

FORD ORION 1.3 CONTRA RENAULT - 9 TSE

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

**SORTEAMOS
50 PILOTOS
ANTI-NEBLA**

4 de febrero de 1984

Núm. 15 • 150 ptas.

LOS NUEVOS COCHES DEL 84



**Renault 5
Peugeot 205 GTI
Ford Escort
Ferrari BB
Saab 990
Seat Ibiza
Austin Mónaco
Opel Corsa 4 puertas
Lancia Aurelia**

LAS MEJORES FOTOS DEL RALLYE DE MONTECARLO



ALFA 33 LA LINEA



LINEA DEL AUTOMOVIL. ESTILO DEL HOMBRE

ALFA 33 es la línea de partida de un nuevo y brillante concepto de automóvil.

ALFA 33 es la línea de la potencia y del repis. El 5 puertas más rápido del mundo en su

categoría. Un automóvil hecho para vencer. Con un exclusivo motor boxer de cilindros contrapuestos, construido con materiales de alta resistencia para ser también la línea de la calidad y de la perfección tecnológica.

ALFA 33 es la línea de la belleza, un conjunto de impecable elegancia y seductora agresividad, plena de clase y prestigio ALFA ROMEO.

Una perfecta línea de conducción, la oportunidad ALFA ROMEO para disfrutar de un gran automóvil.

ALFA 33 es la línea ALFA ROMEO que garantiza un futuro automovilístico mucho más inteligente.

En definitiva, ALFA 33 es la línea a seguir.

El ALFA 33 viene equipado de serie con check-control computadora de a bordo, cierre centralizado, 5 velocidades, volante y cuadro de mandos regulables en altura, elevalunas y retrovisor eléctrico, etc.

ALFA 33 1.5 * 1.295.000 Ptas. 11



Solicite más información al Departamento de Marketing de Alfa Romeo España S.A. Ctra. Madrid-Batanes Km. 16,5 Tel. (91) 455 76 35 94 San Fernando de Henares (Madrid) o su concesionario al que más le convenga.

Los coches que vienen

EN un mercado tan competitivo como el europeo, quien no corre vuela. Los fabricantes de automóviles tienen que ofrecer continuamente nuevos modelos para poder mantener sus niveles de ventas, y es que los usuarios cada vez exigen más.

A conservadores y despistados les puede sonar a frívolo ese gusto por disponer siempre de «lo último», pero lo cierto es que la moda en el automóvil está marcada por todo tipo de innovaciones tecnológicas y los usuarios tienden a ella de manera casi instintiva, pues saben que mejoran sus niveles de seguridad, rentabilidad y confort.

Los coches intemporales y anodinos, pensados para durar muchos años, se están convirtiendo en piezas de museo y hasta las marcas más inmovilistas tratan de «lavar la cara» a todos sus modelos cada tres años y reemplazarlos por otros nuevos cada cinco o seis.

Gracias a los efectos de la crisis del 73, el automóvil ha cambiado más en los últimos diez años que en toda su historia y ese ritmo de innovación se está acentuando de mes en mes, que ya queda muy largo hablar de años en cuanto a coches se refiere. El comprador se ha convertido en una especie de caprichoso reyezuelo que marca sus propias leyes: «Ahora quiero quinta marcha, el portón trasero no me gusta, necesito un mínimo de cien caballos...» Los fabricantes naturalmente obedecen al minuto, y pobre de aquel que se resista.

Cuando MOTOR16 salió al mercado, muchos dudaban de que la periodicidad semanal fuera la adecuada para una revista

de automóviles, pues no creían que hubiera coches suficientes para llenarla número tras número. Pero lo cierto es que ya vamos apretados de espacio para meter tanto nuevo modelo y además, gracias a nuestra permanente actualidad, jugamos con ventaja incluso frente a las grandes revistas europeas que, tal vez por más viejas, son más perezosas.

El tema de portada de este número puede considerarse como un índice de las novedades que van a ir apareciendo en los próximos meses, del Salón de Ginebra al de París, y ciertamente las alforjas están mucho más cargadas de lo que era habitual hasta hace bien poco tiempo. Se trata de una información de primera mano, conseguida en su práctica totalidad gracias a «fotos espía» realizadas por los mejores expertos europeos y que en muchos casos han sido una primicia de nuestra revista, como es el caso del nuevo Talbot C-28.

Por lo que al mercado español se refiere, la mayor novedad desde el punto de vista industrial será el nuevo Seat Ibiza, para el que se han contratado estilistas italianos y una mecánica realizada por Porsche; no obstante, el nuevo Renault-5, que aparecerá a mediados de otoño, está llamado a tener mayor resonancia en las ventas. Entre estos dos competidores se anuncian ya una veintena de modelos que, desde el altivo Ferrari al modesto Ford Fiesta, aportan mucho de nuevo y es, por ello, que habrá que ir pensando en cambiar de coche pues ya se sabe que, en materia automovilística, lo nuevo siempre es sinónimo de bueno.



Tomás Cavanna

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16		59 MOTOS	Kawasaki KL 250: el espíritu del bosque
6 ACTUALIDAD	Trapos sucios en los coches oficiales	64 ATREVASE A...	Cambiar el termostado
9	Hacienda se equivoca	66 CAPRICHOS	Pañuelos
12 LO ULTIMO	Los nuevos coches de 1984	67 MERCADO	Las ofertas de la semana
18	El modelo secreto de Talbot	68	Precios de coches nuevos
30 FUERA DE SERIE	Lancia Gamma Coupé	72	Precios de coches usados
35 A FONDO	Prueba del Citroën CX GTi	75 ANUNCIOS POR PALABRAS	
42 GENTE SOBRE RUEDAS	De Cuenca al Amazonas	77 AGENDA PERSONAL	
45 ESCRITOR INVITADO	Victor Márquez Riviriego	78 MI PRIMER AMOR	Emilio Aragón
46 OCIO	Barcos al Salón	79 CUENTENOS SU CASO	
49 VIAJES	Santander, que bello es	81 CARMEN RICO-GODOY	Desastre
51 XAVIER DOMINGO	La cornisa de los naufragos	82 JUAN BALLESTA Y SORTEO DE CINCUENTA ANTINEBLAS	

Pág. 20

El Renault 9, líder de ventas del mercado español, tiene a partir de ahora un nuevo rival: el Ford Orion. El equipo de pruebas de MOTOR16 les sometió a una exhaustiva prueba comparativa.



Pág. 52

El rallye de Monte Carlo volvió a caracterizarse por la nieve. El blanco elemento manifestó en esta ocasión la superioridad de los Audi, cuatro ruedas motrices, frente a los Lancia.





EL FIAT, A UN LICENCIADO BURGALÉS

El Fiat Uno de MOTOR16 ya tiene propietario. La llave de nuestro lector burgalés Jesús López Balbas fue la que, entre las quinientas que abrían los semáforos de los concesionarios Fiat, llevó la suerte consigo. Veintitrés años, aficionados sobre todo a los automóviles, licenciado en Ciencias Empresariales... Este es el perfil del afortunado lector, ciertamente parecido al del profesor de Ribadesella, que se llevó el Porsche 924, y al de otros tantos seguidores de MOTOR16 que semanalmente compran su revista favorita.

El sorteo se celebró, en la sede de Fiat Hispania en Madrid, el pasado día 26, en presencia de don Luis Sanz Suárez, notario del Colegio de Madrid, a quien vemos en la fotografía en el momento de extraer la llave. Junto a él, de izquierda a derecha, Remigio Petrelli, de Fiat; Gregorio Arroyo, asesor jurídico del Grupo 16; Tomás Cavanna, director de MOTOR16, y Doménico de Bernardinis, presidente de Fiat Hispania.

Los restantes premios y sus ganadores fueron los siguientes:

Cuatro motos Gilera para: Manuel Veiga Fojo, Pazos-Lage (Valdoviño), Ferrol; An-

tonio Traver Foix, Esteban Collantes, 93, Benicarló; Domingo Pérez Guerrero, plaza El Fuerte, bloque 12, Málaga, y Enrique Gil Pérez, pasaje Estepona, 7, Córdoba.

Cinco autorradios Blaupunkt para: José Luis Villodres Moñiz, Fuente Encino, bloque 127, Santa Coloma; Miguel Angel González Muñoz, Arroyo Fresno, 23, Madrid; Antonio Masía Carrasco, Virgen de los Peligros, 3, Manzanares el Real; Aníbal Navarro Menéndez, K-39, núm. 14, Gijón, y Francisco Bartolomé Pina, Ciudad Real 21, Alicante.

Cinco autoalarmas Bosch para: Ramón Martínez Gallego, Florida Blanca, 35, Hospitalet; José Juan Guzmán Jerez, avenida Monserrat, 21, Almería; Manuel Pacheco Luque, Villa de Rota, 2, Puerto de Santa María; Fernando Linde Fernández, Casalaraina, 17, Madrid, y Julián Clemente Marianini, Francisca Calonga, 13, Madrid.

Cinco juegos de faros antiniebla Bosch para: José Luis González Gómez, Anita Vindel, 29, Aravaca; Andrés Zatón Lastra, Iturritxu, 13, Vitoria; Juan María Luna Lema, Pina Domínguez, 13, Málaga. Miguel Argos Argos, Pérez Galdós, 16, Santoña, y Domingo Teres Vidal, Valcalegat, 32, Lleida.

Cinco estuches de bricolaje Bosch para: Antonio Barrajo Fernández, Hernán Cortés, 57, Orense; Carlos de Alda Vicente, Mirto, 9, Madrid; Luis Miguel Vijuesca Sánchez, Embajadores, 196, Madrid; José Antonio Arrabal Sánchez, Brisamar, Urbanización El Pinillo, Torremolinos, y Fernando López Torrens, avenida América, 12, Madrid.

Reparaciones: A plazos y con tarjeta

Ha aparecido en el mercado un sistema que permite a los automovilistas pagar las reparaciones de su vehículo a plazos.

Se trata de la Tarjeta Taller Finamersa, lanzada por el grupo del Banco Hispano Americano, mediante la cual se puede abonar en el acto, y sin dinero, tanto reparaciones como puestas a punto, e incluso la compra de accesorios. El pago se puede realizar fraccionado en tres plazos mensuales sin recargos y también se puede financiar en un periodo de tiempo mayor (hasta doce meses) si el importe de la reparación es elevado.

Este sistema se ha puesto en marcha ya en los talleres adheridos de Madrid y su provincia, para ser ampliado posteriormente al resto de España.



GM amplía su centro de formación

El centro de formación que General Motors España tiene instalado en la localidad madrileña de Paracuellos del Jarama, y que viene funcionando desde marzo de 1981, se dispone a dar 125 cursos de formación técnica durante 1984. Estos cursos se imparten, a cargo de monitores especialmente formados en Alemania y en las fábricas españolas, a todos los componentes del departamento de servicio, con el fin de mejorar sus conocimientos de los productos de la marca y perfeccionar la atención al cliente.

Las instalaciones se han ido ampliando, hasta llegar a las cuatro aulas y tres talleres que permitirán un más amplio programa didáctico. Las disciplinas que se tratan en el centro abarcan las teórico-prácticas de mecánica, electricidad y electrónica básicas, tecnologías elevadas, conocimiento profundo de los grupos utilizados por los vehículos Opel/GM, inspecciones y revisiones y atención posventa.

ENASA PATINO EN VENEZUELA

El proyecto de inversiones en Venezuela emprendido por la Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA) ha constituido un fracaso empresarial, según se desprende de un informe que el Tribunal de Cuentas del Reino ha remitido a las Cortes. El análisis del tribunal, que se extiende a la situación económico-financiera de las dos empresas filiales de ENASA en Venezuela, denuncia el hecho de que la empresa española haya asumido elevados riesgos financieros con unas sociedades cuyo porvenir era, cuando menos, dudoso.

En un contrainforme, los directivos de ENASA aseguran que la continuidad de sus proyectos en Venezuela está justificada por la recuperación de aquel mercado y la más favorable situación de su producto Pegaso, que en el pasado año ocupó el segundo puesto en ventas.



¡PETROLEO!

El viejo y entusiasta grito de «¡Petroleo!», que tanto recuerda las viejas películas del Oeste, ha sonado de nuevo, pero esta vez en España, concretamente frente a las costas de Tarragona, en el sondeo «Salmonte-1», en el mar Mediterráneo.

El yacimiento está a 45 kilómetros de la costa y Enepsa, la empresa que realiza la perforación, ha tenido que llegar casi hasta los 4.000 metros de profundidad para encontrar el preciado líquido. Un esfuerzo que, al parecer, va a valer la pena, puesto que se espera obtener del pozo 3.500 barriles

diarios, o, lo que es lo mismo, 500 toneladas, lo que viene a suponer casi un 6 por 100 de la producción nacional de crudos. Los ingresos que proporcionará este yacimiento se estima que superarán la cota de los 6.000 millones de pesetas anuales. Ahora sólo queda por saber si el señor Boyer va a tener el detalle de rebajar, aunque sea sólo simbólicamente, el precio de la gasolina. Sería una forma de hacer partícipes de la buena noticia a los miles de automovilistas españoles, que no están precisamente sobrados de alegrías.

CIENTOS OCTANOS

● **Rolls Royce Diesel International**, empresa dedicada a la fabricación de motores Diesel, hasta ahora propiedad de Vickers PLC, pasará en breve a manos de la firma Perkins Engines —una de las más potentes de este sector— por un total de casi cuatro mil quinientos millones de pesetas. La operación se concluirá en breve.

● El ministro de Transportes, Enrique Barón, ha pedido al Gobierno que se incrementen las sanciones previstas en el proyecto de ley que se está preparando actualmente sobre «grado de impregnación alcohólica de conductores de vehículos», y especialmente a los que posean permisos de las clases C, D o E.

● Unamuno, S. A., fabricante de los amortiguadores Junior, ha cambiado su nombre de empresa por el de **Monroe España**. Monroe es la marca de amortiguadores que más se vende en el mundo, y cuenta con una experiencia de sesenta años. A destacar que Monroe va a ser el primer fabricante europeo que fabricará amortiguadores de tipo McPherson para coches japoneses.

● Turbomotor, importadora de Porsche y Saab en España, estrena director-gerente y vicepresidente en la persona de Ulrich F. Heyl. Nacido en Stuttgart en 1938, con anterioridad ha desempeñado relevantes cargos en Fiat y Porsche en Alemania. Ulrich F. Heyl ha sustituido en el cargo a Juan Hillegas.

Autopistas nacionales

El Gobierno daba luz verde la pasada semana a la Empresa Nacional de Autopistas (ENASA), que se hará cargo de la gestión de las acciones que el Estado posee en distintas concesionarias de autopistas. De momento se han integrado ya Autopistas del Atlántico y la Astur-Leonesa, nacionalizadas el pasado verano, y las participaciones en Audenasa (Tudela-Izurzun), Acasa (Zaragoza-Mediterráneo) y Acesa (La Junquera-Tarragona). Precisamente estas dos últimas sociedades, en manos del Fondo de Garantía de Depósitos, se fusionarán para facilitar su gestión.

Ventajas para pagar más

En Cataluña, tradicional adelantada de la modernidad en nuestro país, se puede abonar el peaje de las autopistas con tarjeta de crédito.

Esta fórmula, establecida hace tiempo entre nuestros vecinos, simplifica el pago del peaje y agiliza la circulación en las zonas de control de estas vías. Pero frente a esta nueva comodidad para los usuarios, las concesionarias de



las autopistas catalanas, que son las únicas rentables de todo el Estado, han anunciado ya su intención de incrementar las tarifas progresivamente a lo largo del año actual. Los nuevos precios representarán un aumento de una peseta por kilómetro para los turismos, mientras que para los vehículos pesados se llegará a casi tres pesetas.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesores de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor Jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); Angel Carchenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: Enriqueta Antolin, María Jesús Benet, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. País Vasco: Ander y Gorka Landaburu y Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio 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. Secretarías de Dirección: Mariana Ohliger. Secretarías de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Garib (Pruebas); Angel González (Video); Antonio González (Tira de humor); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Rafael Lombra (Motos); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Julio César Montenegro (Pruebas); Ignacio Moreno (Tira de humor); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); Caridad Plaza («MI primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Humor); José Luis de la Viña (Náutica).

Director gerente: José Luis Virumbales.

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 c.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-17. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-17.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director general: Alfonso de Salas.

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

COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247.



Calvo-Sotelo reformó el Parque Móvil, pasando de los Dodge a los Mercedes. Compró dos Mercedes 500 blindados por 46 millones de pesetas.

AUDITORIA EN EL P.M.M. TRAPOS SUCIOS EN LOS COCHES OFICIALES

CIENTOS de millones de pesetas imposibles de justificar, deudas a la Seguridad Social, a Hacienda y CAMPSA, utilización indebida de coches oficiales, gratificaciones ilegales y exceso de horas extraordinarias son algunas de las irregularidades detectadas por la auditoría que el Tribunal de Cuentas ha realizado al Parque Móvil Ministerios sobre los ejercicios que van de 1978 a 1981.

El Tribunal de Cuentas está dispuesto a sacar todos los trapos sucios de organismos oficiales a la luz pública. En esta ocasión le ha tocado el turno al Parque Móvil. En el informe de la auditoría se revela que la contabilidad

no se llevaba por partida doble, lo que ha supuesto la mayor fuente de irregularidades para los auditores. Entre otras han descubierto que los asientos que figuran en los inventarios no coinciden con las cantidades pagadas realmente, por lo que los balances que el PMM ha presentado en los años investigados no tienen un soporte contable.

Con esta situación, los gastos reales han rebasado siempre los presupuestos en cantidades que superan los 1.200 millones de pesetas durante los años investigados. El Ministerio de Hacienda no era ajeno a estas irregularidades, ya que, según ha sabido MOTOR16, en 1982 este departamento realizó una auditoría específica al PMM que, ni

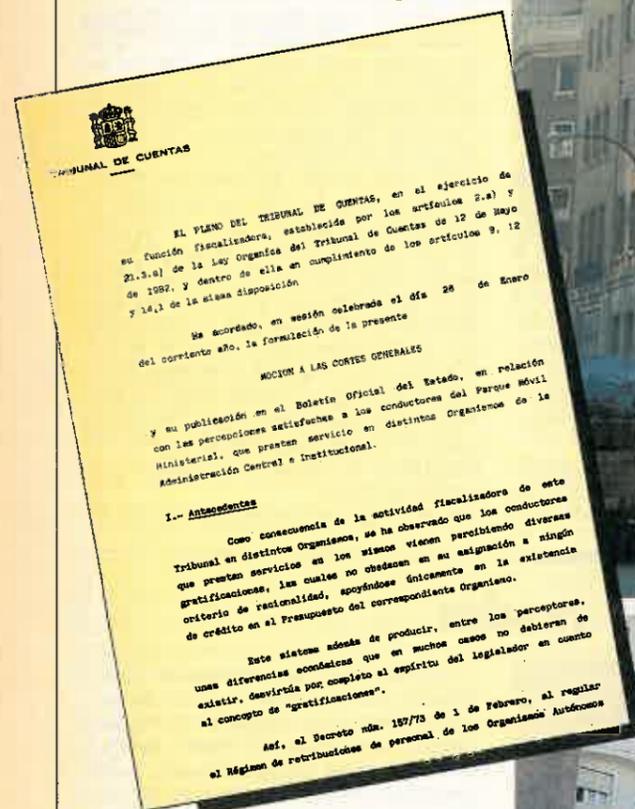
salió a la luz pública, ni se tomó ningún tipo de medidas, a pesar de los trapos sucios descubiertos y los cientos de millones de pesetas gastados de más sobre lo que se tenía presupuestado que fueron enjugados con los Presupuestos Generales del Estado.

La adquisición de vehículos es uno de los capítulos que mayor desequilibrio produce entre gasto y presupuesto, y se debe, entre otras cosas, a que el ingeniero del Ministerio de Hacienda adscrito a la Dirección General del Patrimonio no siempre cumple la función que le corresponde. Para la recepción de vehículos nuevos comprados por el Parque deben estar presentes el director, el ingeniero jefe de Ma-

teriales y Servicios y el citado ingeniero del Ministerio de Hacienda, que, según el informe del Tribunal de Cuentas, firmaba dichas recepciones desde su despacho, sin ver y comprobar personalmente la compra.

El mejor cliente de CAMPSA

Este descontrol continúa y se acrecienta en el uso que se hace de los vehículos: gasolina, horas de utilización, mantenimiento en los talleres y piezas de recambio. Son conceptos sobre los que se obtienen resultados completamente disparatados. El consumo de gasolina es completamente desproporcionado a los kilómetros justificados. Por ejemplo, en 1981 se justificaron 108.522.797 kilómetros y sólo en los surtidores instalados en las dependen-



El Tribunal de Cuentas no encuentra justificación al criterio de las gratificaciones.

El Tribunal de Cuentas no encuentra justificación al criterio de las gratificaciones. En las cuentas del PMM se suministraron 23.767.935 litros, lo que arroja un consumo medio de 22 litros a los 100 kilómetros, cifra a la que habría que sumar el combustible adquirido fuera del Parque, que debe ser mucho, teniendo en cuenta que el 75 por 100 de los coches oficiales pertenecen a la categoría de los denominados integrados, que son aquellos vehículos que compra y matricula el PMM a cargo de los distintos Ministerios y que escapan a su control.

Al usuario español, que sabe lo que consume su coche y el precio que le



PMM: Un edificio tan oscuro como sus cuentas. Talleres caros, de bajo rendimiento y almacenes desorganizados.

cuesta, habría que explicarle qué pasa con la gasolina que gastan los organismos del Estado, quién la utiliza de verdad o si los depósitos de los coches oficiales tienen un agujero.

Quizá no sean tan poco frecuentes hechos como el detectado en la auditoría del Tribunal de Cuentas, según el cual un conductor de Sevilla, al servicio de un ministro del Gobierno anterior, justificó durante el año 1980 un total de mil ciento treinta y ocho horas, cuando su vehículo había recorrido una media de

2.166 kilómetros en el mismo año, lo que arroja una velocidad media de algo menos de dos kilómetros por hora.

Para los Ministerios, la utilización de coches del PMM les es mucho más costosa que si lo hicieran con una empresa privada. El PMM factura a los organismos oficiales a razón de 27 pesetas por kilómetro y 4.000 pesetas por día, mientras que el precio medio de la empresa privada, según datos de la auditoría, es de 25 pesetas por kilómetro y 2.800 pesetas por día.

Las reparaciones, más caras

Por otro lado, los talleres del PMM han demostrado ser más caros que los talleres oficiales de las marcas nacionales. En 1980, el coste por hora en el taller del PMM era de 1.224 pesetas, mientras que los servicios oficiales de los concesionarios SEAT y Citroën cobraban, respectivamente, ese mismo año 1.000 y 925 pesetas. También pone



Coches de representación
El kilómetro, más caro

de manifiesto la auditoría que los tiempos invertidos en las reparaciones son sensiblemente superiores a los efectuados por los talleres de SEAT, lo que ha supuesto unas pérdidas aproximadas de 250 millones al año sólo por mano de obra.

En la auditoría se pone de manifiesto que el personal de talleres tiene una edad media muy elevada y que, además, se les utiliza en funciones ajenas a su servicio. El resultado final es el bajo rendimiento de los talleres.

La misma situación de descontrol se da en el almacén de recambios, donde, a pesar de su volumen, aún se lleva el inventario de piezas de forma manual, por medio de fichas. En las comprobaciones efectuadas por el Tribunal de Cuentas, las cantidades en stock reales casi nunca coincidían con las inventariadas en las citadas fichas.

Otra importante partida en el capítulo de gastos es la concerniente a las horas extraordinarias, capítulo en el

que, además de no cumplirse, según el informe, la legislación laboral vigente, el número de horas extras realizadas se dispara. En 1980 se pagaron 41 millones de pesetas por este concepto, y en 1982, 43 millones. Se da la paradoja de que al Parque Regional número 2 de Andalucía correspondían el 32,21 por 100 del total de las horas extras contabilizadas, casi tanto como en Madrid, que ocupaba el primer lugar, con el 33 por 100, aunque su movimiento y parque es sensiblemente inferior.

Además, determinados funcionarios e incluso algunos que no lo son cobran con cargo al PMM cuantiosas gratificaciones que, según el Tribunal, pueden suponer hasta un 40 por 100 de las retribuciones salariales. Dos son las posibles irregularidades detectadas en este capítulo: el criterio seguido para conceder las asignaciones y la procedencia de esos fondos.

En este sentido, el Pleno del Tribunal de cuentas acordó en la sesión celebrada el pasado 25 de enero presentar una moción a las Cortes y su publicación en el «BOE» en relación con las gratificaciones que perciben los conductores del Parque que prestan servicio en distintos organismos de la Administración. Según el Tribunal, «tales gratificaciones no obedecen en asignación a ningún criterio de racionalidad y desvirtúa por completo el espíritu del legislador en cuanto al concepto de gratificaciones».

Por lo que se desprende, alguno de

Privilegios sobre ruedas

AL margen de las múltiples irregularidades descubiertas tras la auditoría realizada por el Tribunal de Cuentas al Parque Móvil Ministerial, un hecho digno de destacar es la utilización indebida por parte de determinadas personalidades de coches oficiales.

Si bien es cierto que a partir de la llegada al Gobierno del Partido Socialista se intentó cambiar la imagen de despilfarro y dar muestras de cierta austeridad con determinadas medidas. Por ejemplo, tanto el presidente como el vicepresidente, que hasta entonces disponían para uso personal de tres coches oficiales, ahora sólo disponen de dos. Pero se han seguido manteniendo ciertos privilegios a determinadas personas, que por la vía del hecho consumado disfrutaban todavía del o de los coches oficiales, sin que por su actual condición tuvieran derecho a ellos por ley.



En este caso se encuentran doña Carmen Polo de Franco, quien continúa teniendo a su disposición dos vehículos propiedad del PMM, la duquesa viuda de Carrero Blanco, el ex presidente Arias Navarro y el teniente general Gutiérrez Mellado, que disponen de un coche cada uno.

En determinados departamentos oficiales y Ministerios siguen haciendo uso del coche oficial funcionarios que por su condición no tienen derecho. Este es el caso de la UNED, dependiente del Ministerio de Cultura, donde el rector, gerente y secretario general disfrutaban de un privilegio difícil de entender.

En el Ministerio de Agricultura, hasta hace algún tiempo, tenía coche del PMM hasta un oficial mayor, y en la Administración Territorial disfrutaba, y todavía disfruta, de automóvil por cuenta del Parque un subdirector.

los ocho tipos de gratificaciones que se conceden en el PMM incumplen claramente la ley. Existe, por ejemplo, una gratificación que se paga con cargo al capítulo de adquisición de recambios; para otra, los fondos provienen de la subasta de vehículos. Figura una tercera concedida por el director con cargo a las cantidades que el Parque percibía como entidad colaboradora de la Seguridad Social, que en 1981 fueron algo más de 32 millones de pesetas, de los que tan sólo se ingresaron 15.200.000 pesetas y el resto se destinó a gratificaciones. De estos fondos recibieron importantes cantidades por el concepto antes citado el administrador del PMM, el jefe de la depositaria y una persona que incluso no es funcionaria del Parque, y que está relacionada con una entidad de servicios sanitarios.

Millones sin justificar

Cuando se barajan cifras de cientos de millones de justificación poco clara, el tema de los coches blindados podría ser una anécdota, aunque no lo es. En 1980 se adquirieron tres coches Ford Granada con destino a la escolta del presidente, en tiempos de Suárez. El blindaje de estos coches se adjudicó directamente a la empresa Tecnitrade, la compra fue realizada sin crédito presupuestario y se pagó con fondos de otros presupuestos por valor de 24.489.369 pesetas. Más irregular fue el caso de los dos Mercedes 500 SEL adquiridos por la Presidencia del Gobierno en tiempos de Leopoldo Calvo-Sotelo, quien tuvo pocos días para disfrutarlos, por un valor inicial de 46 millones de pesetas. La compra se realizó a pesar de que la Dirección General del Patrimonio comunicó al PMM que no había crédito para su adquisición. En la actualidad, y debido a que el importador ha pasado las facturas y han sido pagadas, se está negociando la franquicia arancelaria, para lo cual se intentó, primero, justificar su compra como material para la modernización de las Fuerzas Armadas, que fue rechazada por el director general de Aduanas, y en la actualidad se espera la aprobación de un real decreto para que los dos coches del presidente del Gobierno sean declarados de interés público.

El informe del Tribunal de Cuentas, quien, con el nuevo equipo, está realizando una importante labor para descubrir qué pasa con los dineros del Estado, que no son otros que los dineros de todos los españoles, ha servido para sacar a la luz un sinfín de irregularidades y que parece ha supuesto la destitución del anterior director del PMM, Antonio Vera López, que ha sido recientemente sustituido por la Administración socialista por Eduardo Díaz Ramón, un hombre que viene de la empresa privada.

Soledad Bello



Enrique Fernández-Laguilhoat, presidente de ANFAC
Todavía no se ha superado la crisis

LOS FABRICANTES DENUNCIAN: HACIENDA SE EQUIVOCA

LAS ventas interiores de automóviles nacionales crecieron en el pasado año un 4 por 100. Este dato, positivo para la Administración al considerarlo como un indicio de recuperación, quita el sueño a los fabricantes, quienes denuncian que el sector lejos de remontar la crisis está perdiendo rentabilidad a pasos agigantados.

Directivos de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles, Camiones y sus componentes) se reúnen hace poco con el titular de Industria, Carlos Solchaga, en la primera entrevista que éste concedía a representantes del sector desde que ocupara el cargo. «Comprendemos el trabajo que tiene Industria con la reconversión industrial. Pero también es cierto que sectores que aún no han llegado a esa situación deben ser atendidos para que no lo hagan», afirma a MOTOR16 el director general de ANFAC, Enrique Fernández-Laguilhoat.

Las denuncias de los fabricantes son rotundas: las empresas están perdiendo rentabilidad y las ventas están seriamente deprimidas por una fiscalidad «injusta y desproporcionada». Para Laguilhoat, «no es cierto que se haya superado la crisis por el hecho de que las ventas hayan crecido un cuatro por ciento en el pasado año». En ANFAC se destaca que la pérdida acumulada en las ventas desde 1977 hasta ahora es del 24 por 100, lo que significa unos ciento cincuenta mil vehículos menos que hace seis años.

«Hace tiempo —añade Laguilhoat— llegamos a la conclusión de que se deberían estar vendiendo en nuestro país del orden del millón cien mil unidades, y estamos a menos de la mitad. Esta es la triste realidad. Además, en el pasado año se dieron una serie de condicio-

nes favorables para el sector, como son la estabilidad en el precio de los carburantes, la rebaja en el impuesto de lujo, o la aparición de una nueva marca en el mercado. Pues bien, pese a todo, sólo se vendieron del orden de cuatrocientas ochenta mil unidades. ¿A esto se le puede llamar recuperación?»

En el punto de mira de los fabricantes está Miguel Boyer. Según Laguilhoat, «la fiscalidad sobre el automóvil es desproporcionada y Hacienda se está equivocando, ya que al mantener una presión fiscal alta está deprimiendo las ventas y, con ello, la base imponible. Se podría recaudar más con una fiscalidad menor que no distorsionara el mercado. Creemos que en la Administración se nos entiende, pero todo parece topar con Hacienda».

La petición concreta de ANFAC es que el impuesto de lujo en el momento de la adquisición de un vehículo nuevo se reduzca sustancialmente —«debería estar en torno al diez por ciento», según Laguilhoat— y que se elimine totalmente en las ventas de vehículos usados, argumentando en este último caso que, incluso, la recaudación que proporciona no justifica el aparato administrativo montado por Hacienda.

La válvula de escape del sector sigue siendo la exportación, que en el pasado año alcanzó los 650.000 vehículos. Pero esto también preocupa a los fabricantes. Para Laguilhoat, «es una quimera pensar que vamos a mejorar estas cotas o incluso mantenerlas. Los mercados exteriores están cada día más difíciles y no es de extrañar se nos ponga algún tipo de obstáculo. La amenaza está ahí, porque cualquier país con una exportación fuerte debe contar antes con un mercado interior sólido que le dé todas las garantías.»

Raúl R. Sáez

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-equipado 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 eléctricos, 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 eléctricos, 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**



LOS NUEVOS COCHES DEL 84

Los once próximos meses van a ser fructíferos en materia de novedades automovilísticas. En la presente selección pasamos revista a los lanzamientos más inminentes de los principales fabricantes europeos y también los que se preparan a medio plazo. Son modelos tan interesantes como los Ford Escort, R-5 o la gran novedad española, el Seat Ibiza, a los que acompañan deportivos de sueño, como el Ferrari, o coches de tanta categoría como el BMW.



Renault 5



Renault 18



El Salón de París, en la primera mitad del otoño, hará público el nuevo R-5, un coche muy diferente del actual modelo, no sólo por su línea más aerodinámica y por su mayor espaciosidad interior, sino también por su mecánica. El ya inminente R-5, en Francia se denomina por el momento **Laureat**. En principio los motores serán los mismos del actual R-5, pero después se irán renovando. Como ejemplo, destacan los cuatro cilindros de gasolina, hechos por completo en aluminio, y el tres cilindros de ciclo Diesel. A primeros del 85 saldrá al mercado un modelo puesto a punto con la colaboración de Matra. La base mecánica de este **Matra Renault** será

la ya utilizada en el R-18 familiar, con cuatro ruedas motrices. La carrocería estará inspirada en el Nissan Prairie y en el Mitsubishi Space Wagon.

Para mediados del 85 se prevé el lanzamiento del nuevo R-18, un coche que debe continuar el estilo del modelo actual, pero con profundas mejoras en el aspecto aerodinámico. Entre otros motores utilizará el dos litros de cilindrada, ya visto en los Fuego GTX.



El **Rekord Turbodiesel** será la primera novedad Opel y será presentado en el próximo Salón de Ginebra. El coche será idéntico en su aspecto y también en su estructura

mecánica al resto de la gama, pero contará con turboalimentación sobre el conocido motor 2,3 litros Diesel. Para más adelante, seguramente en 1986, se espera el debut de un Opel **Rekord** completamente nuevo, con una carrocería derivada directamente del proyecto experimental Tech 1: superficies acristaladas sin resaltes, maletero integrado y aerodinámica de vanguardia.

Por su lado, el **Kadett** cambia de cara, a base de una carrocería muy estilizada, igualmente influida por los modelos de laboratorio de la marca. El coche será menos resistente al viento y más ligero que el Volkswagen Golf, recientemente comercializado, lo cual marcará un hito en este segmento

de coches. La versión GT/E podrá alcanzar los 200 kilómetros por hora.

Una de las opciones de la gama Kadett será un cambio automático de tipo continuo, así como el sistema ABS, para evitar el bloqueo de las ruedas en frenadas sobre piso deslizante. El ABS será una innovación en este segmento.



MG XX



Opel Corsa cuatro puertas

Opel Rekord



El grupo Austin Rover está dispuesto a relanzar una de sus marcas más gloriosas: MG; tras los MG

Metro y MG Maestro, llegará, en la primavera, el MG Mónaco o MG Macro, una versión especial del Austin Mónaco. El MG Mónaco equipará un motor cuatro

cilindros de dos litros de cubicaje, cuyo tono deportivo se obtiene gracias al empleo de un turbocompresor.

Ya en la primavera del 85 saldrá al mercado un verdadero deportivo, que, por ahora, se conoce tan sólo por las iniciales XX. Se trata de un coupé con sólo dos plazas y líneas muy aerodinámicas, cuyo motor debe ser el mismo dos litros de 110 caballos ya visto en los TR 7. Las suspensiones

serán independientes a las cuatro ruedas, para facilitar la conducción al máximo, y la caja de cambios de cinco velocidades.



El próximo verano es la fecha de lanzamiento de la nueva familia 80, la más pequeña de Audi. La carrocería, más redondeada en la parte frontal

y en la zona posterior —un poco a la imagen del super-aerodinámico Audi 100—, junto con un ligero retoque de los laterales, serán los distintivos de la futura serie 80, que conservará la actual estructura mecánica. Los motores para la nueva gama serán los de cuatro y cinco cilindros, de gasolina, así como los diesel de cuatro cilindros en versiones atmosférica y turbo. El modelo 80 Quattro también debe recibir la nueva carrocería.

Para el presente año se prevé la presentación del Audi 200 Turbo Quattro, con cuatro ruedas motrices. Utilizará el actual motor de cinco cilindros y 2,2 litros, con 200 caballos.



Ha br á que espe rar al otoño de 1985 para ver el nuevo Escort, actualmente en proceso de desarrollo bajo la denominación de código DC5. Sus modificaciones serán ligeras y consistirán en un nuevo frontal de línea más baja, faros, calandra, paragolpes y otros detalles.

Ford Lugano



En el interior, se presentará un nuevo tablero, asientos más cómodos y equipo de diseño más moderno.

Para 1987 se espera la llegada de un Fiesta totalmente distinto (nombre de código DB13) con mecánica de vanguardia, motores totalmente nuevos, frenos con ABS, explotación total de nuevos materiales, motores Diesel turboalimentados, opciones desaconsejadas e incluso una opción más potente con la novedosa

Ferrari 512 BBI



tracción a las cuatro ruedas. Sobre el Sierra se ha desarrollado también una nueva versión, a cargo de Pininfarina, que verá la luz en el próximo Salón de Ginebra. Se trata de un cabriolet de difusión limitada, que podría ser comercializado por Ford o por el carrocer italiano.

Según todos los indicios, el nombre comercial del sustituto del Granada será el de Lugano. Su Carrocería será totalmente nueva y aparecerá en los primeros meses de 1985, con una estructura similar a la del Sierra: dos volúmenes y medio, terceras ventanillas laterales y perfiles muy redondeados.

En cuanto a los motores, el V-6 de gasolina de 2,3 litros estará ahora alimentado por inyección y el V-6 de 2,8 litros incorporará un sistema de desconexión: el motor podrá funcionar, según las necesidades de potencia, en tres o seis cilindros.



Como ya anunciaba MOTOR16 hace unos meses, Ferrari tiene vendidas las 200 unidades que aún no se han terminado de construir de su nuevo GTO, que será presentado en octubre. Este coche tiene el motor que han utilizado los Lancia Martini de Grupo C en las carreras del Mundial de Resistencia: un V-8 de doble turbocompresor, con 32 válvulas y 350 caballos (potencia de la versión «civilizada»). El GTO alcanzará los 295 kilómetros por hora de velocidad máxima.

Algo antes, en verano, verá la luz el nuevo 512 BBI, cuya carrocería diseña y



Ford Escort

construye Pininfarina, y que irá equipado con el motor de 12 cilindros, de cuatro válvulas por cilindro y casi 5 litros de cilindrada. Este coche desarrolla una potencia máxima de 420 caballos.



El Saab 990, máxima novedad del constructor sueco para el próximo futuro, saldrá al mercado en los primeros días de 1985. Se trata de una berlina de la categoría alta, de 4,5 metros de longitud total. Como todos los modelos de este constructor será un vehículo de tracción delantera. El motor previsto es el cuatro cilin-

dros de dos litros con turbocompresor y potencia de 145 a 175 caballos; irá dispuesto transversalmente en el vano anterior. Se estudia también una versión cuatro ruedas motrices, que se prueba ahora mismo en Laponia.

Saab 990



Volvo 760 Kombi



rendirán 82 caballos en su versión «atmosférica» y 110 caballos en la turbo. En cualquier caso, el Volvo Kombi 760 superará los 170 kilómetros por hora, una velocidad muy respetable para un coche de tales características. También se prepara una versión «Turbo Intercooler», que propulsada por el motor de cuatro cilindros y 2,3 litros, con 173 caballos, estará por encima de los 200 kilómetros por hora.



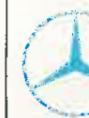
En la temporada actual desaparece el antiguo 315 y se introduce un diesel, el 324, con el motor de seis cilindros y 2,4 litros de cubaje, visto en el 524 TD, pero esta vez sin turbo. Su potencia debe situarse alrededor de los 90 caballos y la velocidad máxima en 175 kilómetros por hora. A lo largo de 1984 saldrá dentro de la serie 5 el M-535i, propulsado por el motor de seis cilindros en línea y 3,5 litros de cilindrada, el mismo que ya aparecía en los modelos 735 y 635 CSi. Los 218 caballos permiten alcanzar una velocidad de 220 kilómetros por hora. La oferta superior de BMW, la serie 7, continúa su carrera sin cambios en los próximos años, después llegará la nueva serie 7. La futura carrocería incorporará el nuevo motor de 12 cilindros en V, con casi 300 caballos, así como los actuales seis cilindros con culata de cuatro válvulas por cilindro.

BMW Serie 6



Los distintos planes de Porsche no tendrán salida hasta 1985. Empezando por abajo, el 924 dejará el motor Audi y tendrá uno de desarrollo propio, para bajar el precio del coche. El 944 Turbo, con 210 caballos, alcanzará los 245 kilómetros por hora; el coche será básicamente igual a su compañero de gama. Más adelante habrá un 944 Turbo de cuatro ruedas motrices, basado en la experiencia del 911 4x4. Un sistema electrónico de conexión convertirá en tractor el tren delantero cuando las ruedas traseras empiecen a patinar.

Otro modelo nuevo será el 911 Biturbo, de 3,3 litros y tracción integral; tendrá 355 caballos y llegará a los 300 kilómetros por hora, con una apariencia externa prestada por el Porsche Grupo B, de competición.



Los modelos más veteranos de la marca, aquellos comprendidos entre los 200 y 280 E —pasando por los 200, 240 y 300 D—, serán sustituidos a partir de diciembre por los coches de la clase W-124. La próxima generación Mercedes se distinguirá por las formas muy compactas y fluidas de su carrocería. El valor del coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, CX, será de 0,30. Los motores van a ser un desarrollo de los actualísimos cuatro cilindros de los Mercedes 190; en la serie W-124 se recurre a mecánicas de seis cilindros en línea, con 2,6 y 3 litros de cubaje —196 caballos y más de 220 kilómetros por hora para el futuro 300 E—, pero no se olvida el eficiente cuatro cilindros de 2,3 litros, base del actual 230 E. En diesel habrá un cinco cilindros de 2,5 litros y un seis cilindros de 3 litros. Hasta finales de 1985 no verán la luz las versiones con carrocería familiar, denominadas T. Y ya en 1986 la gama W-124 se completará con la llegada de los coupés de dos plazas.



Alfa 33 Giardinetta



Alfa 164



En el próximo Salón de Turín se presentará el **Alfa 33 Giardinetta** o break. La carrocería, diseñada por Pininfarina, es idéntica a la de la berlina en su parte anterior, pero difiere en la parte posterior, donde destaca la buena superficie acristalada; la longitud total será superior en 10 centímetros a la del conocido Alfa 33. También está previsto el lanzamiento de una versión con cuatro ruedas motrices impulsada por el motor de 85 caballos.

El futuro **Alfa Romeo 164**, «buque insignia» de la marca, se reserva para 1985. El motor será el seis cilindros en V, dispuesto transversalmente en el vano anterior, original Alfa y con sus 160 caballos debe permitir al futuro 164, de tracción delantera, una velocidad máxima de 215 kilómetros por hora. La carrocería, clásica aunque muy aerodinámica, tendrá alrededor de 4,70 metros de longitud.

La actual berlina **XJ**, un modelo cuya carrera comercial se inició en 1968, va a ser sustituido a inicios del próximo año por una nueva serie de

familiares denominados **XJ-40**. El motor será el nuevo seis cilindros en línea, con culata de cuatro válvulas por cilindro, sistema de repercusiones sumamente positivas no sólo en cuanto se refiere a potencia y par sino también a consumo.

Este nuevo motor sustituirá por completo al clásico doce cilindros en uve, que hasta ahora aparece en los modelos Sovereign HE y XJS HE; el único doce cilindros cuya producción ha superado con creces las cincuenta mil unidades dejará de existir a primeros de 1985.



El modelo **205** centra la actividad de la marca en materia de novedades. El próximo mes de marzo, en el Salón de Ginebra, será presentado el **205 GTI**, con carrocería de tres puertas y el motor 1,6 litros que llevan los Citroën BX 16. Este motor está equipado con un sistema de inyección electrónica, con el que llega a los 105 caballos de potencia máxima. El modelo deportivo GTI cuenta, además, con suspensiones endurecidas, llantas de 14 pulgadas, neu-

máticos de perfil bajo y distintos aderezos externos para la carrocería, que, con sus tres puertas, podría ser utilizada también con un motor más pequeño para dar lugar a un deportivo más popular, equiparable a los actuales Talbot Samba S. El GTI estará disponible en España a lo largo de este año y también el **205 Diesel**, ya con carrocería normal de cinco puertas; su presentación podría tener lugar en otoño.

Habrá que esperar a 1985 para ver en escena una elaboración cabriolet sobre esta base, así como un Peugeot 205 tres volúmenes.



El grupo Austin Rover quiere reforzar el éxito de su modelo más reciente, el **Maestro**, con una nueva versión prevista de igual base mecánica, pero diferenciada a nivel de carrocería por la presencia de un maletero independiente; el próximo coche saldrá al mercado en la primavera y su nombre clave es, por ahora, **Montego**; de cualquier forma, esta denominación ya fue utilizada por Ford hace algunos años, y por ello puede acarrear problemas, por lo que los nombres de **Mónaco** o

Macro tienen más posibilidades.

El Austin Mónaco o Macro, futuro competidor de los Renault-9, Ford Orion, etcétera, saldrá al mercado con motores de 1,3 y 1,6 litros de 69 y 82 caballos de potencia, respectivamente.



Los ocho años de vida del modelo

Gamma pesan demasiado y por ello será sustituido por el nuevo **Aurelia**, como berlina de prestigio de la marca. El **Gamma Coupé** permanecerá en la gama, pese a la presencia en 1984 del nuevo modelo. Las versiones más baratas llevarán motores de 1,6 y 2 litros, todos con árbol de levas en cabeza y diseño muy moderno, mientras que la cumbre de la gama contará, como ya se ha anunciado, con el motor PRV de inyección electrónica, que dará una potencia aproximada de 140 caballos. En cuanto a los coches más pequeños, Lancia prepara para 1984 la sustitución del actual **Autobianchi**, muy entrado en años pese a la remodelación de estilo que sufrió para encargar la década de los ochenta. El sustituto será un coche también de pequeño

formato, pero que gana algunos centímetros sobre el **Autobianchi** para colocarse en línea con el **Austin Metro** o el **Fiat Panda**. Su diseño de carrocería se parecerá mucho al del **Fiat Uno**. El nuevo **Lancia Y10**, que es como se llama de momento, seguirá llamándose **Autobianchi** en algunos mercados, para aprovechar el prestigio y buena acogida de que goza en Europa, especialmente entre la clientela joven y deportiva. El motor será completamente nuevo, de cuatro cilindros en línea y 1.000 centímetros cúbicos,



Austin Mónaco/Macro



Seat Ibiza



Lancia Aurelia

con árbol de levas en cabeza y distribución por correa dentada; se prevé que su consumo será espectacularmente reducido.

El proyecto **S-1**, será realidad para el usuario a lo largo de este próximo verano; **Ibiza** es el nombre comercial de este coche, cuya carrocería es obra tanto de Giugiaro



El pequeño **Ibiza** se distinguirá sobre todo por su línea deportiva y por la anchura del conjunto —alrededor de 1,60 metros—, casi 10 centímetros más de lo habitualmente ofrecido por los modelos competidores; en

cuanto se refiere a longitud, con 3,65 metros de largo, debe estar en la media de sus rivales.

Para 1985 está previsto el lanzamiento del **S-3**, todavía sin nombre definitivo, un coche grande que sustituirá al 131 y cuyos motores deben ser una evolución lógica de los creados por Porsche para el Ibiza.

El **Ronda** también va a seguir a sus hermanos y sólo conservará el motor diesel ahora conocido, pues los motores de gasolina también serán los pertenecientes a la familia Sygma, obra de los ingenieros alemanes.



El paso inmediato en el futuro es la presentación de los nuevos **Fiat Tipo 3** y **Tipo 4**. El primero, que se encuentra ya a punto, es un modelo de transición entre las pequeñas berlinas **Regata** y las carrocerías más voluminosas de la marca, esto es, un sucesor del 131. Su carrocería tiene un estilo si-

como de **Karman**, y la mecánica es obra de **Porsche**.

El motor, que se espera sea revolucionario, va a presentarse en los primeros días de marzo en el Salón de Ginebra. Habrá dos versiones: de 1,2 litros, con 62 caballos, y de 1,5 litros, con 85 caballos.

El pequeño **Ibiza** se distinguirá sobre todo por su línea deportiva y por la anchura del conjunto —alrededor de 1,60 metros—, casi 10 centímetros más de lo habitualmente ofrecido por los modelos competidores; en

milar a la de los **Ford Sierra**, mientras que en materia de motores utiliza los 1,6 litros de los **Regata** y el nuevo 2 litros que será la base para el **Tipo 4**.

El **Tipo 4**, también en avanzado estado de desarrollo, incorpora este nuevo propulsor de dos litros como planta motriz de gasolina y dos motores diesel de 2,5 litros, con o sin turbocompresor. La gama de potencias resultante va de los 75 a los 125 caballos y el modelo va a sustituir a los ya desfasados **Argenta**.



EXCLUSIVA: EL MODELO SECRETO DE TALBOT

Tras el éxito que ha supuesto el lanzamiento del 205, el grupo Peugeot Talbot prepara una novedad

de primera magnitud para el año que viene. Se trata de un modelo medio, de una longitud en torno a los

cuatro metros y que en el momento actual se conoce bajo el nombre de código C 28.



El sustituto del Horizon, cazado. Cinco puertas, cinco plazas, cuatro metros de largo y lanzamiento previsto para el 85

El nuevo modelo se perfila como posible sustituto del Talbot Horizon, del que adoptaría diversos elementos mecánicos. Tal sería el caso de los motores diesel XU; en gasolina, sin embargo, se emplearían los motores del tipo Douvrin, es decir, los de aluminio, ya vistos en el 205.

A nivel de carrocería, destaca por sus cinco puertas y unos envolventes parachoques de materia sintética, así como un suave frontal, muy aerodinámico. El portón posterior recibe cierta influencia de diseño visto en el Renault 11: la luneta es muy amplia y en cierto modo recurre al «principio-burbuja» del citado R-11, pero estéticamente da la impresión de estar mejor conseguida.

El prototipo que les ofrecemos en exclusiva realiza actualmente diversas pruebas en el más absoluto secreto. Y un último dato: está previsto que el nuevo modelo lleve el nombre de pila Talbot, aunque hay quien especula con la posibilidad de que sea un Peugeot. El tiempo lo confirmará.

Desde ahora, un repuesto vital de tu coche cuesta miles de pesetas menos



Si, has leído bien: un repuesto vital de tu coche, como son los amortiguadores, te cuestan, desde ahora, miles de pesetas menos.

¿Por qué los amortiguadores son un repuesto vital de tu coche? Sencillamente, porque si ya no amortiguan, van afectando a mecanismos tan necesitados de seguridad, para el coche y sus ocupantes, como la dirección, caja de cambios, suspensión y neumáticos. Con todo lo que esto podría costar. Al coche y a ti.

¿Por qué los amortiguadores te cuestan, ahora, mucho menos? Más sencillo todavía. Porque JUNIOR, la marca líder en el mercado nacional, consciente de los muchos coches que andan mal de amortiguadores por la "altura" de los precios, "baja" éstos sustancialmente. Gracias a una serie de factores, como la mejora de los sistemas de fabricación, el aumento de producción, el propio esfuerzo económico y la toma de conciencia tanto de distribuidores como de instaladores.

Ya sabes, si tu coche anda mal de amortiguadores, aprovecha para cambiarlos por unos JUNIOR nuevos. Ahora que cuestan miles de pesetas menos.



**AMORTIGUADORES
JUNIOR**

para ir sobre seguro

FRENTE A FRENTE

**FORD ORION 1.3 GL
CONTRA
RENAULT - 9 TSE**

EL LIDER, INAMOVIBLE

EL usuario español que busca un coche de dimensiones medias —alrededor de cuatro metros de longitud total—, manejable en tráfico urbano, rápido en carretera, con buena capacidad de carga y línea exterior de tipo clásico, acaba de ver aumentadas sus posibilidades de elección. Si antes el único coche que cumplía tales requisitos era el Renault 9, líder de ventas del mercado español, desde el 14 de enero pasado también compite en esta categoría el Ford Orion. Los dos son de fabricación nacional y sus precios son casi idénticos.

MOTOR16 ha enfrentado las dos versiones de características más similares: Orion 1.3 GL y R-9 TSE, en un

duelo de dos mil kilómetros de duración. El veredicto final de la prueba es inapelable: el R-9 se ajusta mejor a las necesidades del conductor medio español. El Renault consume menos combustible que su rival, tiene unas prestaciones superiores y su precio es 7.000 pesetas menor; la climatización muy poco potente, el alto nivel de ruido generado por un motor antiguo, que es también bastante vibrador, son los puntos menos favorables en su comparación directa con el Orion.

El nuevo coche de Ford en su versión 1.3 GL está lejos del R-9 en muchos resultados, sobre todo por la peor adaptación de su mecánica a las exigencias de nuestro tráfico.

La calidad de acabado y el confort

interior, ambos muy estimables, tienen su contrapartida negativa en la mala adecuación de la caja de cambios al motor, lo que borra casi por completo su carácter.

Los dos coches se han examinado en todo momento con la mentalidad del usuario medio, que se mueve la mayor parte del tiempo en ciudad, hasta cubrir en el tráfico urbano más o menos el 60 por 100 de su kilometraje anual; ese usuario que viaja la mayor parte de las veces con tres o cuatro pasajeros —su familia— y necesita, además, un maletero de capacidad respetable para sus salidas en fin de semana o vacaciones.

Al final, el coche ganador es el R-9, el más homogéneo en su conjunto.



RAMON RODRIGUEZ





El Orion es el coche que, en parte, viene a reemplazar al antiguo Taunus. La base mecánica del nuevo modelo es casi idéntica a la empleada desde hace dos años en el Escort

FORD ORION: JOVEN EN BUSCA DE FUTURO

El Orion, último trabajo de Ford en la categoría de los automóviles medios, está a mitad de camino entre la familia de los Escort y la de los Sierra, que se diferencia de los primeros, únicamente, por su maletero posterior independiente —que ha aumentado la longitud total en 22,4 centímetros—, por los paragolpes de plástico y por la nueva calandra frontal.

La calidad de acabado, calificable casi de excepcional, la buena capacidad de carga del maletero, que además puede ampliarse por el abatimiento de una o las dos partes del respaldo, o la escasa rumorosidad de marcha, son los distintivos

Precio en la calle:
1.023.844 ptas.

Fecha de presentación: Diciembre de 1983.

Fabricante: Ford España, S. A.

Garantía: Un año, sin limitación de kilometraje.

Número de talleres: 230.

Plazo de entrega: Inmediato. Colores especiales, de quince a veinte días.

FICHA TECNICA

FORD ORION 1.3 GL

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.296 c.c. (80 x 64,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 48 litros. Potencia máxima: 69 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 10,2 mkg. a 3.500 rpm.

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

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,6. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS Sistema: Discos delanteros y tambores traseros, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa estampada, de 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 155 SR 13.

PESOS En orden de marcha: 875 kgs.



del Orion. En el aspecto mecánico este coche destaca de forma muy positiva, tanto por la precisión de manejo ofrecida por la palanca de cambios, como por la eficacia de los frenos, incansables en cualquier circunstancia.

El coche tiene una buena base, la del Escort, pero hay muchos detalles mecánicos que restan brillantez al conjunto: la suspensión es bastante blanda y proporciona a los pasajeros un buen nivel de confort si se rueda a velocidades normales; pero cuando se

aumenta el ritmo de marcha sobre suelos bacheados da lugar a rebotes poco agradables. Por otro lado aparece la transmisión, inadecuada del todo para el motor, pues sus relaciones, que se orientan única y exclusivamente al ahorro, restan cualquier rasgo de genio a las respuestas. El volante, a su vez, transmite a las manos del conductor las desigualdades del terreno con demasiada claridad, lo que llega a ser molesto en algunos casos.

El motor del Orion pertenece a la más reciente familia creada por Ford y destaca favorablemente por su bajo costo de mantenimiento. Los 69 caballos de este motor tiran del coche con bastante fuerza, pero el cambio se encarga de anular tales esfuerzos, debido a sus desarrollos.

Cuando se circula en primera, segunda o tercera, todavía muestra cierta agresividad, pero en cuanto se pone cuarta o quinta las reacciones son muy lentas para el conductor.

VIRTUDES

- Acabado excelente
- Silencio de marcha
- Capacidad de carga
- Cambio suave y preciso

DEFECTOS

- Comportamiento brusco
- Desarrollos de cambio demasiado largos
- Reacciones extrañas al frenar
- Dirección sensible a las irregularidades del piso



El Renault 9 TSE abrió el camino a las carrocerías de estilo clásico. Los diseñadores del R-9 consiguieron meter en cuatro metros: motor, espacio habitable con cuatro puertas y maletero independiente

RENAULT 9 TSE: EL QUE DIO PRIMERO

La homogeneidad del R-9 es la mejor carta de presentación para un coche que responde plenamente a la filosofía de los Renault. Acabado impecable, maletero de gran espaciosidad, suspensión cómoda y eficaz, consumo recortado y mecánica fiable son los puntos positivos de este modelo. Los ruidos y vibraciones originadas por un motor muy veterano, el diseño de los respaldos de los asientos delanteros, bajos y un poco estrechos, y una climatización pobres son los aspectos más negativos.

El R-9 ha abierto camino en nuestro país a los coches con cuatro metros de longitud y carrocería de tipo clásico,

una línea que se está imponiendo otra vez a marchas forzadas; en este modelo los técnicos de Renault dejan a un lado la funcionalidad del portón trasero, pero por ello no renuncian a una buena capacidad de carga, pues el maletero es uno de los más grandes de su categoría. El estilo tradicional del exterior contrasta con el del interior, donde aparecen soluciones tan modernas como los asientos delanteros del tipo «monoguía», caracterizados no sólo por estar las correderas del suelo muy

próximas entre sí para facilitar a los pasajeros de atrás la colocación de sus pies, sino también por la posibilidad de abatir todo el conjunto como si de una mecedora se tratara.

El modelo R-9 TSE recibe un motor cuyo diseño tiene muchos años de carrera a sus espaldas, pues ha estado ya en los R-8, R-12, R-5, etcétera; con 1.397 centímetros cúbicos da 72 caballos de potencia, una cifra poco espectacular, pero suficiente para que el coche sea aceptablemente rápido y tenga buenas aceleraciones. Cuenta con un detalle de vanguardia, como es el encendido electrónico, pero el resto de los elementos son bastante veteranos.

La caja de cambios está pensada en busca del máximo ahorro de combustible y resta, por tanto, vivacidad a las recuperaciones. La precisión del cambio es casi perfecta. El equipamiento es muy completo, lo que da al R-9 TSE un cierto toque de prestigio. La terminación es de primera clase.

FICHA TECNICA

RENAULT 9 TSE

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.397 c.c. (76 x 77 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Compresión: 9,25 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 47 litros. Potencia máxima: 72 CV a 5.750 rpm. Par máximo: 10,8 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras.

Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,90 km/h.; 2.ª, 11,87 km/h.; 3.ª, 18,55 km/h.; 4.ª, 27,12 km/h.; 5.ª, 32,36 km/h.

Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 9,8 metros.

FRENOS Sistema: Discos delanteros y tambores traseros, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165/70 x 330.

PESOS En orden de marcha: 845 kg.



Precio en la calle:
1.016.761 ptas.

Fecha de presentación: Abril de 1982.

Fabricante: FASA-Renault.

Garantía: Un año, sin limitación de kilometraje.

Número de talleres: 1.350.

Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Confort de suspensión
- Buena presentación
- Bajo consumo
- Prestaciones favorables

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Reflejos molestos en el cuadro de instrumentos
- Frenos algo justos a alta velocidad
- Respaldos delanteros muy estrechos por arriba



El tablero frontal del Orion recuerda en todos sus detalles al del Escort. El cuadro se lee con facilidad por el buen tamaño de los relojes. El cuentarrevoluciones sería bienvenido

INTERIORES: ESPACIO CONTRA VERSATILIDAD

El Renault 9 y el Ford Orion juegan sus cartas de modo diferente. El primero cuenta con una carrocería más ancha y corta, para conseguir un interior espacioso en anchura y un maletero inicialmente más voluminoso; el Orion, en otro camino, explota las posibilidades de un habitáculo más alto, una carrocería más larga y un maletero que puede convertirse a voluntad, gracias al abatimiento parcial del asiento trasero. Esta astucia de Ford, consistente en combinar las ventajas estéticas y funcionales de una carrocería tipo berlina con la capacidad ocasional de un coche de dos volúmenes, no ha sido suficiente para aventajar a un diseño tan compacto como el del R-9. El resultado es un empate, para lo cual cada modelo aporta sus cualidades particulares.

En anchura es superior el R-9, con

una distancia útil media de 1.335 milímetros —la carrocería mide por fuera 1.650 milímetros—. El Orion parte de una carrocería exteriormente más estrecha, para conseguir un espacio habitable diez centímetros más estrecho que el de su rival. Pero, aunque es más estrecho en términos absolutos, está algo mejor aprovechado.

El habitáculo es semejante en ambos coches en cuanto a sus dimensiones a lo largo: el R-9 gana en espaciosidad de las plazas delanteras y el Orion, en las traseras. Donde sí ofrece mejores posibilidades el Orion es en altura disponible hasta el techo, sobre todo en la parte trasera, donde obtiene nueve centímetros de diferencia con respecto al R-9. De todas maneras, en el Renault el techo no queda bajo.

Y llegamos al capítulo del maletero, en el que el coche de Renault cuenta también con clara ventaja sobre su competidor, gracias al formato cuadrangular y aprovechable de su espacio de carga, que, además, ofrece 60 litros más de volumen. Pero el Ford Orion juega aquí una baza original, la convertibilidad de la parte trasera; si son dos los pasajeros, las posibilidades

de carga de esta berlina clásica son superiores a las de cualquiera de sus rivales, R-9 incluido.

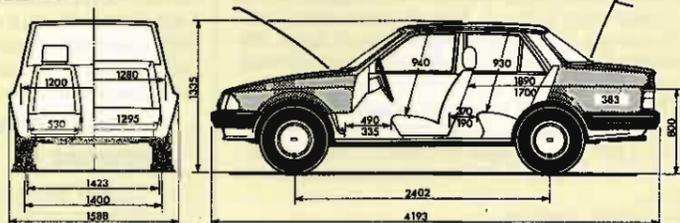
Los dos coches presentan un acabado irreprochable y corresponden a una categoría de vehículos de alta calidad. El diseño del Orion es más avanzado y racional que el de su rival; no en vano, los especialistas de Ford han conseguido que el usuario se encuentre tan bien en el interior de un Fiesta como en el de un Sierra, un Escort o un Orion. Pero esta homogeneidad en el diseño entraña también cierta frialdad y cabe decir que el «clima» del Orion es más impersonal que el de un R-9.

En materia de equipamiento hay también cierta ventaja a cargo del R-9, pues, a excepción de la posibilidad que el Ford presenta de abatir el asiento trasero y agrandar extraordinariamente el

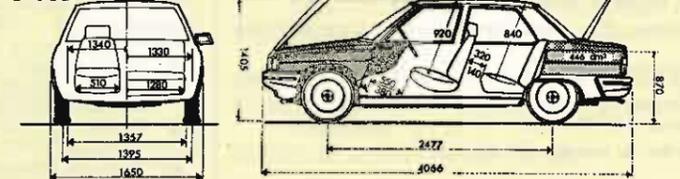
EQUIPAMIENTO

	Ford Orion 1.3 GL	Renault 9 TSE
Cuentarrevoluciones	NO	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	SI
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros halógenos	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero ..	—	—
Luneta térmica	SI	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/NO	SI/NO
Espejo de cortesía	SI	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/NO	SI/NO
Cerraduras centralizadas ..	NO	SI
Respaldo posterior divisible ..	SI	NO
Luz orientable (lector de mapas)	NO	SI
Tapón de gasolina con llave ..	SI	SI

Ford Orion 1.3 GL



Renault 9 TSE



En el tablero frontal del R-9 todos los elementos están muy a mano. El tamaño algo pequeño de los relojes exige al conductor más atención en el momento de las consultas

espacio de carga, el R-9 tiene mayor número de elementos de serie. Tal es el caso del cuentarrevoluciones en el tablero de instrumentos, un indicador que no debiera faltar en un coche moderno y caro —que, para mayor dificultad, tiene unos desarrollos de cambio larguísimo—. Otra diferencia es la presencia de cerraduras centralizadas en el R-9; aunque el Orion probado las llevaba, en este modelo son opcionales y cuestan cerca de 20.000 pesetas más, a añadir al precio de compra.

Aunque ya se ha mencionado de pasada, hay que reincidir en el aspecto confort. El Orion es más silencioso y no vibra en absoluto, excepto cuando se acelera a fondo con una marcha larga y la velocidad es reducida. Sus asientos son de buen diseño, y sólo algo fríos y duros si la distancia a recorrer es considerable.

El Renault 9, por otro lado, es más escandaloso en ruido y vibraciones, sobre todo cuando el coche está parado en un semáforo. Pero su interior es más acogedor y sus asientos —con los delanteros de tipo monorraíl— son realmente inimitables. Gracias a ellos, se consigue una postura de conducción perfecta para cualquier tipo de usuario y una importante dosis de confort para quienes le acompañan. El asiento trasero presenta una configuración y un mullido mejores que los del Orion, cuyo asiento trasero tiene el respaldo excesivamente vertical.

La climatización, para terminar, es excelente en el Orion y deficiente en el R-9.

AL VOLANTE: LA DISCRECIÓN DEL R-9

El mejor puesto de conducción es el del R-9, que dispone de un asiento casi perfecto y el reglaje adicional tipo me-



Algo duros los asientos del Orion. Las butacas del R-9 son excelentes (debajo)



Los respaldos del Orion son abatibles (arriba). Los asientos del Renault son prácticos



cedora que le confiere su diseño exclusivo monorraíl. En el Orion encontramos un asiento muy normal, de buen diseño y algo duro en la espalda.

Muy bien los pedales en ambos coches, aunque son mejores los del R-9, porque son más compactos y están más juntos, gracias a lo cual puede practicarse una conducción pre-

cisa. La instrumentación está bien dispuesta en los dos coches, pero la del R-9 dispone de cuentavuelvas.

La palanca de cambios es suave y precisa en ambos modelos, pero se advierte cierta ventaja para el R-9 en cuanto a suavidad y precisión de uso. En el Orion, utilizado en la prueba, la segunda marcha se resistía a entrar en



El motor CVH del Ford Orion (a la izquierda) necesita menos mantenimiento que el de su rival, el R-9, pero es algo más bebedor.

ocasiones, mientras que el R-9 no plantea ningún problema y, además, sus recorridos entre las distintas posiciones de la palanca son más cortos.

La visibilidad a través de los retrovisores y la capacidad de iluminación nocturna son equiparables en los dos coches probados. En el R-9 se producen algunos reflejos en el tablero de instrumentos, dado que la pantalla que lo protege no es muy grande.

En cuanto al comportamiento, cabe hacer más distinciones. El R-9 arroja un balance favorable en el conjunto de sus rendimientos, a pesar de que dispone de un motor más antiguo —bien es verdad que tiene mayor cilindrada— y de que sus suspensiones están diseñadas, en principio, para el confort más que para la estabilidad.

En materia de estabilidad, el R-9 responde mejor que su rival, a base de una

mayor nobleza en el trazado de cualquier curva. Su tendencia natural, como buen tracción delantera que es, es la de irse de morro en las curvas de radio corto, pero siempre se controla sin problemas y, además, se comporta muy bien si la curva es rápida. Absorbe muy bien las irregularidades del pavimento y da perfecta sensación de seguridad, asociada a un buen confort de marcha, en cualquier circunstancia. No ocurre lo mismo en el caso del Orion. El último modelo de Ford tiene mucho balanceo de carrocería en las curvas, que termina por cansar a los pasajeros y requiere mucha concentración por parte del conductor.

En frenada, el Orion sigue mostrándose ligeramente inferior al R-9. Sus frenos —los del Ford— son más potentes y resistentes que los de su rival, y, a gran velocidad, conservan casi la

FRENOS



R-9 por delante

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)	Ford Orion 1.3 GL	Renault 9 TSE
A 60 Km/h	14,8	15,1
A 100 Km/h	44,9	42,7
A 120 Km/h	59,9	58,2

PRESTACIONES

Cambio más adecuado on el R-9



	Ford Orion 1.3 GL	Renault 9 TSE
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	149,5 *	157,8
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	19,6	18,8
1.000 m. salida parada	37,2	35,6
De 0 a 100 km/h.	13,6	13,1
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	21,1	20,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	24,8	22,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	40,8	38,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	46,2	42,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	17,6	12,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	35,2	16,1

* En cuarta velocidad.

CONSUMO

Clara ventaja Renault



	Ford Orion 1.3 GL	Renault 9 TSE
	Litros/100 km.	
CIUDAD		
A 26,8 km/h. de media	10,5	9,1
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,8	5,7
En conducción rápida	12,3	11,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	7,6	7,5
A fondo	10,8	11,0
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponderado	9,1	7,9
Recorrido (km.)	480	530



Los dos coches de la prueba, Ford Orion 1.3 GL y Renault 9 TSE son muy similares. La superioridad del R-9 es clara, pero en ningún caso hay grandes diferencias con respecto al Orion.

misma capacidad que en marcha urbana. El problema vuelve a estar relacionado con las suspensiones, ya que, llegado el momento de frenar —a coche descargado—, el Orion se levanta demasiado de la parte de atrás: las ruedas flotan en la carretera sin trayectoria muy precisa y el resultado es una especie de zigzag que fuerza el bloqueo alternativo de las ruedas delanteras. Sus frenos son superiores, pero no su rendimiento final; este coche mejora ostensiblemente su comportamiento cuando está cargado, circunstancia en la que los frenos del R-9 se muestran discretos en potencia y, a veces, un poco justos, sobre todo si se frena a gran velocidad. En el Renault, en marcha lenta, la asistencia resulta algo exagerada y hay que tantear mucho con el pie; sin embargo, en conducción rápida, es necesario pisar el pedal a fondo para que el coche se detenga. Las reacciones del coche en esa situación son, eso sí, muy nobles.

La dirección es similar en los dos coches, a base de muchas vueltas en el volante para girar de extremo a extremo. Pero hemos preferido la del Renault, dada su mayor estabilidad en línea recta y a gran velocidad, y la menor sensibilidad a las irregularidades del pavimento.

Los desarrollos de cambio son mucho más adecuados en el R-9. Este coche hace su velocidad máxima en quinta y las distintas marchas están



El Orion (a la izquierda) y el R-9 revelan sus detalles. El diseño es, en cualquier caso, moderno pero sin estridencias

próximas entre sí, de modo que son muy adecuadas para conducir con alegría, obtener buenas prestaciones y, como demuestra la experiencia, consumir menos gasolina. Precisamente, los cuadros de consumo y prestaciones así nos lo indican; el Renault 9, como consecuencia de tener un cambio más

adecuado y un motor de mayor cilindrada, gana al Orion en todas y cada una de las facetas, ya se trate de velocidad, aceleración o recuperación. Pero, además, gasta menos gasolina, con algo más de un litro de diferencia cada 100 kilómetros como valor medio.



NUEVO

CITROËN

LNA

Los LNA, en sus tres versiones, son vehículos cuidadosamente pensados para satisfacer a los que le piden mucho a un coche pequeño. Para un automóvil tan económico, su equipo de serie es fuera de serie: Espejo en parasol de conductor. Retrovisor interior día/noche. Testigo desgaste plaquetas de freno. Luces traseras antiniebla. Encendido electrónico integral. Luneta trasera térmica. Asientos traseros abatibles individualmente. En opción: Pintura metalizada. Lavalimpia luneta trasera. Preequipo de radio. Apoyacabeza delantero. Asientos con memoria. En el 11 RE, además: Elevalunas eléctrico. Cristales tintados. Parabrisas Tríplex. Llantas de aluminio.

El mantenimiento es mínimo. Las revisiones cada 20.000 Km. El cambio de aceite cada 10.000 Km.

Elige tu LNA. Hay tres versiones y dos motorizaciones. Desde 468.200 pesetas F.F.

Desde cualquier punto de España, de día, de noche, incluso festivos, llame a Citroën Servicio "24 horas al día" (91) 450 11 11, y tendrá la asistencia técnica que necesite. Con la colaboración de ADA.

CITROËN 84
Cada Día Más

¡Ah!

FRENTE A FRENTE

Las llantas del Orion responden a las exigencias de la aerodinámica. Las del R-9 son también efectivas en este sentido. En ningún caso rompen la estética del coche.



El acabado es irreprochable tanto en uno como en otro coche. Los tiradores de puerta cumplen bien su misión en el R-9, pero no sucede lo mismo en el Orion, ya que están muy retrasados.



CONCLUSION: EL NUEVO LO TIENE DIFÍCIL

A lo largo de más de 2.000 kilómetros, que se han cubierto combinando la ciudad con la carretera y la autopista, el nuevo Ford Orion y su rival por antonomasia, el Renault 9, se han visto enfrentados para encontrar un ganador. El coche que ya estaba en el mercado y usa el motor más antiguo de ambos, el R-9 TSE, sólo se ha mostrado inferior en apartados aislados y muy concretos: climatización deficiente por excesiva explotación de la aerodinámica, ruido y vibraciones de motor y frenos justos a alta velocidad son sus carencias fundamentales. El Orion, por su parte, acude al reto con un diseño más moderno de componentes mecánicos y un interior convertible.

Quienes busquen una berlina de formato clásico, con maletero separado, de dimensiones que rondan los cuatro metros de largo y con motor intermedio, tienen en el Ford Orion 1.3 GL y el Renault 9 TSE su abanico de elección. El enfrentamiento de estos dos modelos arroja un balance favorable al coche de Renault.

El R-9 tiene un motor ligeramente mayor, pero también más antiguo. El CVH de Ford ha sido desarrollado hace pocos años, con las normas de diseño más vanguardistas. Pero aunque el R-9 disponga de un motor que aún necesita de reglajes de válvulas cada cierto tiempo, su mayor potencia, junto a los desarrollos de cambio más realistas que

incorpora, le permiten tener unas prestaciones más brillantes.

Puestos en la balanza, los dos coches tienen la misma filosofía de diseño, las mismas dimensiones generales, un motor de capacidad semejante y un comprador idéntico, sobre todo teniendo en cuenta que su precio está en línea. Eso sí, el R-9, con mejor equipamiento, cuesta 7.000 pesetas menos.

Del Orion hay que destacar el maletero ampliable, con respaldo partido, que supone una ventaja frente al más clásico Renault 9. Por lo demás, si sólo pesan consideraciones convencionales, el R-9 se muestra superior. Su motor anda más y gasta menos; su cambio de marchas es más adecuado para las carreteras españolas; sus frenos, sin ser la quinta maravilla, se comportan por lo general mejor que los del Orion, pues el R-9 no hace extraños en ningún caso; su estabilidad no tiene tacha, su habitabilidad es, en condiciones normales, tan buena como la mejor. Su confort interior es excelente y su precio es favorable, incluso con un equipo más generoso.

Frente al R-9, líder de ventas en España durante meses, el Orion, al menos en su versión 1.3, lo va a tener difícil.

Jorge Silva

Con la colaboración del Equipo de Pruebas

BALANCE FINAL



Gana el más veterano

	Ford Orion 1.3 GL	Renault 9 TSE
Velocidad máxima	2.º	1.º
Aceleraciones	2.º	1.º
Recuperaciones	2.º	1.º
Consumo	2.º	1.º
Transmisión	2.º	1.º
Caja de cambios	2.º	1.º
Frenos	2.º	1.º
Dirección	2.º	1.º
Comportamiento	2.º	1.º
Aptitudes urbanas	2.º	1.º
Autonomía	2.º	1.º
Habitabilidad	1.º	1.º
Confort	2.º	1.º
Sonoridad	1.º	2.º
Equipamiento	2.º	1.º

Fuera de serie

En 1909, el primer Lancia Gamma batía un récord de velocidad. Hoy, un modelo con el mismo nombre representa el máximo nivel de diseño de la marca italiana.

LANCIA GAMMA COUPE

SETENTA Y CINCO AÑOS DE ANTIGÜEDAD

EN Italia, el refinamiento automovilístico se llama Lancia y en Lancia el modelo de prestigio es el Gamma, con su versión Coupé como máximo exponente. Sin embargo, no es un coche muy conocido del gran público. Tiene el esplendor de las grandes creaciones de Lancia y Pininfarina, pero en España,

sobre todo, no goza del reconocimiento del gran público. Ahora, a los ocho años de iniciada su carrera comercial, el Gamma Coupé se afianza como una de las realizaciones más completas de la marca italiana.

Frente a la proliferación de modelos sofisticados, el riguroso diseño del Gamma es una obra de gran maestría

dentro de unos cánones tecnológicos poco comunes. Aunque en esto, no hace más que seguir la tradición de Lancia, que siempre ha diseñado automóviles vanguardistas en todos sus aspectos.

Vincenzo Lancia creó la marca que lleva su nombre en 1906. Un año después apareció el Lancia Alfa, el pri-



Alfa, Beta, Gamma, Delta, Theta, Jota, Kappa... Lancia ha utilizado el alfabeto griego para denominar a sus modelos, aunque también ha utilizado frecuentemente nombres que empiezan por A: Appia, Aurelia, Ardea, Aprilia, Augusta, Ardena, Astura...

La historia de la marca ha sido siempre un reto tecnológico. Lancia ha supuesto un desafío a la vulgaridad y aunque también hubo sus tropiezos, su historia refleja de una forma fiel los avances del automóvil a lo largo de los años. Lancia innovaba y muchas otras marcas copiaban. Soluciones como el motor monobloque, las suspensiones independientes, los motores en V estrecha, las carrocerías de cuatro puertas sin montantes centrales, los dobles circuitos de frenos o el compresor volumétrico han marcado hitos.

Si en 1984 el Gamma prestigia a su marca, en 1909 un modelo con el mismo nombre contribuiría a cimentar su buen nombre. El mismo Vincenzo batió con él, a una velocidad de 113 kilómetros por hora, el récord de la milla. No es, sin embargo, el Gamma Coupé un coche especialmente rápido. Alcanza y mantiene sin problemas los 195 kilómetros por hora, pero en él se buscó ante todo compaginar el confort y las prestaciones, una obsesión en

mero de la dinastía y con el que se inició la tradición de bautizar a los modelos de la casa con las letras del alfabeto griego. El Alfa inauguró asimismo con acierto la filosofía técnica de la marca: un árbol de transmisión sustituyó a las cadenas comúnmente empleadas por entonces, el motor superaba las

1.000 revoluciones por minuto, que venían a ser la barrera habitual de los coches de la época y se alcanzaban los 90 kilómetros por hora, velocidad a todas luces excesiva en 1907. Claro que Vincenzo Lancia no se amilanó y un año después el Dialfa llegaba a los 110 kilómetros por hora.

A la busca del detalle, tanto en el diseño como en la fabricación
Una de las características de la marca a lo largo de su historia



30/ Motor 16



Pininfarina, que ha trabajado para muchos fabricantes con resultados brillantes, ha conseguido con el Lancia Gamma Coupé un ejemplo de equilibrio.



Historia de la transición

Los secretos del viaje de Don Juan Carlos a U.S.A. y la caída anunciada de Arias

UNA REGIA DECISION

Juan Baeza
(Sobre una idea de E. Ortega)



Un interior lujosamente tapizado o un motor de cuatro cilindros horizontales opuestos, son detalles muy diferentes, pero capaces de ejercer una clara fascinación.



Lancia desde hace años. La elegancia de la línea no lo ha sido menos y por eso frecuentemente se ha trabajado en colaboración con Pininfarina, que también diseñó las carrocerías berlina y coupé del Gamma.

De este coche puede decirse que le caracterizan además la tracción delantera y el motor de cuatro cilindros horizontales opuestos. Con 140 caballos de potencia, sitúa al Gamma como uno de los todo delante más potentes y equilibrados del mercado. Cuando se conduce, sorprende por la agilidad de su comportamiento, inesperada por sus cuatro metros y medio de longitud; acaba animando a la más decidida de las conducciones deportivas cuanto más enrevesado sea el terreno. Y todo ello sin perder un ápice de confort.

Si el Gamma es el único coupé de gran tamaño y tracción delantera, la estructura de su motor con los cilindros horizontales y puestos dos a dos, sólo la emplean otras cuatro marcas: Volks-

wagen con el mítico Escarabajo; Alfa Romeo, Citroën, la japonesa Subaru y Porsche, aunque en este caso con seis cilindros. Precisamente Lancia ha logrado con sólo cuatro cilindros una eficacia equiparable casi a la de otros motores de capacidad equivalente, pero de seis cilindros; durante unos cuantos años ha sido considerado como el mejor cuatro cilindros del mercado. Su potencia y su elasticidad de funcionamiento han sido sus principales bazas, amén de las ventajas de diseño que proporciona un motor «plano», pues gracias a su mínima altura los carroceros pueden dibujar formas más aerodinámicas. Es también más compacto y contribuye a rebajar el centro de gravedad del conjunto. Lancia empleó este tipo de motor en 1960 en su modelo Flavia y ya entonces se utilizaba la aleación ligera de aluminio en la construcción del bloque, igual que en el Gamma. Este tiene una cilindrada total de 2.484 centímetros cúbicos, va alimen-

tado por un sistema de inyección electrónica y dispone de un árbol de levas en cabeza por cada línea de cilindros.

El resto de las características responde a cánones vanguardistas: caja de cambios de cinco velocidades, dirección de cremallera servoasistida, neumáticos de perfil bajo, suspensión por ruedas independientes y frenos de disco. Estos cuentan con el sistema Superdúplex con dos circuitos, uno para el tren delantero y otro, mixto, para los de delante y los de detrás; es una seguridad adicional y una característica de Lancia.

En definitiva, el Gamma es un coche en el que se cuida el detalle y la calidad de fabricación, al tiempo que mantiene viva una tradición: la de una de las marcas con más solera entre las que perduran desde principios de siglo.

Alberto Mallo
Fotos: Ángel Carchenilla y Alfonso J. Nieto

Motor 16

TANDEM DDB

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 abertura 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.

Lubricantes
REPSOL®

Menos gasto, ningún desgaste.



Envase registrado.

REPSOL es un producto **EMIP**

A FONDO

CITROËN CX GTI

LA VETERANIA ES UN GRADO



VIRTUDES DEFECTOS

Confort general	Climatización mediocre
Excelente comportamiento	Balaneo de la carrocería
Frenos potentes	Requiere un periodo de adaptación

COMODIDAD y seguridad son las palabras que mejor definen al Citroën CX 25 GTI. A pesar de los casi diez años que tiene el modelo a sus espaldas, sigue siendo perfectamente actual.

Este coche es hoy uno de los más silenciosos del mercado, pudiendo competir en este aspecto con otros de mayor categoría y precio. Por mucho que se le haya querido dar un aire deportivo, el CX 25 GTI es un coche eminentemente familiar, aunque rápido.

Sin embargo, el habitáculo no guarda proporción con las medidas exteriores, siendo menos amplio de lo que

cabía esperar por sus más de cuatro metros y medio de largo. Con todo, es una confortable berlina.

Estas características hacen del CX un coche ideal para realizar grandes desplazamientos, sin sufrir la fatiga que las vibraciones y ruidos producen al cabo de unas horas de viaje.

El aspecto más negativo es el tiempo necesario para habituarse a su conducción, ya que tanto los mandos como la dirección requieren de un cierto periodo de adaptación.

En los casi dos mil kilómetros que duró la prueba, el CX confirmó siempre su buena aptitud para la carre-

tera, sea cual sea el trazado de ésta, pero se mostró algo aparatoso en ciudad, por causa de sus dimensiones.

En esta versión, con las modificaciones hechas en el motor, se ha superado esa falta de potencia de las anteriores, destacando la facilidad con que el coche se recupera en cualquier marcha sin dar tirones ni ruidos extraños.

El Citroën CX GTI es el coche ideal del conductor que realiza largos desplazamientos, habitualmente acompañado, y que gusta de conducir rápido por cualquier tipo de carretera, rodeado de un gran confort y silencio de marcha.



La agresividad caracteriza el frontal del Citroën CX 25 GTI. La aerodinámica continúa siendo el distintivo de este diseño.

La veteranía se percibe en algunos detalles. El alerón da un toque deportivo a la parte posterior del CX GTI.

MECANICA



Entre la anterior versión del CX GTI y ésta la principal diferencia estriba en un aumento de cilindrada, que pasa de 2.347 centímetros cúbicos a 2.500. Este aumento de cilindrada ha tenido como consecuencia un incremento de potencia y una mejora en la capacidad de recuperación del motor, que permite el cambio por ciudad en marcha largas sin tener que estar utilizando el cambio continuamente.

El motor está dispuesto transversalmente, siendo mediocre la accesibilidad a los distintos órganos, ya que un sinfín de tuvos, correas y cables aparecen en primer plano del compartimento, en el que también se encuentra la rueda de repuesto.

El sistema de inyección es totalmente electrónico y el encendido también, con lo que se reduce considerablemente las visitas al taller para realizar la puesta a punto.

En el aspecto mecánico lo más destacable es, sin lugar a dudas, la suspensión. Al igual que los GSA y BX, el CX está dotado de suspensión hidroneumática, que es lo que le da



al coche esa suavidad de marcha sobre cualquier piso.

Este tipo de suspensión es distinto al convencional de muelles y amortiguadores, y se basa en un circuito mixto de gas y líquido. Una bomba central manda presión a cuatro esferas situadas en cada una de las ruedas, y éstas son las que actúan como amortiguadores. Están ligadas entre sí de forma que las reacciones de cada una de ellas ablandan o endurecen las demás.

En la única circunstancia en la que este tipo de suspensión reacciona con cierta brusquedad es ante cambios de rasantes abordados a alta velocidad.

En estos casos se produce una presión seguida de una fuerte depresión en las cuatro esferas a la vez, cosa que se traduce en un brusco tirón de la carrocería hacia el suelo.

El cambio es de cinco velocidades y sus desarrollos están muy de acuerdo con la personalidad del coche. Se consiguen buenas aceleraciones en las tres primeras velocidades, quedando la cuarta y la quinta para una conducción más relajada. La quinta es una marcha eminentemente rutera, en la que no se le pueden exigir reacciones rápidas al coche, pero en la que, a suficiente velocidad, se superan considerables desniveles.

Los frenos son excelentes y en ningún momento a lo largo de toda la prueba dieron muestra de fatiga. Los cuatro frenos de disco —los delanteros ventilados— detienen el

FICHA TECNICA



CITROEN CX 25 GTI

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.500 c.c. (93x92 mm.) Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Inyección electrónica L-Jetronic. Compresión: 8,75 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 68 litros. Potencia máxima: 138 CV a 5.000 rpm. Par máximo: 21,5 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,6 km/h.; 2.ª, 14,8 km/h.; 3.ª, 21,8 km/h.; 4.ª, 28,9 km/h.; 5.ª, 37,1 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 11,7 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas, hidroneumática.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 150x390 milímetros. Neumáticos: 190/65 HR 390 TRX.

PESOS En orden de marcha: 1.370 kg.



Cuando el Citroën CX hizo su aparición en el mercado causó sensación por la fluidez de sus líneas. El GTI es la versión pseudodeportiva de una gama que se singulariza por su suspensión hidroneumática.

coche sin mayores problemas. El accionamiento no exige apenas esfuerzo, aunque su suavidad de tacto requiere de algún tiempo para habituarse.

RENDIMIENTO



En el aspecto de los consumos el CX se ve penalizado por su elevado peso —1.370 Kg.—, pero sin que éstos lleguen a ser excesivos en ningún caso. En autopista y a altas velocidades es donde los consumos son más moderados, ya que es entonces cuando su buena aerodinámica se deja sentir. En cambio, circulando a velocidades moderadas, los consumos son más elevados de lo que cabía esperar de un vehículo equipado de un sistema de alimentación por inyección.

Las aceleraciones y velocidad punta son buenas sin ser nada extraordinario. No hay que perder de vista que no se trata de un deportivo, por más que esté marcado por las siglas GTI, que tienen una connotación de altas prestaciones.



Buena elasticidad y potencia razonable para una técnica veterana. La poca accesibilidad a los órganos mecánicos del CX es uno de los puntos más negativos.

Precio en la calle:
2.186.080 ptas

Fecha de presentación: Octubre de 1983.

Fabricante/Importador: Citroën Hispania.

Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.

Número de talleres: 866.

Plazo de entrega: Una semana.

COLORES

Rojo vallelunga	Amarillo mimosa	Azul camargue
Bianco meiga	Beige colorado	Beige impala
Azul noche	Rojo delage	Rojo de garance
Arena dorada	Negro	Beige tronco
Azul cascada	Verde jade	Gris futura



El diseño del cuadro es todavía vanguardista, pero la disposición de los diferentes pulsadores requiere cierto periodo de aprendizaje. Los asientos son cómodos. Los delanteros son envolventes y permiten hacer largos viajes sin fatiga; el posterior es sólo útil para dos personas.



COMPORTAMIENTO



Al igual que en las demás versiones, el comportamiento del CX es sanísimo. A velocidades normales es absolutamente neutro y entra y sale de las curvas como si fuera sobre raíles.

Cuando se trata de ir más deprisa, en carreteras con muchas curvas, se nota una progresiva deriva de la parte posterior perfectamente controlable con el acelerador y el volante.

Rodando a alta velocidad y a la hora de abordar una curva teniendo que hacer uso de los frenos ya dentro de ella, el tren trasero puede llegar a sorprender reaccionando con un «coleta-zo»; aunque para llegar a esto hay que andar bastante por encima de un tipo de conducción medio. Esta reacción del eje trasero es debida a la gran efectividad de los frenos de disco traseros.

Al buen comportamiento contribuye, además de la suspensión, la dirección. Esta permite conducir el coche como si se tratase de un utilitario, ya que la facilidad de giro es notable.

El sistema de asistencia va endureciendo el tacto según la velocidad, lo que es de agradecer ya que en algunos momentos, en tráfico urbano y a baja velocidad, es demasiado sensible.

El CX no tiene pérdidas de tracción apreciables en ninguna ocasión, ni siquiera apurando sus posibilidades al máximo, condiciones en las que incluso es fácil de llevar.

El balanceo de la carrocería no compromete la estabilidad pero resulta desagradable en particular para los pasajeros del asiento trasero, que se ven zarrandeados de un lado a otro.

Circulando tranquilamente, las irregularidades de la carretera son absorbidas a la perfección por la suspensión haciendo perder al conductor la noción de la velocidad a la que se circula.

PRESTACIONES



Muy rápido

VELOCIDAD MAXIMA ... 186,3 km/h.

ACELERACION

400 m. salida parada 18 seg.
1.000 m. salida parada 32,5 seg.
De 0 a 100 km/h. 10,7 seg.

RECUPERACION

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 19,3 seg.
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 21,3 seg.
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª 35,2 seg.
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª 38,9 seg.
De 80 a 120 km/h. en 4.ª 9,7 seg.
De 80 a 120 km/h. en 5.ª 14 seg.

CARROCERIA



La buena aerodinámica es uno de los puntos más destacables del CX. En la versión GTI incorpora un alerón trasero, unos faros antiniebla y unas ruedas de aleación que le dan un agresivo aire deportivo.

El cuidado estudio aerodinámico se nota en detalles tales como la luneta trasera, que es cóncava y evita que se depositen partículas de polvo y agua sobre ella, haciendo inútil la instalación

de un limpiaviento trasero, a diferencia del resto de los coches de dos volúmenes.

El acceso al interior es bueno gracias al gran ángulo de apertura de las puertas, pero tiene el inconveniente de que, a motor parado, el coche baja, haciéndose la accesibilidad más incómoda.

El que el coche, al descargarse el circuito de la suspensión, suba y baje puede dar lugar a situaciones insólitas, ya que, si se aparca junto a un bordillo un poco alto, al volver nos podemos encontrar con que no podemos abrir la puerta al quedar ésta por debajo de la altura del bordillo.

CONSUMO



Le gusta beber

	Litros
CIUDAD A 23,6 Km/h. de media	14,8
CARRETERA A 90 Km/h. de cruceo	8,6
En conducción rápida	13
AUTOPISTA A 120 Km/h. de cruceo	10,2
En conducción rápida	13,5
AUTONOMIA Consumo medio ponderado	12,5
Recorrido	4,9

INTERIOR



El habitáculo es estrecho y no demasiado largo. Los asientos delanteros son buenos: recogen perfectamente el cuerpo y lo sujetan en las curvas más cerradas. El asiento trasero es cómodo para dos personas, pero cuando son tres los pasajeros que se lo tienen que repartir, la cosa cambia, ya que el que va sentado en el centro se ve obligado a ir con las piernas encogidas y apoyado en un respaldo liso, bastante incómodo. Esto sin contar con que resulta algo estrecho para tres adultos.

El maletero es muy grande y de forma muy regulable, sin huecos ni salientes. En él se puede acoplar con facilidad todo el equipaje de cuatro personas. La poca altura que hay desde el borde inferior al suelo facilita enormemente las labores de carga y descarga.

PUESTO DE CONDUCCION



Las posibilidades de regulación del asiento del conductor, distancia, inclinación del respaldo y altura hacen que el conductor pueda encontrar una postura francamente cómoda. El problema llega si el conductor sobrepasa el metro ochenta de estatura, ya que se puede tocar con la cabeza en el techo.

Los pedales y el volante quedan perfectamente enfrentados con el asiento. La palanca de cambios queda bien al alcance y su manejo es preciso y agradable.

El cuadro de instrumentos es igual que en anteriores versiones, con velocímetro y cuentarrevoluciones de tipo tambor y lupa, que en un principio

FRENOS



Requieren tacto

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	14,2
A 100 km/h.	40,7
A 120 km/h.	56,8

Una carrocería baja y penetrante para un modelo veterano

Los años no han pasado en balde; al CX no le vendría mal una dieta para rebajar peso



pueden sorprender al conductor. Los mandos de los diferentes instrumentos están dispuestos de forma que no es necesario soltar las manos del volante para accionarlos, pero su disposición es totalmente distinta a la de la mayoría de los coches, por lo que también en este apartado será necesario un cierto periodo de aprendizaje. Cuando se domina el manejo de los mandos, éstos resultan muy prácticos y funcionales.

La visibilidad es buena y las luces cumplen a la perfección. El único defecto es la imposibilidad de saber dónde empieza y dónde acaba el coche. Hay que tener cuidado en las maniobras de aparcamiento, sobre todo al dar marcha atrás.

CONFORT



El CX ha sido siempre un coche cómodo y el GTI no es una excepción. Contribuyen a este resultado final, la suspensión, lo silencioso del funcionamiento del motor y la calidad de los asientos. El único punto negro que viene a enturbiar esta faceta es la climatización. A pesar de que se ha mejorado mucho desde las primeras versiones sigue sin estar a la altura. Sea cual sea la velocidad a la que se circula, hay que recurrir al ventilador para que entre una buena cantidad de aire en el habitáculo, por lo que la magia del silencio se pierde en parte. Por otra parte, las salidas de aire que hay dispuestas en la consola central para los pasajeros del asiento trasero son totalmente inoperantes, de forma que ni poniendo el ventilador a su mayor potencia se consigue que salga una cantidad de aire apreciable.

El coche viene dorado de unas cortinillas en la parte de atrás, que evitan que los pasajeros reciban el sol en la cabeza, y palián el problema de calor en el interior del habitáculo que tienen todos los coches de amplias superficies acristaladas.

EQUIPAMIENTO



El CX 25 GTI tiene un equipamiento bastante completo. Las ventanillas tienen todas elevalunas eléctricos; el aire acondicionado es de serie; lo mismo la cerradura centralizada que actúa sobre las puertas, el maletero y el tapón de la gasolina. Sin embargo, en el cuadro sería deseable disponer de un voltímetro o amperímetro y un manómetro de la presión de aceite, que com-

plemente el indicador de nivel que lleva en la actualidad. Para el control del funcionamiento del coche tiene un sinfín de testigos luminosos que abarcan el cuadro de lado a lado.



ACABADO

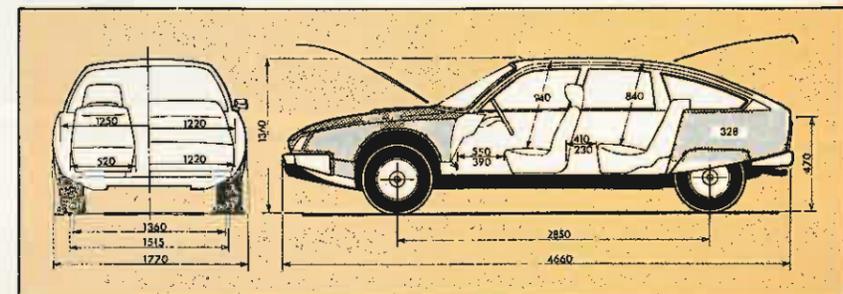


La calidad de acabado es buena, pero es criticable el exceso de superficies de plástico que predominan en todo el interior.

El diseño del cuadro, que en su día fue revolucionario, ha quedado anticuado en los casi diez años de vida que tiene el modelo, en cuyo interior la única modificación sufrida es una remodelación de la consola central. El resto del habitáculo no ha sido alterado en todo este tiempo.

Las puertas cierran suavemente y no es necesario hacer fuerza, pues su encaje es bueno. La insonorización cumple perfectamente su cometido. La ausencia de ruidos en los paneles y revestimientos indican que el coche tiene un nivel de acabado aceptable en proporción con el precio.

El buen acabado también se nota en el maletero, que está enmoquetado y tiene una luz que se enciende al abrir el portón.



EQUIPAMIENTO



Completo

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

* En combinación con la cerradura centralizada

VALOR/PRECIO



El CX 25 GTI es más barato que sus competidores directos, pero es también el de diseño más antiguo y las modificaciones a lo largo de su historia han sido mínimas. Una cosa que ha de tener en cuenta el comprador es que está adquiriendo un coche lanzado hace más de diez años, aunque su diseño vanguardista siga vigente, con una mecánica que lleva a cuestras una fama de ser muy complicada. Por otro lado, el buen nivel de acabado y equipamiento equilibran la balanza, arrojando como resultado una buena relación valor/precio.

Victor Piccione, con la colaboración del Equipo de Pruebas

FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales del CX lo son principalmente por el precio y la cilindrada, ya que entre éstos hay muy distintos conceptos de coche.

Velocidad máxima	Km/h.
1.º Citroën CX25 GTI	186,3
2.º Lancia Gamma Berlina IE ..	183,3
3.º Ford Granada 2.8i	178,6
4.º Renault 30 TX	176,6
5.º Rover 2600 S	175,7
6.º Volvo 244 GLT	169,2

Aceleración de 0 a 100 km/h. Segundos

1.º Lancia Gamma Berlina IE	10
2.º Ford Granada 2.8i	10,5
3.º Volvo 244 GLT	10,6
4.º Renault 30TX	10,6
5.º Citroën CX 25 GTI	10,7
6.º Rover 2600 S	12

Consumo medio ponderado 1/100 km.

1.º Rover 2600 S	8,8
2.º Volvo 244 GLT	9,5
3.º Renault 30 TX	10
4.º Ford Granada 2.8i	11,2
5.º Lancia Gamma Berlina IE ..	11,3
6.º Citroën CX 25 GTI	12,5

Comportamiento

El CX es el que mejor comportamiento tiene de sus competidores. El Lancia va igualmente bien. Entre los demás, no hay diferencias apreciables. El Renault 30 y el Granada están en un plano de igualdad. A continuación, el Rover y el Volvo, bastante igualados.

Habitabilidad

El interior más amplio corresponde al Ford Granada. Después queda el Renault 30 TX, que al disponer de cinco puertas permite una gran utilización del

habitáculo. El CX queda a la misma altura que el Rover y el Lancia, mientras que el Volvo 244 queda ligeramente por detrás.

Conclusión

El CX es el más rápido de todos sus rivales y también el más cómodo, pero por contra es el que más gasta de todos. En aceleraciones están a la misma altura, excepto el Volvo, que queda un poco descolgado por abajo. En definitiva, el CX hará las delicias de todo aquel que necesite un coche cómodo, con buenas prestaciones y con un buen acabado. Aunque todo esto tendrá que pagarlo con un consumo un poco más elevado que sus competidores.

El Citroën encajará perfectamente con aquel conductor que desee una berlina de alto nivel con un confort a la altura de coches de mucha más categoría y con prestaciones más que interesantes, y cuya principal utilización sea para largos viajes, que es el terreno en que se desenvuelve óptimamente el CX.

CITROËN CX 25 GTI
2.186.080 ptas.

Motor delantero transversal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 2.500 c.c.
Potencia: 138 caballos a 5.700 r.p.m.
Peso en vacío: 1.370 kilos.

RENAULT 30 TX
2.253.025 ptas.

Motor delantero longitudinal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 2.664 c.c.
Potencia: 142 caballos a 5.500 r.p.m.
Peso en vacío: 1.340 kilos.

FORD GRANADA 2.8 i GHIA
2.447.353 ptas.

Motor delantero longitudinal.
Tracción trasera.
Cilindrada: 2.792 c.c.
Potencia: 150 caballos a 5.700 r.p.m.
Peso en vacío: 1.380 kilos.

ROVER 2600 S
2.469.069 ptas.

Motor delantero longitudinal.
Tracción trasera.
Cilindrada: 2.597 c.c.
Potencia: 132 caballos a 5.000 r.p.m.
Peso en vacío: 1.350 kilos.

LANCIA GAMMA 2500 IE
2.669.339 ptas.

Motor delantero longitudinal.
Tracción delantera.
Cilindrada: 2.484 c.c.
Potencia: 140 caballos a 5.400 r.p.m.
Peso en vacío: 1.320 kilos.

VOLVO 244 GLT
2.740.861 ptas.

Motor delantero longitudinal.
Tracción trasera.
Cilindrada: 2.316 c.c.
Potencia: 131 caballos a 5.500 r.p.m.
Peso en vacío: 1.295 kilos.



DE CUENCA AL AMAZONAS

La serranía de Cuenca ha sido el escenario donde doce hombres han competido duramente para lograr una plaza en el viaje-aventura que discurrirá por la selva amazónica.

DOCE hombres, con profesiones y vidas convencionales y estables —incluso casados— se reunieron en la serranía de Cuenca para luchar por ser los privilegiados que participen en la edición de este año del Camel Trophy, que se celebrará por la selva amazónica. Industriales, periodistas, junto con un médico, un ingeniero técnico, un químico, un abogado, un productor de cine, y un profesor de inglés, están dispuestos a dejar las comodidades de su vida, e incluso su trabajo, por llevar a cabo una aventura de 1.600 kilómetros.

El afán de viajar, aunque sea en condiciones adversas, su espíritu de lucha, y la inquietud por recorrer territorios apenas explorados, ha estado presente

durante toda su vida y continúa después de traspasar la barrera de los treinta e incluso los cuarenta años. Porque todos ellos han realizado no uno, sino muchos viajes, donde siempre ha primado la lucha del hombre contra las condiciones adversas.

La selección, tras dos días duros y agotadores, resultó bastante difícil para un jurado formado por ocho personas entre las que se encontraban Miguel de la Quadra Salcedo y Juan Espinosa, el hombre que el pasado año

Los doce seleccionados se enfrentaron a duras dificultades del terreno durante dos agotadoras jornadas por la serranía de Cuenca.



Víctor Márquez Reviriego

Aquella veloz pareja

El día 23 de mayo de 1934, en una carretera del Estado de Louisiana, la Policía acribilló a tiros a la pareja de bandidos más famosa de la historia del mundo: Clyde Barrow y Bonnie Parker, más conocidos en la mitología contemporánea como Bonnie & Clyde. Dos meses antes, Clyde había cumplido los veinticinco años, Bonny no llegaba todavía a los veinticuatro.

Bonnie & Clyde no sólo son la pareja delincuente más famosa de la historia, sino también la más motorizada. Alguien tendría que hacer el análisis de lo que significó el automóvil para el mundo criminal norteamericano de entreguerras. En la historia de Bonnie & Clyde lo fue casi todo. Lo último que Clyde Barrow hizo en su vida, antes de que en aquella hermosa y trágica mañana de primavera una bala le atravesara la cabeza, fue meter la segunda al coche para tratar de escapar. Dicen

que luego su mano intentó coger la pistola para defenderse, pero ya no sentía nada y cayó sobre el volante. A Bonnie, su rubia y emboinada compañera, la encontraron con el revólver sobre la falda. El mito de aquella veloz pareja se había agigantado tanto que los policías que prepararon la emboscada mortal siguieron disparando durante un buen rato. El coche quedó lleno de agujeros por todas partes y los testigos aseguran que en cada uno de los cadáveres se contaron más de cincuenta disparos. Quienes vivieron su vida de pareja en la carretera, siempre en coches que marchaban «a más de sesenta millas por hora», la acabaron también en una carretera y dentro de un coche que, sin saberlo ellos, les iba a llevar al viaje definitivo.

Medio siglo antes había muerto Jesse James, un bandido generoso para quien el caballo fue lo que el coche era para Clyde Barrow: su vida, su libertad, su estar y no estar, el medio de correr para escapar de un mundo que le era siempre ajeno y en ocasiones estrecho.

Clyde Barrow era un «out-law» que corría por las carreteras que atravesaban los campos de maíz al volante de un Ford V-8 y a quien, como a Jesse James, también cantaron las baladas y los poemas y lloraron las almas gemelas en un mundo que los rechazaba. El caballista del vencido Sur, que le daba gusto al gatillo, y el joven soldado de la guerra perdida de la vida, que antes colocaba cristalerías de la United Glass & Mirror Co. por las ventanas de Dallas, parecían carne de cañón, y carne de cañón fueron. El destino es un cazador certero.

Uno de los primeros robos del joven Clyde —cuando todavía no sabía de la existencia de aquella Bonnie que sería el gran amor de su vida y la gran compañera de su muerte— fue precisamente un coche. Con él robó un drugstore de Oak Cliff y, según cuentan las crónicas, le llevó a su madre cuatro bloques de helado de fresa. Nunca se sabe lo que un hombre está dis-

puesto a hacer por un helado de fresa. Y no digamos ya si el helado es de vainilla... Luego se lanzó a la carretera y pronto supo que nunca podría sentarse como no fuera al volante de un coche lanzado, porque la única silla que le esperaba era la silla eléctrica. Vivieron dos años de infierno, perseguidos como alimañas, comiendo de latas de conserva, bañándose en los arroyos y viviendo un amor frenético que ninguno de los dos había conocido hasta entonces. Fue un paseo veloz por el amor y la muerte.

El 20 de febrero de 1909, pocos días antes de nacer Clyde, un italiano loco, natural de Alejandría, publicó en «Le Figaro» el primer «Manifiesto futurista». En él decía: «Un automóvil que parece correr sobre metralla es más hermoso que la victoria de Samotracia.» Se llamaba Filippo Tommaso Marinetti. Murió en la cama.

Victor Márquez Reviriego es de Huelva. Autor de los libros «Donde acaba Andalucía», «La tentación canovista», «El pecado consensual», «Escafios de penitencia», «Conversaciones con Felipe González» y «Diálogos españoles».



tierra y agua. Su lema lo define muy bien: «Trabajo, ahorro y viaje.» Por eso, aunque dice que es industrial, nunca ha tenido una actividad fija, y en sus periodos de «descanso» se gana la vida como puede, aunque la familia y los amigos nunca le han fallado. Los pocos ingresos fijos con que cuenta se los proporciona una lavandería que tiene en Ibiza.

Pasión por la aventura

Su amigo y compañero Alfonso Lerma se declaró desde el primer día como favorito al marcar un crono espectacular en la primera cronometrada. Alfonso corre en motos y, por supuesto, ama la aventura y la velocidad. Tiene treinta y dos años y de él nos dice Alvaro, que lo conoce muy bien: «Alfonso no ha trabajado en su vida hasta que hace poco entró en una de las empresas de la familia. Siempre ha estado viajando, y su historial es más amplio de lo que él mismo dice.»

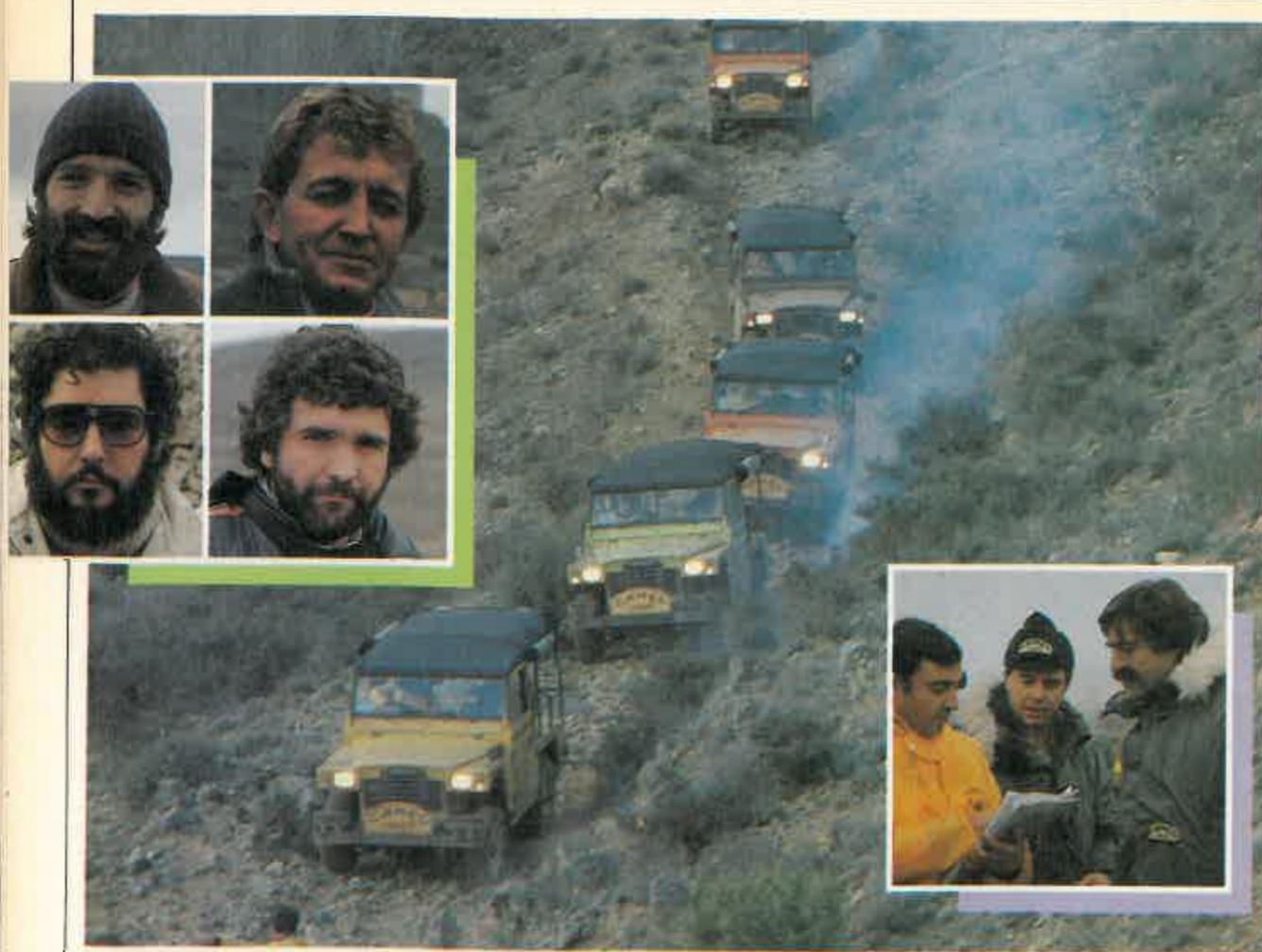
Otro de los seleccionados es Manolo Pelayo, un abogado de treinta y cinco años, que no soporta una actividad tranquila y organizada; por eso dejó su trabajo.

Ahora vive de los ingresos que le proporciona ser monitor de esquí y asesor de una importante marca de productos relacionados con este deporte. Vive en invierno y primavera en el valle de Arán, el verano lo pasa en Tarragona, enseñando wind-surf en una escuela que regenta con su hermano, y en otoño se trasladó a Ibiza para disfru-



tar del mar y divertirse todo lo que puede. Javier Ribas tiene treinta y ocho años y es el único casado de los cuatro seleccionados. Vive en Madrid y es dueño de tres compañías de agua mineral. Su apariencia tranquila, que le hace pasar casi inadvertido allí donde se encuentra, se complementa con su excelente carácter y espíritu de convivencia, que es, sin lugar a dudas, el motivo fundamental por el que ha sido uno de los elegidos, pues no hay que olvidar que para convivir en plena selva con otro hombre y medios limitados es imprescindible una buena dosis de todas estas cualidades.

M.º Jesús Beneit
Fotos: Alfonso J. Nieto



La llamativa caravana de seis coches atravesó por dos veces el río Cabriel y discurrió por terrenos embarrados la mayor parte del tiempo. Alvaro Domínguez, Manolo Pelayo, Javier Ribas y

Alfonso Lerma fueron los elegidos por un jurado de ocho hombres, entre los que se encontraba Miguel de la Quadra y Juan Espinosa, el participante peninsular de la anterior edición



fue integrante del equipo español en el Camel Trophy que discurrió por Zaire. Los doce seleccionados entre 5.000 solicitantes demostraron tener conocimientos, experiencia, y arrojo suficientes para arrastrar cualquier peligro; además, todos hicieron gala de un auténtico espíritu de equipo, que quedó sobradamente probado en numerosas ocasiones. Al final, en lugar de tres hombres, como estaba previsto, serán cuatro los que viajen a Birmingham, de donde saldrá el equipo definitivo de los que emprenderán en abril el viaje-aventura hacia uno de los lugares más salvajes y primitivos de la Tierra, donde el hombre y el coche competirán contra el tiempo, la fatiga, lo imprevisible, y todas las adversidades que el clima y la selva amazónica quieran depa- rlarles.

Cuatro seleccionados

Alvaro Domínguez, Alfonso Lerma, Manolo Pelayo y Javier Ribas demostraron estar preparados y deseosos de viajar a Brasil. Sus historiales, al igual que los de sus compañeros que se quedaron en el camino, así lo atestiguan,

y los resultados de las jornadas de selección lo corroboran. Pero aún no podrán dormir tranquilos, pues quedan unas duras pruebas en Birmingham, en las que deberán enfrentarse los cuatro contra los cuatro, a pesar de ser amigos, para demostrar quiénes son los mejores.

Alvaro es un muchacho fuerte y resistente. A sus treinta y un años asegura que lleva desde los once viajando por

Durante ocho días se ha celebrado en Barcelona el XXII Salón Náutico Internacional, con escasas novedades para el aficionado, que observaba los stands con más curiosidad que interés por adquirir los carísimos barcos allí exhibidos

BARCOS AL SALON

UNA vez más la última edición del Salón Náutico Internacional y su añadido Sector Caravaning, que la pasada semana se ha celebrado en los palacios de la Feria de Barcelona, ha sido fiel reflejo del estado decadente de este sector, que a pesar de contar con una cada día mayor cantidad de aficionados en España, atraviesa una profunda crisis industrial y comercial. Por ello se han visto muy pocas novedades e incluso se ha detectado alguna significativa ausencia.

Desde hace cinco años los astilleros españoles, después de una corta época de crecimiento, que coincidió con el desarrollo deportivo y los primeros títulos internacionales de nuestros regatistas, han entrado en un periodo de vacas flacas, que ha supuesto la quiebra y desaparición de una buena parte de estas empresas. Todo ello, como es lógico,



se traduce en una ausencia de novedades, por falta de inversión en nuevos moldes, y de esta forma en Barcelona no hemos podido ver nada importante de la industria española, que ya no conociéramos de anteriores certámenes.

Entre los cruceros a vela merece la pena destacar la presencia del Furia 37, un diseño de los franceses Joubert-Nivet y fabricado en Barcelona, muy apto para el crucero regata-familiar, ya que procede de la domesticación de un prototipo de carreras, al cual se le ha modificado la cubierta para hacerle más confortable en travesías de ocio.

Esta situación de debilidad de la industria nacional está siendo aprovechada por los importadores, que a pesar de las barreras aduaneras, están penetrando en el mercado español, al ofrecer un catálogo mucho más atractivo en gamas y calidad de producto. Esta situación es especialmente significativa



Desde cruceros de lujo hasta lo más pequeño para navegantes solitarios
A pesar de la crisis del sector, en el XXII Salón Náutico de Barcelona se presentaron algunos barcos maravillosos



con los astilleros franceses, más favorecidos por el cambio de moneda y barcos de dimensiones y características más próximas a las necesidades de nuestro mercado. Por este motivo, los stands de Jeanneau y Bénéteau fueron los acaparadores de la atención del público del Salón.

Sin embargo, los prestigiosos astilleros finlandeses Nautor y Baltic estaban ausentes en este certamen. Hay que hacer notar que a la alta calidad de los barcos de estos astilleros, le acompañan siempre los más altos precios, por lo que no siempre encuentran comprador en España, al menos en la cantidad que justifique su presencia.

Esta situación de crisis ha traído consigo el resurgimiento del mercado de ocasión, donde se pueden encontrar algunos modelos de gran interés, tanto en barcos de fuera de producción y muy estimados por los aficionados, como en los más recientes diseños de fabricación nacional y extranjera.

Mientras tanto, en el Salón están ganando terreno los aparatos de otras actividades paralelas, como los aviones ultraligeros y las reproducciones de barcos a escalas reducidas de los famosos veleros de doce metros de la Copa América. Se trata de pequeños barcos,



El presidente de la Generalitat, en el Salón Jordi Pujol recorrió todos los palacios



Las réplicas de los 12 metros, juguetes muy caros pero divertidos.



Aspecto general del sector caravaning.



Las autocaravanas cada día tienen más adeptos.

con una eslora de tres metros y medio, aptos para navegar en similares condiciones que sus originales de tamaño real. El aparejo también es similar con «mayor», «génova» y «espinaker». La estabilidad está confiada a más de doscientos kilos de lastre, que se distribuyen en la quilla en bolsas de perdigones de plomo, para que sea fácilmente manejable en tierra.

En estos pequeños barcos, el patrón y único tripulante se sitúa casi tumbado, longitudinalmente, asomando la cabeza por la bañera. Con los pies acciona los mandos del timón, mientras que con las manos puede maniobrar las velas y aparejos, sin necesidad de incorporar el cuerpo. En España han sido vistos por vez primera en este Salón Náutico, pero en otros países europeos ya causan furor y se han disputado regatas, con categoría de Campeonato de Europa y que a pesar de su tamaño han sido patroneadas por algunas de las mejores «cañas» del continente, lo que trasladado al deporte del motor sería algo parecido a que un piloto de Fórmula 1 se rebajara a correr en un «kart». Lo que no acompaña a la característica de juguete de estos aparatos es su precio, que ronda el medio millón de pesetas, pero por curioso que parezca, el culpable principal de este elevado costo, es el lastre de perdigones de plomo.

Para los aficionados que no pueden acceder a la verdadera navegación, las tablas a vela están cumpliendo una buena sustitución y en el Salón han tenido tanta representación como interés despierta en el público.

Vacaciones en caravana

Tampoco en el sector de caravaning se han exhibido novedades de interés, a pesar de que también en esta actividad está creciendo el número de españoles que piensan en unas vacaciones más movidas y libres arrastrando una caravana o en un «motor-home». En el campo de las simples caravanas la oferta nacional no tiene nada que envidiar a las realizaciones de importación, ni en gama ni productos. En cambio, en las autocaravanas estamos sensiblemente desfasados y así, si exceptuamos fabricantes como Boss y Benimar, con vehículos muy dignos, pudimos observar verdaderas chapuzas, con una calidad de terminación muy baja.

En este sector se mostraron, sin embargo, accesorios de camping y caravaning de verdadero interés, estabilizadores de arrastre, pequeños electrodomésticos y otros aditamentos que pueden hacer las vacaciones mucho más confortables.

José Luis de la Viña
Fotos: J. L. de la Viña
y J. L. Aznar

No hace falta esperar al verano para disfrutar del paisaje de la cornisa cantábrica. Santander, Laredo o Castro Urdiales guardan interesantes rincones para visitar sin los agobios propios de las vacaciones.

SANTANDER QUE BELLO ES

A Cantabria se entra por Bilbao, por la nacional 634, para hacer la primera parada en tierras montañosas en Castro Urdiales. Antes de empezar el viaje conviene advertir a los que, animosos y sin temor a las lluvias, elijan este itinerario en fechas invernales que es buena medida la de revisar previamente los neumáticos y asegurarse de que conservan el di-

bujo que garantiza su adherencia a los suelos mojados. Y no hay que olvidar se tampoco de comprobar si los limpia-parabrisas cumplen debidamente con su función, y si no es así, cambiarles las escobillas, porque es casi seguro que van a tener que trabajar bastante.

Castro Urdiales es un buen comienzo para un paseo por la cornisa cantábrica. El pueblo viejo —fundado por

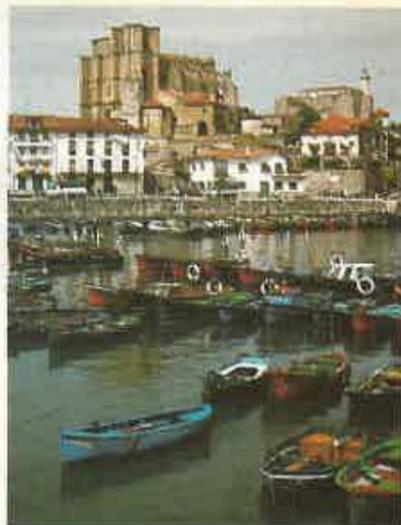
los romanos bajo el nombre de Flavióbriga— aparece a los ojos del viajero espectacularmente ceñido por las montañas, descansando en la profunda bahía, apretado alrededor del castillo y de la iglesia gótica. El mar y las montañas verdes rodean y enmarcan bellamente el conjunto urbano, que es el más antiguo de la cornisa cantábrica. Ya en plena *Costa Esmeralda*, como



Cueva de Altamira
Cerradas para su protección



Deporte y gastronomía
El mar y la montaña ofrecen sus productos



Las ciudades cántabras, cosmopolitas (Santander) y nobles (Santillana del Mar).

suele decirse en las guías turísticas, está Laredo, una ciudad que ha perdido casi todas sus antiguas señas de identidad para convertirse en una típica estación veraniega, especialmente apreciada por los vecinos franceses. De tiempos de esplendores pasados conserva una magnífica colegiata, empezada a construir por Alfonso VIII y casi el único vestigio que dejaron los piratas que al servicio del arzobispo Henry d'Escoubeu, de Burdeos, arrasaron la villa en el siglo XVII.

La siguiente parada hay que hacerla ya en Santander, en la orilla noroeste

Comer y dormir

Restaurantes.—Castro Urdiales: **El Marinero** (M-16), Correría, 22. Teléfono 86 00 05 (cierra los lunes). Comillas: **Fonda Colasa** (M-16), Antonio López, 9. Teléfono 72 00 01 (cierra del 30 de septiembre al 1 de mayo). Laredo: **Risco** (M-16), Alto de Laredo, s/n. Teléfono 60 71 48. Puente Arce: **El Molino** (M-16), Ctra. Gral., s/n (a 12 km. de la capital). Teléfono 56 40 52 (cierra los lunes). San Vicente de la Barquera: **Boga-Boga** (M-16), plaza José Antonio, 9. Teléfono 71 01 35/50/51 (cierra los martes del 1 de octubre al 1 de mayo). Santander: **Bar del Puerto** (M-16), Hernán Cortés, 63, Puerto Chico. Teléfono 21 30 01. **La Sardina** (M-16), Doctor Fleming, 3. Teléfono 27 10 35 (cierra los domingos noches).

Hoteles.—Castro Urdiales: **Las Rocas** (★★★), Ctra. de la Playa. Teléfono 86 04 04. Laredo: **Risco** (★★★), Alto de Laredo. Teléfono 60 50 30. Santander: **Real** (★★★★), paseo de Pérez Galdós, 28. Teléfono 27 25 50. (M-16) Recomendado MOTOR 16.

Aún se conservan vivas las tradiciones populares en Cantabria.

de una amplia bahía. Los indudables encantos de la capital montañesa se disfrutan mejor en verano que en invierno. No es población de monumentos ni antigüedades destacables, pero en verano, al encanto de sus playas y sus paseos frente al mar, se unen las muchas actividades recreativas y culturales que se organizan a través de la Universidad Menéndez Pelayo y alrededor de la plaza Porticada.

A unos veintitrés kilómetros de Santander, en dirección a Asturias, hay que dejar la carretera nacional para tomar la comarcal 6316, que nos lleva

rá a Santillana del Mar y a las cuevas de Altamira. Santillana es una población bellísima, que conserva casi milagrosamente su aire medieval intacto, sin necesidad de sofisticaciones. Nació alrededor del templo que guardaba las reliquias de Santa Juliana, protegido por los grandes de Castilla y convertido más tarde en colegiata.

Por lo demás, Santander se ve paseando por sus calles principales, fran-

Autoagenda

Estaciones de servicio durante veinticuatro horas.—Beranga, Castro Urdiales, Colindres, Islares, Ontón, San Vicente de la Barquera, Santander: C/. Castillo, Avda. Valdecilla, Peña Castillo, Solares, Torrelavega, Treceño.

Servicio de grúa.—ADA: Santander: Asistencia Cántabra, S. A., Via Cornelia, 13. Teléfono 37 19 00. RACE: Santander: Carrocerías Puente, Peña Castillo, Ctra. Santander a Torrelavega. Teléfono 33 33 69/23 33 42.

Concesionarios de la zona.—Alfa Romeo.—Santander: Ignacio Palacios, S. A., Río Asón, s/n. Teléfono 22 25 00. Austin Rover.—Santander: Díez Garrido, Capitán Palacios, 2. Teléfono 37 48 03. BMW.—Santander: Citroën.—Santander: Talleres Antonio Santos, Vargas, 63. Teléfono 23 25 54. Fiat.—Santander: Coveisa, S. A., Castilla, 6. Teléfono 21 42 50. Ford.—Santander: Sancho Motor, S. A., Castilla, 62. Teléfono 37 00 17/23 38 28. General Motors.—Santander: Auto Palas, S. A., Castilla, 71. Teléfono 21 48 00. Mercedes-Benz.—Santander: Setién Sierra y Cia., S. A., Avda. Parayas, C/. del Miera. Teléfono 33 01 11/06 18. Peugeot-Talbot.—Santander: Auto Norte, S. A., Ctra. Parayas, km. 1. Teléfono 33 33 00. Renault.—Santander: Talleres César Carlos, General Dávila, 43. Teléfono 21 81 54. Seat.—Santander: Miguel Arroyo, S. L., Calderón de la Barca, 14.

queadas por las más hermosas casonas y los más sorprendentes escudos. Desde Santillana se accede a las cuevas de Altamira, pero hay que asegurarse previamente de que pueden ser visitadas. La conservación de las pinturas exige el sacrificio de limitar drásticamente el número de personas que pueden entrar en la gruta. En el peor de los casos, el intento de ver las pinturas prehistóricas no nos habrá alejado del camino a Comillas, que está en la misma carretera y en donde habrá que pasear por su plaza Mayor o por los jardines del palacio de los marqueses de Comillas, adornados con un pabellón de Gaudí, o entre las lujosas villas que construyeron los cortesanos para acompañar en su veraneo al rey Alfonso XII. Pocos kilómetros más, y de nuevo en la nacional 634, podemos terminar la excursión en San Vicente de la Barquera, en donde reencontramos de nuevo el tipismo de una plaza porticada y del ambiente marinero.

Block del Paparrutas

La cornisa de los naufragos

RAFAEL González Echegaray lo dice en su espeluznante «Naufragios en la costa de Cantabria»: no hay roca, no hay escollo, no hay arrecife de punta de la cornisa cántabra que no se haya cobrado su buque y sus naufragos.

Desde el «Ana María» y el «Philantropist», que se hundieron en 1800 y 1807, respectivamente, en Laredo, ambos de bandera norteamericana, hasta el carguero español «Sierra Madre», que se perdió un 23 de abril de 1976, narra el autor en su historia el fin a menudo terrible de unos 330 navíos de todo tipo, envergadura y bandera frente a la costa, brutal y bella, del mar de Cantabria, antes, provincia de Santander.

Entre todos siempre me conmovió el naufragio de la fragata finlandesa «Suomi», hermoso barco de 780 toneladas de registro, que tras una lucha de semanas contra un inmenso temporal llegó un 31 de diciembre de 1874 a una

milla de la costa de Comillas y embarrancando finalmente en la ensenada de Luada. Toda la noche estuvieron los naufragos en el pecio sin que la gente de Comillas y Cóbrecos pudiera socorrerlos a causa de la tempestad. Al día siguiente, corriendo enormes riesgos, pudieron hacerlo, rescatando a 19 hombres y una mujer, la esposa del capitán, de dieciocho años y casa de desde hacía cuatro meses. «Una hermosa joven», dice la crónica romántica.

El zar de Rusia (Finlandia era entonces un gran ducado ruso), premió a los socorristas comillenses con la medalla de oro del Salvamento con pasador de la Orden Imperial de San Wladimiro.

Sin embargo, los desgraciados naufragos no pudieron restaurarse (nunca mejor empleada la palabra), en donde Las Colasas, que a pesar de su casticismo, aún no habían abierto el local. Los chipirones encebollados, los guisos de paratas y pescado, la merluza a la cazuela, les hubieran venido muy bien.

Pero hay que empezar a correr la cornisa en Castro Urdiales, en donde uno puede detenerse en El Marinero si quiere empezar a degustar buen pescado y buenos mariscos.

Más allá, en Laredo, está Casa Risco, con Zacarías al frente, hombre de elevada profesionalidad y magníficas corbatas, que cada año celebra en su local la Semana del Pescado de Mar y de Río y la Semana del Queso Cántabro, hitos del año gastronómico español.

En Santander mismo, es famoso el Bar del Puerto por la fabulosa calidad de su marisco y pescado. En temporada, avanzado el verano, son algo absolutamente excepcional sus rabas (sepias) de la misma bahía.

La sardina es otro clásico local santanderino, pariente cercano de El Molino, de Puente Arce, y del madrileño Cabo Mayor puesto que todos son hijos del mismo padre, el fecundo Víctor. La Marina es familiar y grato. No falta ni el bocarte ni la buena sardina y es para comidas y cenas de amigos cachondos que con la copa y el calor, entonen ya tarumbas, aquello de «Santander, novia del mar».

Tirando hacia la raya de Oviedo y antes de meterse hacia Comillas, esta precisamente El Molino. En Puente Arce, en donde nació la nueva cocina cántabra y en donde la universidad mereció el honor de acceder a la cocina en inolvidables noches de alta gastronomía. Un gran restaurante, orgullo de Cantabria. Si lo encargáis a tiempo, os harán el famoso «cocido cantabrón» a



base de langosta, bogavante, berza, patatas, nabos y alubias blancas, y quedan las verduras tan ricas, que cuando lo pido, suelo regalar langosta y bogavante a los pobres y quedarme sólo con ellas.

De Comillas, ya hemos dicho de Las Colasas, así que seguiremos la bella carretera de la costa hasta San Vicente de la Barquera en donde es recomendable el Boga, Boga en donde siempre hay buen pescado y marisco y un sabroso bonito en conserva casero.

Es Cantabria tierra de ricos quesos como el de nata, que compraréis en Santillana, el Pasiago y los quesucos deliciosos. Huele el monte a leche recién ordeñada. Desde el mar brilla el verde tierno, húmedo y dulce. Pero la costa, en donde brama el mar, esta plagada de ánimas de naufragos.

Xavier Domingo

1984 52 1984
RALLYE MONTE-CARLO

Aprovechando la nieve caída en abundancia durante la prueba, los Audi han dominado el Rallye de Montecarlo gracias a sus cuatro ruedas motrices. El equipo alemán se ha tomado la revancha sobre Lancia, que se las prometía muy felices ante un recorrido que veinticuatro horas antes de la salida estaba prácticamente seco.



AUDI CON HIELO, LANCIA CALIENTE

El Rallye de Montecarlo, en su 52.ª edición, ha sido fiel a su fama de prueba invernal. Hacia tres años que la nieve brillaba por su ausencia en esta prueba, pero este año ha resarcido a los participantes por la que no encontraron en los anteriores. Al final, los organizadores tuvieron incluso que anular el paso del rallye por algunas zonas, puesto que no había forma de pasar ni tan si-

quiera para las máquinas quitanieves. Esta abundancia de nieve ha decidido el resultado a favor de los Audi Quattro, coches que tienen cuatro ruedas motrices. La superioridad de que han hecho gala los coches alemanes ha sido abrumadora. Pero más o menos es la misma que hubieran manifestado sus más directos rivales, los Lancia, si hubiera estado seco. Para los componentes del equipo ita-

liano ha sido un auténtico calvario. Durante los entrenamientos se habían encontrado con carreteras secas que les habían hecho concebir esperanzas de repetir su victoria del año pasado. De pronto, la nieve los ahogó brutalmente. Era lamentable ver cómo pilotos de la categoría de un Markku Alen o un Jean Claude Andruet luchaban por hacer avanzar su coche, cuyas ruedas como molinillos eran incapaces de transmitir al



En su debut con el Audi Quattro, Walter Rohrl ha ganado por cuarta vez el Rallye de Montecarlo. A la llegada, sus compañeros no se mostraron muy decididos a felicitarle. Al final, Mikkola estrechó su mano ante la mirada escéptica de Blomqvist. Servió perdido el noveno puesto por una estúpida salida de carretera.



Los Lancia no pudieron aprovechar la potencia de sus nuevos motores. Para colmo, Alen se salió de la carretera y perdió más de un cuarto de hora, y Andruet fue descalificado. Mejor les fue a los R-5 Turbo, con uno de los cuales Therier fue cuarto. Pero había que tener un Audi Quattro o por lo menos un 80 Quattro —Darniche ganó su grupo con uno— para poder aspirar a algo. Lo que no faltó pese a la tempestad fueron los espectadores.

suelo ni uno solo de los 350 caballos de que disponen. En cambio, el alemán Kalle Gundel, con un Volkswagen Golf GTI, sin grandes preparaciones, lograba meterse entre los primeros con menos de la mitad de caballos.

Para Lancia ha sido un duro golpe, pues el Montecarlo era una de las pruebas que le parecía obligado ganar. A la llegada, Cesare Fiorio, el responsable del equipo italiano, declaró que había llegado la hora de ponerse a trabajar sobre un Lancia de cuatro ruedas motrices. En sus labios tal frase era la admisión de la derrota total.

Los Lancia se vieron además perjudicados por unas ruedas poco adaptables a las condiciones bajo las que se desarrolló el rallye, lo que les hizo inclinarse también ante los R-5 Turbo, que en principio debían sufrir las mismas dificultades.

Rohrl saltó la Banca

A causa del dominio de los Audi, la prueba en sí podría haber carecido de interés de no haber sido por la lucha fratricida entre los tres pilotos de este equipo: Walter Rohrl, Hannu Mikkola

y Stig Blomqvist, los tres, verdaderos expertos en conducción sobre hielo. Rohrl ha sido el fichaje del año en Audi. Le han contratado para que corra seis rallyes para ellos por 60 millones de pesetas, que sale una media de 10 millones por cada uno de ellos. Rohrl ha ganado las cuatro últimas ediciones del Montecarlo en que ha participado. Se impuso en la de 1980 con un Fiat 131 Abarth; en la de 1981 no participó; en 1982 ganó con un Opel Ascona 400, y en 1983 con un Lancia Rally Abarth. Pero lo que le ha hecho el hombre a batir por parte de sus com-

pañeros de equipo son sus declaraciones. Rohrl dijo que los tiempos que hacían Blomqvist y Mikkola con los Audi Quattro no tenían nada de particular. Y posteriormente, durante la prueba, cuando ya los tenía a sus espaldas, no dejó de repetir que no estaba rodando fuerte, que no estaba hecho al coche, que como era su primera participación con Audi no quería arriesgarse. Todas estas manifestaciones fueron muy mal digeridas por Blomqvist y Mikkola, que para colmo de sus males no pudieron con su nuevo



Un momento de relajación para los pilotos. El hielo les espera en las zonas más altas.

compañero. Un compañero al que no tratan como tal, pues las relaciones entre ellos son tan tensas que ni tan siquiera comen juntos. A la llegada, sobre el podio, Rohrl, con la sonrisa de oreja a oreja, les ofreció la mano. Y pasaron unos segundos antes de que un Mikkola vacilante se la tomara para responder a la felicitación.

El caso es que, les guste o no a Mikkola y a Blomqvist, Rohrl se ha convertido sin discusión en el rey de Montecarlo.

Para que no haya dudas de su superioridad, ahí están sus victorias sobre coches completamente diferentes y diversas condiciones atmosféricas. Veremos si dentro de un mes, en Portugal, la segunda prueba del Mundial de Rallyes, cambiando la nieve y el hielo por el polvo de las carreteras lusitanas, mantiene su superioridad.

Estúpido el traspíe de Salvador Serviá cuando era noveno y el rallye tocaba a su fin. El piloto catalán había



Para las asistencias fue una dura prueba por los kilómetros que tuvieron que cubrir con sus furgones en medio de la nieve. Sin embargo, apenas hubo problemas mecánicos. Sólo la mitad de los participantes llegaron a la meta.



superado las peores dificultades con toda la brillantez que permitía un coche de dos ruedas motrices. Delante suyo sólo tenía los Audi, los R-5 Turbo y los Lancia. A sus espaldas quedaban los Nissan y los demás participantes. De pronto, una curva con gravilla en la que entró más rápido de la cuenta y se salió de la carretera. El coche no sufrió el más mínimo rasguño, pero quedó apoyado en la panza, sin que las ruedas tocaran el suelo. El colmo de la mala suerte fue que el lugar era muy abrupto y no había espectadores. Tanto Salvador Serviá como Jordi Sabater recorrie-

ron un kilómetro y pico cada uno buscando ayuda, pero no la encontraron. «Fue culpa mía —confesó Serviá—. Como lo que nos quedaba era un puro trámite, me desconcentré.»

Lo paradójico de la participación de este año de Serviá es que después de haber estado corriendo con los Ford Fiesta 1.600 en los años en que no hubo nieve, este año que disponía de un buen coche para terreno seco, con 280 caballos, ha habido nieve para dar y vender.

Texto: Sergio Piccione
Fotos: Angel Carchenilla

Economía diesel. Potencia turbo. Carácter BMW.

Nuevo BMW 524 turbo diesel.

A partir de ahora ya puede exigir más al diesel. Si hasta hoy usted tenía serias dudas sobre la respuesta de los diesel en potencia y velocidad, descubra el turbo diesel de BMW. Un diesel distinto. Único. Sin ninguno de sus defectos y con mucho de BMW. El nuevo BMW 524 td combina la economía de consumo de un diesel, con la potencia y rapidez del turbo y el estilo deportivo BMW.

BMW 524 td con sobrealimentación turbo: el diesel, como nunca. Su velocidad máxima, 180 km/h., es superior a la de cualquier otro diesel. El 524 td consigue su par máximo, 190 Nm, a sólo 2.500 revoluciones. Un motor elástico y flexible que le proporciona una increíble capacidad de respuesta. Potencia que incluso a bajas revoluciones responde sobradamente. Su motor diesel de 6 cilindros en línea tiene indiscutibles ventajas sobre otros de 4 ó 5 cilindros. La sobrealimentación turbo le confiere las tradicionales prestaciones de BMW en cuanto a potencia, bajo consumo y seguridad activa. Permiéndole, además, obtener la mejor relación peso/potencia del mercado. Sus mayores prestaciones y menor consumo se hacen más evidentes si

524 td	Manual (5 veloc.)	Automático (4 veloc.)
Potencia en caballos	115	115
Velocidad máxima (km/h.)	180	175
Aceleración 0 a 100 km/h. (en segundos)	12,9	13,2
Consumo en 1/100 km. según DIN 70030		
a 90 km/h.	5,2	5,2
a 120 km/h.	7,0	7,0
en ciudad	9,0	9,5
Consumo medio	7,0	7,2

comparamos el 524 td con cambio automático de 4 velocidades con otros automóviles automáticos. Una conducción más suave y potente, más rápida y silenciosa. **BMW 524 turbo diesel: punto y aparte.** Lo mejor de los diesel y lo mejor de BMW se ha asociado en un automóvil que no tiene nada que ver con los diesel actuales: el nuevo BMW 524 turbo diesel. Económico, rápido, silencioso, seguro. Un diesel que abre un nuevo capítulo en la historia de los motores de gas-oil. Venga a conocer el primer diesel. Ponga a prueba todo un BMW. Su Concesionario Oficial le espera para demostrárselo.



BMW Ibérica S. A.



A TODO GAS

● De confirmarse la participación de Oñoro (piloto oficial GM España) y Serviá (con asistencia del equipo oficial) en el Rallye Costa Brava, con los Manta 400, los coches de esta marca estarán mayoritariamente representados, pues se da como segura la asistencia de Erwin Weber, de Opel Alemania; Guy Frequelin, de Opel Francia, y Dario Cerrato, de Opel Italia. También han confirmado su asistencia los italianos Capone y Cinotto, con Lancia Rally y Audi Quattro respectivamente.

● Luis Pérez Sala y Luis Pérez Villamil están a punto de sacar adelante su proyecto de correr el Campeonato Europeo de Fórmula 3 en 1984, pues, al parecer, hay un gran patrocinador interesado. La gestión deportiva correría a cargo de Pavesi, que atendería dos coches Ralt con motor Alfa-Romeo.



● Se ha anunciado la incorporación del italiano Teo Fabi como segundo piloto al equipo Brabham de Fórmula 1. Su hermano Conrado tomará su puesto en el Campeonato CART de Fórmula Indy.

● En el rallye de Montecarlo fue presentado el reglamento del rallye del RACE, con el nombre de Rallye de la Costa Blanca. Esta nueva denominación del rallye de España no hizo ninguna gracia a los organizadores del Costa Brava, que habían presentado su prueba dos horas antes. Este año, el RACE terminará el lunes, aprovechando que ese día se celebra la festividad de San José. Por este motivo puede ser una de las ediciones con peor cobertura informativa.



La fórmula 3.000, aplazada

La controvertida Fórmula 3.000 ha quedado aplazada por este año. Tanto la Federación Internacional como la FOCA han cedido a las protestas de los constructores de Fórmula 2. Entre todos se pretende crear unos reglamentos que puedan dar lugar a la futura Fórmula 2 a partir de enero de 1985, que seguramente tendrá cilindrada de 3.000 centímetros cúbicos para poder aprovechar los motores V 8 Cosworth ya existentes.

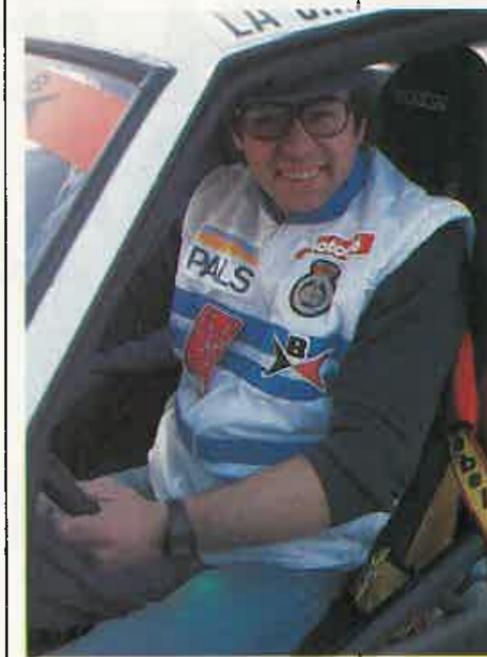
Zanini, sin coche

La participación de Antonio Zanini en el Rallye Costa Brava está muy difícil para el piloto catalán, pues Cesare Fiorio, director deportivo de Fiat-Lancia se ha negado a que el Jolly Club le preste uno de sus coches. También ha naufragado la operación para obtener un Ferrari y podría ocurrir que para el Costa Brava, Zanini tuviera que salir, una vez más, con el Talbot Sumbeam Lotus. Pero esta posibilidad parece que no está bien vista por Peugeot-Talbot Sport, ya que el Talbot Sumbeam Lotus no entra dentro de los intereses comerciales de la marca.

Respecto al Campeonato de España de Rallyes de Tierra, no se descarta la posibilidad de que Zanini participe con un Peugeot 205 en la categoría experimental, en lugar de hacerlo con un Samba Grupo B. Al parecer, el mayor recorrido de suspensión del 205 es la causa de este cambio de planteamiento.

Serviá, pendiente de Opel

SALVADOR Serviá está pendiente de que General Motors España le confirme si va a poder contar con sus asistencia durante el Costa Brava. De ser así, alquilaría de nuevo al preparador italiano Conrero el Manta 400 que ha llevado en Montecarlo. El problema fundamental con que se encuentra el piloto es que a quince días de la salida del rallye catalán, General Motors España no ha aprobado los presupuestos de competición para el año 1984.



Toda la mañana en la SER.

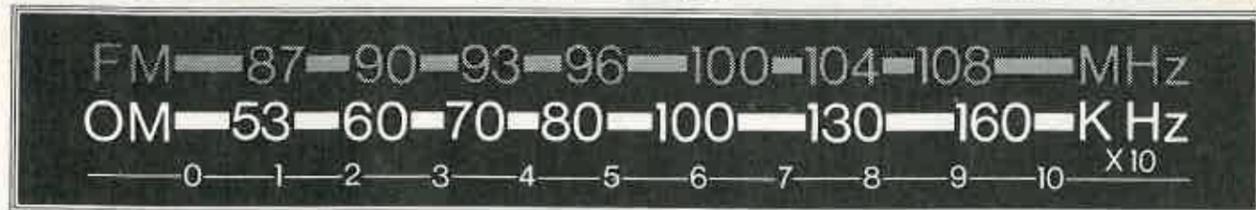


Radio entera y verdadera.
Múltiple y variada. Fresca y dinámica. En cadena y local. Actual.
Con la solidez y el peso específico de un profesional de la radio como Iñaki Gabilondo.



"ONDA MEDIA":

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



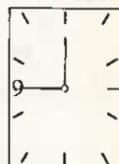
Y el contagioso dinamismo de Pepe Domingo Castaño.



LA RADIO DE MAÑANA.



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



SER

la radio de mañana, hoy.

RICARDO PEREZ ASSOLANDIS

Motos

KAWASAKI KL 250

EL ESPIRITU DEL BOSQUE

Es una de esas motos que abundan en Europa y que todos envidiamos. Aquí llegan con cuentagotas y se pagan a precio de oro, pero será bueno ir conociéndolas para cuando España sea un mercado libre.

ADOPTAR una moto de carretera al uso en el campo, o viceversa, es como pretender cazar dos pájaros de un tiro. Actualmente hay en el mercado varios modelos de distintos fabricantes que, perfeccionados a lo largo de estos últimos cinco años, ofrecen prestaciones brillantes en cualquier terreno.

Kawasaki ha concebido la KL 250 para el mercado americano. En ese país las motos de todo terreno tienen una gran aceptación. Para acoplarse a las normas de ruido y contaminación, el fabricante ha equipado la KL 250 con

un motor monocilíndrico de cuatro tiempos, derivado del modelo KZ de carretera.

Como es característico en este fabricante, esta moto tiene un aspecto serio y su mecánica es silenciosa y fiable. En conjunto, la Kawasaki KL 250 es una moto basada en la resistencia al uso prolongado, sin tener ningún componente de vanguardia.

Conducir esta moto es muy agradable. En el tráfico ciudadano es ágil y económica; en el campo transmite al conductor gran seguridad y su motor permite emprender cualquier travesía

en el campo, sin dar síntomas de fatiga.

La línea, sobria, acompañada por la docilidad en el manejo, convierte la KL 250 en un vehículo ideal para el uso diario, tanto en carretera como ciudad o campo. Esta moto puede ser conducida en cualquier terreno por un motorista inexperto, sin causarle la más mínima sensación de hostilidad.

Kawasaki ha conseguido una moto polifacética, cómoda en la ciudad y de gran utilidad para aquellas personas que necesitan trasladarse en zonas rurales y emprender a menudo viajes a la capital.



GRE

MECANICA



El motor monocilíndrico que equipa la KL 250 está derivado del modelo de carretera. Las modificaciones que se han hecho, para su adaptación del todoterreno, consisten en la variación del diámetro y la carrera del pistón. El arranque eléctrico se ha suprimido y el volante magnético es de mayor capacidad para poder alimentar mejor el encendido a pocas revoluciones.

La estructura del motor es sólida y moderna; su potencia, 21 CV a 8.000 r.p.m. es inferior a la que proporcionan los modelos europeos de dos tiempos.

El árbol de levas en cabeza es accionado por medio de una cadena simple y contribuye a una distribución más exacta. También el encendido está ubicado en la culata, siendo el extremo izquierdo del árbol de levas el ruptor que acciona los contactos. Un carburador convencional de campana alimenta el motor casi a la perfección. Solamente al llegar a las 4.700 revoluciones por minuto hay un bache de carburación, fácilmente superable con una ligera desacceleración.

La transmisión primaria se realiza por medio de piñones con dientes rectos, así como el cambio. Este último es de cinco velocidades bien escalonadas y los piñones que lo componen tienen también los dientes rectos. Este sistema asegura mayor resistencia mecánica y permite cambiar sin usar el embrague.

Como en la mayoría de los motores japoneses, un conjunto de discos en baño de aceite compone el embrague, que en esta moto tiene un aspecto sólido, capaz de soportar un uso prolongado en



Una japonesita útil
Ideal para el campo y también para hacer recados

cualquier tipo de conducción, ya sea por campo o carretera.

Este motor permite ser usado durante varias horas en carretera o en pistas de tierra a un régimen de 7.000 revoluciones por minuto, sin acusar ninguna anomalía y ofreciendo prestaciones superiores a lo que se podría esperar.

En ningún momento hemos podido comprobar la más mínima pérdida de aceite por las juntas del motor.

Los 21 caballos están disponibles de forma constante, incluso en condiciones climatológicas de mucho calor. La Kawasaki KL 250 tiene un chasis de cuna sencilla, de diseño convencional. Ha demostrado ser muy sólido y mantener una buena rigidez en todos los campos.

La horquilla delantera hidráulica es telescópica.

El recorrido útil, de 185 milímetros, permite absorber los baches habituales de las pistas de tierra. En los trazados sobre el asfalto liso es asimismo eficaz. El conjunto basculante-amortiguadores posteriores es quizá la parte mejor de la KL 250.

Los amortiguadores, al tener un recorrido de 110 milímetros, permiten a la rueda un movimiento total de 150 milímetros. Consideramos esta cota alta para una moto de estas características. Los frenos son ambos de tambor. Gracias a su estanqueidad, el funcionamiento es regular, tanto en seco como en agua o en barro.

La accesibilidad mecánica es excelente. Desmontando unas tapas de protección se tiene acceso al encendido y a los balancines, facilitando así su reglaje sin que otros componentes de la moto sirvan de impedimento.

La simpleza mecánica de esta moto, junto a su resistencia, da como resultado un conjunto fiable y agradable de manejar.

Precio en la calle:
375.000 ptas.
(aproximadamente)

Importador: Hispamoto, S. A. Canto, 10-12. Torrejón de Ardoz (Madrid).
Garantía: 6 meses.
Número de talleres oficiales en España: 44.
Plazo de entrega: Agotado el cupo de 1984.
Fecha de presentación: Septiembre de 1979.

FICHA TÉCNICA



KAWASAKI KL 250

MOTOR Un cilindro vertical, cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Un árbol de levas en cabeza, dos válvulas. Diámetro por carrera: 70x64 mm. Cilindrada: 246 c.c. Relación de compresión: 8,9:1. Potencia máxima: 21 CV a 8.000 rpm. Par máximo: 2,1 mkg. a 6.500 rpm.

ALIMENTACION Un carburador Keihin PW 28.

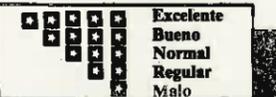
ENCENDIDO Volante magnético con ruptor y contactos. Batería: 6 V.

TRANSMISION Primaria por piñones con dientes rectos. Secundaria por cadena. Embrague con discos múltiples en baño de aceite. Caja de cambios con cinco velocidades.

BASTIDOR Cuna sencilla, con bifurcación a la altura del motor. Horquilla delantera hidráulica. Suspensión trasera con basculante y dos amortiguadores regulables.

FRENOS Tambor delantero y posterior.

DIMENSIONES Longitud: 2.210 mm. Anchura: 875 mm. Altura máxima: 1.110 mm. Peso en vacío: 127 kg. Capacidad del depósito: 8,8 litros.



VIRTUDES

- Consumo bajo
- Resistencia mecánica
- Manejabilidad
- Silenciosa en general
- Buena accesibilidad mecánica

DEFECTOS

- Parte ciclística anticuada
- Carburación irregular a determinado régimen
- Falta de accesorios y repuestos
- Desarrollos del cambio largos para uso en el campo



Motos de cuatro tiempos y mecánica accesible

Únicamente cabe reseñar un «bache» de carburación que disminuye la suavidad de funcionamiento

COMPORTAMIENTO



La Kawasaki KL 250 es una moto ágil y cómoda. Como en todas las todo terreno, hay que diferenciar su comportamiento sobre el asfalto y en el campo.

Debido a las dotes excepcionales de agilidad y ligereza, es posible emprender largos viajes, manteniendo una media de 100 kilómetros por hora, disfrutando del mismo confort que daría una moto de gran turismo.

A 125 kilómetros por hora, su máxima velocidad, la KL 250 mantiene una estabilidad constante, permitiendo trazar curvas rápidas sin disminuir la marcha.

La máxima potencia se consigue a partir de las 5.000 revoluciones por minuto hasta las 7.500. En este espacio, la KL 250 ofrece prestaciones propias de una moto con mayor cubicaje.

Cuando el motor alcanza las 7.000 revoluciones por minuto, aparecen vibraciones localizadas en el sillín y en el manillar.

En este caso, no es posible conducir durante bastante tiempo sin empezar a acusar cierta falta de sensibilidad en la palanca de cambio.

En autopista, esta moto tiene una autonomía cercana a los 180 kilómetros. No consideramos necesario un depósito de carburante con mayor capacidad, partiendo de la base de que no está destinada a los largos viajes.

La Kawasaki KL 250 es una moto ideal en la ciudad. Su motor es silencioso y el

consumo de gasolina no supera los cuatro litros y medio cada 100 kilómetros. Haciendo uso de las primeras tres marchas, y manteniendo el régimen del motor siempre por debajo de las 5.000 revoluciones por minuto, es posible callejar con gran facilidad. Gracias a la manejabilidad de esta moto, se pueden evitar atascos, sorteando los coches como si se estuviese conduciendo una bicicleta con motor. En los prados y en las pistas de tierra es donde mejor se disfruta con la KL 250.

Los desarrollos de su cambio son ligeramente largos para la conducción en el campo.

Debido a los pesos bien repartidos y a la horquilla que nunca llega a hundirse totalmente, se puede rodar por un camino forestal a una velocidad de 80 kilómetros por hora sin necesidad de recurrir constantemente al uso del cambio.

En cuanto a la suspensión, es uno de

los puntos fuertes de esta moto, tanto la delantera, con su horquilla telescópica, como la trasera, con basculante y dos amortiguadores regulables, tienen un comportamiento irreprochable.

El motor, hasta llegar a su par máximo, facilita al piloto una dosificación progresiva de la potencia, que permite salir de cualquier apuro.

Debido al dibujo de la superficie de los neumáticos, es muy dificultosa la conducción en zonas pantanosas. El neumático trasero se embaza con el barro y la tracción es casi nula. Durante la prueba, recurrimos al viejo sistema de bajar la presión hasta las 0,6 atmósferas y la adherencia mejoró sensiblemente.

En zonas sinuosas, con el suelo arcilloso, la KL 250 seguía demostrando su facilidad de adaptación a cualquier terreno, haciendo un uso constante del cambio y del embrague (dos componentes de gran precisión y resistencia) es posible conseguir resultados cercanos a una moto de cross.

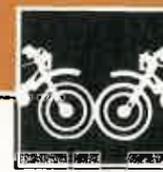
El faro que equipa esta Kawasaki, a pesar de no ser halógeno, alumbraba el camino lo suficiente como para asegurar al piloto una conducción relajada.

Los frenos de tambor son impermeables y cumplen con creces las necesidades que plantea esta todo terreno.

El arranque, como hemos dicho anteriormente, es a pedal. Su accionamiento es agradable y cualquier persona puede poner en marcha repetidas veces el motor sin acusar cansancio, ni correr el riesgo de un brusco retorno de la palanca.

Esto se ha conseguido con una gran desmultiplicación en el sistema.

FRENTE A LAS DEMAS



Poco competitiva respecto a las dos tiempos

	Cilindrada (c.c.)	Potencia (CV)	Par máximo (mkg.)	Peso (kg.)	Velocidad máxima (km/h.)	Precio final (ptas.)
KAWASAKI KL 250	246	21	2,1	127	125	375.000
MONTESA Enduro 250 H6	246,3	25	2,8	113	119	245.969
BULTACO Fr. MK II 250	246,3	27,2	1,9	13	120	201.142
OSSA Desert 250	244	26	2,9	95	120	226.780

A LA VENTA
EL NUMERO
DE FEBRERO

¡MOSCU LO SABIA TODO!

historia

AÑO IX - N.º 94 - 200 PTAS.

30 años bajo dos banderas
KIM PHILBY
EL ESPÍA DEL SIGLO



FITZCARRALDO, EL REY DEL CAUCHO

Por JUAN GARCIA MORCILLO

INFORME: LOS FENICIOS

Por ANTONIO BLANCO FRELJEIRO, CARLOS GONZALEZ
y HERMANFRID SCHUBART

EL EXILIO ESPAÑOL EN MEXICO

Por ASCENSION H. DE LEON-PORTILLA

- **Corresponsal en la guerra civil:** Espió al Cuartel General de Burgos. Conoció a Mola, a Queipo de Llano, a Dávila, a Aranda... Fue herido en Teruel y ¡condecorado por Franco!
- **Jefe del Servicio de Inteligencia para España:** ¿Cuál fue su papel en las diversas conspiraciones contra Franco?
- **Jefe del SIS en Turquía:** Los guerrilleros monárquicos albaneses fueron exterminados.
- **Enlace entre el SIS y la CIA:** Los secretos de la OTAN en poder de la KGB... Los servicios de espionaje occidentales eran un libro abierto para la Unión Soviética.
- **Escándalo en Inglaterra:** Sus servicios diplomáticos y de inteligencia estaban minados por espías pro soviéticos: los casos de Burgess, MacLean, Blunt, Harris, Hollis, Philby...

Y, además, en este número

- **FRANCO EN CANARIAS: LA SUBLEVACION, HORA A HORA**
Por Concepción Navarro Cáceres
- **¡EN GUARDIA, VILLANO!**
Por Jesús Bravo Lozano
- **EL DONCEL DE SIGÜENZA**
Por Francisco Gómez Travedo
- **¡MUERA EL AMOR!**
Por Juan Victorio
- **LA CONQUISTA DEL PASADO: VIDA RURAL EN LA ASTURIAS ANTIGUA**
Por Narciso Santos Yanguas
- **VIAJES: SAN FRUTOS DE DURATON**
Por José Luis Martín Herrero

EQUIPAMIENTO



El equipamiento de esta monocilíndrica es aceptable. El cuadro de mandos, compuesto por el velocímetro, unos testigos luminosos y un cuentarrevoluciones, es similar al de una moto de gran turismo. El sillín, totalmente extraíble de la moto, está bien embutido y recubierto con un plástico sintético muy resistente.

A pesar de que las motos de esta clase suelen tener un equipamiento espartano, los fabricantes japoneses han prestado una especial atención a los detalles, como el dispositivo que tiene la KL 250 destinado a llevar los cascos del conductor y del piloto.

Los mandos eléctricos son de buena calidad y fáciles de accionar; incluso con lluvia su funcionamiento no se ve afectado.

Las manetas del freno y del embrague están protegidas, en la parte de la leva, por medio de unos fuelles anatómicos de goma. Este detalle protege el mecanismo y evita la penetración del barro.

El guardabarros posterior y la aleta delantera son anchos y están fabricados en plástico para soportar golpes o torsiones.

Cuatro intermitentes de gran tamaño completan la línea de esta todo terreno. Estos últimos se alimentan directamente de la batería y pueden ser conectados estando el motor parado.

Su aislamiento de la humedad es total. Un sólido cubrecárter, hecho con chapa de acero, protege la parte inferior del motor de posibles golpes contra piedras o cualquier otro obstáculo.

Siguiendo las normas americanas, el escape está equipado en su parte final por un sistema que evita la salida de chispas o llamas. Los reposapiés son abatibles y su diseño es similar a los que equipan las motos de cross. Sólidos y eficaces, permiten al piloto una conducción segura.



Su utilización es polivalente y permite disfrutar al máximo en los terrenos y condiciones más variados.



CONSUMO



Muy bajo

CIUDAD

En primera, segunda y tercera .. 4

CARRETERA

En conducción tranquila 3,7
En conducción rápida 4,2

CAMPO

En conducción tranquila 4
En conducción rápida 4,6

ACABADO



El conjunto motor-cambio tiene un acabado casi perfecto. El ajuste de las tapas laterales, así como los registros de la culata, demuestran el alto nivel tecnológico del fabricante.

Una malla metálica protege el cable del embrague en los puntos de roce con el chasis y en las zonas de elevada temperatura. Un pequeño fuelle de goma protege la unión del cable con la leva del embrague.

También los cables de los frenos están equipados en su parte final con un fuelle que los aísla del agua y del barro.

La pintura, en general, es de calidad. El chasis está recubierto por una capa cuyo grosor evita con seguridad la posibilidad de cualquier oxidación. La cámara de expansión del tubo de escape está protegida por una rejilla que evita posibles quemaduras en el manejo de la moto, en parado o en marcha.

Una ventanilla de cristal transparente permite averiguar el nivel del aceite en el motor. En la misma tapa lateral van grabados los datos correspondientes a la calidad y cantidad del lubricante.

RENDIMIENTO



Modesto, pero agradable

VELOCIDAD MAXIMA

En carretera 125 km/h
En pista de tierra: 104 km/h

ACELERACION

De 0 a 400 m. 16,7 seg.

VALOR-PRECIO



Las 375.000 pesetas en que está fijado su precio la colocan en desventaja sobre otros modelos de fabricación nacional. Sin ser vanguardista, la Kawasaki KL 250 es una moto resistente, dócil y basada en la utilidad. Su acabado es francamente bueno y se pueden apreciar detalles como el basculante cuadrangular en aluminio, así como los amortiguadores, cuyo rendimiento es brillante.

Disponibles en tres colores, su línea tradicional la convierte en una moto ideal para aquellas personas que, viviendo en el campo, necesitan desplazarse con rapidez a los centros urbanos. Gracias a su poco peso y a la elasticidad del motor, también el público femenino puede encontrar en la KL 250 un vehículo útil, divertido y seguro.

Gigi Corbetta

Atrévase a...

El circuito de refrigeración es el encargado de disipar el calor generado por el motor, pero en un grado justo, porque tan malo es circular con el motor frío como con exceso de temperatura.

Para regular el grado de refrigeración y mantener la temperatura estable, sea cual sea la temperatura exterior, se intercala en el circuito de refrigeración un termostato, que tiene como misión regular el caudal de agua que circula por el circuito.

Cuando el termostato se estropea, la temperatura del circuito varía según las condiciones, sin que nada lo regule, y es preciso sustituirlo cuanto antes para evitar daños en el motor. También hay

que revisar el estado de los manguitos y si están suficientemente apretados.

Sustituir el termostato no tiene ningún problema, pero antes tendríamos que comprobar que en efecto su funcionamiento no es correcto. Para ello basta con extraerlo y sumergirlo en

Precio de la operación en un taller:
1.000 pesetas.

Precio de la reparación en casa:
Nada.

Tiempo de la reparación en un taller:
Un día.

Tiempo efectivo de la reparación: 45 minutos.

un recipiente con agua hirviendo para ver si abre la válvula. Si no la abre tendremos que sustituirlo.

En revisar todo el circuito de refrigeración y sustituir el termostato no tardará más de cuarenta y cinco minutos. Por contra, en un taller le retendrán el coche durante un día para realizar la reparación.

Los termostatos cuestan, aproximadamente, unas novecientas pesetas, según el modelo, y los manguitos unas doscientas. En un taller, por la mano de obra le cobrarán unas mil pesetas.

Según sea el tipo de termostato que lleve su coche, tendrá que cambiar las juntas y poner un poco de silicona para mejorar la estanquidad.

CAMBIAR EL TERMOSTATO



1 Además de los manguitos y el termostato, necesitará: un destornillador, llaves fijas del 10 y del 13 y unos alicates. Las llaves, si son de tubo, nos facilitarán la operación, pero no son imprescindibles.



2 Con el destornillador afloje la abrazadera del manguito que sale del termostato. Cuando el tornillo esté totalmente suelto, afloje la abrazadera con los alicates hasta que ésta gire sobre el manguito.



3 Haga girar el manguito sobre el termostato hasta que quede suelto, y entonces tire de él suavemente. Al sacarlo le caerá todo el líquido refrigerante que hay en su interior. Recuerde que al terminar habrá que reponerlo.



4 Con la llave fija afloje los tornillos que sujetan el termostato al bloque motor. Si dispone de llaves de tubo, la operación le resultará más sencilla, aunque depende de la ubicación del termostato.



5 Cuando haya sacado todos los tornillos que sujetan el termostato, saque éste de su alojamiento. Compruebe su funcionamiento sumergiéndolo en agua hirviendo. Si no funciona, sustitúyalo.



6 Aproveche que ha sacado el termostato para cambiar todas las juntas. Saque el soporte del termostato y retire las juntas viejas, tanto la que tiene encima como la que hay debajo.



7 Coja las juntas nuevas y, tras comprobar que son exactamente iguales que las viejas, extienda por las dos caras una fina capa de silicona, como la que se usa normalmente en el hogar.



8 Coloque la nueva junta en su alojamiento. Asegúrese que está en su posición correcta, ya que se pueden producir pérdidas de líquido. Ajústela bien en su asiento, previamente impregnado de silicona.



9 Ponga el nuevo termostato, si es que ha tenido que cambiarlo, y presione ligeramente sobre la junta, para que ésta quede bien sentada. Vuelva a levantar el termostato y observe si hay alguna arruga en la junta.



10 Si todo está correcto, vuelva a poner el termostato y comience a apretar los tornillos uno por uno. Tenga cuidado al apretar, pues el material del termostato es frágil y un excesivo apriete podría romperlo.



11 Vuelva a colocar el manguito en su posición original. Si no entra fácilmente, ponga un poco de jabón en la boca del tubo para facilitar su entrada. Apriete la abrazadera para que no haya pérdidas.



12 Si hay algún manguito dañado, hay que proceder a su sustitución rápidamente. Afloje la abrazadera con los alicates y tire del tubo suavemente hasta que salga de su alojamiento. También de aquí saldrá líquido.



13 Ponga en los nuevos manguitos las abrazaderas. Si éstas hubiesen perdido su fuerza o no sujetasen bien el tubo, no dude en sustituirlas por otras nuevas, ya que puede ser origen de pérdidas.



14 Unte algo de jabón en la boca del tubo para favorecer la operación de montaje del manguito. A la vez que empuja el tubo hacia dentro, apriete con los alicates para abrir la abrazadera. No olvide rellenar el circuito.

Caprichos

1
Deportivo y juvenil, este pañuelo Seat lleva impreso el color azul de la casa. Su precio, bastante asequible, 830 pesetas.

2
Pañuelo de seda, diseño exclusivo «M Style» de BMW, de aire deportivo. Su precio es de 6.300 pesetas en concesionarios.

3
De pequeñas proporciones, juvenil, y de algodón. Es de «M Style». En concesionarios BMW por 1.900 pesetas.

4
Atractivo pañuelo de seda Mercedes con un amplio y bonito dibujo de un coche de época. Cuesta 1.300 pesetas, en los concesionarios de la marca.

5
Útil, sencillo y barato. Diseñado por Ford, puede adquirirse en cualquiera de sus concesionarios por 800 pesetas.

6
Pañuelos de seda natural para caballero marca Porsche. Cuestan 7.100 pesetas en Turbomóvil, paseo de la Castellana, 240 (Madrid).

7
De mucho colorido, puede combinarse con cualquier tipo de prendas. Diseñado por Saab para señora. Su precio es de 5.700 en Turbomóvil. Paseo de la Castellana, 240 (Madrid).



Mercado

R-9, LIDER DE VENTAS DE LOS COCHES MEDIOS EN 1983



Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-12-83	Puesto	Marca y modelo	Unidades vendidas al 31-12-83
1	Renault 9	46.451	6	Renault 6	8.230
2	Seat Ronda	32.688	7	Renault 14	3.839
3	Talbot Horizon ..	30.502	8	Citroën GSA	3.016
4	Ford Escort	30.031	9	Opel Kadett	2.484
5	Renault 11	18.161	10	VW Golf	2.107

OFERTAS DE LA SEMANA

COCHES NUEVOS

ORION ES UNA ESTRELLA

A través de una campaña de publicidad en periódicos diarios, Ford España anuncia el sorteo de ocho coches del modelo Orion. Para ello dice: «Venga a probar el nuevo Orion. Si descubre su enigma...» Entre los que descubran el enigma se sortearán los ocho coches.

MOTOR16 ha conseguido una pista del enigma. Ante notario se ha llenado un coche Orion con estrellas de un modelo que le mostrarán. Si prueba el coche tendrá opción al concurso, que consiste en acertar el número de estrellas que han entrado en el coche hasta llenarlo.

El modelo Orion se vende en dos versiones el 1.3 GL, cuyo precio final es de 1.023.844 y el 1.6 GL, por 1.055.697 pesetas.



COCHES USADOS

GARANTIZADOS DE OCASION

SIMCA Española, S. A., tiene en su tienda de la madrileña calle de Alcalá, 233 un importante «stock» de vehículos usados procedentes de grandes flotas y con una antigüedad que oscila entre uno y cuatro años. Entre sus ofertas destaca el Seat Panda 40 del pasado año por 340.000 pesetas o el Fura de 1982 por cuatrocientas mil pesetas. También se puede encontrar un Supermirafiori con cuatro años por 440.000 pesetas.

Dentro de la gama de Talbot destaca una serie de modelos automáticos desde las 175.000 pesetas y un 150 GT del año 81 por 575.000 pesetas. Todos los vehículos están garantizados por tres, seis o doce meses, según sus características.



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 Tfa-

fico de Empresas, Impuestos de Lujo, Tasas de Matriculación, Transporte 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.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km.	Precio total 15.000 km/año
Alfaud 1.5 SP	1.490	95	170	7,8	22,2	1.452.966
Alfaud 1.5 TI	1.490	105	180	8,1	23,5	1.585.413
Sprint V.1.5. Q.Var	1.490	105	180	8,1	25,4	1.816.573
Alfa 3315 Q.	1.490	85	170	7,5	23,5	1.650.390
Spider Veloce	1.962	128	190	11,0	35,8	2.738.362
Giulietta 2.0	1.962	130	185	9,7	28,4	1.967.420
Alfaetta 2.0	1.962	130	180	8,9	28,0	2.007.404
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	30,3	2.243.560
GTV 2.5-V6	2.492	160	205	9,9	37,5	2.968.270

ARO

Remark. Avda. Barcelona, 137. Molins del Rei (Barcelona). Tel. 668 37 12. Puntos de asistencia: 150.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km.	Precio total 15.000 km/año
Aro 10	1.197	65	130	9,5	19,4	993.134
Aro 10 D	1.714	55	120	6,5	17,7	1.319.203
243 D	3.120	65	110	10,1	19,6	1.293.389
244 D	3.120	65	110	10,1	19,9	1.330.741
320 D	3.120	65	110	10,1	19,9	1.330.741
Hispano D	2.710	70	120	10,0	21,3	1.513.460

AUDI

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km.	Precio total 15.000 km/año
80-CL 2P	1.588	85	165	8,3	26,2	1.896.541
80-CL 4P	1.588	85	165	8,1	26,5	1.956.767
80-CD	1.921	115	182	8,1	29,3	2.233.281
100-CC	1.921	100	176	7,7	34,6	3.031.712
100-CD	2.144	136	200	7,8	37,1	3.276.521
100-CC Diesel	1.986	70	155	7,1	30,1	2.824.147
Coupe-GT	2.144	130	196	9,3	33,2	2.728.116
Quattro	2.144	200	222	9,1	56,4	5.832.623
Audi 200	2.144	182	230	6,9	51,7	5.167.764

AUSTIN

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km.	Precio total 15.000 km/año
Metra 1.3 HLE	1.275	63	146	7,6	17	804.360
MG Metra	1.275	71	160	7,2	17,6	971.456
MG Metra Turbo	1.275	93	180	8,1	21,1	1.248.990
Maestro MG 1.6	1.598	104	177	8,4	24,0	1.612.979

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.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km.	Precio total 15.000 km/año
A 112 Junior	903	42	130	6,5	14,9	730.059
A 112 LX	965	48	137	7,6	16,8	831.783
A 112 Abarth	1.049	70	155	7,7	18,2	954.892

BMW

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km.	Precio total 15.000 km/año
315	1.573	75	154	9,0	26,3	1.843.289
316	1.766	90	175	8,7	28,2	2.093.962
318 i	1.766	105	184	8,5	30,9	2.381.347
320 i*	1.991	125	191	11,0	35,6	2.657.144
320 i 4p*	1.991	125	191	11,0	36,6	2.782.094
323 i	2.316	150	202	8,2	36,2	3.019.499
518	1.766	90	164	9,5	33,8	2.618.752
520 i*	1.990	125	180	10,2	37,7	3.031.994
525 i	2.494	150	197	10,5	41,4	3.431.834
525 E*	2.693	125	177	12,6	41,7	3.206.924
528 i	2.788	184	212	10,4	44,4	3.781.694
524 TD*	2.443	115	175	10,1	41,3	3.468.412
628 CSI	2.758	184	212	8,8	60,9	6.030.794
635 CSI	3.430	218	229	8,7	69,8	7.156.173
728 i	2.788	184	201	9,9	49,8	4.508.404
732 i	3.210	197	208	9,8	53,9	5.031.194
735 i	3.430	218	217	9,8	61,9	6.031.623
745 i A.	3.430	252	228	10,4	70,5	7.031.223

CITROËN

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km.	Precio total 15.000 km/año
2 CV Especial	602	31	100	6,1	11,8	491.787
2 CV6 CT	602	31	100	6,1	12,2	542.163
Dyane 6	602	31	100	6,1	12,3	546.825
Mehari	602	29	100	7,0	13,9	644.727
LNA	652	35	125	5,7	12,2	626.661
LNA 11 E*	1.124	48	139	8,8	15,4	667.978
LNA 11 RE*	1.124	48	139	8,8	15,7	709.936
Visa Especial	652	35	124	6,8	13,9	656.705
Visa Clot	652	35	124	6,8	14,2	706.174
Visa Super-E	1.124	57	142	6,3	15,2	744.124
Visa GT	1.360	80	170	7,4	16,7	901.204
GSA Especial	1.299	65	158	8,2	17,0	860.455
GSA X1	1.299	65	158	8,2	17,3	890.758
GSA Palas	1.299	65	158	8,2	18,0	984.904
GSA X3	1.299	65	158	8,2	17,5	921.838
GSA Especial Familiar	1.299	65	155	8,3	17,5	904.355
BX 14 E	1.360	72	163	7,1	17,9	1.066.173
BX 14 RE	1.360	72	163	7,1	18,3	1.139.139
BX 16 RS*	1.580	92	171	9,3	21,0	1.221.097
BX 16 TRS*	1.580	92	171	9,3	21,6	1.293.876
BX 19 RD*	1.905	65	151	7,2	18,1	1.398.009
BX 19 TRD*	1.905	65	151	7,2	18,8	1.478.558
CX 20	1.995	106	176	9,2	25,7	1.693.747
CX GTI*	2.500	138	186	12,5	33,1	2.186.080
CX Prestige	2.500	138	200	9,3	37,6	3.126.828
CX 25 D	2.500	75	156	9,6	24,0	1.873.649
CX Diesel Familiar	2.500	75	151	8,2	26,2	2.250.623
CX 25 RD Turbo	2.500	95	174	7,3	25,4	2.251.022
CX 25 TRD Turbo	2.500	95	174	7,3	26,2	2.358.248
CX 25 TRD Turbo Fam.	2.500	95	174	7,3	27,8	2.540.454

DE TOMASO

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km.	Precio total 15.000 km/año
Longchamp	5.769	300	240	17,2	83,0	7.774.633
Pantera GTS	5.769	300	280	16,2	75,9	7.001.617
Deauville Normal	5.769	300	230	17,2	106,1	10.654.773

FERRARI

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km.	Precio total 15.000 km/año
308 GTB I	2.927	240	255	10,0	80,4	8.321.957
308 GTS I	2.927	240	255	10,0	84,4	8.816.759
Wandall	2.927	240	240	11,1	89,9	9.376.535
400 I Automático	4.823	315	245	17,0	128,3	13.456.152
BB 512 I	4.943	340	280	14,0	131,0	14.157.122

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.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km.	Precio total 15.000 km/año
Uno 45 3P	903	45	140	6,6	15,6	804.294
Uno 55 3P*	1.116	55	148	6,4	16,2	881.171
Uno 55 5P*	1.116	55	148	6,4	16,5	921.155
Uno 70	1.301	70	165	6,1	15,4	944.896
Argenta 2.0 IE	1.995	122	175	9,9	25,0	1.513.852
Argenta 2.5 Diesel	2.445	72	150	9,5	22,0	1.537.122
Argenta Turbo D	2.445	90	160	8,5	24,4	1.996.501

FORD

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km.	Precio total 15.000 km/año
Fiesta Uno	957	45	137	7,2	13,8	643.751
Fiesta 957	957	45	137	7,2	14,2	686.486
Fiesta L	957	45	137	7,2	14,7	732.531
Fiesta L 1.1 5V*	1.117	50	144	9,3	17,4	789.510
Fiesta S 1.1*	1.117	50	144	9,3	17,2	769.366
Fiesta S 1.3	1.296	69	161	7,0	15,5	817.939
Fiesta Ghia 1.1*	1.117	50	144	9,3	17,7	832.821
Fiesta Ghia 1.3	1.296	69	151	7,0	16,0	881.394
Escort Laser 1.1	1.117	55	145	7,2	15,2	877.509
Escort Laser 1.3	1.296	69	157	7,5	16,9	928.014
Escort L 1.1	1.117	55	145	7,2	16,4	895.639
Escort L 1.3	1.296	69	157	7,5	17,1	951.324
Escort GL 1.1	1.117	55	145	7,2	17,1	982.404
Escort GL 1.3	1.296	69	157	7,5	17,8	1.038.089
Escort GL 1.6	1.597	79	164	9,4	19,8	1.069.942
Escort Ghia 1.3	1.296	69	157	7,5	18,3	1.100.249
Escort Ghia 1.6	1.597	79	164	9,4	20,3	1.133.397
Escort XR3i	1.597	105	186	8,1	24,1	1.620.024
Escort Cabrio 1.6	1.597	96	169	7,5	25,6	1.947.892
Escort Cabrio 1.6 i	1.597	105	186	7,6	28,2	2.189.422
Orion 1.3 GL*	1.296	69	150	9,1	19,2	1.023.844
Orion 1.6 GL*	1.597	79	164	9,4	19,7	1.055.697
Sierra 1.6	1.593	75	165	8,1	21,5	1.333.868
Sierra 1.6 Familiar	1.593	75	165	8,7	22,5	1.397.342
Sierra 2.0 L*	1.993	105	177	10,8	25,5	1.478.974
Sierra 2.0 L Familiar*	1.993	105	177	10,8	26,0	1.542.824
Sierra 1.6 GL	1.593	75	165	8,1	23,3	1.566.025
Sierra 1.6 GL Fam.	1.593	75	165	8,7	24,4	1.630.874
Sierra 2.0 GL*	1.993	105	177	10,8	26,5	1.605.049
Sierra 2.0 GL Fam.*	1.993	105	177	10,8	27,0	1.669.898
Sierra 2.3 GL	2.294	114	190	8,7	25,4	1.711.661
Sierra 2.3 GL Fam.	2.294	114	190	9,5	26,6	1.776.510
Sierra 2.0 Ghia*	1.993	105	177	10,8	28,4	1.838.814
Sierra 2.0 Ghia Fam.*	1.993	105	177	10,8	29,0	1.911.660
Sierra 2.3 Ghia*	2.294	114	190	8,7	27,3	1.945.428
Sierra 2.						

los mejores
vehículos
nacionales
y japoneses



NISSAN

CONCESIONARIO MADRID Y PROVINCIA

Iberauto

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
MERCA MADRID
Tels. 785 27 14 785 28 05
ZONA COMERCIAL

NISSAN MOTOR IBERICA
Perfección tecnológica japonesa

VENDO ALFA 6, como nuevo, llantas, piel, pintura, Z-M. Teléfono (874) 47 12 08. Huesca.
MOTO BMW 100RS. 3.000 Km. part. (93) 352 71 59, mañanas.
600 E. Muy buen estado. Teléfono (93) 219 41 00.
FORD FIESTA L. M-BZ poco uso, buen estado, 275.000 pesetas. Teléfono 413 41 08, Javier.
DOCUMENTACION AUDI 100 compraría. (852) 45 02 47. Sábados tarde 4 a 8 h. Rafa.
PARTICULAR SEAT FURA CRONO M-FJ. 16.000 kilómetros. 600.000 pesetas contado. Teléfono (91) 411 23 62/638 32 81.
FERRARI DINO 246 busco. Teléfono (91) 200 89 55, noches.
SOLO CAPRICHOSOS deportivo «ALPINE» virgen. Laborables 2 a 3 pm. Antonio. Teléfono (91) 201 99 02. 222.222 pesetas.

RALLYE MONTECARLO-84

TELESPORT

Como continuación a la gran acogida que tuvo por parte de toda la afición en el Campeonato del Mundial de Rallyes 1983, hemos estado de nuevo en Montecarlo, para poder ofrecerlos las mejores imágenes y acontecimientos del 1.º Rallye del Mundial 84, en cintas de una hora de duración y en los sistemas BETA VHS y 2000.

Ponte en contacto con nosotros. Te esperamos.

TELESPORT, S. A. C/ Escocia, 60-1.º 1.ª BARCELONA-16
Teléf.: (93) 349 90 64-321 02 42

los mejores coches ingleses

triumph
rover
jaguar
maestro

Agencia Oficial
FIOL ROCA Servicio taller y recambios
DIPUTACION 43, esq. Rocafort Telf. 325 15 50

VENDO 1430-1800. M-AD perfecto estado, toda prueba, extras. 200.000 pesetas. Teléfono 475 96 87, noches.
TALBOT HORIZON. B-EX. Perfecto estado chapa y motor. Teléfono (93) 873 86 47.
PORSCHE 924, año 82. 20.000 kilómetros. Rojo techo, P-6 como nuevo. Teléfono (972) 50 85 61, Fernando Figueras.
JAGUAR tipo E, coupé, impecable. Teléfono (91) 435 40 13.
MERCEDES PAGODA. Teléfono (91) 435 40 13.
PORSCHE 911. Teléfono (91) 435 40 13.
TRIUMPH SPITFIRE 1500. Teléfono (91) 435 40 13.
MGB descapotable. Teléfono (91) 435 40 13.
CITROËN MASSERATI. Teléfono (91) 435 40 13.
TRIUMPH SPAG. Teléfono (91) 435 40 13.
MG NIGER 1300. Teléfono (91) 435 40 13.

NO LE COSTARA NINGUN TRABAJO LOCALIZARNOS



VENTA DE TODOS LOS MODELOS FORD-MODERNA BOUTIQUE SPORT



SERVICIO-RECAMBIOS-ACCESORIOS UN EQUIPO DE PROFESIONALES



TODA LA GAMA FORD Y MAS DE 100 COCHES SEMINUEVOS

NOVALUTO. EXPERIENCIA A SU SERVICIO.

CICLOCROSS EN TELEVISION

El domingo día 5 de febrero se retransmite por televisión, dentro del espacio «Tiempo y marca», la prueba de ciclocross que se celebra en Vera de Bidasoa (Navarra), puntuable para el Campeonato de España de la especialidad. La emisión comenzará a las doce y cinco, y los comentarios correrán a cargo de Antolín García.

El ciclocross es una dura modalidad del ciclismo donde los hombres evolucionan por terrenos plagados de dificultades y gran parte de los recorridos están embarrados.

TRIAL BAJO TECHO

El martes día 7 de febrero se celebrará en Barcelona la séptima edición del Trial Indoor Solo Moto, tradicional prueba que coincide con la entrega de trofeos a los pilotos más votados por los lectores de la revista.

Para realizar esta prueba se crean, dentro del Palacio Municipal de Deportes, toda una serie de zonas de trial, totalmente artificiales y muy espectaculares, en las que evolucionan los pilotos. En Barcelona se darán



Las dificultades del trial se reproducen artificialmente bajo techo. La espectacularidad de estos malabaristas de la moto está garantizada en el séptimo Trial Indoor Solo Moto.

cita los mejores especialistas nacionales y extranjeros, entre los que destacan: Gorgot, Gallach, Renales, Codina, Ollé, Lejeune, Michaud y Burgat.

Los organizadores de la prueba deseaban que esta edición se celebrase en Madrid, pero el Consejo Superior de Deportes les ha negado el pabellón madrileño, por lo cual esta prueba se celebra de nuevo en la Ciudad Condal.

ANUNCIOS POR PALABRAS

ROBADA FURGONETA SAVA MATRICULA M-1001-BH Color AMARILLO
Tel. (91) 442 29 34
739 22 54
(Sr. Minchán)
SE GRATIFICARA

JENSEN HALLEY. Teléfono (91) 435 40 13.
TRIUMPH GTE. Teléfono (91) 435 40 13.
SEAT 600E. Fabuloso. Teléfono (91) 463 35 49.
RENAULT TS. Muy bueno. Teléfono (91) 463 35 49.
RENAULT 5. Metalizado, GTL, año 81. A toda prueba. Teléfono (91) 463 35 49.
SEAT 127. 4 puertas. Motor recién reparado. A toda prueba. Teléfono (91) 463 35 49.
MINI 850. Muy bueno. Teléfono (91) 463 35 49.

SEAT 1430. Superbarato. Teléfono (91) 463 35 49.
CHRYSLER 150. 4 años. Teléfono (91) 463 35 49.
CX recién pintado. Aire acondicionado. Muy barato. Teléfono (91) 463 35 49.
SEAT 127. M-H, 150.000 pesetas. Teléfono (91) 463 35 49.
GS CLUB. A toda prueba. Teléfono (91) 463 35 49.
RENAULT 5. 950 cc. Muy bueno (91) 463 35 49.
PANDA 45, listo para correr, repuestos, muchos extras. Horas oficina. Teléfono 274 37 20.

DESAPARECIDO Seat 850-4 puertas, granate, M-8251-E. Teléfono 741 40 41.
VOLKSWAGEN ESCARABAJO M-CX, impecable. Teléfono 243 63 77.
OPEL COUPE 1900 GT, M-CU. Semiestreno. Baratísimo. Teléfono 243 23 01.
CITROËN 2CV, M-CZ, impecable. 145.000. Teléfono 243 63 77.
SEAT 124, M-E. 105.000 ptas. 243 23 51.
SEAT PANDA, M-EL, sólo estrenado, muy barato. Teléfono 243 63 77.
CITROËN GS Familiar. M-CB, impecable. 195.000 ptas. 243 63 77.

¡ANUNCIESE HOY!

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

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 talón bancario a nombre de INREVISIA-MOTOR 16.

Enviar a: **Motor 16**
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41.
Madrid-17

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de **Motor 16**

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:

Mi primer amor



Tiene veinticinco años y ha roto con la tradición humorística de este país con su programa «Ni en vivo ni en directo». Es hijo, nieto, viznieto y tataranieto de payasos. Por eso el mundo del espectáculo es su mundo.

EMILIO ARAGON

DE LA VESPA AL VOLVO

EMILIO Aragón nació en La Habana y vivió en Puerto Rico, Venezuela, Argentina y Estados Unidos. Chicago, al lado del lago Michigan, fue su casa durante cuatro años, mientras que su padre, Miliki, y sus tíos, Gabi y Fofó, hacían giras por todo Norteamérica y actuaban en los shows de Ed Sullivan y McDouglas.

En 1972 regresa a España, un país idealizado por la familia. «Era un sueño volver. Nada nos parecía mal porque lo único que queríamos era comer comida española, pasearnos por las calles, conocer los lugares que tantas veces nos habían descrito. Madrid fue la ciudad en la que por primera vez salí solo, podía coger un autobús e ir al centro con mi primo...»

Emilio Aragón estudió el bachillerato en la base de Torrejón y de esa época es su primera moto, su primer amor en forma de Vespa. Pero pronto la cambió por otra más excitante, «una trial, que implicaba botas y barro», y que coincide con los recuerdos más maravillosos de su vida.

Todavía no pensaba en el mundo del espectáculo. Su destino parecía ser estudiar Medicina o terminar en Viena sus estudios de piano, pero no hizo nada de eso. Cuando su tío Fofó murió era prácticamente piloto comercial —le faltaban dos asignaturas— y fue entonces cuando decidió incorporarse al grupo de payasos. «La muerte de tío Fofó fue algo tan inesperado que

obligó a la familia a reflexiones. Se les había muerto, además de un hermano, un compañero de trabajo con el que habían estado desde la edad de trece años.»

Su primer papel, a los dieciocho años, es de señor serio con bigote y smoking, que hace de comodín para el grupo. Ya tiene un 600, que comparte con su hermana, y por el que discute sin parar, y está a punto de tener su primer y único accidente serio. «Tomé una curva en dos ruedas y el coche se fue. Con aquellos volantes tan holgados que tenía el 600 era imposible el control, pero afortunadamente no ocurrió nada catastrófico.»

Emilio Aragón empieza a maquillarse y pronto se convierte en Milikito. Ya gabana algo de dinero y decide comprar a su primo Fofito un 132 que le dura dos años, hasta que lo cambió por un 124 «sport». Nunca abandonó la música e incluso se metió en la producción, cuando su hermana grabó el primer disco. Su participación en el grupo de payasos fue desde el primer momento transitoria. Era el puente que le conectaría con la comedia, su verdadera vocación.

En 1981 dejó de aparecer en televisión y durante dos años se dedicó a preparar el programa que le llevaría a la fama. «Ni en vivo ni en directo» se aprueba en tiempos de Eugenio Nasarre y poco después, con el PSOE ya en el poder, se da el visto bueno definitivo.

«El principio fue duro. Grabábamos con dos cámaras, a veces con una, y ni siquiera teníamos unidad móvil. Las críticas eran funestas y aunque yo creía que estaba preparado para lo peor, la realidad lo superó.» Pero siguió adelante con la idea de crear una fórmula más visual, más anglosajona, y a las ocho y nueve semanas el programa quedó consolidado.

Un Volvo, Diesel, con el que está encantado porque gasta muy poco, sustituyó al 124 «sport» en el momento de la emancipación. El fue el testigo de su boda, y de su popularidad. Porque Emilio Aragón es ya un hombre conocido. La gente le para por la calle para parodiar su típico saludo y para preguntarle cuando acabará la línea blanca o le rodean para pedirle autógrafos que él amablemente da.

Ahora «Ni en vivo ni en directo» tiene más medios. Cinco guionistas de «gags» se han incorporado al programa y el índice de audiencia es cada vez más alto. En junio estrenará su primera comedia musical, «Barnun», en la que bailará, cantará, se subirá a un trappecio, andará por la cuerda floja y se tirará desde el techo al escenario.

Los coches le siguen gustando y la velocidad también, aunque recuerde como algo pasado aquel curso de Fórmula Fiesta y aquella carrera de copa Renault 5 en la que no participó porque su novia se lo prohibió terminantemente.

Caridad Plaza

Cuéntenos su caso

DIFERENCIAS ENTRE EL MANTA GT/E Y 200

DESEARIA saber lo siguiente sobre el Opel Manta: ¿Qué diferencias hay entre el GT/E y el 200? ¿Qué es un diferencial autoblocante y para qué sirve? ¿Ganará mucha potencia el GT/E con un turbo? ¿Cuál es el que más le puede ir y cuánto costaría ponerse? ¿Aumentaría mucho el consumo? ¿Pagan por igual todos los coches importados? ¿Cuánto vale el Manta GT/E en Alemania? ¿Qué significa un despiece de un coche y qué incluye? ¿Cuánto pagan de aranceles y cómo se puede acceder a uno de estos despieces?

Luis P. Muñoz
Soriuela de Guadalimar

Respuesta.—La principal diferencia entre los modelos que usted nos cita está en el motor, que en el nuevo Manta GT/E 2.0 desarrolla 125 caballos, en lugar de los 110 caballos de la anterior versión.

El autoblocante es un tipo de diferencial que cuenta con un mecanismo que evita el resbalamiento de una de las ruedas propulsoras cuando la otra pierde tracción, además permite aumentar la adherencia del tren propulsor. Con un turbo podría ganar en

torno a un 20 por 100 de potencia, pero la modificación no es fácil ni económica. Los coches correspondientes a cupos de importación pagan menos que los importados libremente, pero todos los coches pagan en España los mismos aranceles. El Manta GT/E cuesta en Alemania, ya con impuestos, 1.184.861 pesetas, pero hay que tener en cuenta que el equipamiento es más pobre que el del modelo español.

Si lo que le interesa es adquirir un kit con carrocería de plástico, de los que se anuncian en abundancia en Inglaterra, vaya quitándose la idea de la cabeza: la importación de una carrocería de plástico en nuestro país es algo muy complicado y costoso que no compensa en absoluto.

EL FORD ORION, PROBADO

EN el anuncio de televisión pusieron ustedes como artículo de portada de la revista la prueba del Ford Orion. Esto es lo que me indujo a comprar el primer número, y en estas fechas no he visto ninguna alusión al citado automóvil.

Asimismo, tengo entendido que este coche se comercializó el verano pasado en Europa en versiones diesel y gasoli-

na, incluyendo una con motor de inyección. El modelo se lanzará al mercado español en el mes de enero de 1984, pero en una sola versión de gasolina que no incluye la alimentación por inyección. ¿Es que la casa Ford considera al consumidor español, tipo medio, de menor categoría que el centro-europeo?

José Luis Reyes
Alcorcón

Respuesta.—Efectivamente, en la portada del anuncio de televisión aparecía la prueba del Ford Orion. Llegado el momento de preparar el primer número de la revista —el coche no se fabricaba ni se comercializaba en España— se consideró que no era interesante ofrecer a nuestros lectores la prueba de un modelo al que no podían acceder, ya que aún no se había presentado.

Ahora, cuando está muy cercana la venta del modelo en España, hemos sido la primera revista del país que ha publicado una prueba a fondo de este nuevo coche español, concretamente esta prueba la tiene en el número diez de MOTOR16.

Tradicionalmente, no sólo Ford, sino todas las multinacionales del automóvil valoran la importancia de los mercados según las ventas y las exigencias de los automovilistas.

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

Suscríbase ya. No permita que se le averfe el contacto con su revista favorita. No deje que se le agote antes de que usted llegue al quiosco. Controle su puntualidad. Reciba MOTOR 16 en casa, con un potente descuento de 3 120 pesetas sobre el precio de portada y, además, viaje bien asistido.

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



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

91-268 04 02-03

BOLETIN DE SUSCRIPCION

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

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

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

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

Firma,

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

Cuéntenos su caso

En España nunca hemos sido exigentes y nos hemos conformado con lo que nos daban, pero afortunadamente la situación comienza a cambiar y cada vez el automovilista español es más exigente.

COTIZACION DEL CITROËN CX 2400

DESEO que me manden toda la información posible sobre el Citroën CX 2400 de cuatro velocidades, pues quisiera comprarme uno de segunda mano. ¿Por qué se cotiza este coche tan barato en el mercado de ocasión, siendo uno de los más caros del mercado nacional?

Fernando Sánchez
Murcia

Respuesta.—Para darle toda la información posible del CX 2400 necesitaríamos mucho más espacio del que disponemos, y las características básicas nos suponemos que ya las conoce. Técnicamente es un coche irreprochable y con algunas soluciones que continúan estando en vanguardia. Como defecto se le puede achacar la escasa potencia del motor, para mover con agilidad un coche que supera los 1.300 kilos de peso.

La foto premiada



BUENA COSECHA

Suponemos que el labriego de esta tierra se llevaría una gran sorpresa al ver entre sus alcachofas, un fruto tan insólito, al menos tan grande como el susto de su conductor, que terminó con su R-14 en la postura que recoge la imagen, en una huerta levantina. La foto ha sido remitida por Joan Arnau, de Peñíscola (Castellón), que recibirá gratis una suscripción a MOTOR16 durante seis meses.



¿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 Nº 330 F.D.
MADRID

CON UNA SIMPLE LLAMADA A COBRO REVERTIDO LAS 24 HORAS DEL DÍA, LOS 365 DÍAS DEL AÑO, EN ESPAÑA Y EN LOS PAÍSES DE LA CARTA VERDE

De todas maneras, en este mismo número de MOTOR16 tiene la prueba del CX GTI, que si bien difiere en potencia, y algunos detalles más, puede ampliar la información que solicita.

Ahora bien, las técnicas vanguardistas no son siempre las más fiables y este coche es buen ejemplo, fuente continua de pegos. Su consumo peca de elevado y su confort está seriamente disminuido por el molesto ruido del electroventilador. Todos estos factores son los culpables de que la cotización del CX 2400 no sean la que debiera corresponderle, por su segmento y precio de origen.

FACILIDADES A LOS CACOS

DESEO remitirles mi mayor indignación por la foto que aparece en uno de sus artículos del número 5. En esta foto se muestra el método para poder abrir un Ford Fiesta, y este truco puede ser fácilmente utilizado por los amigos de tener coches de «gorra».

Domingo Pons
Palma de Mallorca

Respuesta.—Comprendemos su indignación, pero en ningún momento pretendemos que nadie aproveche esta fotografía para robar coches. Por el contrario, desearíamos que la suma de indignación de todos los usuarios lograra que los fabricantes se tomaran en serio el problema de los robos de coches, y que, como decimos en una información posterior, dejen de dar facilidades a los cacos, dotando de sistemas antirrobo eficaces al coche, desde que sale de la fábrica.

FIESTA SUPER SPORT

TENGO un Ford Fiesta 1.300 SS y me gustaría saber qué opinión les merece en cuanto a prestaciones, equipamiento, etcétera. Además, quisiera conocer cuál es la causa de que se vean pocos coches de éstos.

Paco
Málaga

Respuesta.—El Fiesta Super Sport fue una promoción comercial que sirvió para relanzar las ventas del modelo por su atrayente aspecto exterior. Esta serie, limitada, no pasó de ser un mero disfraz de coche de carreras de un vehículo lejos de destacar por sus prestaciones brillantes.

Incluso este modelo perdía velocidad punta con respecto al 1.300 S normal, por los neumáticos exagerados que montaba. El Super Sport fue una serie limitada y ya no se fabrica.

Carmen se saca el carnet

Desastre

LA irritación que me produjo el fracaso en el primer examen de circulación me duró varios días. Fue un adorno más de las famosas fiestas de Navidad que se aproximaban implacables.

Lo peor era la inevitable pregunta, siempre bienintencionada de los amigos o conocidos: «Bueno, ¿qué tal el examen? ¿Ya tienes tu carnet de conducir?» Una y otra vez había que explicar que no, que había suspendido, lo que a veces suponía agrias conversaciones.

—Pero cómo, ¿otra vez?
—Perdona, pero es la primera vez que me suspenden.

—Cómo la primera, si llevas no sé cuantos meses examinándote.

—Aprobé el teórico a la primera, las maniobras a la tercera y me acaban de suspender por primera vez en circulación, ¿pasa algo?

—Chica, pues en mis tiempos no era así. Te hacían dar una vuelta por el Retiro, te preguntaban qué debías hacer cuando un semáforo estaba en rojo y ya está. Al fin y al cabo tampoco es tan difícil, oyes, que parece que estás haciendo oposiciones a registrador.

—Pueso eso, pírdete, ¿quieres?, y olvídate.

Otros intentaban comprenderme y se solidarizaban.

—A mí me pasó igual, no aprobé circulación hasta la cuarta vez, estuve a punto de abandonar, no te digo más.

—Oye, hablamos de otra cosa, ¿quieres?

—Huy, a mí me agarró una depresión de caballo, porque mi padre al suspenderme la segunda vez y tener que pagar un nuevo expediente se puso hecho una furia, me armó una espantosa, me puso de inútil para arriba. En el tercer examen casi atropello a una vieja. Estuve una semana con la depre.

—Que te calles, que no me cuentes tu vida, que no me interesa.

Tenia la misma impresión que cuando alguien se pone enfermo y

vienen los amigos a contarle cómo un primo suyo en la misma situación tuvo un infarto complicado con cólico nefrítico mal curado y ahora está en silla de ruedas.

Luego había los optimistas que suelen siempre ser peor.

—Pero para qué quieres tú angustiarte pasando exámenes. Tú te alquilas un coche, lo conduces y ya está. Las tortas que des, a ti qué te importa si el coche no es tuyo y está asegurado a todo riesgo. Cuando ya sepas conducir bien, te presentas, apruebas y se acabó el problema.

—¿Cómo voy a alquilar un coche si no tengo carnet de conducir?

—Te presto el mío, mi carnet, quiero decir.

—¿Y si un día me para la Policía y descubren que conduzco con la cara?

—Pagas quince mil pelotas de multa y ya está. Tienes que soltarte, largarte sola por la vida, porque si sigues dando clases pasarán los años y tendrás que conducir con el profesor al lado.

Lo que los psicoanalistas llaman la dependencia. Ya me veía yo con el carnet de conducir en el bolsillo, al volante de mi coche y con el profe Fernando al lado, pagándole horas por mi cuenta.

—Con no hacer cosas absurdas durante el examen —me decía el profe Fernando—, no tendrás ningún problema la próxima vez.

—En aquel ambiente, donde todo el mundo está nervioso y los examinadores tensos, es casi imposible no hacer tonterías, sobre todo yo.

Tardaré en tener el carnet de conducir, pero lo que he conseguido ya es sufrir lo indecible en el asiento de atrás de los taxis, observando las atrocidades que hacen a menudo sus conductores. Con lo a gusto que iba yo antes en mi suprema ignorancia.

En unos meses he conseguido tener complejo de inútil al suspender exámenes, crearme complejo de dependencia con el profesor y no disfrutar los viajes en taxi. No está nada mal.

Carmen Rico Godoy

BALLESTA



Juego y gane

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 gane»). 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

NOMBRE.....
 DOMICILIO..... POBLACION.....

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.

SERVICIOS PARA TENER EN CUENTA

del Banco Popular.



Porque estas Tarjetas están concebidas, precisamente, para no llevar dinero. Con nuestra VISA, Ud. podrá comprar sin dinero (y a crédito, si lo desea), en miles de establecimientos en España y en todo el mundo. American Express es una muestra internacional de prestigio, que le facilita atender sus gastos sin un límite pre-establecido. Y Multicard le sacará más de una vez de apuros, permitiéndole obtener dinero en efectivo en nuestros 250 cajeros automáticos, a cualquier hora del día o de la noche. Nuestras Tarjetas son populares entre quienes no usan dinero. Pídalas.



Mientras existan
personas como usted,
existirán
coches como éste.



Este es el Volvo 240. Un coche de leyenda. Con un estilo y una personalidad por encima del tiempo.

Con un nivel de equipamiento fuera de serie.

Con siete modelos diferentes para mayor libertad de elección: motores de carburación,

inyección, diesel 6 cilindros o turbo-gasolina, capaz de sobrepasar los 190 Km/h. silenciosamente.

Sedán 4 puertas o ranchera.

Coches duros y seguros, a toda prueba.

Con una expectativa de vida de 19,3 años.

Mientras personas como Vd. no se confor-

men con menos, Volvo seguirá haciendo coches como éste.

Precio desde 2.126.000 pts. F.F.

VOLVO
Seguro a todo riesgo.

FORD ORION 1.3 CONTRA RENAULT-9 TSE

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

SORTEAMOS
50 PILOTOS
ANTI-NEBLA

4 de febrero de 1984

Núm. 15 • 150 ptas.

LOS NUEVOS COCHES DEL 84



Renault 5
Peugeot 205 GTI
Ford Escort
Ferrari BB
Saab 990
Seat Ibiza
Austin Mónaco
Opel Corsa 4 puertas
Lancia Aurelia

LAS MEJORES FOTOS DEL RALLYE DE MONTECARLO