones.

La dirección adopta un amortiguador sin regulación, que hace más estable la conducción.

Las sujeciones de los reposapiés son aligeradas, como otras piezas que componen la moto.

FRENTE A LAS DEMAS



Poco competitiva

	Cilindrada (c.c.)	Potencia (CV)	Par máximo (mkg.)	Peso (kg.)	Velocidad máxima (km/h.)	Precio final (ptas.)
MOTO GUZZI 850 T5	844	67	7,5	220	188	992.153
BMW R100 RT	978	64	7,26	236	185	1.245.890
HONDA CB 900 F	901	81	6,53	232	213	849.000
YAMAHA XJ 900	853	97	8,2	219	220	978.000
BMW K 100	987	90	8,6	239	215	1.124.699
SHIFTY 900	903	53	6,3	269	167	495.000

(Datos facilitados por los fabricantes.)

Toda la mañana en la SER.



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



"ONDA MEDIA":

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

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

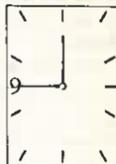
Y el contagioso dinamismo de Pepe Domingo Castaño.



LA RADIO DE MAÑANA.



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



SER

la radio de mañana, hoy.

RICARDO PIÑEZ / ASOCIADOS

Con el propósito de conseguir una moto más ligera, el fabricante ha equipado la T5 con los guardabarros y las tapas laterales de plástico. El colín, de nuevo diseño, forma un solo cuerpo con el piloto trasero, y en su interior es posible guardar cosas de poco volumen. Las llantas que equipan las 850 T5 son de 16 pulgadas y están fundidas en aleación de aluminio.



Una moto ideal para emprender largos viajes con una conducción confortable.

RENDIMIENTO



Aceptable

VELOCIDAD MAXIMA

Con piloto agachado 188 km/h.
Con piloto sentado 181 km/h.
Con dos personas 178 km/h.

ACELERACION

De 0 a 400 m. 13,1 seg.

CONSUMO



Bajo y proporcionado

CIUDAD

En primera, segunda y tercera .. 8,2 litros

CARRETERA

En conducción tranquila 6,4 litros

En conducción rápida 7,2 litros

AUTOPISTA

A 170-180 km/h 7,9 litros

ACABADO

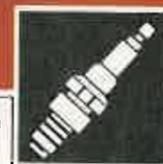


El nivel de acabado de este modelo de Moto Guzzi es bueno; su línea es sobria y por el momento se fabrica en un solo color. La pintura empleada es del tipo metalizado y la superficie está lacada. Los cilindros, con el aleteado exagonal, dan un aspecto más moderno al motor y similar a otros modelos de la gama.

El semicarenado, de nuevo diseño, contribuye a completar la línea sólida de esta moto.

Un asa de acero rodea el asiento en la parte posterior que, además de servir como sujeción para el pasajero, es útil al momento de subir la moto en el ca-

RECAMBIOS



Sensiblemente caros

	Pesetas
Batería	17.840
Amortiguador trasero	13.380
Filtro de aceite	1.561
Filtro de aire	1.784
Pastilla de freno	3.791
Intermitente	3.122
Escapes completos	67.346
Neumático trasero	8.652
Neumático delantero	8.279
Cable de acelerador completo ...	892
Cable de embrague	2.007

ballete. Debido a la posición de los cilindros, se echa en falta las protecciones para las rodillas del conductor, que en el modelo T4 evitaban roces o quemaduras.

Los escapes, de diseño unificado, son silenciosos y el cromado los embellece, dando un toque de calidad.

El sillín, recubierto en plástico, como la mayoría de las motos de serie, es cómodo, y su construcción, sólida. A partir de las 3.000 revoluciones por minuto los espejos retrovisores ofrecen una imagen estable; debido a su reducido tamaño, no alteran el comportamiento de la moto.



La vista frontal es compacta. Por atrás destaca el nuevo colín.

VALOR-PRECIO



La Guzzi 850 T5, destinada al gran turismo, es una moto clásica en su estructura. En ella sólo se pueden apreciar modificaciones estéticas respecto al modelo anterior.

En España, esta moto vale 992.153 pesetas, sin matricular. A diferencia de otras marcas que basan la venta de sus motos en la potencia del motor, la T5 ofrece una estabilidad y una frenada casi sin competidores. El talón de Aquiles son las prestaciones de su mecánica, que actualmente envejece por momentos. La accesibilidad mecánica es excelente y su manutención se reduce a pocas visitas anuales al taller. Por su estructura mecánica anticuada, consideramos este modelo el último de su serie.

En un futuro, para poder competir con otros fabricantes, será necesario aplicar en los motores tecnologías de vanguardia y completar así la parte ciclística, que es óptima. El consumo bajo, junto con la estabilidad y la frenada, justifican sólo en parte el precio tan cercano al millón de pesetas.

Gigi Corbetta

Motor 16/63

Atrévase a...

CUANDO se circula en la niebla, tan importante como ver es ser vistos. En condiciones de escasa visibilidad, los pilotos convencionales del coche son insuficientes, y los alcanzamientos por esta causa están a la orden del día.

En la actualidad, algunos coches salen de fábrica con este importante elemento de seguridad, pero la mayoría del parque automovilístico español no lo lleva. Si se decidió a montar los faros antiniebla, tal y como le indicábamos en el número 8 de MOTOR16, el piloto antiniebla le completará la instalación. Si no tiene faros antiniebla, tendrá que poner un nuevo interruptor con un testigo luminoso.

El piloto antiniebla sólo podrá funcionar con el alumbrado de cruce, por lo que la alimentación para éste deberá tomarse del cable que alimenta las luces de cruce.

El piloto debe instalarse en la parte izquierda del coche, en el caso de que

Precio de la instalación en taller:
1.500 ptas.

Precio de la instalación en casa:
Nada.

Tiempo de la instalación en taller:
Un día.

Tiempo efectivo de la instalación:
45 minutos.

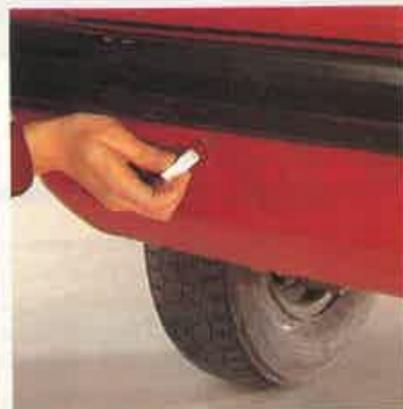
sólo se instale uno. Si se instalan dos, deben ir colocados simétricamente. Debe estar a más de 250 mm. del suelo, y a menos de 1.000 mm. Y tiene que estar separado de la luz del freno como mínimo 100 mm.

Si se lo instala usted mismo, tardará unos 45 minutos. En un taller le retendrán el coche un día, y le costará el trabajo unas 1.500 pesetas. El precio de este piloto antiniebla Kinby es de 3.249 pesetas. El interruptor le costará unas 200 pesetas, y los podrá adquirir en cualquier tienda de accesorios.

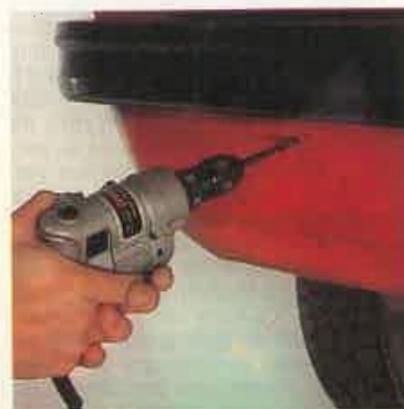
Por último, recuerde que antes de iniciar las conexiones eléctricas deberá desconectar la batería para evitar posibles cortos circuitos.

INSTALAR UN PILOTO ANTINIEBLA

1 Para la instalación del piloto antiniebla necesitará un interruptor, cuatro terminales y unos cuatro metros de cable eléctrico. Además, necesitará las herramientas habituales en cualquier intervención eléctrica en el automóvil.



2 De acuerdo con las medidas que da el Código de Circulación, marque con una tiza o un lápiz el punto donde tiene que realizar el taladro. También puede marcarlo con un punzón.



3 Para realizar el taladro por el que deberá entrar el espárrago del piloto, taladre con una broca de 3 mm. y vaya aumentando el diámetro de la broca hasta conseguir el agujero deseado.



4 Cuando vea que el tornillo del piloto entra por el agujero, redondee los bordes del taladro con una lima. Si la pintura hubiese resultado dañada, déle unas pinceladitas para proteger la chapa.



5 Apriete firmemente la tuerca del piloto, de forma que éste no se mueva. No olvide poner la arandela partida que viene en el piloto, ya que si no con las vibraciones se podría aflojar el piloto.



6 Oriente el piloto de forma que quede perpendicular a la carretera, que no apunte hacia arriba ni hacia abajo. Cuando esté orientado, apriete los tornillos de la articulación.



7 Cuando haya acabado con la instalación exterior del piloto tendrá que comenzar a investigar por dónde pasar el cable hasta el puesto del conductor. Desmonte los paneles del maletero.



8 Detrás del panel verá los cables de las luces posteriores. Introduzca el cable por el mismo agujero y fíjelo con cinta aislante al resto de los cables. Evite que quede tensado.



9 Continúe pasando el cable por detrás de los paneles traseros, fijándolo en algún punto. Cuando llegue al marco de la puerta, afloje los tornillos que sujetan el embellecedor e introduzca el cable por debajo.



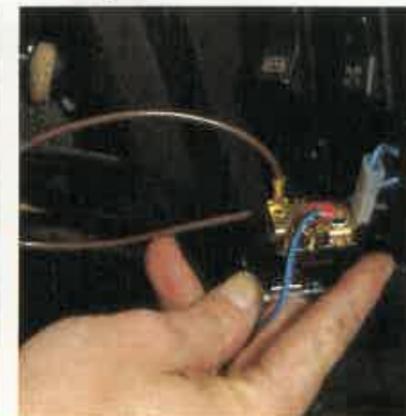
10 Cuando llegue al puesto del conductor lleve el cable por debajo del cuadro hasta el punto en el que haya decidido colocar el interruptor. Después de esto coloque de nuevo todos los paneles.



11 En algunos coches viene previsto un lugar para poner interruptores de accesorios. Aproveche estos huecos. Si no tiene donde ponerlo, utilice un soporte y atorníllelo a la parte baja del salpicadero.



12 Desmonte la carcasa bajo la que se encuentran los conmutadores de las luces de cruce, y tantee hasta encontrar el cable de las luces de cruce. De este cable tome una derivación para alimentar el piloto.



13 El interruptor tiene tres salidas, una es la alimentación y viene del cable de las luces de cruce. La otra, es la que va al piloto y la tercera va a masa y sirve para que se encienda la luz del interruptor.



14 Compruebe el funcionamiento tanteando con un pelillo del cable de la alimentación. De esta forma si hubiese algo mal en la instalación actuaría como un fusible fundiéndose el hilillo sin producir ningún otro daño.

Envase® Repsol multiprático de 1 litro Siga la flecha

Este es el envase plástico de Repsol.
Tan útil y cómodo como los mejores del resto de Europa y Estados Unidos.

Especialmente creado para conductores prácticos. Diseñado para acercarse más que ningún otro a la apertura del cárter. Como una flecha.

Un envase del que no se escapa una sola gota. Que nunca se mancha. Que apenas abulta y no hace ruido en el maletero durante la marcha.

Además, lo encontrará en muchos establecimientos: estaciones de servicio, tiendas de repuestos, hipermercados...

La próxima vez que desee poner un buen aceite a su automóvil, no olvide este envase.

Siga la flecha. Pida el Multiprático de Repsol.



Menos gasto, ningún desgaste.



REPSOL es un producto EMP

Mercado

EL UTILITARIO MAS VENDIDO EN 1983: R-5



Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-12-83	Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-12-83
1	Renault 5	41.079	6	Citroën Visa II ...	14.729
2	Opel Corsa	37.663	7	Talbot Samba	8.942
3	Ford Fiesta	32.239	8	Renault 4	8.516
4	Seat Panta	31.335	9	Citroën 2 CV	2.252
5	Seat Fura	30.433	10	Citroën Dyane ...	1.170

OFERTAS DE LA SEMANA

COCHES NUEVOS

TALBOT SAMBA Y HORIZON

A través de la red de concesionarios de Talbot se puede adquirir los modelos Samba y Horizon con una interesante oferta de descuento hasta el día 29 de febrero del presente año.

Cuando la compra se realiza al contado, la gama Samba tiene las siguientes bonificaciones, según versiones: el LS, 30.000 pesetas; el GL, 35.000 pesetas; el S, 40.000 pesetas, y el Rallye, 45.000 pesetas. En la gama Horizon, las bonificaciones son: LS, 45.000 pesetas; GL, 50.000 pesetas; GLS, 52.000 pesetas; y GT, 60.000 pesetas.

Si el coche se adquiere financiado se pierde el derecho a la bonificación, pero en ese caso el concesionario Talbot le hace una rebaja en el interés de financiación, que pasa del 16,2 al 10 por 100 solamente.



COCHES USADOS

SEAT FURA DE UN AÑO

El concesionario de Seat, Dyta (Ferrocarriil, 37, Madrid), dispone de un interesante lote de coches usados, que provienen de grandes flotas y que tienen un tiempo de uso entre los nueve y dieciocho meses, y aproximadamente 20.000 kilómetros.

En su stock existen coches de distintas marcas, pero abundan especialmente los Seat Fura, que tienen un precio aproximado de 430.000 pesetas y se pueden adquirir con una entrada de 170.000 pesetas y el resto aplazado, con pagos mensuales próximos a las 12.000 pesetas. En estos precios están incluidos los gastos de transferencias y seguro.

Un aspecto importante de esta oferta es que todos estos coches tienen un año de garantía. Puede pedir información llamando al teléfono 467 22 00 de Madrid.



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 Trá-

fico de Empresas, Impuestos de Lujo y Municipal, Tasas de Matriculación, Transportes y Seguro Obligatorio.

Para la valoración del coste por kilómetro se ha realizado una ponderación de un uso de

15.000 kilómetros al año, sobre un total de cinco años. En los modelos marcados con asterisco, los datos de consumo y velocidad son los obtenidos en las pruebas realizadas por nuestra redacción.

COCHES NUEVOS

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Española, S. A.: Núñez de Balboa, 46. Madrid-1. Tel. 276 17 60. Puntos de asistencia: 35. Garantía: 1 año sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo (litros/100km, 15.000 km/año), Precio total. Models include Alfa Romeo 1.5 SP, Alfa Romeo 1.5 TI, Sprint V.1.5, Spider, Giulietta 2.0, Alfa Romeo 2.0, GTV 2.0, GTV 2.5-V6.

ARO

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo (litros/100km, 15.000 km/año), Precio total. Models include Aro 10, Aro 10 D, 243 D, 244 D, 320 D, Hispania D.

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.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo (litros/100km, 15.000 km/año), Precio total. Models include 80-CL 2P, 80-CL 4P, 80-CD, 100-CC, 100-CD, 100-CC Diesel, Coupe-GT, Quattro, Audi 200.

AUSTIN

Austin Rover España, S. A. Mar Mediterraneo, s/n. Ctra. Madrid-Barcelona, km. 18,6. Tel. 676 82 11. Puntos de asistencia: 46. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo (litros/100km, 15.000 km/año), Precio total. Models include Metro 1.3 HLE, MG Metro, MG Metro Turbo, Maestro MG 1.6.

AUTOBIANCHI

Fiat Hispania, S. A. Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 259 82 00. Puntos de Asistencia: 70. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo (litros/100km, 15.000 km/año), Precio total. Models include A 112 Junior, A 112 LX, A 112 Abarth.

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.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo (litros/100km, 15.000 km/año), Precio total. Models include 315, 316, 318 i, 320 i, 320 i 4p, 323 i, 518, 520 i, 525 i, 525 E, 528 i, 524 TD, 628 CSI, 635 CSI, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i A.

CITROËN

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo (litros/100km, 15.000 km/año), Precio total. Models include 2 CV Especial, 2 CV6 CT, Dyane 6, Mehari, LNA, LNA 11 E, LNA 11 RE, Visa Especial, Visa Club, Visa Super-E, Visa GT, GSA Especial, GSA X1, GSA Palas, GSA X3, GSA Especial Familiar, BX 14 E, BX 14 RE, BX 16 RS, BX 16 TRS, BX 19 RD, BX 19 TRD, CX 20, CX GTI, CX Prestige, CX 25 D, CX Diesel Familiar, CX 25 RD Turbo, CX 25 TRD Turbo, CX 25 TRD Turbo Fam.

DE TOMASO

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo (litros/100km, 15.000 km/año), Precio total. Models include Longchamp, Pentara GTS, Deauville Normal.

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.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo (litros/100km, 15.000 km/año), Precio total. Models include 308 GTB i, 308 GTS i, Mondial, 400 i Automático, BB 512 i.

FIAT

Fiat Hispania, S. A. Paseo de la Habana, 74. Madrid-16. Tel. 259 82 00. Puntos de asistencia: 70. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo (litros/100km, 15.000 km/año), Precio total. Models include Uno 45 3P, Uno 55 3P, Uno 55 5P, Uno 70, Argenta 2.0 IE, Argenta 2.5 Diesel, Argenta Turbo D.

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.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo (litros/100km, 15.000 km/año), Precio total. Models include Fiesta Uno, Fiesta 957, Fiesta L, Fiesta L 1.1 SV, Fiesta S 1.1, Fiesta S 1.3, Fiesta Ghia 1.1, Fiesta Ghia 1.3, Escort Laser 1.1, Escort Laser 1.3, Escort L 1.1, Escort L 1.3, Escort GL 1.1, Escort GL 1.3, Escort GL 1.6, Escort Ghia 1.3, Escort Ghia 1.6, Escort XR3i, Escort Cabrio 1.6, Escort Cabrio 1.6 i, Orion 1.3 GL.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo (litros/100km, 15.000 km/año), Precio total. Models include Orion 1.6 GL, Sierra 1.6, Sierra 1.6 Familiar, Sierra 2.0 L, Sierra 1.6 GL, Sierra 1.6 GL Fam., Sierra 2.0 GL, Sierra 2.0 GL Fam., Sierra 2.3 GL, Sierra 2.3 GL Fam., Sierra 2.0 Ghia, Sierra 2.0 Ghia Fam., Sierra 2.3 Ghia, Sierra XR4i, Sierra 2.3 D, Sierra L D, Sierra GL D, Capri 2.0 S, Capri 2.8 i, Granada 2.3 GL, Granada 2.3 GL Fam., Granada 2.5 D, Granada 2.5 D Fam., Granada 2.8 i GL, Granada 2.8 i Ghia, Granada 2.8 i Ghia F.

JAGUAR

Austin Rover España, S. A. Mar Mediterraneo, s/n. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 18,6. Tel. 676 82 11. Puntos de asistencia: 46. Garantía: 1 año, sin límite de kilómetros.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo (litros/100km, 15.000 km/año), Precio total. Models include Jaguar Sovereign 4.2, Jaguar Sovereign HE, XJS-HE.

ESTADISTICA

VENTAS DE TURISMOS COMERCIALES EN 1983

Table with columns: Fabricante, Turismos vendidos en 1983. Models include Renault-4, Seat Trans, Citroën Dyane, Seat Panda, Ford Van, Citroën Mehari, Citroën Visa, Seat 127, Samba.

Respecto de 1982 las ventas de los vehículos derivados de turismos han aumentado en 1983 en un 22,69 por 100.

CRITICA DE TIENDAS

Novauto. Paseo de la Castellana, 230. Madrid

EL TALLER MUY LEJOS

HASTA hace poco más de medio año, Novauto, situado en el paseo de la Castellana, a menos de cinco minutos del Metro Plaza de Castilla, fue concesionario de Talbot. Desde aquellas fechas, pasó a ser agente de Ford España, de cuya marca vende una media de 75 coches al mes. En las instalaciones del paseo de la Castellana (Novauto dispone también de una tienda de 400 metros cuadrados en la calle Serrano, 231), con un total de 2.700 metros cuadrados, se encuentra la exposición, de 150 metros cuadrados, en el primer piso, al nivel de la calle, bien decorada, alegre y moderna, pero con los coches tan apilados que hay cierta dificultad para moverse, además de una entreplanta para oficinas y un piso bajo dedicado a expo-

sición de usados, taller de reacondicionamiento de vehículos de segunda mano exclusivamente, de revisión de preventiva, lavaderos y oficinas. Los cinco vendedores que atienden a los clientes de esta tienda tienen en común la antigüedad en la empresa, entre diez y doce años, donde se han formado profesionalmente. Su trato es correcto, amable e informado hasta hacer la venta; luego, «languidece» un tanto. Con un stock de 110

coches, las entregas suelen hacerse en dos días, tiempo que cuesta realizar los trámites de financiación, matriculación y la colocación de accesorios en su caso. El taller, situado en la calle Pradillo, 34, al final de Príncipe de Vergara, se encarga de la atención posventa y de todos los trabajos de mecánica, chapa-pintura y electricidad. Está atendido por siete mecánicos, dos electricistas, un jefe de servicio y dos recepcionistas y dos señoritas de facturación, que realizan una

media de 200 reparaciones semanales en los 2.500 metros cuadrados de que consta. De los coches Ford, prácticamente, sólo se hacen revisiones periódicas en el tiempo que codifica la marca, y que no suele sobrepasar el día, con una efectividad bastante desigual. Hay opiniones contrapuestas. Finalmente, existe una tienda de recambios y accesorios con una inversión sobre los 30 millones de pesetas, donde se puede encontrar de todo, y boutique Ford, con un buen volumen de ventas.

Calificaciones (0 a 10): Exposición, 8; vendedores, 6; entregas, 7; valoración usados, 7; financiera, 6; taller, 6; recambios, 8.



los mejores
vehículos
nacionales
y japoneses



CONCESIONARIO MADRID Y PROVINCIA
Iberauto
S.A.

Sta. M.ª de la Cabeza, 45
Tels. 230 56 51 230 86 85
467 36 25
MADRID-5
Galileo, 80-84
Tels. 445 93 63 446 07 84
448 72 19
MADRID-5
Carretera de Barcelona,
Km. 31,600
Tels. 889 33 11 889 33 37
ALCALA DE HENARES
Avd. de los Carabanchales, 2
Tels. 619 79 94 619 79 95
ALCORCON
MERCADO MADRID
Tels. 785 27 14 785 28 05
ZONA COMERCIAL

NISSAN MOTOR IBERICA
Perfección tecnológica japonesa

**COLECCIONISTAS
AUTOMOVILES**

De mi colección particular
vendo:
ROLLS-ROYCE SILVER
DAWN. 1949. M-98...
BENTLEY S-3. 1960. B-260...
MERCEDES 540K. 1936.
B-60...

Abstenerse curiosos
Dirigirse a: E. O. M. Gran
Via, 4, entlo. San Sebastián, 2.

PARTICULAR vende Lancia 2000 Beta
Coupé, M-DG, extras, perfecto estado.
(91) 861 09 39.
VENDO Matra Simca Baaghara, año 77.
850.000. Llamar (973) 23 80 18. Horas
oficina.
MERCEDES 350 SL. Deportivo. Descapota-
ble. P.ª Delicias, 100 bis.
(91) 468 46 08.
BUGGY estrenar, oportunidad. P.ª Delicias,
100 bis. (91) 468 46 08.
CX-GTI seminuevo. Garantía 6 meses. P.ª
Delicias, 100 bis. (91) 408 46 08.
MERCEDES 280 SE año 80, full equip.
Oportunidad. P.ª Delicias, 100 bis.
(91) 468 46 08.
VOLVO 244 GLD D-6 Diesel, completo
equipo, año 80. P.ª Delicias, 100 bis.
(91) 468 46 08.
OPEL 1900 GT, coupé. M-CV. Todos
extras. Baratosímo. (91) 243 63 77.

INOCENTI 90L, M-DT. Semiestreno. Muy
barato. (91) 243 23 01.
CHRYSLER 150. M-DC. 375.000 ptas.
(91) 243 51 31.
FURGONETA Avia 2500 cerrada. M-CG,
pocos kms. Muy barata. (91) 243 63 77.
SEAT SPORT 1200, M-BT. 225.000 pese-
tas. (91) 243 63 77.
SEAT 1500, bifaro, M-C, noches. Teléfono
652 22 98.
PANDA 45, listo para correr, repuestos,
muchos extras. Horas oficina. Teléfono
274 37 20.
DESAPARECIDO Seat 850-4 puertas, gra-
nate, M-8251-E. Teléfono 741 40 41.
VENDO SEAT 131 Superminator Diesel.
M-DJ, perfecto estado. Teléfono
614 69 42. Tardes.

**ROBADO
SEAT 600
MATRICULA
M-390.083
COLOR VERDE
TEL. (91) 216 96 31
SE GRATIFICARA**



CARAVANAS

Oferta especial, todos
los modelos actuales
REBAJADOS ante la
próxima salida
Mod. 84

Aparcamiento
gratis un año
Camping lujo
de El Escorial

**LA CASITA
SOBRE
RUEDAS**

C/ Doña Mencía, 26.
Madrid-11. Teléfonos
464 01 51 - 463 15 96

AUTOMOVILES

CANALCAR

EL UNICO SITIO DONDE VD. PUEDE
COMPRAR UN COCHE USADO, CON LA
TRANQUILIDAD DE UNO NUEVO.

EMPRESA
RECOMENDADA

**CANALCAR: MAS DE 200 AUTOMOVILES
TOTALMENTE REVISADOS Y CON UN CARNET
DE GARANTIA TOTAL DE PIEZAS Y MANO DE
OBRA INCLUIDA, POR TRES MESES.**

EXPOSICION Y VENTA
Martín de los Heros, 63. Teléfonos: 248 62 60 y 248 58 60.
MADRID

**ANUNCIESE
HOY!**

ENVÍENOS 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 40 x 40 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 valor bancario a nombre de INREVISIA-MOTOR 16.

Motor 16

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

EN ESPAÑA HAY 1.600.000 COMPRADORES DE VEHICULOS AL AÑO. Motor 16 LE OFRECE CONSUS 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:

Mi primer amor

Juan Miguel Antofañanzas, cincuenta años, ingeniero, ha ocupado hasta la pasada semana la presidencia de Seat, cargo en el que quizá no pensó cuando adquirió su primer coche, un Seat 600, que forma parte de sus primeros amores.

JUAN MIGUEL ANTOÑANZAS



UN ENTRAÑABLE "600" CREMA

Su gran amigo fue un 600 que sustituyó seis años después ante la potencia de un 1400 C. Pero fue este pequeño Seat crema, matrícula M-201408, el que compartió con Juan Miguel Antofañanzas algunos de los momentos más importantes de su vida. Corría el año 1958 en una España en vías de desarrollo en la que los embotellamientos de tráfico eran todavía cosa del futuro. Con veinticinco años y un recién estrenado título de ingeniero industrial, el que después sería presidente del INI y más tarde de Seat estrenaba los primeros sueldos y el primer coche. Barreiros, la empresa en la que empezó a trabajar Antofañanzas, tenía su sede en las afueras de Madrid y el transporte colectivo estaba empezando a cansar a los ciudadanos. El 600, el paso del cero a casi el infinito, en la cada vez más industrializada España, era la solución. «Ha sido el coche más entrañable de mi vida y el que me trae los mejores recuerdos: mi boda, mi viaje de novios a Génova —los Seiscientos podían llegar hasta Italia—, mi primer verano como cabeza de familia, mis primeros hijos... Era como empezar una nueva vida sin autobuses, sin Metros, sin trenes.» Armado con seis manguitos de mala

calidad que se rompían continuamente cuando el coche se calentaba, y se calentaba cada 50 kilómetros, el presidente de Seat recorrió España, y en más de una ocasión se manchó las manos de grasa. «Pero siempre conseguí arreglarlo. Nunca me quedé tirado en una carretera», dice. «Me dio todas las satisfacciones del mundo y también el primer y único accidente. Fue en Palma de Mallorca. Mi mujer iba conmigo. De repente un motorista se metió en dirección contraria y yo me salí de la carretera para intentar esquivarlo. La calzada había sido ensanchada recientemente, pero los árboles se habían respetado y adornaban la cuneta.» El 600 paró contra uno de ellos convertido en un acordeón y los señores de Antofañanzas tuvieron que ser trasladados a un hospital. La recuperación vino acompañada de otro nuevo disgusto. El Seat tenía un seguro contra terceros y la compañía sólo estaba dispuesta a pagar el árbol —25 pesetas—. Las cien mil restantes, entre hospital y arreglo del coche, corrieron a cargo del ingeniero. Un 1400 C, «solidísimo», fue el que sustituyó al 600 durante los siguientes seis años, hasta que fue vendido por un precio simbólico a un empleado de la

casa del presidente de Seat. Remozado y con un motor Diesel, todavía trasladada, en plan taxi, a los vecinos de Ecija. Los años iban pasando y Barreiros, convertido en Chrysler, decidió fabricar automóviles. El Dodge y el Simca invadieron el mercado y Juan Miguel Antofañanzas se convirtió en una cosa así como ingeniero-directivo, probador de los diferentes modelos. La adicción a los Chryslers le duró hasta que fue nombrado presidente del INI. «Entonces —dice— me senté en un Seat y no me he bajado nunca.» El 132 de la empresa le acompaña siempre. Su mujer conduce un Panda y sus tres hijos mayores tienen también Seat, aunque de segunda mano. Juan Miguel Antofañanzas sigue conduciendo por placer y está firmemente decidido a no ponerse al volante de un coche que no fabrique su empresa. Ya no se mancha las manos de grasa ni se queda parado en la carretera con el motor echando humo, pero todavía es capaz de hacer el viaje Madrid-Sotogrande en su 132 repleto de niños. Sus cinco hijos menores —tiene diez— van con ellos y el señor Antofañanzas asegura que el coche le gusta tanto que el viaje forma parte de las vacaciones.

Caprichos

Texto: Pilar Parra
Fotos: Alex Puyol

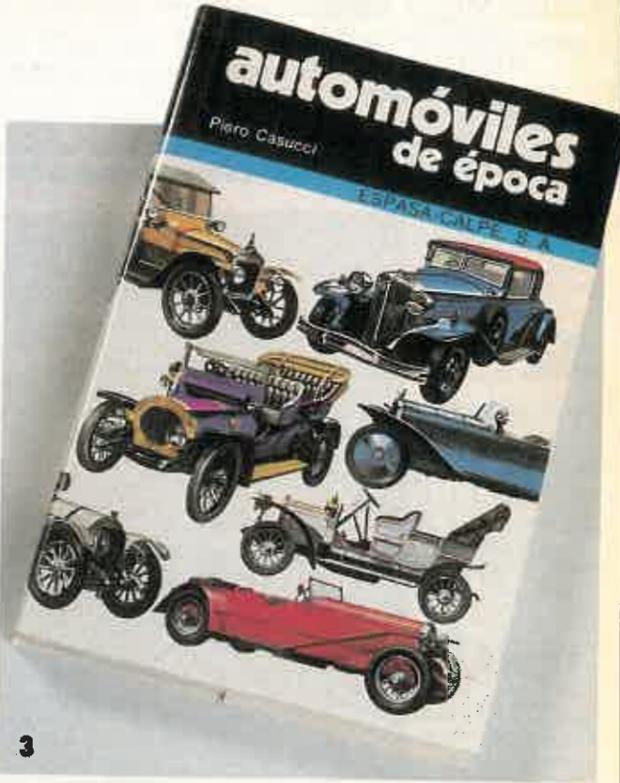
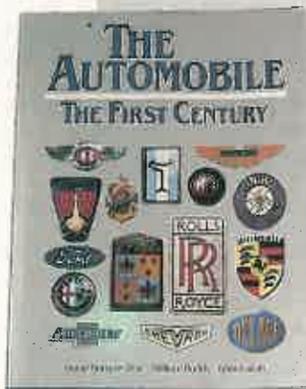
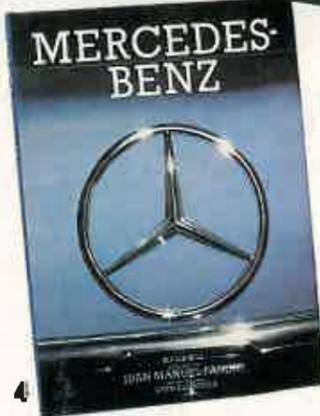
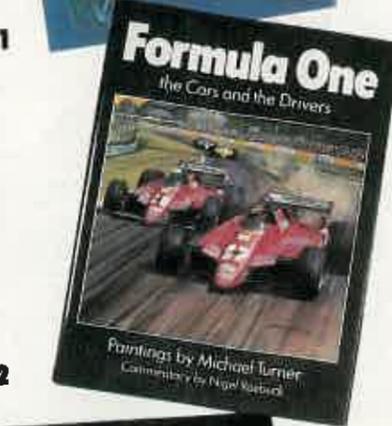
1
Versión española de «El libro del automóvil», del Reader's Digest. Se puede adquirir en librería Agor Nexum, Bravo Murillo, 95 (Madrid), por 3.975 pesetas.

2
Las más apasionantes carreras de Fórmula 1, sus coches y campeones en este libro de Michael Turner, en versión inglesa. Por 3.100 pesetas se puede adquirir en librería Gaudi, Argensola, 13 (Madrid).

3
«Automóviles de época», de Piero Casucci, abarca el periodo de 1905 a 1939, con marcas como Brush, Bugatti, etcétera. Es de la editorial Espasa-Calpe. En Gaudi, Argensola, 13 (Madrid), cuesta 1.350 pesetas.

4
La historia de Mercedes hasta nuestros días, escrita por Roger Bell con prólogo de Juan Manuel Fangio. Contiene más de 900 fotografías en color. Se puede adquirir en los concesionarios Mercedes por 900 pesetas.

5
Más de 700 fotografías ilustran «The Automobile. The First Century», escrito por David Burgess, William Boddy y Brian Laban, donde se narran detalladamente los principales acontecimientos automovilísticos de todos los tiempos. En Gaudi, Argensola, 13 (Madrid), se vende por 4.675 pesetas.



PARA BUENOS CONDUCTORES

COMO cada año, la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico ha convocado el premio al mejor conductor, que se otorga a aquellas personas o entidades que se distinguen por su labor en auxilio de accidentados; por la difusión de normas de circulación, o que hayan aportado algún progreso para la seguridad vial.

La Asociación, radicada en Sabadell, establece tres ámbitos para sus premios (local, catalán y nacional) y entre los requisitos se exige que la presentación de la candidatura la realice un familiar o amigo; un amplio informe del aspirante en el que se recoja, junto a sus datos personales, los años que lleva conduciendo, clase de licencia, kilómetros recorridos, etcétera, y datos sobre la entidad aseguradora de su último vehículo.

La fecha límite de presentación de candidaturas es el día 14 de febrero, y deben enviarse a la Asociación, en la calle Abogado Cirera, número 28, primer piso, Sabadell (Barcelona). Sus teléfonos son el 725 93 79 y 725 03 60.

Juegos de altos vuelos

Viajar en avión con niños puede convertirse en un martirio para ellos... y para sus progenitores. Por eso, Iberia ha ideado la fórmula para que el trayecto resulte entretenido: basta con llamar a una azafata y pedirle alguno de los numerosos juegos «de mesa» que la compañía ha puesto a disposición de los pequeños, quienes se los pueden llevar a casa.



UNA DE RALLYES

LOS rallyes serán el tema central del programa juvenil «Pista libre» que TVE ha preparado para el próximo lunes día 30, a las 19,05 horas, en su Primera Cadena. Para contar los mil y un entresijos de esta especialidad deportiva participará en el programa Antonio Zanini, que responderá a las preguntas que los telespectadores le formulen a través del teléfono de Madrid 413 13 48. El programa se abrirá con un interesante documental bajo el título «Montecarlo, más que un rallye».

Antonio Zanini estará en el programa de televisión «Pista libre» y responderá a las preguntas que los telespectadores le hagan por teléfono.

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

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

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



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

91-268 04 02-03

BOLETIN DE SUSCRIPCION

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

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

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

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

Firma,

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

Cuéntenos su caso

NEUMATICOS PARA EL SOLARA

QUISERA conocer el motivo por el cual cuando comparan coches de distintas marcas (cilindrada 1.600 c.c.), nunca eligen de Talbot el Solara SX, que es el más completo de la gama.

Creo que con esta postura hacen quedar a los Talbot en peor puesto del que les corresponde. Mi coche es un Solara SX y quiero cambiarle los neumáticos por unos de perfil 70 ó 65 y estoy indeciso entre Uniroyal 185/70 HR o Pirelli P-8 185/65. ¿Cuál me aconsejan?

Ambrosio García
Coslada

Respuesta: Al hacer la comparación de coches de 1.600 centímetros cúbicos, se eligieron todos los modelos con cinco puertas, pues quien dude entre el Passat, el BX 1.600, o un Talbot, considerará el GT2 y no el Solara. Además, los rendimientos y comportamientos del Solara y del 150 son los mismos. De todas formas, en breve, aparecerá la prueba del Solara.

Bajar a perfil 65 nos parece exagerado en este coche y es conveniente quedarse con la 175/70 HR. Estas gomas soportan bien las características del vehículo y permiten un mayor confort.

La foto premiada



UN ROLLS «MAL-PARADO»

Además de estar ocupando el carril sólo-bus, el propietario de éste Rolls-Royce no ha podido elegir peor sitio para estacionar su flamante automóvil. Es difícil saber si los trabajadores encerrados piensan del conductor que su actitud es inoportuna, descuidada o desafiante.

Lo que es cierto es que el Rolls está, y puede quedar en caso de conflicto, «mal-parado». La foto nos la remite Rafael Pérez Bermejo, de Madrid, que recibirá como premio una suscripción por seis meses a MOTOR 16.



¿Qué hará...

MONDIAL ASSISTANCE

si usted lo necesita?

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

Motor 16

Apartado N° 330 F.D.
MADRID

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

Carmen se saca el carnet

Examen modélico

CUANDO una persona se encuentra en una situación absurda, surge en la mente una pregunta que se repite a destellos intermitentes:

¿Por qué?

Después de cinco largas, eternas y torturantes horas esperando el turno para examinarme de circulación me encontraba de repente al volante de un coche con una examinadora en el asiento de atrás. El coche me parecía distinto. No sabía muy bien qué estaba haciendo yo allí, ni entendía por qué me encontraba en una situación semejante.

—Dé usted la vuelta y siga por la carretera —dijo la examinadora. Obedecí como una cordera. La carretera hacia Majadahonda formaba una pequeña cuesta, reduje la marcha y el coche seguía haciendo un ruido extraño. Harta del silencio y la tensión, le dije al profe Fernanco, que iba a mi lado.

—¿Qué le pasa al coche hoy? Hace un ruido muy raro.

Cuando vi que el profesor miraba por su ventanilla me di cuenta que allí no había nada raro más que yo. Me miré los pies y vi que seguía con el pie en el embrague. Lo retiré, pero la examinadora ya estaba contándonos una historia sobre una señora que sube la escalera cargada con tres bolsas de la compra, etcétera. Nunca había cometido ese tipo de errores estúpidos.

Estaba muy enfadada conmigo misma y muy irritada por encontrarme en una situación tan de inferioridad.

—Al llegar a aquella explanada, entra usted y hace un cambio de sentido; repito, un cambio de sentido —dijo la examinadora.

—Muy bien —repetí como un robot—, llevo a la explanada, entro y hago un cambio de sentido.

Reduje la marcha, entré en la explanada y metí el morro en el arcén.

—Nada por aquí, nada por allá —dije yo mirando a ambos lados de la carretera. Puese la primera y

avancé por la calzada en el mismo sentido que había venido.

—¡Creo que le dije que hiciera un cambio de sentido de la marcha! —la voz de la examinadora sonaba exasperada.

—Cielos, ¡qué espanto! —dije al tiempo que inclinaba la cabeza sobre el volante.

—Siga, siga. No se detenga ahora en medio de la calzada.

Tenía ganas de bajarme del coche y empezar a darle patadas a las piedras, mientras tanto el profe como la examinadora no podían contener la risa. Era más bien cómico entrar en el llano y volver a la carretera en la misma dirección, perdón, el mismo sentido. En mi cerebro había habido un contacto de cables totalmente cruzado.

Entré en Majadahonda a velocidad excesiva, tenía ganas de acabar de una vez. Sorteé un charco de agua y al volver a la derecha casi me subo a la acera. Majadahonda es un pueblo caótico lleno de cruces a la indonesia, de niños en bici y de señoras que cruzan por donde les da la gana. Está muy bien elegido como terreno para examen de circulación. Al llegar al cruce con la carretera del Escorial-Madrid frené en el stop, como está mandado.

Miré hacia la derecha y no vi ningún coche

—luego me enteré que al ser dirección única es imposible que surgiera un coche a mi derecha—. Al ver el terreno libre, avancé. Me sorprendió ver un coche rojo a mi izquierda a la altura de mi oreja. Fascinante —pensé—, hago esto en la vida civil, yo sola en un coche y con carnet de conducir en el bolsillo y lo tengo que contar por señas en la residencia sanitaria.

Creo que salvo saltarme un semáforo en rojo —porque no me tropecé con ninguno— cometí todos los errores previstos y añadí algunos al repertorio, como la tontería del cambio de sentido. Divino.

Carmen Rico Godoy

Con la 185/70 mantendrá los mismos desarrollos y se gana en confort, pero se pierde en prestaciones por exceso de goma.

TURBO A TOPE

TENGO desde hace apenas cinco meses un R-18 turbo y me gustaría que se publicara un examen exhaustivo de este modelo. Además, quisiera saber si puedo apurar a tope el coche, pues ya lleva cinco mil kilómetros de rodaje progresivo. Tengo entendido que el turbocompresor no se acaba de rodar hasta los diez mil kilómetros y es a partir de ahí cuando ofrece su mayor rendimiento, ¿es cierto? Por otra parte, el reloj de presión de turbo no pasa en aceleración del siete, y la zona admitida llega hasta nueve, ¿qué significa esto?

Luis Rubio Oronich
Vilassar de Mar

Respuesta: La prueba del R-18 turbo aparecerá en este mismo número. Debe de saber que el turbocompresor no necesita rodaje y funciona a pleno rendimiento desde el principio. El motor, igual que cualquier otro, sí necesita rodaje —suele estar entre los 3.500 y los 5.000 kilómetros, dependiendo de la forma en que se hayan hecho y de las características de los motores. En general los Renault no empiezan a dar su máximo rendimiento hasta los 7.500 kilómetros. Como usted ya lleva 5.000 kilómetros, no tenga miedo en ir pidiendo el máximo rendimiento al motor, siempre en intervalos cortos y nunca en un esfuerzo continuado.

La presión máxima de soplado del turbo es de 6,7 y las válvulas de seguridad están previstas para que abran a siete. Que marque hasta nueve no significa que deba llegar, porque nueve es una sobrepresión para motores de competición. Su turbo funciona perfectamente.

BIBLIOTECA DEL AUTOMOVIL

ME gustaría conocer algún libro o enciclopedia que hable de los deportivos de los años 50 y 60 con fotografías ilustrativas de los mismos. Además quisiera saber la dirección de algún establecimiento donde poder comprarlos.

Leopoldo Jose Kowarik
Roquetas de Mar

Respuesta: Lo mejor que puede hacer es pedir los catálogos sobre este tema a las librerías especializadas, pues existen numerosos libros que le pueden interesar. Puede dirigirse a la Librería Collector, que está en la calle Pau Claris, número 168, en Barcelona. El teléfono es: 93/215 81 15.



Juego y gana

DIVIERTASE Y GANE UN PILOTO ANTINEBLA



Sopa de marcas

Sobre la viñeta del coche hay 25 marcas distintas de automóviles hábilmente escondidas y dispuestas en sentido horizontal, vertical y diagonal, tanto al derecho como al revés. Identifíquelas y podrá ganar uno de los 50 pilotos antiniebla Kinby que sortea MOTOR 16.

Escriba las 25 marcas de coches y ponga su nombre y dirección en este recuadro y envíelo antes del 10 de febrero de 1984 a MOTOR16 (para «Juego y gana»). Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-17.

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18	19	20
21	22	23	24	25

El sorteo entre los aciertos recibidos se hará ante notario el próximo 14 de febrero.



Hay 50 pilotos antiniebla para usted

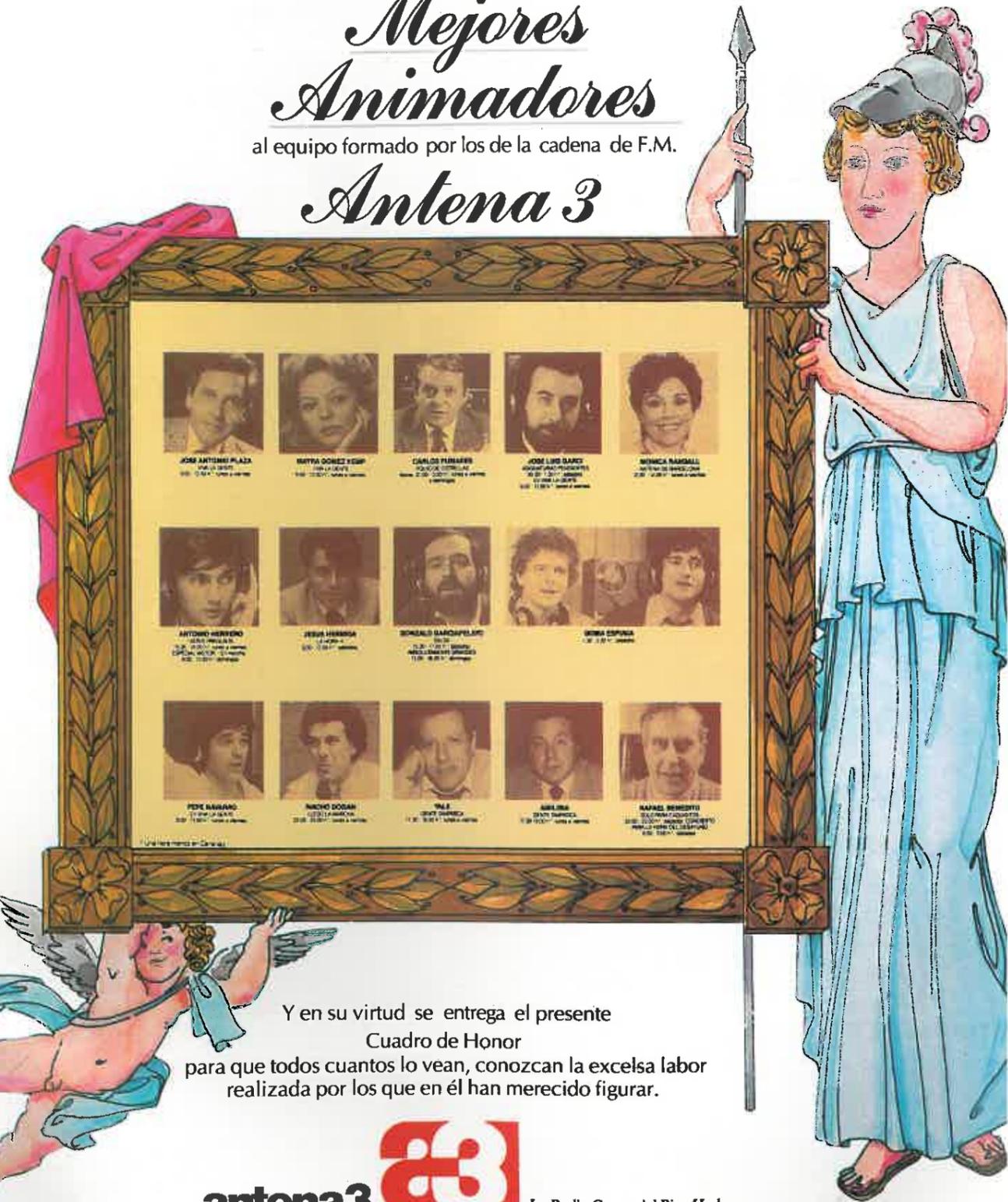
MOTOR16 sortea 50 pilotos antiniebla Kinby entre los lectores que logren identificar las 25 marcas de automóviles de nuestra «sopa de marcas». Cualquiera puede instalar este piloto en su coche si consulta las páginas de bricolaje de este número.

Precio del piloto antiniebla Kinby: 3.249 pesetas.

No podrán participar en este concurso los empleados del Grupo 16 ni los de las imprentas, distribuidores y quioscos que intervienen en la producción y venta de MOTOR16. Tampoco podrán concursar los familiares de estas personas.

El severo jurado formado por la totalidad de los oyentes de radio de España, y tras concienzudo análisis de los méritos de todos los que compiten por este galardón ha acordado conceder por unanimidad el premio

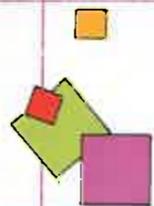
Mejores Animadores
al equipo formado por los de la cadena de F.M.
Antena 3



Y en su virtud se entrega el presente Cuadro de Honor para que todos cuantos lo vean, conozcan la excelsa labor realizada por los que en él han merecido figurar.



MUCHOS PARTICIPAN. UNO GANA.



Esto no es propiamente un anuncio publicitario en el que el fabricante habla bien del coche que produce.

En este caso han sido 53 periodistas especializados de 16 países europeos los que han elegido el Fiat Uno como "Coche del Año 1984".

El Fiat Uno ha superado a todos los automóviles aparecidos en el mercado en 1983:

- | | |
|---------------------------|------------|
| 1.º Fiat Uno | 346 Puntos |
| 2.º Peugeot 205 | 325 Puntos |
| 3.º Volkswagen Golf | 156 Puntos |
| 4.º Mercedes 190 | 116 Puntos |
| 5.º Mazda 626 | 99 Puntos |
| 6.º Citroën BX | 77 Puntos |
| 7.º Austin Maestro | 70 Puntos |
| 8.º Honda Prelude | 38 Puntos |
| 9.º Opel Corsa | 32 Puntos |



FIAT

GRUP O BARRO

1984  FIAT UNO
COCHE DEL AÑO EN EUROPA.

SERVIA ESCRIBE SOBRE EL RALLYE DE MONTECARLO

Motor 16

SEMANAL

GRUPO

28 de enero de 1984

Núm. 14 • 150 ptas.

GAS-OIL BARATO, UN PRIVILEGIO A EXTINGUIR

EL NUEVO FIESTA A LOS 15.000 KILOMETROS

LOS MEJORES Y LOS PEORES COCHES ESPAÑOLES

RENAULT 18 TURBO CONTRA PEUGEOT 505 GTI

BELLEZAS
OPEL
EN LA INTIMIDAD

SORTEAMOS 50 PILOTOS ANTI-NEBLA

