

¡¡LAUDA CAMPEON!!

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

27 de octubre de 1984 • Núm. 53 • 165 ptas.

Especial
1 Aniversario

**PRUEBA DEL KADETT GSi
CANDIDATO FAVORITO
A "COCHE DEL AÑO"**



**EXCLUSIVA: NUEVOS VOLVO Y MASERATI
NOVEDADES DEL SALON DE BIRMINGHAM**

LA GRAN ACCION DE TELEFONICA

350 PTAS.

Por acción de 500 Ptas.

55 PTAS.

Ultimo dividendo anual.

15%

Máxima desgravación.

AMPLIACION DE CAPITAL

Ahora tiene usted su gran oportunidad de invertir donde está el futuro: en la electrónica, en las telecomunicaciones. Y participar en los beneficios de la primera empresa del país en tecnología y recursos.

Suscriba acciones de Telefónica con un valor nominal de 500 Ptas. por sólo 350 Ptas.

Y, si ya es usted accionista, el dividendo a cuenta que va a cobrar el 11 de Noviembre puede aplicarlo a la suscripción. La proporción de la ampliación es de una nueva acción por cada nueve.

Una inversión muy rentable. Con las máximas ventajas fiscales. Con futuro.

Súmese a la Gran Acción. Tiene de plazo hasta el 11 de Noviembre.



Telefónica

Para mayor información acuda a las Oficinas Financieras de Telefónica en cada provincia o llame al 024 (llamada gratuita).
Existe un folleto de la emisión a disposición del público.

Esta semana

Cumpleaños feliz

MOTOR16 cumple esta semana su primer año, una edad que puede parecer tierna pero que, traducida al calendario editorial, significa entrar en la madurez y, por supuesto, disponer ya de una base sólida con la que enfocar hacia el futuro.

En fecha tan grata resulta obligado agradecer su fidelidad a los lectores que, comprando semanalmente esta revista, la han situado en un privilegiado nivel de difusión y esto no son exageraciones de director, sino el reflejo de los últimos resultados publicados por el Estudio General de Medios, que se refiere a MOTOR16 como una de las tres revistas españolas de mayor crecimiento durante los últimos meses.

Volviendo la vista atrás, parece claro que existía un hueco para MOTOR16 en el mercado editorial y que, a base de ofrecer un producto independiente, veraz y con una calidad homologable a la de las revistas europeas del ramo, ha conseguido incrementar considerablemente el número de compradores de prensa del motor.

Para muchos esto sería una meta; nosotros queremos usarlo a modo de trampolín para llegar mucho más lejos y, con el apoyo de la industria y de los usuarios, conseguir que la voz del automóvil se escuche suficientemente en el seno de la sociedad española.

Juan Tomás de Salas decía hace un año, en el editorial primero de MOTOR16, que el automóvil es mucho más que una máquina, pues significa también progreso humano y diversión. Yo añadi-

ría ahora que la palabra automóvil engloba a casi el 10 por 100 de los puestos de trabajo en España y eso, en las actuales circunstancias, se me hace especialmente importante y acentúa la responsabilidad de quienes aquí trabajamos.

El momento es malo para la industria, pero ni los peores enemigos del automóvil —que a fin de cuentas son los enemigos de las libertades individuales—, podrán evitar que más tarde o más temprano su uso alcance niveles europeos. Y en este primer aniversario hemos querido premiar precisamente a quienes más han trabajado para que esa subida de nivel de la motorización española llegue lo antes posible. MOTOR16 entrega sus primeras «válvulas del año» a gente como Julián

Campo, ministro de Obras Públicas empeñado en dotar al país de una red aceptable de carreteras; a los directivos de Talbot por ofrecer al mercado un coche del nivel del Peugeot-205 y a los diseñadores de Seat que han intervenido en trabajo tan internacional como el diseño del Ibiza. La gente del deporte también está a nuestro lado, Nieto y Zanini por lo que al motor se refiere y Doreste y Molina del lado de la vela, tradicionalmente mimada por esta revista en un intento de agradar permanentemente a sus lectores.

Las «Válvulas de MOTOR16», que dicho sea de paso corresponden al Porsche 956 campeón del mundo, están pensadas, pues, para premiar a los mejores del año y para conseguirlo, querido lector, contamos con su ayuda: Que usted lo celebre muchos años.

Tomás Cavanna



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	59 MERCADO	Oferta de la semana
6 ACTUALIDAD	MOTOR 16, año uno	60 Precios de coches nuevos
12	Sonimag'84, watos a tope	62 Precios de coches usados
20 LO ULTIMO	Nuevo Maserati Spyder	63 Precios motos
22	Los coches del año	64 CUENTENOS SU CASO
26 MOTOR 16	Todas las pruebas	66 ANUNCIOS POR PALABRAS
30 FUERA DE SERIE	Bellas y bellos	70 VELOGRAMA
35 A FONDO	Opel Kadett GSi: Redondo y veloz	71 MOTOS
44 GENTE SOBRE RUEDAS	Las válvulas de MOTOR 16	78 DEPORTE
50 OCIO	Estrella del mar	Jarama, Fórmula 3: Debaque española
53 VIAJES	París, ciudad de la luz	80 MI PRIMER AMOR
57 XAVIER DOMINGO	... Bien vale una mesa	Andrés Aberasturi
		81 CAPRICHOS
		82 AGENDA PERSONAL

Pág. 15

El International Motor Show abrió sus puertas en Birmingham, convirtiéndose en la fiesta inglesa del motor. Toda una conjunción de luces, decorados, música y chicas alrededor del automóvil.



Pág. 74

El Campeonato del Mundo de Fórmula 1 ya tiene rey. En el autódromo de Estoril, Niki Lauda demostró su gran clase de campeón acabando segundo, después de una increíble remontada.





El cinturón de Barcelona, más cerca

Tras varios años de bloqueo, parece ser que por fin los Ayuntamientos afectados se están poniendo de acuerdo y así el proyectado cinturón que unirá las localidades al norte y al sur de Barcelona atravesando la parte alta de la ciudad, puede que vea la luz en un plazo razonable.

Este llamado segundo cinturón unirá El Prat de Llobregat con Montgat en un recorrido de 27,5 kilómetros y su costo ascendería a unos cuarenta mil millones de pesetas. Son nueve los Ayuntamientos involucrados en el mismo, los ya citados y Tiana, Santa Coloma Badalona, Barcelona, Esplugas, Hospitalet y Cornellá. Un importante arquitecto barcelonés dispone de seis meses para proyectar un primer trazado, que luego deberá ser sometido a la aprobación de los municipios afectados.

RELEVO PARA LOS 240

VOLVO prepara la sustitución de la serie 240, la serie más veterana dentro de la gama ofrecida por el constructor sueco.

Las primeras fotos-espías del futuro coche dejan ver un diseño de líneas muy angulosas, como ya es habitual en la marca, pero en donde se respetan las exigencias de aerodinamismo más avanzadas.

Las influencias en el nuevo de las series 740/760 se reconocen de inmediato en la parte posterior y en el maletero, mientras que en el frontal es fácil descubrir el estilo de los coches americanos, como concesión al mercado U.S.A., un capítulo vital en las ventas de Volvo.

En los próximos modelos que sustituirán la gama 240 se mantendrá el

esquema mecánico de las versiones actuales, es decir, motor delantero longitudinal y tracción a las ruedas traseras.

USADOS SIN LUJO

EN un alarde que resulta insólito dentro de la política fiscal que viene manteniendo, el ministro de Economía, Miguel Boyer, ha decidido eliminar el pago del Impuesto de Lujo para los vehículos usados. Según el proyecto de ley de Presupuestos del Estado para el próximo año, este tipo de coches quedarán exentos siempre que se hubiera devengado y satisfecho el impuesto en cualquier transmisión anterior. Aunque la medida es un poco el chocolate del loro —ya que Hacienda gastaba en la gestión del impuesto casi tanto como lo recaudado—, animará notablemente el mercado de los usados.

Agnelli estrecha lazos

El poderoso presidente de Fiat, Giovanni Agnelli, estuvo en España invitado por la Federación Europea de Asociaciones de Analistas Financieros para recoger el premio al mejor Balance Consolidado 1982, concedido por esta asociación a su compañía. Pero además aprovechó el viaje para afianzar las relaciones con la Administración española. El señor Agnelli, acompañado de sus consejeros, visitó al ministro de Industria español y, posteriormente fue recibido en el palacio de la Moncloa por Felipe González. Aunque las únicas declaraciones del señor Agnelli en España sólo se refieren al premio recibido por el balance de Fiat, todos los observadores económicos estimaron el interés de Fiat por incrementar sus actividades industriales en España, no solamente en el automóvil, sino en todas las actividades de la firma italiana.

Citroën, ¿a la carga?

A partir del 1 de noviembre, Citroën comercializará la gama C-15, que no es otra cosa que el Visa convertido en una atractiva furgoneta y que ofrece una motorización diesel, única hasta ahora en el mercado. Su carga útil es de 575 kilos, superando ampliamente a cualquiera de sus rivales. En velocidad máxima (135 kilómetros por hora) también supera ampliamente al R-4 F6 y al Seat Trans; y en consumo y coste por kilómetro, hoy por hoy los diesel son imbatibles. La C-15 se ofrece también en versión de gasolina, a un precio bastante inferior: 644.923 pesetas, precio venta al público, frente a las 802.222 de la versión diesel. Es importante señalar que estas dos versiones se construyen en España en exclusiva para todos los países del mundo, con una cadencia de 110 vehículos por día, que podría ser incrementada hasta los 200 si el mercado lo exige.



NOMBRE, SOLARA; APELLIDO, ESCORIAL

La introducción del motor Diesel en la carrocería del Solara y la nueva presentación de este modelo, tanto exterior como interior, ha servido para cambiar la denominación de toda la gama. A partir del presente mes de octubre todos los Solara recibirán el apellido Escorial. Los nuevos Solara, que acaban de ser presentados a la prensa española, salen al mercado con dos motores, el Diesel de 1,9 litros ya visto en el Ho-

rizon que da 65 caballos de potencia, y el motor de gasolina de 1,6 litros que da 90 caballos.

Habrán tres cajas de cambios disponibles, de cuatro velocidades, de cinco y automática. Los Solara Escorial se identificarán en el exterior por su calandra y por los embellecedores de rueda.

En el interior los cambios afectan al volante, al cuadro de mando y a los tejidos de la tapicería con nuevos tonos.

CIEN OCTANOS

● General Motors ha elegido el puerto de Tarragona para la exportación y distribución de sus vehículos, por cuyas instalaciones saldrán cada año en torno a los cuarenta mil coches.

● El Ministerio de Transportes está impulsando una importante operación comercial con Tailandia, país que podría adquirir 5.000 autobuses de Enasa, valorados en 230 millones de dólares.

● Ya ha sido concluido el proyecto técnico de la autopista Tarrasa-Manresa, que podría entrar en servicio a principios de la próxima década, y que sería una pieza clave en el eje Barcelona-París, vía túnel del Cadí.

● Renault acaba de lanzar una versión básica del R-11, distinguida por

las siglas GTC. El R-11 GTC lleva el motor de 1.237 centímetros cúbicos, con 56 caballos de potencia ya visto en el R-9 GTC. Es el R-11 más barato y su precio en la calle es de 946.625 pesetas.

● La Confederación Nacional de Talleres de Reparación de Automóviles ha denunciado el mal estado de conservación de los vehículos que ruedan ahora mismo por las carreteras españolas. La nota de la Confederación culpa tanto al Gobierno como a los entes autonómicos por su absoluta despreocupación en este sentido.

● El Nissan Sunny cuatro millones acaba de salir de las factorías japonesas de la firma. El coche se exporta a 130 países y es el primer Nissan que alcanza tal cifra.

Panorama sombrío

El panorama para la industria mundial del automóvil no puede ser más sombrío, según ha puesto de manifiesto en una reunión informativa Patrick P. Byrne, consejero delegado de Ford España. Byrne ha señalado que de aquí a finales de la década, el crecimiento medio



de esta industria será sólo del 0,8 por 100, cuando la tasa en los sesenta era del 7 por 100, y la mitad en la siguiente década. Ante el exceso de oferta, el alto cargo de Ford apunta que el cierre se cierne sobre al menos ocho plantas europeas de montaje. Byrne denunció también la escasa sensibilidad de Gobiernos y otras instituciones hacia los problemas crecientes que está encontrando la industria del automóvil.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso.
Director: Tomás Cavanna.

Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesores de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); Angel Carhenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: Enriqueta Antolín, María Jesús Benit, José María García Cernuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar, País Vasco: Andúzar y Gorka Landaburu y Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Italia); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Giancarlo Panni (Italia); Charles G. Proche (Long Beach, California). Diseño: Olegario Torralba, Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Marting, María Isabel Valcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger. Secretarías de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Garhi (Pruebas); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); Caridad Plaza (CMI primer amor); Carmen Rico-Godoy (Humor); José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Anuncios por palabras: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00 Télex 43974 nyre e.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA) San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Solicitado control de OJD. Es una publicación del GRUPO 16. Director general: Alfonso de Salas. Director de Publicidad: Balbino Fraga.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247.



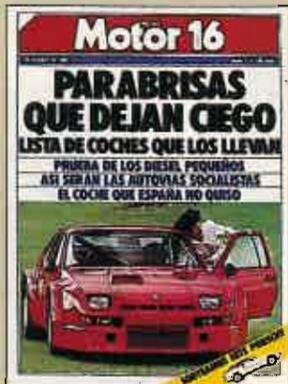
MOTOR 16, AÑO UNO

ENTRAMOS EN TODO

YA han pasado cincuenta y dos semanas y parece que fue ayer. O, probablemente, este primer año de MOTOR16 sea toda una vida. Cualquier impresión es válida a la hora de hacer balance de las miles de palabras utilizadas para hacer llegar a los lectores de esta revista los temas puntuales que más afectan al automóvil, desde la seguridad vial y los problemas del transporte, al seguimiento del estado de nuestras carreteras y los derechos del automovilista. Junto a las informaciones de actualidad, en las que han salido a relucir los turbios manejos de los «vivillos» de siempre, o la incompetencia creciente

de muchos de nuestros administradores, se abre al tiempo un abanico destinado al ocio como fórmula para desengrasar al usuario del automóvil del acoso al que se ve sometido por el hecho de ser eso, simplemente dueño y señor de su coche. Las pruebas a fondo y la denuncia de casos lamentables relacionados con el automóvil ha estado presente en MOTOR16, desde su primer número. En él se llamaba la atención sobre la utilización de parabrisas templados en la mayoría de los automóviles que ruedan por nuestras calles, cuando ha quedado demostrado su peligrosidad, obligando a montarlos laminados en nuestros vecinos europeos.

Este sería el primer aldabonazo de una larga lista de componentes del automóvil que, hoy por hoy, no se atienen a los mínimos exigidos. Así, en distintas pruebas y análisis realizados en laboratorios oficiales, se demostraba, entre otros, que la mayoría de los extintores que llevan los coches no sirven para nada; que muchos líquidos anticongelantes se congelan, o que la calidad no abunda entre los líquidos de frenos. Los combustibles, tanto en su aspecto comercial como de calidad, han sido uno de los temas estrella de MOTOR16, que una y otra vez ha denunciado la voracidad insaciable de la Hacienda española. A poco de salir a la



DESDE el primer número, MOTOR16 ha denunciado aspectos negativos para el automóvil, al tiempo que se ofrecían exclusivas de los últimos modelos, como fue el caso del Ferrari Testarossa.

ESTA revista ha realizado un seguimiento especial del trato de la Administración socialista con el coche. Además, ha efectuado en laboratorio análisis de productos básicos para el mantenimiento de los vehículos.

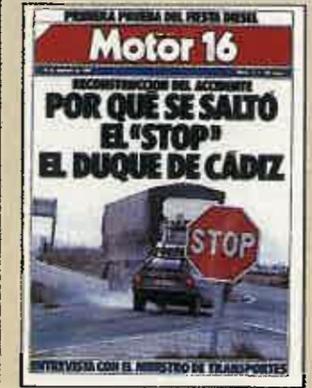


Julián Campo
Ministro de Obras Públicas y Urbanismo

Las autoridades socialistas reajustaban al alza los precios de la gasolina, achacando la decisión a la situación heredada y a la fortaleza del dólar. Pues muy bien. Con la colaboración de los laboratorios del INTA, esta revista demostraría que la gasolina que nos distribuye la monopolística Campsa, además de cara, es muy ma-

la, con unos contenidos en plomo, para aumentar su octanaje, que suponen un grave riesgo no sólo para los elementos del automóvil, sino para nuestra salud. Mientras el dólar bajaba —y la gasolina no—, esta revista anunciaba la decisión del Gobierno de subir el precio del gasóleo, acercándolo al de la gasolina, para acabar con el privilegio de que gozan en nuestro país los propietarios de vehículos con motor diesel. Para el alza que se prevé en este próximo diciembre, MOTOR16 ya ha adelantado que la subida será del 8 por 100 para las gasolinas y del 12 por 100 en el caso del gasóleo. Esta voracidad de Hacienda, y con ella la de los Ayuntamientos, han ocupado muchas páginas de esta revista. Todo comenzaría con la intención de los municipios de crear una tasa, equivalente y sustitutoria del permiso de circulación, para controlar a su antojo al

automóvil. El proyecto sería boicoteado por el director general de Tráfico. Miguel Boyer se descolgaría después con la subida del Impuesto de Lujo para los pequeños utilitarios y del ITE, por la cosa de «acercarnos a Europa» (sic). Pero el colmo de la indignación, tanto de automovilistas como de fabricantes, fue el anuncio reciente de la intención de la Seguridad Social de imponer una tasa especial a «tabaco, alcohol y automóviles», con la idea de desincentivar el consumo de estos peligrosos productos. MOTOR16 demostraría con números y datos concretos que la fiscalidad que sufre el automóvil en España es la más alta de Europa..., a cambio de nada. Es decir, que siguen campando a sus anchas talleres ilegales, cuando la nueva y dura reglamentación, concluida hace más de un año, duerme en brazos de la burocracia, tal y como denunció MOTOR16, o se siguen, exigen-



LA irregular señalización detectada por MOTOR16 en el cruce donde el duque de Cádiz sufrió un grave accidente, desató la polémica.

LA afición del Rey Don Juan Carlos por la náutica se reflejó en una regata que esta revista ganó con él. El deporte, y sus personajes, como Niki Lauda, ha ocupado un amplio espacio, así como el análisis en profundidad de los modelos de más reciente aparición en el mercado.

MERCEDES 190 D



Si vd. anda tras un diesel, haga que todos los diesel anden detrás del suyo.

Para un Diesel es muy fácil ser fuerte y gastar poco. Lo difícil es hacer que, además, resulte tan eficaz, dinámico y silencioso como lo es este automóvil sobre el asfalto.

EFICACIA INTEGRAL.

El nuevo Mercedes 190 está construido según el principio del equilibrio integral. Esto significa que su robusta y brillante mecánica Diesel está instalada sobre una estructura autoportante tan segura a 80 como a 160 Km/h. Los dos ejes Mercedes dirigen y mantienen la trayectoria con la precisión de elementos tan evolucionados como los brazos múltiples traseros, el sistema anti-dive y la dirección de desmultiplicación variable. Todo esto sólo se encuentra en este Diesel.

EFICAZ VALOR ESTABLE.

La inversión que usted realiza en un 190 D está asegurada contra la devaluación más que en ningún otro Diesel. Los precios de automóviles

usados, en toda Europa, demuestran cómo los Diesel Mercedes mantienen su valor muy por encima de las cotas normales de depreciación. Es lógico; Mercedes construye para que sus vehículos duren mucho en perfecto estado. Y lo consiguen.

MANTENIMIENTO REDUCIDO.

No acepte Vd. el planteamiento de que los automóviles de gran categoría son caros de mantener. Con una sola revisión cada 20.000 Km., o cada año, el Mercedes 190 se conforma. Y se mantiene en forma.

CONSUMO Y PRESTACIONES.

6,5 l. a 90 Km/h. y 160 Km/h. de velocidad máxima. Para alcanzar estas cifras en un automóvil tan confortable hay que afinar mucho. La técnica Mercedes obtiene así el punto de equilibrio inteligente: No se puede aumentar la velocidad a costa del consumo, ni disminuir el consumo a costa del rendimiento.

TECNICA Y SERVICIO.

La evolución técnica Mercedes pone los más avanzados recursos industriales al servicio de las buenas ideas, para convertirlas en realidades que Vd. puede utilizar plenamente. Y en beneficio propio.

Además, una máquina tan seria como un Mercedes merece un serio Servicio Oficial. La Red Mercedes-Benz en España cuenta con más de 300 puntos de Asistencia Técnica atendidos por auténticos especialistas.

Está Vd. invitado a probar un 190 D. Pídaselo a su Concesionario Mercedes más próximo y viva de cerca todo lo bueno que tiene este diesel. Mercedes 190 D. Con el Diesel por delante.



Mercedes-Benz

Su buena estrella en todos los caminos.

MERCEDES-BENZ ESPAÑA, S. A., Ortega y Gasset, 22-24. Madrid. Tel. 431 94 00.

Y toda su red de concesionarios, con más de 300 puntos de venta y servicio.

Actualidad

do infinitos papeleos y trámites para homologar la más sencilla pieza de un coche.

Si algún Departamento ministerial ha mostrado alguna preocupación por el automóvil y su entorno, sin duda hay que destacar al de Obras Públicas y Urbanismo. Ya en nuestro primer número, el titular del MOPU, Julián Campo, adelantaba las líneas generales de su ambicioso plan general de carreteras. Uno a uno se han ido desgranando en MOTOR16 los proyectos de este Ministerio, desde la política de autovías hasta la eliminación de los puntos negros, y las travesías urbanas que pueblan nuestras carreteras.

Preocupante era y es, por otra parte, la situación del transporte por carretera. El titular del Ministerio correspondiente, Enrique Barón, se mostraría, en declaraciones a esta revista, dispuesto a acabar de una vez por todas con el transporte ilegal. Las primeras actuaciones de este Departamento sacaron a la luz aspectos escalofriantes: a uno de cada tres camiones les falla los frenos o tienen defectos graves que, con el código en la mano, no deberían circular. El resultado de una nefasta, por inexistente, política de transportes, ha propiciado —según los sucesivos análisis efectuados por esta revista— la presencia en las carreteras de camiones sobrecargados que destruyen el firme, de conductores ciegos de sueño y cansancio, empujados al trabajo por mafias del sector; de vehículos viejos convertidos en bombas potenciales...

Y hablando de prácticas ilegales, MOTOR16 sacaría a la luz los trapicheos en el transporte de Galicia, donde tres empresas son capaces aún de mover a su antojo «conselleiros» y directores generales. O donde todavía hay vehículos en los que viajan, al alimón, personas y animales. Eso sin olvidar la aventura que supone ir al colegio a muchos niños. Tan mal funciona eso del transporte en nuestro país, que MOTOR16 decidió echar una carrera al avión. El resultado fue el esperado:

hoy por hoy, con la burocracia de las compañías aéreas, empezando por Iberia, los malos accesos a los aeropuertos y las huelgas constantes, lo mejor es utilizar el automóvil, al menos en distancias medias, por el representativo ahorro en tiempo y dinero.

Y hablando de dinero, en algunas ocasiones nos hemos convertido en una guía práctica de cómo comprar o vender un coche. Para comprar, se apostó decidi-



POCO antes de morir, Julio Cortázar, el brillante literato iberoamericano, escribía para MOTOR16 sus vivencias sobre el automóvil y las carreteras.

damente por la obtención de préstamos personales en entidades bancarias, olvidando en lo posible las entidades financieras de marca. Y para vender un usado, recomendar la máxima cautela ante las prácticas no siempre ortodoxas de algunos intermediarios. También se han analizado detenidamente las modalidades, de los seguros para el automóvil, y los movimientos sufridos por sus tarifas. Especial atención se ha dedicado a las prácticas irregulares de algunas compañías —hasta cien van a quebrar— que aplican tarifas a la baja para luego no cubrir los siniestros.

Mención aparte merecen todas las informaciones que han girado sobre la Dirección General de Tráfico y su titular, José Luis Martín Palacín. Las irregularidades denunciadas sobre su actuación al frente de la DGT, su falta de conocimientos sobre el tema y su nula capacidad para el diálogo han servido para que este ex jesuita y ex comunista se haya enfrentado con la prensa especializada. Esta revista ha denunciado

la «deficiente contabilidad» de Tráfico para con las víctimas de los accidentes, que supone una baja sensible en las cifras oficiales que se manejan. Asimismo, se ha llamado la atención sobre el negocio montado en torno a las multas, al suponer la mitad del presupuesto de ese organismo, y los intentos de Palacín de desmontar el servicio de asistencia sanitaria encargado a la DGT.

La adecuación de la señalización y las normas de circulación españolas a las europeas han sido constantemente solicitadas desde esta revista. Pero un rimbombante proyecto de nuevo código lleva aparado más de tres años, ante la inoperancia de los burócratas de la Administración. Incluso los intentos de remover esas limitaciones de velocidad, sin sentido, existentes en nuestras vías —como está ocurriendo en otros países— han encontrado el no, sin más, no sólo de la DGT, sino de los propios diputados del PSOE, que, por sistema, se opusieron a una propuesta parlamentaria en este sentido de Coalición Popular.

Pero el desconocimiento de los responsables de Tráfico llegó al máximo ante la detección por MOTOR16 de una irregular señalización en el cruce donde ocurrió el grave accidente del duque de Cádiz. Ni los resultados de una encuesta entre organismos nacionales e internacionales, ni los constantes accidentes en ese punto —hace poco la cuadrilla de un torero—, han conseguido que Palacín y sus hombres reco-



JUNTO a varios números especiales, dos extras vieron la luz durante este año: uno dedicado al deporte y otro para los meses de verano, que recogía una guía completa para disfrutar del coche en esa época.

LOS personajes más representativos de la vida del país (empresarios, políticos, actores, deportistas, etcétera) han contado en estas páginas sus experiencias con el automóvil. Las formas de utilizar el tiempo libre también han encontrado su espacio.





Nuestro aceite es inmejorable. Por eso mejoramos los envases

Con el aceite nunca existieron dudas. Repsol ofrece un lubricante para cada tipo de motor y necesidad específica. Y con los envases, tampoco ibamos mal servidos. Contábamos con todos los tamaños existentes en el mercado.

Pero ahí sí podíamos ser aún mejores. Por eso, Repsol ha añadido a su gama de envases convencionales, dos modelos de características únicas.

El bote de medio litro contiene la cantidad exacta para rellenar una vez. Demostrado.

Es muy manejable. Y está provisto de una anilla que facilita su apertura. Sin herramientas y sin ensuciarse las manos.

La botella de plástico de 1 litro ha sido especialmente creada para rellenar y llevar de repuesto.



Diseñada en forma de embudo, puede acercarse sin dificultad al depósito del cárter, sin manchar ni mancharse. Apenas pesa. No hace ruido en el maletero durante la marcha y lleva un tapón de rosca que cierra herméticamente. Para que no le suponga el más mínimo problema.

Recuérdelo. Cuando elija aceite decídase por Repsol y por el envase a la medida de su necesidad.

Es mucho mejor para usted.

Lubricantes
REPSOL
Menos gasto, ningún desgaste.

REPSOL es un producto EMP

Actualidad

Especial
1 Aniversario

nozcan la ilegalidad de una doble señal de «stop» que seguirá provocando confusión y sangre.

A grandes rasgos, este sería el balance de toda la actualidad recogida en estas páginas. Sin embargo, tampoco hay que olvidar la elaboración de temas monográficos, de indudable interés para el lector de MOTOR16. Ahí quedan los números especiales, como el dedicado a los pequeños por Reyes Magos, los coches frente a la nieve, el especial náutica —el coche y el mar— o el recuerdo de los cien años del automóvil y el desafío que los fabricantes japoneses están planteando, a cara de perro, en el mundo de la automoción. Dos extras vieron asimismo la luz: uno dedicado a las vacaciones de verano y otro al deporte.

Como era de esperar de nuestra revista, las novedades de todos los fabricantes nacionales y extranjeros han sido rigurosamente perseguidas por la sección de producto; ninguna se nos ha escapado, y hemos logrado notables exclusivas, algunas a nivel internacional. Entre ellas debemos destacar: Ferri Testarossa, Citroën AX, Saab 9000, Opel Kadett y Ford Scorpio Lugano. Tras un trabajo de auténticos espías conseguimos las primeras fotos en España de nuevo Renault 5, además de los nuevos Lotus, el Talbot C-25, el Fiat tipo 3 y el Renault Alpine V-6 GT. Pero, además, las pruebas de la práctica totalidad de los modelos que se venden en

España han servido para tener puntualmente informados a nuestros lectores con el máximo rigor.

Las columnas de nuestros colaboradores literarios han sido, sin duda, la guinda del pastel. Por MOTOR16 han pasado firmas como los académicos Zamora Vicente y Lázaro Carreter, y escritores como Torbado, Vázquez Montalbán, Andrés Brelanga, Baltasar Porcel, García Pavón, Sánchez Espeso, Carandell y otros muchos que se quedan, sin ánimo de agraviar, en el tintero. Especial recuerdo merece la colaboración para esta revista de Julio Cortázar, a raíz de la publicación de «Los astronautas de la cosmopista», realizada pocas semanas antes de morir.

No se han olvidado tampoco las relaciones del humano con el coche, en secciones —«Gente sobre ruedas», «Mi primer amor»—, por las que han pasado todo tipo de personas. Pero, sin duda, el motivo más grande de orgullo es aquella regata que MOTOR16 ganó con el Rey Don Juan Carlos, a bordo del «Brión IV».

Además, MOTOR16 ha sido generoso con sus lectores. A través de diversos sorteos y concursos ha hecho multitud de regalos, entre ellos tres coches: un Porsche 942, que se fue a Asturias; un Fiat Uno, a Burgos, y un Opel Manta, que viajó a Sevilla. Regalamos también tablas de windsurf, autorradios, mapas y diversos accesorios para el automóvil.

Las novedades de todos los fabricantes nacionales y extranjeros han sido rigurosamente perseguidas y adelantadas en nuestras páginas.



SR 311 G

Radio Cassette Auto Reverse Electrónico con 18 memorias
• Equalizador de 5 bandas • 40 W potencia, sistema Dolby
B.C. • Music search • Scanner y seek • etc.



SPARKOMATIC
AMERICA'S CAR SOUND

COMERCIAL IMPORMA
Laforja, 140, 08021-BARCELONA



SONIMAG 84, WATIOS A TOPE

COMO cada año, en Sonimag se han dado cita todos aquellos fabricantes e importadores de los mil y un aparatos que tienen algo que ver con dos de los sentidos más importantes: el oído y la vista. En los tiempos que vivimos, estos dos sentidos son dominados por la electrónica y es por ello que, dado el descomunal avance tecnológico que este campo tiene, las novedades nos asalten a un ritmo que sobrepasa nuestra capacidad de asimilación. Así, la electrónica, junto con sus ahijadas, la informática y la televisión, ha dado lugar a la aparición de ese sinfín de artículos que nos distraen y esclavizan a un tiempo: vídeos, alta fidelidad, juegos electrónicos, etcétera. De todos ellos, el rey del Sonimag-84 fue el vídeo, que parece todavía está viviendo su *boom* expansivo en nuestro país. Prácticamente, la mitad de la superficie de la exposición barcelonesa era ocupada por fabricantes o importadores de aparatos y cámaras o por distribuidores de películas.

Desde el punto de vista automovilístico pudo comprobarse cómo para algunas marcas de primera fila en el mundo de la electrónica de consumo, el automovilista como tal cuenta poco una vez lo han sacado de su casa. Algunos de ellos exhibían sus autorradios como simples complementos de sus



En Sonimag tuvieron cabida los mil y un aparatos de sonido y vídeo que inundan el mercado con las más variadas escalas de precios y refinamientos técnicos.

productos destinados al hogar. Por fortuna, otras marcas, con una resonancia, tal vez un punto menor entre el gran público, entraban con ímpetu en el sector, y algunas de ellas centraban su presencia en el campo de la alta fidelidad para coche.

El mundo del autorradio vive, en 1984, la hora de la exhibición digital, de la automatización de funciones, de una cierta preponderancia de la cinta grabada sobre la radio y de la adopción de lo que se podría llamar *nuevos servicios*. Entre éstos podemos citar el control automático de volumen: el aparato aumenta o disminuye el volumen fijado en función del aumento o disminución del ruido ambiente; búsqueda automática de canciones dentro de una cinta, memorias y búsquedas de sintonías, controles independientes del sonido delantero y trasero, mandos a distancia y un larguísimo etcétera que hacen que Dolbys, cabezales reversibles u otras lindezas, que hasta hace bien poco eran destacadas con énfasis, sean ahora ya cosa corriente que no asombra a nadie.

En Sonimag estaban todas las marcas líderes, como pueden ser Pioneer, Blaupunkt, Panasonic, Kenwood, Alpine, Sansui, etcétera, junto con otras nuevas en nuestro mercado como Fujitsu Ten, Belko o Aspec, entre otras.



Una instalación excepcional la realizada por Audio Centro con elementos Alpine. Su valor, casi ochocientas mil pesetas. A la derecha, módulo de exhibición de Pioneer.

Todas ellas presentan verdaderas maravillas capaces de convertir nuestro coche en una discoteca sobre ruedas. Son modelos a los que sólo les falta andar, porque hablar y pensar ya lo hacen. Estos modelos, con todas esas fascinantes características, unidos a ecualizadores, asistidos por unidades de potencia y apoyados en diferentes altavoces, son capaces de hacernos soñar despiertos, pero, por el contrario, su precio nos devuelve bruscamente al mundo de cada día. Y es que, como en todo, quien algo quiere, algo le cuesta... Así, la instalación en un coche de todos los *gadgets* de sonido habidos y por haber puede costar tres cuartos de millón de pesetas. Afortunadamente, la mayoría de fabricantes piensan también en esa mayoría que debe conformarse con versiones más asequibles, y ofrecen gamas completísimas capaces de contentar a todos.

Componentes puramente electrónicos para el automóvil, como pudieran ser antenas, computadoras de viaje o sistemas de información del tráfico, estaban sin representar o, en algunos casos, con una presencia mínima. Aunque Sonimag no es un salón expresamente dedicado al automóvil, hubiesen tenido indudablemente su cabida.

Texto y fotos: J. L. Aznar



MECANICO DE MOTOS

Ahora ya puedes estudiar eso que tanto te gusta, la mecánica, reparación y puesta a punto de las motos. CEAC, pone a tu alcance un moderno Curso, con todo lo que necesitas saber para llegar a ser ¡un manitas! Las motos, una afición que puede convertirse en una profesión.

Mecánico de Motos
Reparación y Puesta a Punto

El Motor/Parte eléctrica suspensión/frenos, etc.
¡NO TENDRAN SECRETOS PARA TI!

¡Envía ahora este CUPON!

CEAC

CENTRO DE ENSEÑANZA A DISTANCIA AUTORIZADO POR EL MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA N.º 54
Aragón, 472 (Dpto. T-MP) Barcelona-13

RELLENE Y ENVIE ESTE CUPON HOY MISMO

- | | | | |
|---------------|---|--|---|
| CURSOS | <ul style="list-style-type: none"> ● ELECTRONICA (con experimentos) ● GRADUADO ESCOLAR ● CORTE Y CONFECION ● FOTOGRAFIA ● DECORACION ● PSICOLOGIA ● INFORMÁTICA ● JARDINERIA ● MECANICO DE MOTOS ● DELINEANTE GENERAL ● DELINEANTE EN CONSTRUCCION | <ul style="list-style-type: none"> ● PUERICULTURA ● Educación Preescolar ● Educación Preescolar ● Educación Preescolar | <ul style="list-style-type: none"> ● MOTOR Y AUTOMOVIL ● Mecánico de Automóviles ● Jefe Taller de Automóviles ● Electricidad del Automóvil ● DIBUJO Y PINTURA ● Pintura al Oleo ● Dibujo Artístico ● Dibujo y Pintura ● Dibujante General ● ELECTRICIDAD ● Instalador Electricista General ● Maestro Electricista ● Técnico Electricista |
|---------------|---|--|---|

GRATUITAMENTE

Sr. Director: Envíeme a la mayor brevedad posible, información sobre el Curso de _____

Nombre y apellidos _____ Edad _____

Domicilio _____ Bloque _____ N.º _____ Piso _____ Puerta _____

Población _____ D.P. _____ Teléfono _____

Provincia _____ Profesión _____

CEAC, Aragón, 472 (Dpto. T-MP) Barcelona-13

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.

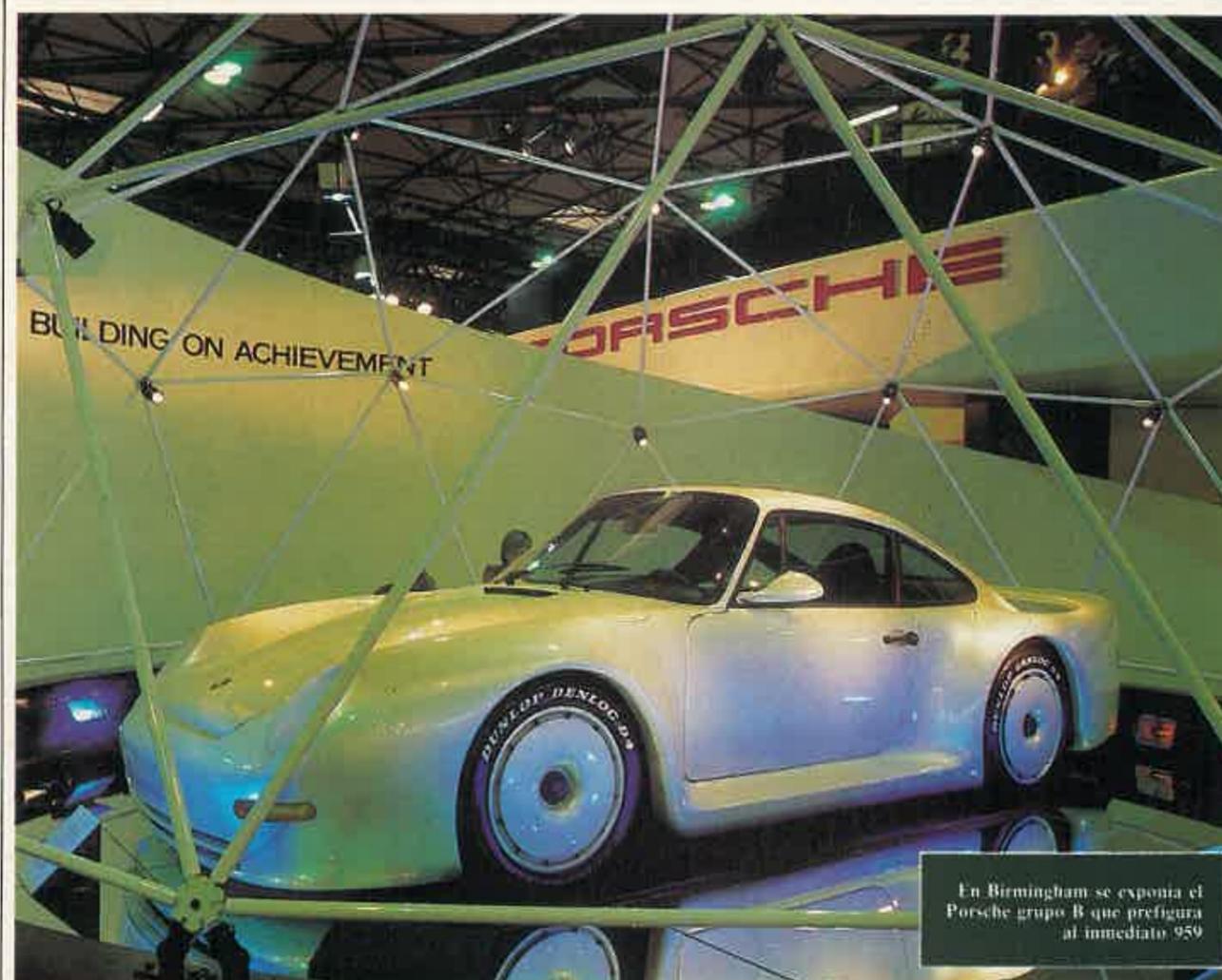
Y Multicard le sacará más de una vez de apuros, permitiéndole obtener dinero en efectivo en nuestros 250 cajeros automáticos, a cualquier hora del día o de la noche. Nuestras Tarjetas son populares entre quienes no usan dinero. Pídalas.

**BANCO
POPULAR
ESPAÑOL**



A.B.E. 6/14.072

Lo último



En Birmingham se exponía el Porsche grupo B que prefigura al inmediato 959

SALON DE BIRMINGHAM NUEVA REVOLUCION

LA fiesta inglesa del motor, el British International Motor Show, ha abierto sus puertas para dar una dimensión diferente del automóvil. Los juegos de luces, la espectacularidad de los decorados, las diferentes clases de música ambiental y las chicas, siempre las impresionantes chicas del Salón de Birmingham han puesto una nota diferente en la oleada de exposiciones que se han sucedido a lo largo del otoño. «Un viaje en el mañana» fue el distintivo bajo el que se aglutinaron todos los constructores europeos y japoneses, una

La presencia femenina, clásica en los salones ingleses. Bajo la fastuosa modelo, el Toyota MR-2 de motor central.



pugna arbitrada por los pequeños constructores de las islas, situados en otro mundo, en un planeta hecho de brumas y lluvia fina en donde se rinde culto a los descapotables, al cuero y a las maderas nobles. Eso fue Birmingham.

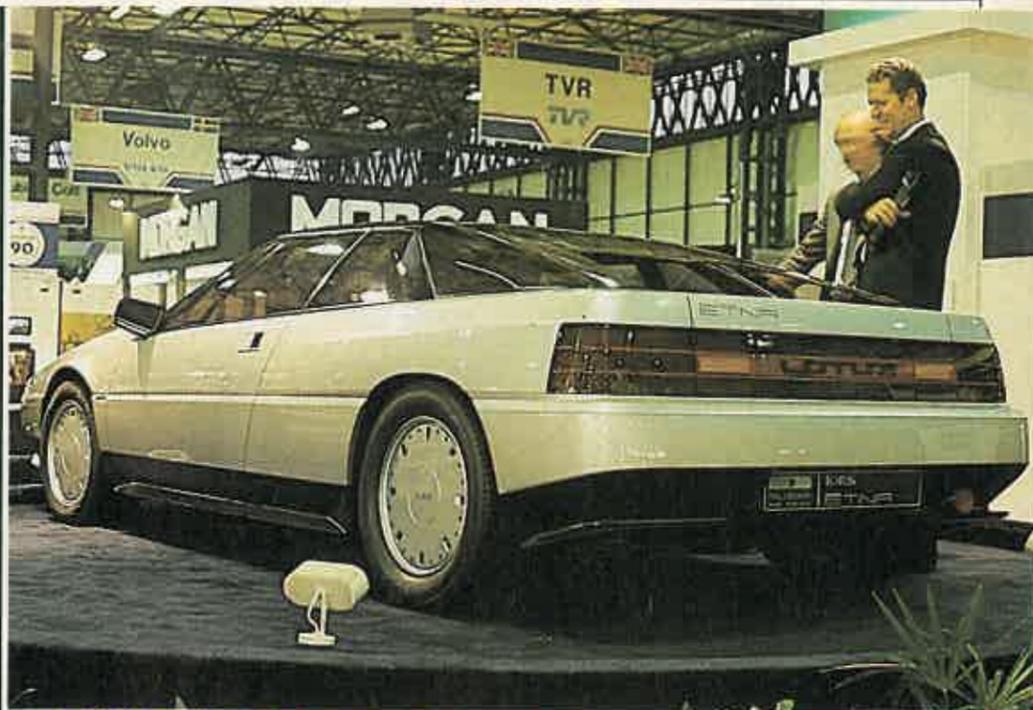
Los diseñadores de Lotus, siempre preocupados por los modelos deportivos, apabullaron a sus competidores con el navísimo ET-NA, la última flor de Lotus creada por Giugiaro y potenciada por Tony Rudd, mago de la Fórmula 1 y los motores; este mismo equipo creativo debió pensar en la seguridad de su primera mi-

nistro, la señora Thatcher, bastante crítica en los últimos tiempos, por lo que no dudaron en presentar los bocetos del Eminence, una berlina de máximo lujo preparada para resistir cualquier ataque terrorista; su mecánica sería, en principio la misma del ETNA, un motor de ocho cilindros en V con 360 caballos de potencia, lo que le permitiría acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en menos de seis segundos.

Lotus ETNA y Ferrari Testarossa fueron sin duda los monarcas de un salón que vio cómo los dirigentes del Rolls y Bentley lanzaban el Bentley Eight, un producto rebajado para «aquellos ejecutivos que siempre desearon tener un modelo de este tipo y nunca habían logrado alcanzarlo».

El especialista Tickford, con su Aston Martin Lagonda, hizo la maniobra inversa y tuvo el privilegio de exponer la etiqueta más cara del salón: casi 22 millones de pesetas por un coche tan enorme como lujoso, ideal para magnates, un coche donde la televisión, el video, el sonido cuadrafónico y, cómo no, el mueble bar con *bourbon* de primera calidad, marcan las diferencias.

Y para los locos de la velocidad, una respuesta única: más potencia. Esta parece ser la consigna general entre los fabricantes de pequeñas series. El Morgan Plus 8 hereda el motor del Rover Vitesse, con 192 caballos de potencia, el mismo



El Etna de Lotus (arriba) es el último producto de Giugiaro. No se fabricará hasta 1988 y su nombre fue propuesto por el diseñador italiano, aunque su rendimiento comercial no está claro. Los Metro (abajo) aparecen con sus cinco puertas y un frontal remodelado.



Panther Solo (arriba). Sólo para dos. Un nuevo coupé en el que el especialista inglés renuncia a sus realizaciones añejas y utiliza los servicios del hombre que diseñó los Ford GT-40. El Solo tiene mecánica Ford y motor central. El Montego familiar (abajo) no puede ocultar cierta influencia del Sierra.



motor que recibe, también, el Marcos Mantula, una marca que resucita este diseño; por otra parte están el Super Seven, réplica del más famoso y excitante Lotus, y el Panther 2.8 Inyección, que recibe el motor de seis cilindros en V, con 150 caballos de potencia, ya visto en los Capri y Granada más deportivos. El Scimitar SS, novedad de la marca simbolizada por una sobrecogedora cimitarra, se queda en un escalón inferior por la menor potencia de sus motores, los Ford CVH de 1.300 y 1.600 centímetros cúbicos utilizados en los Escort.

En el capítulo de resurrecciones cabe una mención especial para el Jensen Interceptor, uno de los primeros deportivos del mundo dotados de cuatro ruedas motrices; esta máquina espectacular murió en 1976 víctima de su propio vanguardismo y ahora, ocho años más tarde, vuelve a la vida en un retorno dosificado: un coche al mes. También ha vuelto el MG TD de 1950, pero en forma de réplica y bajo el escudo Naylor.

Austin-Morris, el primer constructor inglés, ha querido dar la nota destacada en su muestra y lo ha conseguido plenamente: un Austin Metro con cinco puertas; una edición especial del Mini en conmemoración de los veinticinco años del coche; el Montego en versión familiar; el MG Maestro con motor EFI de dos litros de cilindrada y 115 caballos de potencia; la remodelación

EL MEJOR SONIDO SOBRE RUEDAS



División FUJITSU TEN Car Audio



8 W x 2. Radiocassette estéreo AM/FM. Auto-reverse. Dolby B-Metal. 10 presintonías electrónicas (5 AM/5 FM). ASC (Automatic Separation Control), LCD Digital Display Seek (búsqueda automática emisora), APS (Automatic Program Selector).

Consejo de Ciento, 403 bajos. Barcelona-9 (España). MUSICOM sa Tèlex: 54789 MUYC - E. Tels: (93) 231 5112 y 246 38 01



HIFI - CAR - STEREO
Conde de Aranda, 4.
Semiesquina Claudio Coello, 10.
Tel. 431 83 15

VENGA A OIR EL NUEVO SONIDO PIONEER
CON NUEVOS MODELOS DE RADIOCASSETTES
SERIE CENTRATE Y NUEVOS MODELOS DE
ALTAVOCES

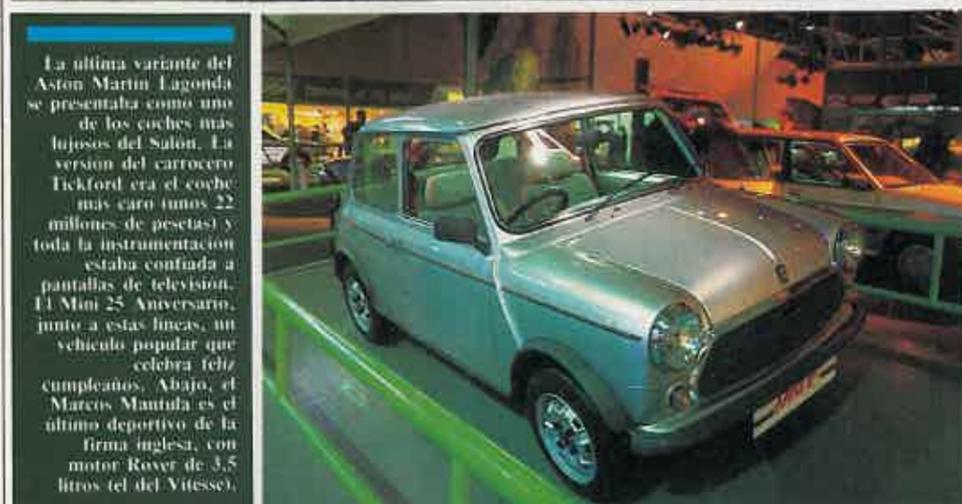
SERVICIO OFICIAL



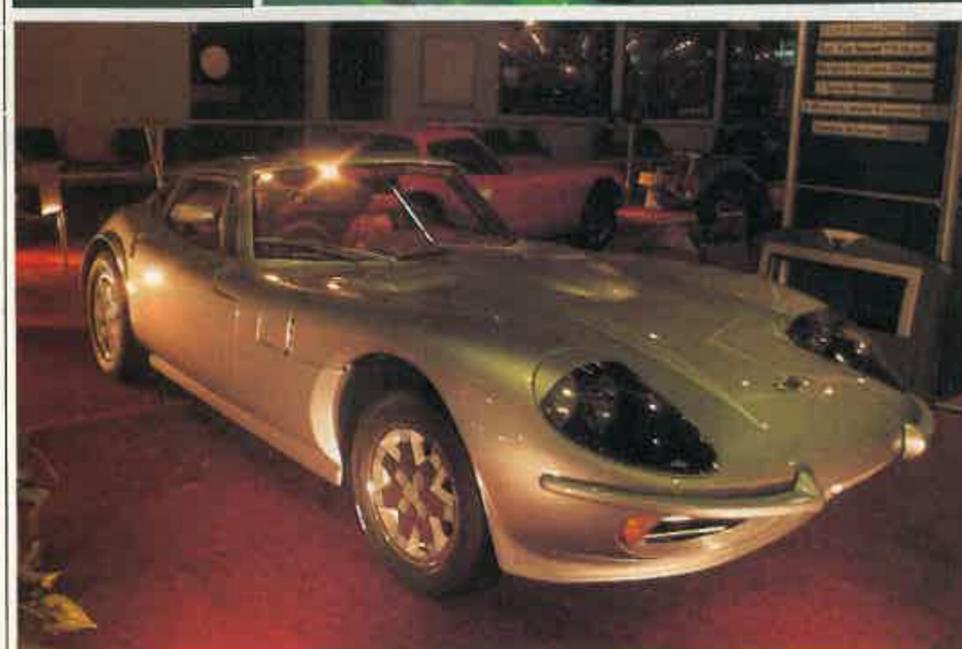
FX-K9 NUEVO



TRANSMISION POR 3 MOTORES CONTROLADOS POR MICROCOMPUTADORA con mandos de accionamiento completamente lógico. AUTOREVERSE. Reducción de ruido DOLBY* B/C. Selector automático para cintas de Metal/CrO2. Control electrónico de volumen con 31 posiciones. Mando a distancia sin cable.



La última variante del Aston Martin Lagonda se presentaba como uno de los coches más lujosos del Salón. La versión del carrocería Tickford era el coche más caro (unos 22 millones de pesetas) y toda la instrumentación estaba confiada a pantallas de televisión. El Mini 25 Aniversario, junto a estas líneas, un vehículo popular que celebra feliz cumpleaños. Abajo, el Marcos Mantula es el último deportivo de la firma inglesa, con motor Rover de 3,5 litros (el del Vitesse).



del frontal en todos los modelos de la gama Metro, junto con los Rover 200, han deslumbrado a los usuarios que pasaron por el pabellón de más sabor inglés, un pabellón decorado en plan intimista, a media luz y envuelto en las notas insinuantes de un *adagio*.

Para los más golosos, la atracción estuvo en el pabellón de la firma yugoslava Yugo; su modelo Jam —Mermelada—, especie de Fiat 127 pero con carrocería diferente y equipado con todos los elementos imaginables, se saboreaba con pequeñas tostadas de pan y mermelada ofrecidas por el importador. Entre los constructores del Este europeo también sobresalía Skoda, que además de sortear un coche entre los visitantes de su stand presentaba el prototipo de un descapotable, el Rapid Cabrio.

Los orientales entendieron bien la idea de *vivir al futuro* y sus mayores esfuerzos se volcaron en los prototipos; Toyota expuso el EFX-1, Mazda su MX-02 y Nissan el NX 21, un verdadero maremagnum de números y letras que dejó entrever el mañana y que tuvo su contrapunto en otro producto genuinamente británico, el Panther Solo, deportivo compacto y con techo practicable del mismo estilo de los Porsche Targa; el Solo va impulsado por un motor Ford CVH de 1,6 litros con 96 ó 130 caballos de potencia en función de su alimentación, atmosférica o turbo.

Las otras novedades tuvieron siempre estilo japonés. Toyota presentó en Europa el MR-2, producto de su colaboración con Lotus; Nissan puso a la venta el Bluebird 1,8 Turbo ZX y Subaru colocó en órbita comercial el 1800 GT, con tracción delantera, motor transversal y 110 caballos de potencia en su motor de cuatro cilindros horizontales y opuestos.

La industria inglesa ha vuelto a encontrar su norte. El Mini, los Beatles, la minifalda, ya tienen continuación.

Angel Marco
Fotos: Alex Puyol

Con el turbo diesel aparece la elegancia.



El Renault 25 habla.

La voz es un elemento vivo de la seguridad. Un sintetizador electrónico, dotado de voz propia y hablando nuestro idioma, le informa con tres niveles de aviso. (Olvido, Prealerta y Alerta). Conduciendo, cuando el Renault 25 hable, escúchele.

La ley de la selección natural obliga a todas las especies a superarse y conseguir mayor precisión en los resultados. La aparición del Renault 25 marca una evolución profunda en la especie automóvil. Nuevas motorizaciones diesel y turbo-diesel, en las que los conceptos automovilísticos fundamentales han sido redefinidos y armonizados. Otra concepción global del diseño y la forma. Para que el confort se sienta, por fin, en la dimensión de un móvil silencioso.



GAMA RENAULT 25

Características: Motor 4 cilindros. 5 velocidades. Tracción delantera. Arbol de levas en cabeza. Frenos de disco ventilados delanteros y de tambor traseros, con servofreno. Suspensión independiente a las 4 ruedas. Muelles helicoidales con flexibilidad variable. Barras de torsión y amortiguadores hidráulicos telescópicos. Dirección asistida. Maletero de 442 a 903 dm³ (hasta 1.238 dm³ con dos retrovisores exteriores). Depósito de combustible: 67 l. **Equipamiento:** Paragolpes con spoiler. Bandas laterales de protección. Retrovisor exterior regulable desde el interior. Parabrisas laminado y luneta trasera térmica. Volante de altura regulable. Reloj y termómetro exterior digital. Cuentarrevoluciones. Preequipo de radio. Ejevalunas delanteras eléctricas. Cierre electromagnético de puertas, portón maletero y trampilla de combustible. Versiones con aire acondicionado en opción.

RENAULT 25 GTX

Características: Motor 2.165 cm³. Inyección y encendido electrónicos por microprocesador. 123 CV. Velocidad máxima 195 Km/h. Consumo por 100 Km. (gasolina 96 octanos), según norma Europea A-70: 6,3 l. a 90 Km/h., 7,9 l. a 120 Km/h. **Equipamiento:** Alerón trasero color carrocería. Reposacabezas traseros integrados. Sintetizador con voz. (Avisos de olvido, prealerta y alerta). Telemando de cierre electromagnético de puertas, portón trasero y trampilla de combustible. Ordenador de a bordo con 5 funciones y control numérico del nivel de carburante. Programador de velocidad y llantas de aleación ligera en opción.

RENAULT 25 GTS

Características: Motor 2 l. 103 CV. Carburador de doble cuerpo. Velocidad máxima 182 Km/h. Consumo por 100 Km. (gasolina 96 octanos), según norma Europea A-70: 5,7 l. a 90 Km/h., 7,6 l. a 120 Km/h. **Equipamiento:** Alerón posterior. Indicador del nivel de aceite. Alarma sonora de olvido apagado faros. Indicador del nivel de aceite.

RENAULT 25 TURBO D

Características: Motor Turbo Diesel 2.068 cm³. Inyección y sobrealimentación por turbocompresor. 85 CV. Velocidad máxima 172 Km/h. Consumo por 100 Km., según norma Europea A-70: 5,2 l. a 90 Km/h., 6,9 l. a 120 Km/h. **Equipamiento:** Alerón trasero. Llantas de aleación ligera. Reposacabezas traseros integrados. Indicador de presión turbo. Sintetizador con voz. (Avisos de olvido, prealerta, alerta). Telemando de cierre electromagnético de puertas, portón trasero y trampilla de combustible. Programador de velocidad (no limitador).

RENAULT 25 GTD

Características: Motor Diesel 2.068 cm³ a Inyección. 64 CV. Velocidad máxima 155 Km/h. Consumo por 100 Km., según norma Europea A-70: 5,2 l. a 90 Km/h., 7,1 l. a 120 Km/h. **Equipamiento:** Alerón trasero. Indicador de nivel de aceite. Alarma sonora de olvido apagado faros.

Renault 25 La nueva especie.

Más de 1.400 puntos de asistencia en toda España.
Financiación: Hasta 3 años con Renault Financiación.
Leasing: Hasta 3 años con Renault Leasing.



GIUGIARO, A POR TODAS

ES el último prototipo de Giorgio Giugiaro y todavía no tiene un distintivo que lo identifique. Se trata de una berlina familiar de cuatro puertas y casi 4,6 metros de longitud dispuesta a impresionar al mundo tanto

por su excepcional aerodinamismo como por su refinamiento mecánico. El trabajo intenso en el túnel de viento ha hecho posible el diseño de unas formas muy estilizadas, del tipo de las del Audi 100, pero mucho más eficaces, co-

mo demuestra el coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, inferior a 0,25. El nuevo coche Giugiaro no es más que un sueño con ruedas y sin motor definido, pero que ofrece cuatro ruedas motrices.



Aerodinámica exterior, amplitud interior y transmisión con cuatro ruedas motrices desconectadas son las características del último prototipo de Giugiaro.

SOL DE ITALIA

EL Salón de Turín, que se inaugurará el próximo día 14 de noviembre, ya tiene una estrella, el Maserati Biturbo Spyder, descapotable de prestigio, que trae el sabor del aire libre, con ese toque de distinción que sólo dos italianos de primera pueden dar: Maserati y Zagato.

La comercialización mundial del Biturbo Spyder se iniciará en la primavera del 85, y todo indica que será un coche de éxito como lo son sus hermanos de gama, el coupé Biturbo S y el familiar 425. Los argumentos de venta del futuro modelo se centrarán en puntos tan relevantes como la habitabilidad del modelo, ideal para cinco personas; en la



Un estilo diferente para los Maserati Biturbo. El Spyder reconcilia a ecologistas y aficionados al automóvil.

espectacularidad y potencia de su motor, seis cilindros en V, doble turbocompresor y 184 caballos de potencia; en su velocidad máxima, por encima de los 215 kilómetros por hora, y en su completo equipamiento, que acoge elementos electrónicos junto a maderas nobles o cuero, en un ambiente de lujo y refinamiento. El primer prototipo del



Biturbo Spyder lo realizó Embo, un carrocerero de segunda fila, hace dos años y medio, pero al final se eligió a Zagato para este proyecto por su mayor experiencia en el campo de los convertibles. El carrocerero de Milán ha reforzado toda la estructura sin aumentar el peso, por lo que esta versión mantiene el nivel de prestaciones del Biturbo.

WIZARD T-38B



El mejor entrenador ultraligero biplaza

Doble control de mando completo. Diseño de avión convencional. Sistemas de seguridad incluidos: barras de refuerzo en empenaje de cola, doble barra de mando al elevador. Hélice tripala, en fibra de carbono. Motor Rotax de 47 HP. Embrague centrífugo, con sistema de absorción de vibraciones y «trim» regulable a cuatro puntos.

P.V.P., montado 1 390 000 pts *

AERODEPORTE ULTRALIGEROS, S. A.

Avda. Ciudad de Barcelona, 222 - Madrid 28007
Teléfonos (91) 251 37 96 - 850 79 95

Ahora, arregle Usted mismo sus desperfectos de pintura con

DUPLI-COLOR®

»AUTO-SPRAY« acrílico y pincel de retoque acrílico

en más de 2.000 tonos originales, inclusive metalizados.

máxima seguridad en:

- tono original de su automóvil
 - alto brillo
 - secado rápido
 - duradero como secado al horno
- Los tonos originales »DUPLI-COLOR« existen para las marcas: SEAT, FORD, OPEL, CITROEN, PEUGEOT, TALBOT, RENAULT.

En tiendas especializadas y/o departamentos de pinturas y accesorios automóviles.

Cupón: A enviar con dirección muy legible a: VOGELSANG IBERICA, S.A., Diego de León, 57 1º D, E-MADRID-6, Tel.: 402 54 61/402 55 62
 fuego me envíen: prospecto gratuito
 relación de puntos de venta de nuestros productos



ANTES del día 15 de noviembre, 54 periodistas, pertenecientes a los principales medios de 17 países europeos, entregarán sus votos para designar el mejor coche aparecido en el mercado europeo durante 1984. Será el sucesor del Fiat Uno como Coche del Año en Europa, el galardón más codiciado por los fabricantes en la fase de lanzamiento de un nuevo modelo, que los vencedores se encargan de difundir de forma conveniente.

El modelo que salga elegido Coche del Año en Europa 1985 será el vigesimosegundo ganador del trofeo. Este fue atribuido por pri-



LOS COCHES DEL AÑO

una producción o una difusión en el mercado superior a las cinco mil unidades por año. De esta forma, se eliminan de la votación los coches marginales, difícilmente valorables.

En lo que se refiere a los candidatos de este año, la lucha queda muy circunscrita a cinco modelos europeos, puesto que tanto el Saab 9000 como el nuevo R-5, en principio, deberían quedar fuera de concurso por no cumplir con los mínimos de comercialización, tanto en lo que se refiere al número de países como al de unidades puestas a la venta antes de finales del presente año. Tampoco entra en juego el Alfa 90, por



Seat Ibiza, español candidato en Europa, con Porsche y Giugiaro como padrinos.

mera vez en 1964, año en que Fred van der Vlugt, entonces redactor jefe de la revista holandesa «Autovisie», se puso en contacto con un grupo de colegas de diversos países de Europa para pedirles que atribuyeran a los coches aparecidos aquel año una puntuación a fin de elegir el que, de acuerdo con la opinión general de los especialistas consulta-

dos, pudiera ser elegido Mejor Coche del Año en Europa.

La personalidad de los votantes y los medios que los respaldaban hicieron que, rápidamente, el galardón, simbolizado en seis válvulas esmaltadas con las banderas de los seis países inicialmente representados en el jurado, adquiriera una importancia capital.

Como decíamos al principio, el jurado lo componen en la actualidad 54 miembros, estando fijado el máximo de componentes en 55. Entre ellos figura nuestro jefe de sección de producto, Sergio Piccione.

Los coches que entran en la votación son todos aquellos que estén comercializados al menos en cinco países europeos y que tengan

que se le considera como una evolución del Alfetta, por más que reciba un motor nuevo para él como es el V-6 de 2,5 litros. En cambio, si parece capaz de concursar este año el Lancia Thema, pese a su muy tardía aparición en el mercado, puesto que a partir del Salón de Turín debería ser adquirible, además de en Italia, en Francia, Alema-



El Opel Kadett es un fuerte candidato en 1985

El Austin Montego, la alternativa británica, intenta conseguir lo que no logró el Maestro.



El Renault 25 va tras los pasos del 16 y es la mejor baza francesa en el presente año.



PAUL FRERE, PRESIDENTE DEL JURADO

El presidente del jurado del Coche del Año en Europa es el ingeniero, periodista y ex piloto belga Paul Frère. En el terreno deportivo llegó hasta la Fórmula 1, en la que participó al volante de monoplasas Gordini y Ferrari. Pero sus mayores éxitos los consiguió en las pruebas de resistencia, ganando las 24 Horas de Le Mans en 1960, temporada

res, a lo largo de los años se ha erigido como el más solvente y serio de cuantos se conceden, aparte de ser el único de resonancia internacional.

«Estoy convencido —decía Frère— que cuando Fred van der Vlugt puso en marcha esta votación nunca pensó que su iniciativa adquiriría una importancia tal que los fabricantes se esforzarían en que todos los miembros del jurado puedan conocer bien los coches que han de votar, y que el resultado de la votación sería difundido por los más importantes medios de prensa, radio y televisión.

La prueba de la calidad del voto de los miembros del jurado es que la mayoría de los coches elegidos se han convertido en éxitos comerciales importantes. Esto al margen de la propia personalidad de cada uno de los jurados, que son profesionales de prestigio en cada uno de sus respectivos países y que tienen la amplia visión que da el haber probado prácticamente todos los coches.

Por otra parte, el sistema de votación cuenta con unas muy estrictas normas, a las que ha llevado la importancia y trascendencia del trofeo.»



Paul Frère, presidente del Jurado del Coche del Año en Europa, a la derecha, con G. Agnelli y V. Ghidella.

tras la cual decidió retirarse de la competición.

Desde entonces se ha dedicado principalmente al periodismo especializado en temas del automóvil, siendo nombrado hace años para este cargo de presidente que ahora ocupa. Sobre el trofeo del Coche del Año en Europa piensa que, pese a las críticas de ciertos detracto-



El nuevo R-5 solo se comercializará en cuatro países; el año que viene podrá probar suerte.



El Lancia Thema, un posible candidato.



El Saab 9000 fue el primero de los Tipo Quattro. Con él, los suecos se adelantaron a sus socios italianos.

nia, Holanda, Austria y algún país más.

No hay dudas, en cambio, en lo que afecta al Opel Kadett, al Austin Montego, el Renault 25 y el Seat Ibiza. Con este último, España va a estar presente en la votación, con un coche candidato.

Anteriormente lo había estado en otra ocasión, con el Seat 133.

Excepto Seat, todas las marcas han conseguido ya ganar con algún modelo el

título de Coche del Año. Conocen bien, por tanto, la repercusión que esto puede tener, cosa que tampoco se le escapa a Seat. Por eso, están todas ellas muy interesadas en conseguir este importante galardón que refrenda no solamente un buen producto, sino también las aportaciones tecnológicas y la más favorable relación valor/precio.

Cada jurado cuenta con un máximo de veinticinco puntos que distribuir entre los coches votables cada año. La distribución de los votos es libre, pero con ciertas condiciones: hay que votar como mínimo a cinco coches, y la máxima puntuación que cada uno de estos reciba será de diez puntos.

Con este sistema de votación, se evita cualquier tipo de favoritismo que pudiera ser decisivo para los resultados de la votación.

El voto de los jurados del Coche del Año en Europa es público y cada uno de ellos debe explicar las razones de su voto. Es decir, «tienen que mojarse», como dirían los castizos.

22 AÑOS 22 GANADORES

1964		
Rover 2000		76 puntos
Mercedes 600		65 puntos
Hillman Imp		31 puntos
1965		
Austin 1800		78 puntos
Autobianchi Primula		51 puntos
Ford Mustang		18 puntos
1966		
Renault 16		98 puntos
Rolls Royce Silver Shadow		81 puntos
Oldsmobile Toronado		59 puntos
1967		
Fiat 124		144 puntos
BMW 1600		69 puntos
Jensen FF		61 puntos
1968		
NSU Ro 80		197 puntos
Fiat 125		133 puntos
Simca 1100		94 puntos
1969		
Peugeot 504		119 puntos
BMW 2500/2800		77 puntos
Alfa Romeo 1750		76 puntos
1970		
Fiat 128		235 puntos
Autobianchi A112		96 puntos
Renault 12		79 puntos
1971		
Citroën GS		233 puntos
Volkswagen K 70		121 puntos
Citroën SM		105 puntos
1972		
Fiat 127		239 puntos
Renault 15/17		107 puntos
Mercedes 350 SL		96 puntos
1973		
Audi 80		114 puntos
Renault 5		109 puntos
Alfa Romeo Alfetta		95 puntos
1974		
Mercedes 450		115 puntos
Fiat X 1/9		99 puntos
Honda Civic		90 puntos
1975		
Citroën CX		229 puntos
Volkswagen Golf		164 puntos
Audi 50		136 puntos
1976		
Simca 1307-1308/Chrysler/Talbot 150		192 puntos
BMW 316-320		144 puntos
Renault 30 TS		107 puntos
1977		
Rover 3500		157 puntos
Audi 100		138 puntos
Ford Fiesta		135 puntos
1978		
Porsche 928		261 puntos
BMW Serie 7		231 puntos
Ford Granada		203 puntos
1979		
Simca-Chrysler-Talbot Horizon		251 puntos
Fiat Ritmo		239 puntos
Audi 80		181 puntos
1980		
Lancia Delta		369 puntos
Opel Kadett		301 puntos
Peugeot 505		199 puntos
1981		
Ford Escort		326 puntos
Fiat Panda		308 puntos
Austin Metro		255 puntos
1982		
Renault 9		335 puntos
Opel Ascona		304 puntos
Volkswagen Polo		252 puntos
1983		
Audi 100		410 puntos
Ford Sierra		386 puntos
Volvo 760		157 puntos
1984		
Fiat Uno		346 puntos
Peugeot 205		325 puntos
Volkswagen Golf		156 puntos

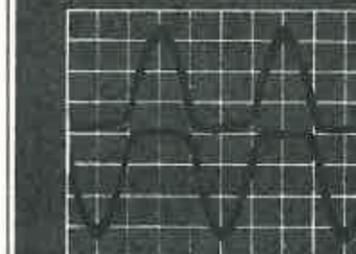
"llegan más lejos..."

- EN SEGURIDAD
- EN CONFORT
- EN GAMA
- EN más AGARRE



En huellas: Normal, Ancha y Superancha.

Firestone



LA MAS ALTA TECNICA

ALPINE

BLAUPUNKT

KENWOOD

PIONEER

Sansui

FUJITSU TEN

- Instalaciones de alto nivel. GARANTIZADAS
- Asesoramiento TÉCNICO-PROFESIONAL
- Servicio técnico especializado

PRINCESA, 47, y TUTOR, 38
(Multicentro Parking)
Tel. 242 32 70 - MADRID-8

AUDIO-CENTRO



TODAS LAS PRUEBAS

A lo largo de este primer año MOTOR16 ha tenido, entre otras, la misión de probar coches. Los nuevos modelos, los de más impacto, han pasado sin parar por sus páginas, hasta completar en este momento significativo más de cien pruebas completas, entre individuales y comparativas. Y no hemos olvidado tampoco los coches que, sin ser completamente nuevos, tienen un especial significado; a tal empeño responde la prueba del Ferrari 308 GTSi, recientemente publicada. Nuestras pruebas se realizan sobre recorridos fijos que pueden servir como base de comparación de consumos. El circuito del Jarama es donde tienen lugar buena parte de las tomas de prestaciones, y en cada una de estas pruebas se cubren aproximadamente 2.000 kilómetros por modelo probado.

ALFA ROMEO
33 1.5, n.º 25. Giulietta 2.0, n.º 47. Alfetta 2.0i (Comp. con BMW 520i), n.º 42. Alfetta 2.4 TD (Comp. con Rover 2400 SD, n.º 34). GTV 2.5, n.º 41.

AUDI
80 Quattro, n.º 22. 100 CD (Comp. con Renault 25 GTX, n.º 32). 200 Turbo (Comp. con Mercedes 280 SE, n.º 19).

AUSTIN ROVER
Metro 1.3 HLE (Comp. con Fiat Uno 55S, n.º 13). MG Metro Turbo, n.º 18. MG

Maestro (Comp. con Lancia Delta GT, n.º 24).

BMW
316 (Comp. con Lancia Prisma 1600, n.º 46). 320i (Comp. con Volvo 360 GLE, n.º 12). 323i (Comp. con Ford Sierra XR4i, n.º 38). 520i (Comp. con BMW 524 TD y BMW 525e, n.º 5) y (Comp. con Alfa Romeo Alfetta 2.0, n.º 42). 524 TD (Comp. con BMW 520i y BMW 525e, n.º 5). 525e (Comp. con BMW 520i y BMW 524 TD, n.º 5). 528i Sport, n.º 24.

CITROËN
2 CV (Comp. con Renault 4, n.º 17). LNA 11 RE, n.º 9 y (Comp. con Ford Fiesta L/Opel Corsa 1.0/Renault 5 GTL/Seat Fura Dos CL/Talbot Samba GL/Volkswagen Polo C, n.º 40). Visa 11 E 4v. (Comp. con Peugeot 205 GL y Renault 5 GTL, n.º 20). Visa 17 RD 5v., n.º 23 y (Comp. con Ford Fiesta 1.6 D y Peugeot 205 SRD, n.º 29). Visa Super E 5v. (Comp. con Ford Fiesta 1.1 L/Opel Corsa 1.2S y Renault 5 GTL 5v., n.º 3). Visa GT (Comp. con Talbot Samba S, n.º 31). GSA Break Special (Comp. con Renault 12 GTL Familiar, n.º 26). BX 14 RE 5v. (Prueba de fiabilidad, n.º 21). BX 16 (Comp. con Talbot 150 GT y Volkswagen Passat GL, n.º 8). BX 19 RD (Comp. con Renault 18 GTD, n.º 11). CX GTI, n.º 15. CX 25 TRD Turbo, n.º 44 y (Comp. con Renault 25 TD y Rover 2400 SD, n.º 62).

FERRARI
308 GTSi, n.º 48. 400i, n.º 33.

FIAT
Panda 4x4, n.º 33. Uno 55S (Comp. con



Peugeot 205 SR, n.º 10) y (Comp. con Austin Metro 1.3 HLE, n.º 13). Uno D, n.º 42. Ritmo 85S (Comp. con Seat Ronda, n.º 4). Ritmo Abarth 130 TC (Comp. con Lancia Delta HF, n.º 44). Regata D (Comp. con Renault 18 GTD, n.º 37). Regata ES, n.º 46. Argenta Turbo Diesel (Comp. con Peugeot 505 GTD Turbo, n.º 45).

FORD
Fiesta L (Comp. con Citroën LNA 11 RE/Opel Corsa 1.0 L/Renault 5 GTL/Seat Fura Dos CL/Talbot Samba GL, n.º 40). Fiesta 1.1 L (Prueba de fiabilidad, n.º 14) y (Comp. con Citroën Visa Super E/Opel Corsa 1.2 S y Renault 5 GTL, n.º 3). Fiesta 1.6 D, n.º 17 y (Comp. con Citroën Visa 17 RD y Peugeot 205 SRD, n.º 29). Fiesta XR2 (Comp. con Talbot Samba Rallye, n.º 33). Escort 1.6 Ghia (Comp. con Renault 11 TSE/Seat Ronda Porsche 1.5 GLX y Talbot Horizon GLS, n.º 35). Escort 1.6 D (Comp.

con R 11 GTD, n.º 48). Escort Cabrio (Comp. con Talbot Samba Cabrio, n.º 22). Escort XR3i (Comp. con Ford Escort Cabrio, n.º 45). Orion 1.3 GL (Comp. con Renault 9 GTD, n.º 15). Orion 1.6 GL, n.º 10 y (Comp. con Renault 18 GTS y Talbot Solara GLS, n.º 26). Sierra 2.0 GL (Comp. con Opel Rekord 2.0 E, n.º 9) y (Comp. con Renault 25 GTS, n.º 49). Sierra XR4i (Comp. con BMW 323i, n.º 38). Capri 2.8i (Comp. con Opel Manta i200, n.º 16). Granada 2.8i Ghia automático (Comp. con Opel Senator 3.0 EC, n.º 23).

JAGUAR
XJ 12 HE Sovereign automático, n.º 20.

LANCIA
Delta GT (Comp. con Austin MG Maestro, n.º 24). Delta HF Turbo (Comp. con Fiat Ritmo Abarth 130 TC, n.º 44). Prisma 1600, n.º 5 y (Comp. con MBW 316, n.º 46).

LAND-ROVER
109 Super Turbo, n.º 28.

MERCEDES
190 E, n.º 4. 280 SE (Comp. con Audi 200 Turbo, n.º 19).

NISSAN
Cherry Europe GTI, n.º 35. Patrol Corto Lujo, n.º 21.

OPEL
Corsa 1.0 L (Prueba de fiabilidad, n.º 2), y (Comp. con Citroën LNA 11 RE/Ford Fiesta L/Renault 5 GTL/Seat Fura Dos CL/Talbot Samba GL y Volkswagen Polo C, n.º 40). Corsa 1.2 S (Comp. con Ford Fiesta 1.1 L/Renault 5 GTL y Citroën Visa, n.º 3). Corsa RT 1.2 S (Comp. con Renault 9 GTC, n.º 41). Corsa 1.3 S (Comp. con Renault 5 TX, n.º 27). Corsa 1.3 SR, n.º 11. Kadett GT/E, n.º 8. Rekord 2.0 E (Comp. con Ford Sierra 2.0 GL, n.º 9). Manta i200 (Comp.

con Ford Capri 2.8, n.º 16). Senator 3.0 EC (Comp. con Ford Granada 2.8i Ghia, n.º 23). Monza GS/E (Comp. con Rover Vitesse, n.º 30).

PEGASO
J-4 1.100, n.º 12.

PEUGEOT
205 GL (Comp. con Citroën Visa 11 E y Renault 5 GTL, n.º 20). 205 GR (Prueba de fiabilidad, n.º 36). 205 GT, n.º 16. 205 GTI, n.º 31. 205 Turbo 16, n.º 33. 205 SRD (Comp. con Citroën Visa 17 RD y Ford Fiesta 1.6 D, n.º 29). 505 GTI (Comp. con Peugeot 505 GTD Turbo, n.º 6), y (Comp. con Renault 18 Turbo, n.º 14). 505 Turbo Inyección, n.º 37. 505 GTD Turbo (Comp. con Peugeot 505 GTI, n.º 6) y (Comp. con Fiat Argenta Turbo D, n.º 45).
PORSCHE
924, n.º 50. 911 Carrera, n.º 27. 928 S, n.º 7.

RENAULT
4 TL (Comp. con Citroën 2 CV, n.º 17). 5 GTL (Comp. con Citroën Visa Super E/Ford Fiesta 1.1 L y Opel Corsa 1.2 S, n.º 3), (Comp. con Citroën Visa 11 E y Peugeot 205 GL, n.º 20), y (Comp. con Citroën LNA 11 RE/Ford Fiesta L/Opel Corsa 1.0 L/Seat Fura Dos CL/Talbot Samba GL y Volkswagen Polo C, n.º 40). 5 TX (Comp. con Opel Corsa 1.3 S, n.º 27). 5 Copa Turbo, n.º 43. 9 GTC (Comp. con Opel Corsa TR 1.2 S, n.º 41). 9 TSE (Comp. con Ford Orion 1.3 GL, n.º 16). 9 GTD (Comp. con Talbot Horizon EXD y Seat Ronda DCL, n.º 1) y (Prueba de fiabilidad, n.º 7). 11 TSE, n.º 6 y (Comp. con Ford Escort 1.6 Ghia/Seat Ronda Porsche 1.5 GLX y Talbot Horizon GLS, n.º 36). 11 GTD (Comp. con Ford Escort 1.6 D, n.º 48). 11 Turbo, n.º 51. 12 GTL Familiar (Comp. con Citroën GSA Break Special, n.º 26). 18 GTS (Comp. con Ford Orion 1.6 y Talbot Solara GLS, n.º 25). 18 GTD (Comp. con Citroën BX 19 RD, n.º 11) y (Comp. con Fiat Regate D, n.º 37). 18 Turbo (Comp. con Peugeot 505 GTI, n.º 14). Fuego GTX, n.º 32. 25 GTS, n.º 28 y (Comp. con Ford Sierra 2.0 GL, n.º 42). 25 GTX (Comp. con Audi 160 CD, n.º 32). 25 Turbodiesel, n.º 44. Espace 2000 TSE, n.º 36.

ROVER
2400 SD Turbo (Comp. con Volvo 760 GLE TD, n.º 21) y (Comp. con Alfa Romeo Alfetta 2.4 TD, n.º 34). Vitesse (Comp. con Opel Monza GS/E, n.º 30).

SAAB
900 Turbo APC, n.º 29.

SEAT
Fura Dos CL (Comp. con Citroën LNA 11 RE/Ford Fiesta L/Opel Corsa 1.0 L/Renault 5 GTL/Talbot Samba GL y Volkswagen Polo C,

n.º 40). Ibiza 1.2 GL (Comp. con Volkswagen Polo CL, n.º 40) y (Prueba de fiabilidad, n.º 50). Ronda Porsche 1.5 GLX, n.º 30 (Comp. con Ford Escort 1.6 Ghia/Renault 11 TSE y Talbot Horizon GLS, n.º 35) y (Prueba de fiabilidad, n.º 43). Ronda DCL (Comp. con Talbot Horizon EXD y Renault 9 GTD, n.º 1) y (Comp. con Fiat Ritmo D, n.º 4).

SUZUKI
SJ 410, n.º 39.

TALBOT
Samba GL (Comp. con Citroën LNA 11 RE/Ford Fiesta L/Opel Corsa 1.0 L/Renault 5 GTL y Volkswagen Polo C, n.º 40). Samba S (Comp. con Citroën Visa GT, n.º 31). Samba Rallye (Comp. con Ford Fiesta XR2, n.º 33). Samba Cabriolet (Comp. con Ford Escort Cabrio, n.º 22). Horizon GLS (Comp. con Ford Escort 1.6 Ghia/Renault 11 TSE/Seat Ronda Porsche 1.5 GLX, n.º 35). Horizon EXD (Comp. con Renault 9 GTD y Seat Ronda DCL, n.º 1). 150 GT (Comp. con Citroën BX 16 y Volkswagen Passat GL, n.º 8). Solara GLS (Comp. con Ford Orion 1.6 y Renault 18 GTS, n.º 25).

TOYOTA
Corolla Coupe GT, n.º 39.

VOLKSWAGEN
Polo C (Comp. con Citroën LNA 11 RE/Ford Fiesta L/Opel Corsa 1.0 L/Renault 5 GTL/Seat Fura Dos CL y Talbot Samba GL, n.º 40). Polo CL, n.º 34, y (Comp. con Seat Ibiza 1.2 GL, n.º 40). Golf GLX, n.º 3. Passat GL (Comp. con Citroën BX 16 y Talbot 150 GT, n.º 8). Passat CLD, n.º 13. Santana GX5, n.º 28.

VOLVO
360 GLE (Comp. con BMW 320i, n.º 12). 740 GLE, n.º 38. 760 GLE TD (Comp. con Rover 2400 SD Turbo, n.º 21).

QUINTIN IN FORMA.



Quintín Rodríguez

Para informar de deportes hay que estar en forma. Llevar la radio sobre el terreno y sudar la camiseta como el que más. Y esto es justamente lo que hace Quintín Rodríguez por sus oyentes de la COPE.

Lo impensable, y más, para dar al deporte el tratamiento que se merece. Sin gritos ni demagogias. Con datos y la mejor voluntad. Un programa limpio, hecho simplemente por deporte.

Todas las noches, de 11 a 11,30, de lunes a viernes, "POPULAR DEPORTIVO". Y los domingos, de 4,30 a 9, "TIEMPO DE JUEGO". Dirige y presenta Quintín Rodríguez.



LA COPE A TOPE. COPE "LA RADIO A LAS 7": Fermín Bocas, de 7 a 8,30. "PROTAGONISTAS": Luis del Olmo, de 9 a 1. "DIRECTAMENTE ENCARNA": Encarna Sánchez, de 5 a 8 de la tarde. "POPULAR DEPORTIVO": Quintín Rodríguez, de 23 a 23,30. "POPULAR, POPULAR": Alejo García, de 23,30 a 1,30 de la madrugada.

**El coche más económico
de Europa es un Ford.
Naturalmente.**



DIESEL

Hoy, por fin, hay un coche que responde a ese gran reto de nuestro tiempo: el consumo. Y ese coche es un Ford. Con el nuevo Fiesta Diesel 1.6, Ford ha conseguido un récord: sólo consume 3,8 litros a los 100 kilómetros. Pero construir automóviles cada vez más

económicos y eficaces es sólo una parte del mundo Ford. Un mundo dedicado a ofrecer al usuario una gama de productos que superen constantemente los dos parámetros de la automoción actual: diseño y calidad. Por eso, Ford, que ha creado el sistema

que pone en marcha su Ford cada mañana, ha creado el diseño del sistema que guía a la nave Columbia. Por eso proyectamos Probe IV, el prototipo más aerodinámico del mundo, que ha servido como base para el diseño del Sierra. Por eso ofrecemos las

mejores garantías del mercado, prueba de la confianza que tenemos en la calidad de nuestros vehículos.

Porque en Ford sabemos que la clave de nuestro éxito es fabricar coches que satisfacen plenamente las exigencias del usuario.

Diseño y Calidad.



BELLAS Y BELLOS

LOS fuera de serie nacieron con una idea básica: reunir sueños de carne y hueso con sueños de acero, aluminio y cristal. El proyecto básico contemplaba la unión de dos estilos diferentes, de dos personalidades complementarias que, por su belleza, debían romper la sencillez de lo cotidiano. El resultado ha sido y es, sin más, una ventana abierta al polvo de estrellas, una corriente mágica en donde han tenido cabida todos los gustos, todas las épocas, todas las nacionalidades.

Los automóviles se estremecieron con la compañía de las modelos y más de un carburador crujió a punto de síncope; el estilo masculino de los ingenios mecánicos más desafiantes, más deportivos o más brutales encontró su réplica natural en la elegancia femenina y, de alguna manera, se volvió al inicio de las cosas: la fuerza y la delicadeza emparejadas sin concesiones, los dos elementos a la misma altura.

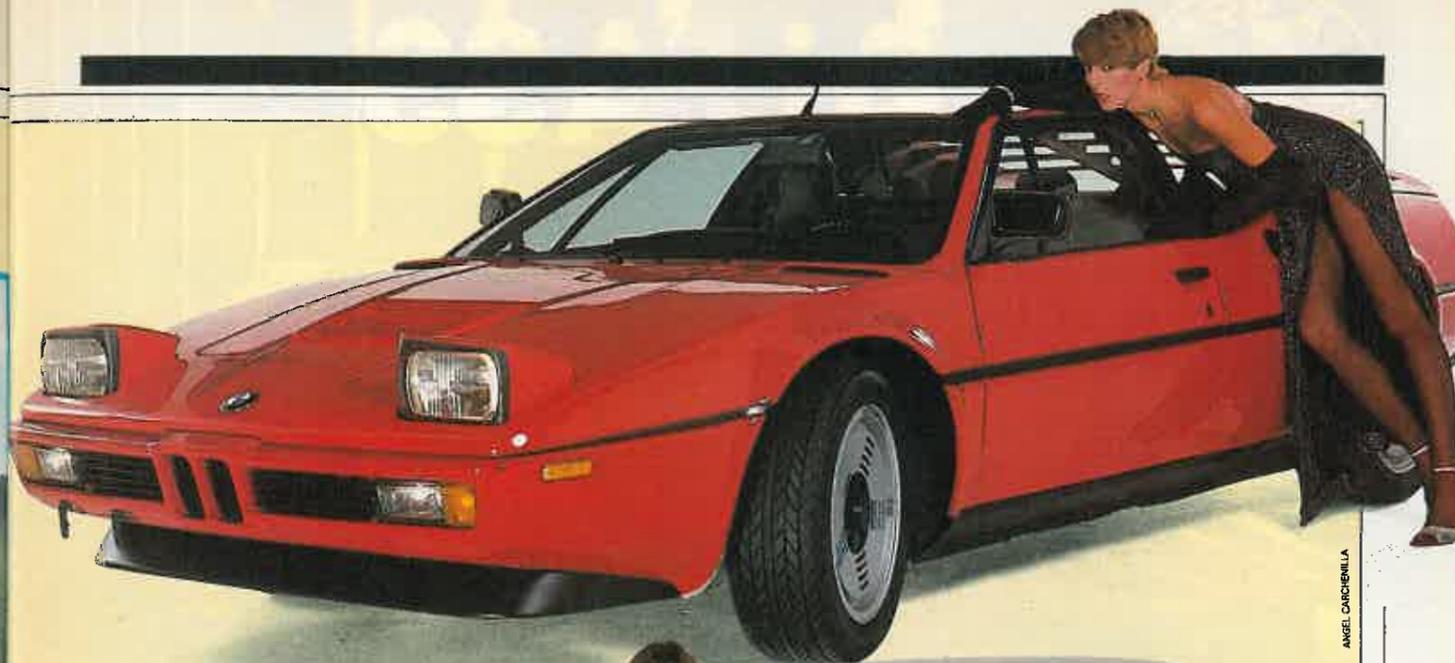


Pegaso Z-102

Es una máquina de competición vestida de frac, tiene el genio de un toro bravo y la genialidad de un personaje tan español como irrepetible, Wifredo Ricart. Los Porsche, los Alfa Romeo y los Volvo repiten ahora mismo, treinta años después, su revolucionario esquema mecánico. Enzo Ferrari aún recuerda sus trifulcas con este catalán excepcional.

Kougar

Extravagante, artesanal y violento, muy violento. El Kougar es el sueño de un visionario, el inglés Rick Stevens, que dio vida a este modelo a partir de un Jaguar reducido a chatarra. De la basura al cielo, o lo que es lo mismo, de 0 a 100 sólo se necesitan 4,4 segundos.



BMW M-1

Tiene un encanto especial, indiscrutable, que seduce por igual a reyes —Hussein de Jordania—, directores de orquesta —Herbert von Karajan— y pilotos de Fórmula 1 —Nelson Piquet ganó a su volante los primeros entorchados—. El M-1 es un «matador» de la carretera, que hace 260 kilómetros por hora.

Chevrolet Corvette

Es tan americano como la Coca-Cola o el chicle, y necesita una coreografía muy especial para manejarlo con propiedad: chica rubia con vaqueros ajustados, belleza exuberante y conductor con sombrero texano. El último héroe USA es un monstruo de 200 caballos de potencia; caballos de cow-boy, claro.



Isdera Spyder 033 i

El techo es una vulgaridad, o al menos eso es lo que piensa el alemán Eberhard Schulz, padre del Isdera. La cara de esta chica no podíamos esconderla tras un casco, la indumentaria idónea para volar a 200.



ALFA 33



33-105-186

SI NO TIENE UN AUTOMOVIL ASI, TOME MEDIDAS.



Nuevo Alfa 33 Quadrifoglio Verde. 105 CV de potencia. 186 Km/h. Medidas que establecen la auténtica talla de este automóvil. Como prueba de su carácter deportivo, el nuevo Alfa 33 lleva un Quadrifoglio Verde, símbolo de Alfa Romeo en las competiciones, y que significa encontrarse ante un automóvil superior en prestaciones a cualquier otro de su serie. Las medidas del nuevo Alfa 33 Quadrifoglio Verde lo confirman:

33 LA LINEA. Diseñada por ordenador, proporciona al automóvil la excepcional aerodinámica, manejabilidad y comportamiento en curvas, que han hecho famosos a los Alfa Romeo.

105 LA POTENCIA. Divisa del nuevo 33 Quadrifoglio Verde. 105 caballos hechos por Alfa Romeo para desarrollar mayor potencia/litro que cualquier otro automóvil de su categoría.

186 LA VELOCIDAD. Línea y potencia se complementan en la obtención de unas prestaciones brillantes. Una estimulante velocidad límite para disfrutar con toda seguridad, pues el Alfa 33 Quadrifoglio Verde se adhiere como una ventosa al asfalto cuando rueda a altas velocidades.

El Alfa 33 se comercializa también en su versión Quadrifoglio Oro, máxima categoría de la serie en cuanto a representación, equipamiento y confort.



Alfa 33 (85 CV): 1.328.000 Ptas. F.F. Alfa 33 (95 CV): 1.340.000 Ptas. F.F. Alfa 33 (105 CV): 1.370.000 Ptas. F.F.

6 AÑOS GARANTIA Contra la corrosión
1 AÑO DE GARANTIA TOTAL Sin límite de kilómetros

ALFA ROMEO ESPAÑOLA, S. A. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16,5. MADRID.

Alfa Romeo
EL ARTE DE LA TECNOLOGIA



Fuera de serie

Ferrari Daytona

Tímidos y vergonzosos, abstenerse. El Daytona pide, como cualquier Ferrari que se precie, mano dura, reflejos de lince y un pie derecho tan enérgico como suave; todo en buena armonía para domar 350 caballos que sólo entienden de gasolina y acción. Impone a los hombres y cautiva a las chicas.

Mercedes 280 S

A tal señor, tal honor. El éxito llega en Mercedes y de eso sabe mucho Norma Duval, que tiene un 287 S, tan señorial como deportivo. Este coche reúne todo el sabor de los diseñadores germanos y el toque maestro de un italiano, Bruno Sacco, responsable de esas curvas voluptuosas; de las del coche, ¡claro!



Jaguar XK 120

Su silueta tiene todo el poder desafiante de un gato dominador; es el Jaguar, una fiera de la selva que impuso su ley en los circuitos. Tras ese pequeño parabrisas es fácil imaginar a Clark Gable en una lucha cruel por mantener el orden de sus caballos. La chica siempre miró con recelo a la fiera.

Autorréplica 50

No hay nada más refinado para despeinar a su compañera que un viaje en el AR 50, una réplica perfecta del MG deportivo de los primeros años cincuenta. Madera en el tablero y el volante, cuero en los asientos y llantas de radios dan vida a un dulce que sólo se puede saborear con el té de las cinco.



CASIO

Las buenas compañeras de curso.

Nuevas Científicas Casio:
las compañeras que no fallan.



50LUX



FX-451

¡Su doble teclado permite introducir las funciones directamente!

- Solar «High Power»
- 10 + 2 dígitos
- 13 constantes físicas
- 8 conversiones métricas
- Estadísticas
- 98 Funciones

Casio le ofrece una gran variedad en Científicas



FX-85
48 Funciones
- Solar «High Power»
- 8 + 2 dígitos

FX-82
36 Funciones
- 6 + 2 dígitos

FX-570
79 Funciones
- 10 + 2 dígitos
- 9 constantes físicas

FX-3600-P
61 Funciones
- 10 + 2 dígitos
- Integrales
- Programable

CASIO
FLAMAGAS SA

Exija la garantía **CASIO** / FLAMAGAS SA
Sales y Ferrer, 7 - 08026 - Barcelona



A FONDO

OPEL KADETT GSi

REDONDO Y VELOZ



VIRTUDES DEFECTOS

Excelentes prestaciones

Frenos eficaces

Buen comportamiento

Motor ruidoso

Visibilidad hacia atrás limitada

Asiento trasero incómodo

EN un plazo de quince días se comercializará en España el nuevo Opel Kadett, presentado a primeros de septiembre en las difíciles carreteras de la mediterránea isla de Córcega.

Como en su día explicamos, de la amplia variedad de versiones con que cuenta la gama, a España se importarán las versiones cinco puertas con motorizaciones de 1,3 y 1,6 litros de gasolina y 1,6 litros diesel.

Completará la oferta del modelo en nuestro país la versión GSi, que ocupa el puesto de la GT/E dentro de la gama del antiguo modelo, que mantiene e incluso ha acentuado su aspecto deportivo.

Opel ha sorprendido a todo el mundo renovando el Kadett tras sólo cinco años de existencia del modelo anterior, el primero con tracción delantera de los modelos construidos por la marca alemana, que mantenía e incluso había mejorado durante el último año un alto nivel de ventas. Evidentemente, Opel no ha echado por la borda un coche con indudables cualidades para construir uno completamente nuevo. Ha aprovechado la base del vehículo —las cotas se han mantenido inalteradas en lo que a batalla y vías se refiere— y su excelente mecánica para construir alrededor de ella una nueva y moderna carrocería.

En el diseño de la misma, los ingenieros de Opel se han dejado llevar por la moda de la aerodinámica, tan en voga en Alemania, en donde existe una amplia red de autopistas y velocidad libre.

El resultado de sus estudios es un coche dos volúmenes tipo «fast-back», de líneas muy redondeadas, que sólo en su versión GSi, gracias al alerón trasero y al faldón aerodinámico delantero, deja de recordar a los muy anteriores Citroën GS y Alfasud. De todas maneras, Opel ha conseguido pulir un poco más la línea, llegando a un coeficiente aerodinámico asombroso, de sólo 0,30, sólo superado, al menos eso asegura el fabricante francés, por el Renault 25.

¿POR QUE VF-750?



HONDA VF750F

Porque la VF-750 es la única moto que posee un motor en V de cuatro cilindros, con unas ventajas que sólo el motor V-4 puede tener:

- Ausencia de vibraciones.
- Elevado par motor.
- Carrera corta.
- Larga vida del motor.



Carburadores de alto rendimiento

Tensor de cadena automático

Embrague hidráulico

Porque la VF-750 es la única moto de estas características refrigerada por agua, lo que proporciona un bajo consumo y unas prestaciones siempre constantes.

Con la VF-750, Honda ha creado un nuevo concepto de moto que ha revolucionado el mercado, una motocicleta única.

CARACTERISTICAS VF 750 F

Motor	748 cm ³ DOHC, 4 tiempos, 16 válvulas, refrigeración líquida, 90°V4
Potencia máxima	90 PS/10 000 RPM (DIN)
Ruedas	Delantera 120/80-16 Trasera 130/80-18
Suspensión	Delantera Telescópica Trasera Pro-Link
Frenos	Delantero Doble disco de doble pistón Trasero Disco de doble pistón
Peso seco	218 Kg



Descubrela en tu tienda HONDA

EL MAYOR FABRICANTE DEL MUNDO

A FONDO



MECANICA



Como decíamos, bajo el capot se ha conservado el mismo motor que ya llevaban los Kadett GT/E del viejo modelo: el 1.800 centímetros cúbicos con inyección electrónica que desarrolla 115 caballos y cuyo funcionamiento es impecable. Y decimos que es impecable porque, además de recuperarse admirablemente desde muy bajo régimen, sube de vueltas con facilidad. Y todo esto con progresividad y una casi total ausencia de vibraciones.

A esta rápida respuesta del motor contribuye el cambio, de relaciones bastante cortas. Los ingenieros de Opel, finalmente, han decidido ser coherentes con las pretensiones deportivas de estas versiones y han aplicado al GSi las mismas relaciones de cambio que habían introducido, un poco a título de prueba, en las últimas series del GT/E. El resultado es un coche vivo, brillante, de aceleraciones y reprises francamente buenos.

En lo que se refiere a los consumos, el acortamiento de las marchas, como ya ha ocurrido en otras ocasiones, no constituye un aumento en el gasto de gasolina. A velocidades bajas, el antiguo modelo con el cambio largo (probado en el número ocho de MOTOR16) y el nuevo, al que ayuda la aerodinámica, están a la par. En cambio, cuando se va rápido, la mayor salida que tiene el coche con el cambio corto, unido a la baja resistencia al aire, hacen que

FICHA TECNICA



OPEL KADETT GSI

MOTOR Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.796 c.c. (84,8 x 79,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Inyección electrónica LE-Jetronic. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: 96 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 115 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 15,4 mkg. a 4.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,3 km/h.; 2.ª, 13,1 km/h.; 3.ª, 19,1 km/h.; 4.ª, 25,2 km/h.; 5.ª, 31,7 km/h. Embrague: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS Sistema: Mixto, de discos ventilados delante y tambores atrás.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aluminio, de 5½ x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 HR 14.

PESO En orden de marcha: 950 kg.

el coche sea sensiblemente más económico. Pese a lo cual, es criticable el que un coche de este tipo, que permite bue-

nas medias, tenga apenas una autonomía de 450 kilómetros.

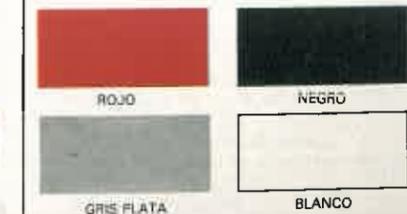
En lo que si ha perdido el coche es en insonorización, particularmente cuando se va rápido. A partir de los 140 kilómetros por hora de contador, el GSi es sensiblemente más ruidoso que lo era el GT/E.

COMPORTAMIENTO



Las suspensiones son las mismas que las del modelo anterior. Han sido suavizadas, con lo que el coche ha ganado en confort, incluso en esta versión destinada a usuarios con gustos deportivos. También se ha mejorado la geometría del tren delantero, consiguiendo que el coche gane en capacidad motriz, y ha suavizado la dirección, que es ahora algo más directa. Lo mejor de todo esto es que el coche ha mejorado sensiblemente en su comportamiento. Balancea mucho menos en las curvas y entra en ellas de forma mucho más fran-

COLORES



en su precio ¿qué incluye la competencia?



En su precio, Rover incluye un equipamiento completo, como ningún otro de su categoría. Porque para Rover es normal lo que su competencia considera como extra. Un exclusivo volante ajustable en inclinación y altura, cierre electrónico de las puertas y maletero, faros halógenos delanteros para la niebla, retrovisores cromados controlados eléctricamente desde el interior y dotados de dispositivo antiempañamiento, elevalunas eléctrico en todas las ventanillas, antena y pre-equipos de radio... todo ya está incluido en Rover, para que Vd. no pague más que su precio.

Vaya a su concesionario Austin Rover y compruébelo por sí mismo.

Si piensa cambiar de coche, antes de elegir, vea un Rover. Incluye más y cuesta menos que cualquier otro de su clase, en técnica y prestaciones. Es mucho más completo en toda la extensión de su gama. En gasolina y diesel.

En los Rover se incluye: Cinco puertas. Cinco velocidades. Spoiler delantero. Faros halógenos delanteros para la niebla. Retrovisores cromados controlados eléctricamente desde el interior. Dirección servoasistida. Nivelador automático de suspensión. Volante ajustable en inclinación y altura. Soporte lumbar ajustable en asientos delanteros. Cinturones de seguridad de inercia, delanteros y traseros, a juego con la tapicería. Cuentarrevoluciones. Elevalunas eléctrico en todas las ventanillas. Sistemas de ventilación antivaho en las ventanillas laterales. Parabrisas laminado y cristales tintados. Antena y pre-equipos de radio. Cierre electrónico de las puertas y maletero. Dos amplias guanteras trasero. Inserciones de nogal en las puertas.



Rover.

Los Rover: Rover 2600 S, Rover Vanden Plas manual y automático, Rover Vitesse y Rover 2400 SD Turbo Diesel. Véalo y pruébelo en su concesionario.



AUSTIN ROVER ESPAÑA, S.A. Apartado de Correos 14.845. Teléf. 676 82 11, Madrid

ALBACETE: VALDES Y CIA. Ctra. de Mahora, Km. 1. - **ALICANTE:** TALLERES FELIPE. Primo de Rivera, 69. **ELCHE:** - **ALMERIA:** CODASA. Ctra. Granada, 2º tramo, s/n. - **BADAJOS:** SELLER AUTOMOVILES, S.A. Ctra. de la Corte, 1. - **BARCELONA:** BRITISH MOTORS, S.A. Pº de San Gervasio, 46-48. - **BURGOS:** TALLERES FAUSTO. Ctra. de Logroño, 5. - **CADIZ:** J. MATEOS, S.A. Nuño de Cañas, 2. **JEREZ DE LA FRONTERA:** - **CASTELLON:** AGRO CASTALIA, S.A. Ctra. de Barcelona, Km. 69. - **CIUDAD REAL:** SANTIAGO GRANDE COLADO. Ctra. de Carrión, Km. 0,600. - **CORDOBA:** SANCHEZ FUENTES, S.L. Avda. Antonio Maura, 29. - **LA CORUÑA:** GALIZAUTO, S.L. Ronda de Outeiro, 232. - **CUENCA:** RODAS MAQ. AGR. Ctra. de Madrid, Km. 2. - **GRANADA:** DIGASA. Pº de Ronda, 115. - **GUIPUZCOA:** DIVISA. Segundo Izpizua, 14. **SAN SEBASTIAN:** - **HUESCA:** BRITAUTO. Avda. de Aragón, 172. **FRAGA:** - **JAEN:** GARAJE JAEN, S.A. Ctra. de Madrid, Km. 332. - **LEON:** ASLEMOSA. Doce Mártires, 2. - **LERIDA:** PORTOLES. CENTRO DE AUTOMOCION, S.A. General Britos, 3. - **LOGROÑO:** SOMOVIL. Jorge Vigón, 36. - **LUGO:** SPORT AUTO. Avda. del 18 de Julio, 139. - **MADRID:** C. DE SALAMANCA, S.A. Galileo, 104. - **MALAGA:** C. DE SALAMANCA, S.A. Avda. Carlota Alessandri, 27. **TORREMOLINOS:** - **MURCIA:** FRANCISCO PELLICER. Ctra. del Palmar, Km. 395. **ALJUCER:** - **ORENSE:** CLEHERC, S.L. Doctor Fleming, 6. - **OVIEDO:** AUTOIMPORT, S.A. Foncalada, 24. - **PALMA DE MALLORCA:** AUTO FRENO OLIVER, S.A. Aragón, 138. - **PAMPLONA:** IRUJO Y MATEO, S.L. Amaya, 33. - **PONTEVEDRA:** ROLCAR, S.L. Avda. del Freixo, s/n. **VIGO:** - **SALAMANCA:** ROYAL MOTORS. Los Perdones, 5. - **SANTANDER:** M. ALONSO. Floranes, 26. - **SEVILLA:** ALPUENTE, S.A. Cruz Campo, 7. - **VALENCIA:** IBERICA DE AUTOMOVILES, S.L. Escultor José Capuz, 48. - **VALLADOLID:** MANUEL NIETO. Avda. de Burgos, 74. - **VIZCAYA:** AUTOMOVILES VIZCAYA, S.A. Gran Vía, 80. **BILBAO:** - **ZARAGOZA:** SANAU AUTOMOVILES. Miguel Servet, 34-36 (entrada por la Avenida de las Torres).

A FONDO

ca, haciendo escasamente evidente esa tendencia a tirar de morro típica de todos los tracción delantera. Además, se ha conseguido que en curva, a partir de cierta velocidad, el eje trasero deslice con progresividad, ayudando al conductor a tomarla con menos giro de volante. Es, en conclusión, un coche estable y francamente divertido de conducir, a quien le guste la velocidad.

Los frenos son de disco, ventilados delante y de tambor atrás. Aunque resulta un poco sorprendente este sistema mixto en este tipo de coche, la eficacia es buena. Se puede abusar de ellos sin sentir síntomas de fatiga. Sólo a baja velocidad se nota una cierta pereza, que obliga a intensificar el esfuerzo sobre el pedal. Esto puede ser debido al empleo de pastillas sin amianto y la causa de que se hayan mantenido los tambores atrás, a fin de que respondan a ese pisotón final.

El alumbrado es potente y eficaz; en cuanto al confort de marcha, muy superior al que cabría esperar en un coche de este tipo.

CARROCERIA



Se han mantenido las cotas de habitabilidad interna del viejo modelo. Sin embargo, se ha mejorado la capacidad del maletero, que además de poder ampliarse abatiendo totalmente el asiento trasero, ahora puede ampliarse sólo en parte, gracias a que el respaldo del asiento trasero está dividido en un tercio/dos tercios.

El GSi que se venderá en España es la versión dos puertas. El asiento trasero es capaz para que dos personas adultas viajen cómodamente. La accesibilidad, pese a lo amplio de las puertas, es sólo mediana, pues es el respaldo únicamente lo que se abate para dejar pasar a la parte de atrás. Falta también el detalle de que el pestillo que libera el respaldo no vaya también colocado, en el asiento del pasajero, por la parte izquierda, accesible por el conductor.

El asiento trasero es confortable en

SONORIDAD



Concesión al ruido

Al ralentí (dB)	54,8
A 60 km/h. (dB)	65,7
A 90 km/h. (dB)	67,4
A 120 km/h. (dB)	70,1
A 140 km/h. (dB)	72,9
A tope (dB)	79,6

(Mediciones realizadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.)



Cuadro de instrumentos digital de difícil lectura. Los asientos, particularmente los delanteros, son cómodos

cuanto a forma y tapizado, pero resulta un poco bajo con respecto al piso del coche. Los asientos delanteros son tipo Recaro, cómodos y que sujetan muy bien a sus ocupantes. Son, además, regulables en altura, con lo que se logra compensar el que el volante vaya relativamente alto, al menos para los que tenemos talla típica de la raza latina.

En resumen, que la posición del conductor es buena. La visibilidad hacia delante también lo es; pero, en cambio, la trasera es muy reducida, pese a la ayuda de los dos retrovisores exteriores.

El equipamiento del coche es completísimo. De todas formas, hay algunas cosas que criticar, como la colocación de las teclas de los elevalunas eléctricos en la consola central, muy retrasados, hasta tal punto que es casi más fácil que los alcancen los ocupantes del

CONSUMO



Sin pasarse

	Litros 100 km.
CIUDAD	
A 23,8 km/h.	10,8
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,0
En conducción rápida	10,5
AUTOPISTA	
A 120 Km/h. de cruceo	7,5
En conducción rápida	9,8
AUTONOMIA	
Consumo medio ponderado ..	9,0
Recorrido (kilómetros)	450

PRESTACIONES



Deprisa, deprisa

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	201,3
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	16,7
1.000 m. salida parada	31,8
De 0 a 100 km/h.	10,0
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	16,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	18,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	32,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	34,9
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	10,2
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	14,6



Techo practicable en opción
Lleva una práctica celosía

EQUIPAMIENTO



A topo

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

FRENOS



De confianza

DISTANCIA DE FRENADO

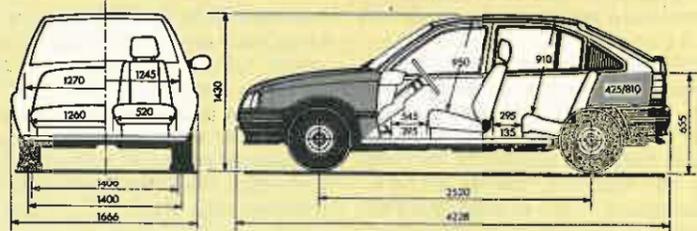
(en metros)

A 60 km/h.	9,2
A 100 km/h.	35,6
A 120 km/h.	56,2

La versión GSI tiene el morro diferente a las restantes con un ancho faldón delantero aerodinámico y el aire de familia de los nuevos Rekord, Senator y Monza.



RAMON RODRIGUEZ



asiento trasero que los de los delanteros.

Y tampoco nos gusta el cuadro de instrumentos digital, de difícil lectura. Una instrumentación de este tipo parece más acorde en las versiones más burguesas que en una deportiva, a la que parecen pegar más clásicos relojes redondos de toda la vida.

Por lo demás, los mandos están bien agrupados frente al conductor. El salpicadero con forma para que equidiste toda su superficie central de quien conduce el coche supone un cierto esfuerzo por parte de Opel de salirse de su habitual sobriedad.

Frente al pasajero hay una profunda, pero muy plana, bandeja portaobjetos, de la que es muy difícil que se caiga algo.

El acabado es impecable y de calidad. Moquetas y tapicerías están bien conjugados, ofreciendo un aspecto menos triste que en el modelo anterior.

FRENTE A SUS RIVALES

En este estilo de coche, la competitividad es enorme. Junto al nuevo Kadett pueden escogerse cinco opciones más, caracterizadas por su potencia siempre superior a los 100 caballos y por una estructura adecuada para facilitar la conducción deportiva. Y todas las técnicas están reunidas: desde los motores atmosféricos convencionales del Alfa y el Lancia, que, no obstante, están diseñados para ofrecer importantes prestaciones, hasta los de inyección del Escort y el 205, pasando por uno turboalimentado, el del Renault 11.

En velocidad máxima se imponen la potencia y la aerodinámica del renovado Kadett, que consigue batir la barrera de los 200 km/h. Muy lejos de esta cifra y por este orden, se encuentran los

Valeo

La familia más luminosa.

Para su seguridad, y la de toda su familia, instale en su coche el equipo de iluminación VALEO que más se adapte a las necesidades de su automóvil.

Por su alta tecnología y amplia gama, VALEO es el líder mundial en iluminación del automóvil. Ya sabe —el líder— le ofrece la familia más luminosa, garantizándole máxima seguridad en la conducción nocturna.



CIBIÈ

KINBY

MARCHAL

Ducellier

Valeo

También con 5 años
el whisky
es un
Ye
de los monjes
auténtico
Monks



5 años

12 años

Scotch Whisky
Ye Monks
Ain mejor.

Importador Exclusivo: CODILSA/Cía. Distribuidora de Licores, S.A.
Montesa, 16. Teléfonos 402 78 16 y 402 79 04. Madrid, 6.

A FONDO

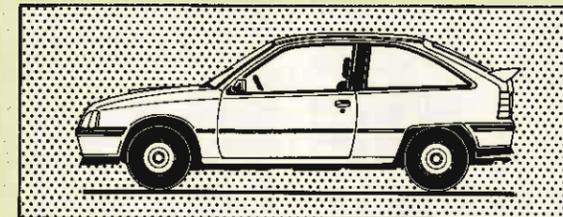
Peugeot, R-11, Alfa, Ford y Lancia. En consumo la ventaja es para el Peugeot 205, seguido por el inesperado (en su condición de turbo) Renault 11. El Kadett, con la tercera cifra de consumo, supone un excelente compromiso entre prestaciones y consumo, mientras que el Escort, y más el Lancia y el Alfa, hacen pagar en gasolina todo exceso en conducción rápida.

Pero no hay que perder de vista otras características como la amplitud, en la que el Kadett está bien situado jun-

OPEL KADETT 6SI

1.800.000 ptas.*

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.796 c.c. Potencia: 115 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 950 kg. Velocidad máxima: 201,3 km/h. Consumo medio: 9 l/100 km. Capacidad del maletero: 330 dm.³



* Precio estimado.

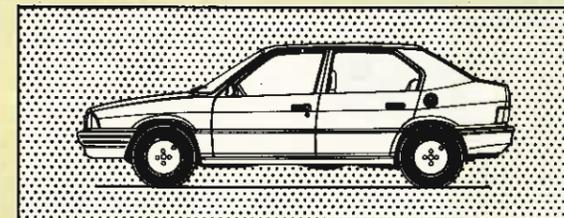
to al Maestro, el R-11, el Escort, el 33 y el Delta; en capacidad de maletero, el Kadett es superior a todos sus rivales, cerrando lista el 205. La accesibilidad, en que los coches cuatro puertas como los dos italianos y el Maestro, están por delante, y, sobre todo, el precio, factor que hace del R-11 Turbo, que por ser nacional cuesta medio millón menos, un terrible rival, aunque tenga diez caballos menos y una silueta más vista.

Sergio Piccione

ALFA ROMEO 33 QV

1.797.300 ptas.

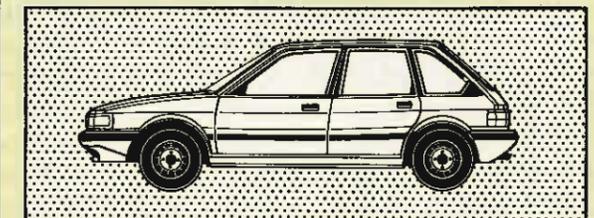
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.490 c.c. Potencia: 105 CV a 6.000 rpm. Peso en vacío: 890 kg. Velocidad máxima: 180 km/h. Consumo medio: 11 l/100 km. Capacidad del maletero: 320 dm.³



AUSTIN MAESTRO MG 1.6

1.613.664 ptas.

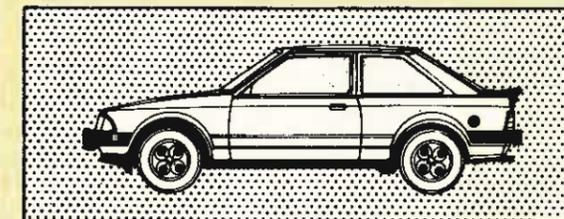
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 103 CV a 6.000 rpm. Peso en vacío: 965 kg. Velocidad máxima: 185,7 km/h. Consumo medio: 12,5 l/100 km. Capacidad del maletero: 290 dm.³



FORD ESCORT XR3i

1.726.042 ptas.

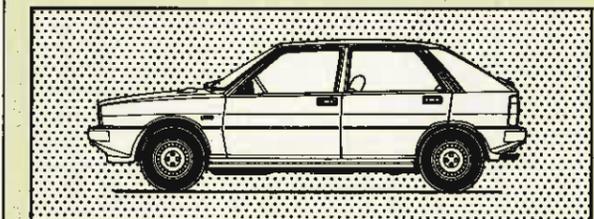
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 105 CV a 6.000 rpm. Peso en vacío: 920 kg. Velocidad máxima: 178 km/h. Consumo medio: 10,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 295 dm.³



LANCIA DELTA GT

1.691.065 ptas.

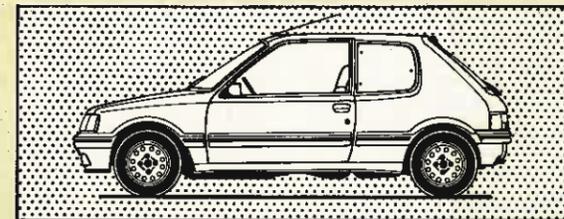
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.585 c.c. Potencia: 105 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 975 kg. Velocidad máxima: 177 km/h. Consumo medio: 11,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 230 dm.³



PEUGEOT 205 GTI

1.709.798 ptas.

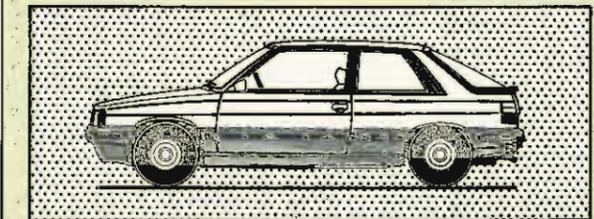
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.580 c.c. Potencia: 105 CV a 6.250 rpm. Peso en vacío: 900 kg. Velocidad máxima: 188,9 km/h. Consumo medio: 8,1 l/100 km. Capacidad de maletero: 214 dm.³



RENAULT 11 Turbo

1.291.425 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.397 c.c. Potencia: 105 CV a 5.500 rpm. Peso en vacío: 915 kg. Velocidad máxima: 182,7 km/h. Consumo medio: 8,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 305 dm.³



LAS VALVULAS DE MOTOR 16

Al cumplir el primer año, MOTOR16 ha creado seis premios para distinguir a quienes han destacado en el mundo de la automoción y deporte a lo largo del año. Estos, se han concedido a Julián Campo, ministro de Obras Públicas y Urbanismo, por el Plan General de Carreteras; al Peugeot 205, por su éxito comercial; al Seat Ibiza, por su diseño; a Angel Nieto, por su decimotercer Campeonato del Mundo; a Antonio Zanini, por sus triunfos deportivos en 1984, y a Luis Doreste y Roberto Molina, que se trajeron el oro de la Olimpiada de los Angeles.

El trofeo diseñado para MOTOR16 ha sido realizado por el artista José Lucas, con las válvulas del motor Porsche 956, campeón del mundo de marcas en 1984.



44/ Motor 16



Julián Campo

JULIAN CAMPO

Julián Campo, nacido en Las Arenas (Vizcaya) hace cuarenta y cinco años, siempre había sido considerado dentro del PSOE como un técnico en temas hacendísticos con experiencia exterior, y pocos le veían como ministro de Obras Públicas y Urbanismo allá por diciembre de 1982. Cuando es designado para ese cargo, Campo, economista, ingeniero industrial e inspector financiero y tributario, se encuentra un MOPU alejado de su fin último: tirar de varios sectores clave de la economía española promoviendo obras de envergadura. El poco dinero del que se disponía no se utilizaba o se hacía mal.

En su primera actuación clave, Julián Campo frena el faraónico plan de autopistas —«porque el lujo es una locura cuando no se puede pagar»— y se enfrasca en un ambicioso plan de carreteras para ocho años, hasta 1991, con el fin de mejorar lo que se tiene. En ese plan, que prevé una inversión superior

a los 700.000 millones de pesetas, destacan los 2.300 kilómetros de autovías que enlazarán los puntos neurálgicos del país, y 4.000 kilómetros más de nuevas carreteras. Los proyectos han comenzado a hacerse realidad. Raro es el día en que no sale a concurso alguna licitación, y sobre el terreno se puede observar una incipiente actividad constructora. Conocedor al dedillo de todas las carreteras españolas, está convencido de que al término del plan la red viaria habrá registrado «un cambio espectacular». Y voluntad no le falta.

PEUGEOT 205

El Peugeot 205 ha sido el mayor éxito comercial del año. El lanzamiento de este nuevo modelo se produjo en el mes de marzo. Su presencia en la gama de Peugeot-Talbot en España ha permitido que la producción de la factoría de Villaverde haya aumentado en un 45,6 por 100 y que las ventas progresaran un 25,1 por 100. También las exportaciones han

mejorado, pues sólo las del 205 suponen el 88 por 100 de las totales de Talbot en el mismo periodo de tiempo el año pasado. En lo que se refiere a la penetración, el 205 ha progresado del 9,4 por 100 del mercado hasta el 12,6 por 100.

Presentado únicamente con motores de gasolina, en cilindradas de 1.100, 1.200, 1.300 y 1.400 centímetros cúbicos, en breve aparecerá una versión diesel, también fabricada en España, a la que hay que añadir la GTI de importación, de muy altas prestaciones.

ANGEL NIETO

El pasado mes de agosto, Angel Nieto se proclamó campeón del mundo por decimotercera vez al cruzar victorioso la meta en el circuito de Silverstone. Angel Nieto es, sin lugar a duda, el mejor piloto en la historia de los grandes premios en las pequeñas cilindradas. Lograr seis títulos mundiales en la categoría de 50 centímetros cúbicos y siete en la de 125 no es casualidad. Al contrario, sólo con la tenacidad y la maestría que distinguen al piloto zamorano se puede alcanzar un palmarés de este tipo.

Actualmente está considerado, junto con Giacomo Agostini y Mike Hailwood,

uno de los más grandes pilotos de todos los tiempos.

En su vida privada es un hombre afable, muy amigo de sus amigos y todos le tienen gran estima. Solamente cuando se sube a la moto, Nieto se convierte en un Angel agresivo y a la vez calculador. Nunca se equivoca en plantear una carrera, donde sólo un fallo mecánico puede ser su rival.

En este momento, su mayor ilusión es ganar el Campeonato Mundial en la categoría de cuarto de litro. Seguramente lo conseguirá y esperamos que el trofeo que MOTOR16 le ha otorgado, por considerarle el mejor deportista del año, le traiga toda la suerte que se merece.

LUIS DORESTE Y ROBERTO MOLINA

Luis Doreste y Roberto Molina salvaron el honor del deporte español en la última Olimpiada de Los Angeles. Hubo más medallas pero sólo ellos regresaron a casa con las codiciadas piezas de oro, conseguidas en la clase 470 en Long Beach. La historia deportiva de Luis y Ricardo es muy similar. Los dos se iniciaron en



Angel Nieto

la vela muy jóvenes, comenzando en los Optimist y después en Moht. Casi al mismo tiempo llegan a la clase olímpica 470 y desde hace cuatro años navegan juntos. En este tiempo los dos rega-

tistas canarios han conseguido consolidar una auténtica tripulación. Regateando, su mayor virtud es la penetración y coordinación, y forman un equipo que se complementa hasta en los más mínimos detalles, lo que ha sido un factor decisivo en su triunfo en Los Angeles.

En la actualidad, Luis y Ricardo navegan y estudian, becados por la Federación Española de Vela, en la residencia Blume, de Barcelona.

Luis Doreste procede de una familia de campeones en el deporte de la vela; tres hermanos suyos han sido campeones de España y del Mundo, en diferentes clases y distintas ocasiones. Su Palmarés deportivo es amplio e importante, fue campeón del Mundo Juvenil y campeón de Europa de Optimist, y cinco veces campeón de España, tiene veintitrés años y estudia el último curso de Informática.



Peugeot 205

Luis Doreste y Roberto Molina



Roberto Molina es un año mayor que Luis y ha sido tres veces campeón de España, en dos ocasiones regateando con Luis de compañero.

En la actualidad estudia el último curso de Ingeniería Técnica Electrónica.

DISEÑADORES DEL IBIZA

Tras su separación de Fiat, a Seat se le planteó el problema de tener que pre-

parar un producto nuevo que asegurara su supervivencia una vez concluyera el periodo de tiempo en que debía seguir produciendo y vendiendo vehículos de origen Fiat. Un problema difícil de resolver si se tiene en cuenta que la marca carecía

ANTONIO ZANINI

Antonio Zanini va a conseguir este año los dos títulos nacionales más importantes: el Campeonato de

de la experiencia de tener que diseñar su propio producto.

El equipo humano de Seat no se arredró, y se puso en marcha. Rápidamente se hicieron contactos con los líderes en Europa, en diseño (Giugiaro), motores (Porsche), industrialización (Karman), que se pusieron a trabajar siguiendo unas directrices emanadas de la propia Seat, junto con el Centro Técnico de Martorell, donde este grupo coordinó todo el trabajo de los colaboradores externos hasta dar una coherencia que se ha materializado en el Ibiza, el primer coche de diseño español destinado a ocupar un puesto importante en el mercado europeo.

Equipo diseñador del Seat Ibiza



España de Rallyes y el Campeonato de España de Rallyes en Tierra. De esta forma termina con éxito una temporada que sólo tenía planificada a medias.

Talbot, marca para la que corre, no tenía este año un coche competitivo para correr en pruebas de asfalto, y sólo le necesitaba para el Campeonato de Rallyes en Tierra, en donde un Samba en sus manos debía ser un arma temible.

Dado lo corto del calendario de este certamen, los dirigentes de esta marca estuvieron de acuerdo en darle permiso para que corriera con un coche de otra marca en el Campeonato de España. Zanini se puso entonces en contacto con la escudería italiana que hace correr los Ferrari 308 GTB en rallyes, para hacer el Campeonato de España, en el que hasta ahora ha obtenido victoria tras victoria con excepción de dos, en una de las cuales fue segundo y en la otra no pudo terminar. Esta serie de óptimos resultados se completa con un tercer puesto en la Targa Florio, la clásica y veterana prueba siciliana ahora convertida en rallye.



Antonio Zanini

José Lucas El lenguaje del color

El trofeo que recibirán los premiados en el primer aniversario de MOTOR16 es obra del pintor José Lucas, que ha sido definido por los críticos como un pintor literario, que maneja el color como el escritor la palabra. Además de la pintura, que es su principal creación artística, juega con los volúmenes de la escultura, en la



que las formas y las sombras son un instrumento de lenguaje.

En la escultura que ha realizado en exclusiva para nuestros premiados, José Lucas ha roto el duro bronce con las válvulas del motor Porsche, que parecen escapar como rayos, para realizar su verdadero papel de pieza mecánica y convertir su movimiento en fuerza y potencia.

José Lucas es natural de Cieza (Murcia), comenzó a dibujar con el escultor Juan Solano y asistió a la Escuela de Artes y Oficios de Murcia. En el año 1969 se traslada a Madrid y estudia en la Escuela Superior de Bellas Artes de San Fernando. Su primera exposición individual la realizó en 1962, y desde entonces ha expuesto en cuarenta ocasiones y ha recibido numerosos premios y distinciones, nacionales e internacionales.

SUPER BUJIA BOSCH Potencia.



Núcleo de cobre

Bosch ha desarrollado una bujía pensada para sacar todo el rendimiento del motor. Para conseguir la máxima potencia. Una bujía capaz de alcanzar en menos tiempo la temperatura óptima.

Una bujía con núcleo de cobre en el electrodo central, que contribuye a dar más fuerza y mayor poder de aceleración. Es la Super Bujía Bosch. Exíjala, es pura potencia.



BOSCH
Así de seguro.

1973/1975. Los mejores años de nuestras viñas.



Grandes Reservas Berberana. La virtud de reservar con tiempo.



ESTRELLA DEL MAR

La clase Star es la auténtica estrella de los barcos de regatas. Los mejores patrones de todo el mundo han navegado en este complicado y difícil velero, que se ha ido rodeando, a lo largo de los años, de una leyenda muy especial.



CON la edición número cuarenta y cinco del Campeonato de Europa de la Clase Star se cierra el ciclo de la Olimpiada de Los Angeles. Esta prueba se ha disputado recientemente en la bahía de Palamós, uno de los campos de regatas mejores del continente, muy apreciado por las tripulaciones de élite de todo el mundo, tanto por su clima y régimen de vientos como por la entusiasta organización del Club de Vela Palamós.

Con los ánimos ya relajados, después del tremendo esfuerzo de la preparación olímpica, este campeonato ha reu-

nido a 73 tripulaciones venidas de una docena de países, que han asistido a la victoria de los soviéticos Biganishvili-Zubin, quienes han regateado seguros e inspirados durante todo el campeonato. Otra tripulación de la URSS no pudo acudir, a pesar de estar inscrita; se trata de Andry Balashof y Alexander Muchichenko, ambos medalla olímpica y los mejores de su país; pero la actitud de abierta oposición política de Balashof le ha valido una nueva repesalia por parte de las autoridades de su país. Este patrón ya firmó en su momento la Carta de Helsinki, lo que le supuso varios años de ostracismo, jus-

to antes de la Olimpiada de Moscú. Los Campeonatos de Europa de Star se iniciaron en el año 32, edición que ganara el yate «Ízarra» patroneado por Aizpurua, de la flota de San Sebastián. Esta flota era la más grande del mundo antes de la guerra civil. Hasta el año 82 no se registró otra victoria española; en el puesto danés de Aarhus, Gorostegui y Doreste iniciaron una brillante racha, que luego se completó con la victoria en los Campeonatos del Mundo de ese año y del siguiente. En este campeonato, Toño Gorostegui terminó en cuarta posición, con su hermano Víctor como tripulante.



El Star es un caso insólito en el diseño. Pocas cosas creadas a principios de siglo tienen aún vigencia, como es el caso de esta embarcación. Se trata de un pequeño barco de algo menos de siete metros de eslora; pesa 660 kilos, de los que 440 son de lastre en hierro fundido en la quilla, y tiene una enorme superficie de vela de cerca de 28 metros cuadrados, distribuidos entre la mayor y el foque. Tanta vela para un barco pequeño hace necesario que sus dos tripulantes, además de tener un buen nivel técnico, sean personas de cierto tamaño y peso: un buen peso para la tripulación es el de 200 kilos. Además, es impor-

Las tripulaciones, en pleno esfuerzo. A la izquierda, el momento decisivo de la salida; sobre estas líneas, un Star perfectamente trimado se remonta

al viento en cañida. Arriba, a la derecha, los campeones Biganishvili-Zubin, entrando vencedores en una prueba.

tante la forma física para poder aguantar mucho tiempo colgados a barlovento del barco, para ayudar a equilibrarlo contra el empuje del viento.

El Star fue diseñado en el año 11 por el arquitecto norteamericano William Gardner, y desde entonces sólo ha su-



frido pequeñas variaciones en aparejo, mástil y velas. Las líneas del casco resultaron tan perfectas y equilibradas que no han sufrido variaciones, y ningún diseño posterior ha sido capaz de superarlo.

El alto nivel de competición en esta clase, que participa en los Juegos Olímpicos desde Los Angeles-32, con la única interrupción de Montreal-76, ha permitido que el Star procedan la mayor parte de los progresos técnicos que ha experimentado la navegación a vela en lo que va de siglo.

Texto y fotos: José Luis de la Viña



AUTOPISTA VASCO-ARAGONESA
Concesionaria Española, S.A.

Lograr la máxima seguridad posible para la conducción, para el tráfico, es una finalidad primordial, lo mismo en la fase de construcción de las autopistas que en la posterior utilización de las mismas. Las autopistas tienen un único sentido de circulación en cada una de sus dos calzadas, no permiten giros a la izquierda y en su trazado se respetan límites de radio en las curvas —para que ninguna sea peligrosamente cerrada— y límites, también, de grados de pendiente en las subidas y en los descensos. Construidas de acuerdo con estas exigencias y dotadas de una perfecta señalización en sus entradas y salidas, en los accesos a las áreas de servicio y de descanso ofrecen relevantes y especiales condiciones de seguridad a los conductores; a quienes evitan, además, los posibles riesgos que supone siempre el paso por núcleos de población.

Así, el aprecio de la mayor velocidad y de la mayor comodidad con que se puede circular por ellas pasan a un segundo término en la valoración que un buen conductor haga de la funcionalidad total de las autopistas, porque, en definitiva, la velocidad y la comodidad son consecuencias de la seguridad.

Las estimaciones estadísticas confirman que la peligrosidad que afrontan los conductores en las carreteras casi triplica el riesgo asumido al circular por una autopista, teniendo en cuenta que conducir implica siempre alguna posibilidad de accidente.

Este favorable porcentaje, con datos correspondientes a 1983, se registra en la autopista Bilbao-Zaragoza (A-68). En los varios tramos de la misma, referidos a las distintas comunidades autónomas que atraviesa —País Vasco, La Rioja, Navarra y

UNA AUTOPISTA OFRECE SEGURIDAD

En la A-68, Bilbao-Zaragoza, el número de accidentes es tres veces menor que en las carreteras



Aragón—, el índice de seguridad se revela tres veces mayor que el correspondiente en las carreteras que son alternativa de circulación para los mismos itinerarios. La comparación corresponde naturalmente —porque perdería valor indicativo en

otro caso— a muy aproximadas densidades de tráfico: un 51,4 por 100 en las carreteras y un 48,5 por 100 en la autopista.

Se debe tener en cuenta, además, que los datos sobre los que se realizan las estadísticas no son obtenidos

con idéntica exactitud en las carreteras nacionales y en las autopistas. Ocurre así que algunos accidentes en las carreteras pueden escapar al control de la Policía de Tráfico. En la autopista, en cambio, es prácticamente imposible que pase inadvertido un accidente.

Pese a la realidad que confirman las estadísticas, se suele alegar, en ocasiones, que, si bien los accidentes en una autopista son numéricamente pocos, resultan, en cambio, más peligrosos. Pero no es cierto, porque la mayor velocidad de circulación en la autopista, que sería el factor agravante, queda compensada con creces por el hecho de no tener nunca vehículos que avancen en sentido contrario.

Según un estudio publicado en la revista «Carreteras», en un recorrido de 5.000 kilómetros en camión, éste debe cruzarse con otros vehículos 59.810 veces. En la autopista, por su doble calzada, no hay necesidad de cruces.

Ahora bien, ninguna de las características de seguridad que las autopistas ofrecen a los conductores puede suplir el sentido de prudencia o las buenas condiciones, personales y de su vehículo, con las que deben realizar éstos su viaje. Fuera de toda duda queda que si ningún conductor intentase, como en ocasiones ocurre, superar marcas de velocidad o de resistencia física al volante, aún serían menos los accidentes en la autopista.

El conductor experto, el que conoce a fondo las posibilidades mecánicas de su vehículo y es consciente de sus propias capacidades, al coger la tarjeta del peaje sabe que no sólo va a abonar el precio de un servicio; sabe que paga, sobre todo, seguridad en su viaje.

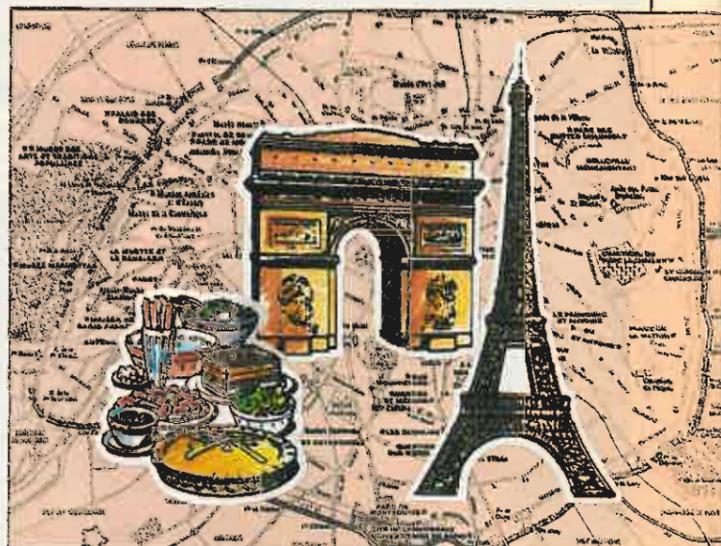
Viajes

PARIS, CIUDAD DE LA LUZ

DEMASIADO perfecta para ser una ciudad viva, París parece creada y pensada para ser admirada como si de una tarjeta postal se tratase. Sus numerosos monumentos, las obras de arte guardadas en sus museos, sus calles bien trazadas y sus cuidados jardines aumentan esa sensación de ciudad sacada de un cuadro, que existe simplemente para ser contemplada y alabada por todos los que a ella llegan. Pero París es también la ciudad de la luz, de las noches locas, de los buenos restaurantes y de los más importantes actos culturales.

Cualquier época del año es buena para conocer esta monumental villa. El invierno, rico en espectáculos y manifestaciones culturales; el verano, casi desértico, pues los parisenses abandonan su calurosa ciudad, que se queda a merced de los turistas; la primavera y el otoño, que añaden al encanto de su clima cálido una luz especial, que confiere, sobre todo en otoño, una visión distinta de la capital francesa, que pa-





sus museos. De noche la vida cambia, y los noctámbulos adinerados se trasladan a la zona cercana al Arco del Triunfo, mientras que aquellos con menor poder adquisitivo se reúnen en los mil y un cabarets que se diseminan por la plaza de Clichy, en cuyos alrededores se encuentra el Moulin Rouge y la conocida calle de Pigalle. El Barrio Latino, por el boulevard St. Germain y St. Michel, es el centro obligado de los artistas e intelectuales.

Para un buen conocimiento de la ciudad es aconsejable subir a la Torre Eiffel, a Notre-Dame y a la basílica del Sagrado Corazón. Desde las alturas, las distintas zonas que componen París aparecen en todo su esplendor. También es aconsejable tomar uno de los *bateaux Mouches* o cualquiera de los

barcos que recorren el Sena para dar un pequeño paseo admirando el entorno cómodamente sentados. Puentes, algunos de ellos muy antiguos y muy bellos, como el Pont Neuf y el Pont Marie, pasarelas, y viaductos cruzan el río y constituyen un espectáculo inolvidable, pues cada orilla del Sena tiene su personalidad propia. La margen derecha se extiende majestuosa y monumental, mientras que en la orilla izquierda reina un ambiente bohemio en el barrio de los estudiantes y los artistas, que contrasta con el resto del recorrido. La explanada de los Inválidos, el campo de Marte y la singular Torre Eiffel se contemplan desde el agua. Los barcos, en su paseo por el Sena, bordean las pequeñas islas de la Cité y de San Luis, unidas a tierra por numerosos puentes, mientras que entre ellas tan sólo existe una vía de comunicación: un puente reservado a los peatones y vehículos de servicio público. En la isla de la Cité, primitiva cuna de París —la Lutecia romana—, se encuentra la catedral de Notre-Dame, una de las obras más perfectas del arte gótico.

Además de visitar los numerosos monumentos y museos de esta ciudad plagada de arte y de historia, vagar por los muelles del Sena, rebuscar en los puestos de libros frente a las torres de Notre-Dame, o detenerse en la pequeña plaza del Tertre, al pie de la basílica del Sagrado Corazón, para que cualquiera de los pintores que allí se encuentran nos hagan un rápido retrato, son otras

Comer y dormir

RESTAURANTES.—Ritz-Espadón, 15 plaza Vendôme. Tel. 260 38 30. Tour d'Argent, 15 quai Tournelle. Tel. 354 23 31. Lasere, 17 av. Franklin D. Roosevelt. Tel. 359 53 43. Café de la Paix, plaza Opera. Tel. 742 97 02. Laurent, 41 av. Gabriel. Tel. 359 14 49.

HOTEL.—Ritz (★★★★), 15 plaza Vendôme. Tel. 260 38 30. Victoria Palace (★★★★), 6 rue Blaise-Desgoffe. Tel. 544 38 16. Plaza Athenee (★★★★), 25 av. Montaigne. Tel. 723 78 33. Le Grand Hotel (★★★★), 2 rue Scribe. Tel. 260 33 50.

Cantada y admirada por artistas y poetas, París hace gala de sus especiales peculiaridades.

rece más irreal y decadente bajo la tenue luz otoñal.

Ningún viajero puede aburrirse en París, pues son numerosas y variadas las posibilidades que ofrece. Por el día es una tranquila villa que guarda entre sus abigarrados y majestuosos edificios numerosos paseos y parques, donde descansar en silencio después de unas horas de visitas aceleradas, de conocer sus monumentos, o de entrar en

RESTAURANTE ESPECTACULO



PRESENTA
**SUS ATRACCIONES
INTERNACIONALES**

RESTAURANTE

Pombo

Comedor
Abierto mediodía y noche

RESERVAS Tlfs. 273 78 04-05 Entrada por Menéndez Pelayo frente c/ibiza

400.000. españoles conducen hoy muy tranquilos

Saben que Mutua Nacional del Automóvil les sacará de cualquier percance en el que puedan encontrarse. Saben que siempre encontrarán a su lado una oficina de Mutua Nacional del Automóvil. Disfrutan de libre elección de taller en caso de accidente y de premios y bonificaciones por baja siniestralidad.



Se sienten respaldados por una entidad especialista en Seguros de Automóviles, con 36 años de experiencia y que les ofrece amplios servicios y máximas garantías. Y claro, todo ello hace sentirse más tranquilo, más seguro. Unase a estos 400.000 españoles y disfrute la tranquilidad que da la Mutua Confianza.



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL
Con mutua confianza

Sede Social: Doctor Ferran, 35. BARCELONA-34. Tel. (93) 204 00 12
67 oficinas propias y 53 delegadas en toda España

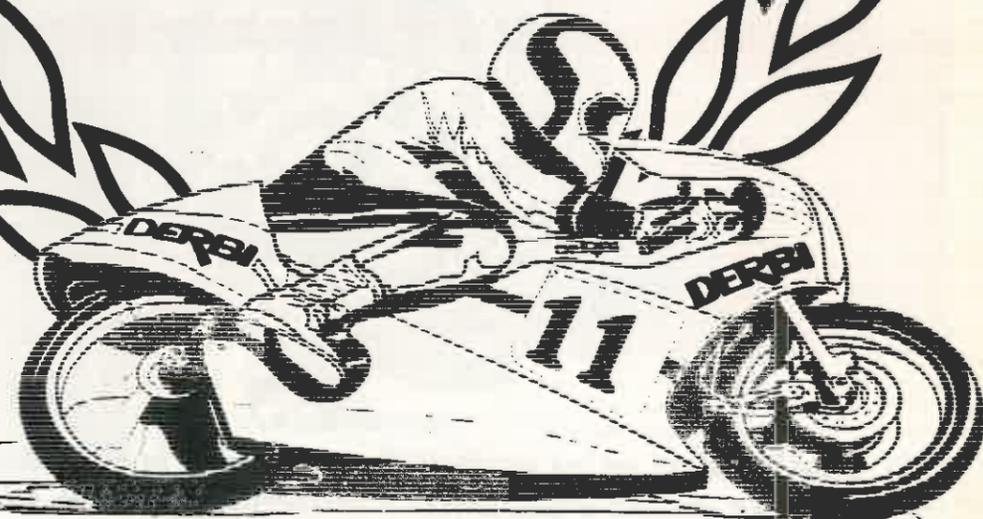
DERBI NUEVAMENTE EN EL PODIUM MUNDIAL

1.º En el Gran Premio de **HOLANDA**.
Circuito de **ASSEN**.

2.º En el Gran Premio de **BELGICA**.
Circuito de **FRANCORCHAMPS**.

2.º En el Gran Premio de **SAN MARINO**.
Circuito de **MUGELLO**.

3.º En el Gran Premio de **YUGOSLAVIA**.
Circuito de **RIJEKA**.



DERBI —con Jorge Martínez «Aspar» y en el primer año de su vuelta a los circuitos internacionales— ha subido cuatro veces más al pódium de los Campeones.

Triunfos que no se improvisan, fruto del esfuerzo deportivo y tecnológico que **DERBI** aplica, día a día, en la fabricación de todos sus vehículos.

DERBI trabaja para ti, para poderte ofrecer la tecnología más avanzada.

CAMPEONA DEL MUNDO
1969 y 1970, 50 c.c./1971 y 1972, 125 c.c. VELOCIDAD

DERBI
RABASA

muchas de las posibilidades que ofrece esta inmensa urbe que debe recorrerse deprisa, pero sin impaciencia, para apreciar las bellezas que encierra. La sorprendente y fascinante plaza Vendôme, o la tranquila y encantadora plaza de los Vosgos son algunos ejemplos de los rincones que París esconde.

Autoagenda

FABRICANTES. —ALPINE-RENAULT: 120 rue Thiers. Tel. 609 62 36. CITROËN: 62 bd. Victor Hugo. Tel. 759 41 41. PEUGEOT-TALBOT: 75 av. Grand Armée. Tel. 502 11 33; 154 av. Champs Elysées. Tel. 563 07 33. RENNAULT: 8 av. Emile Zola. Tel. 609 31 31; 53 av. Champs Elysées. Tel. 256 78 22. **IMPORTADORES.** —ALFA-ROMEO: 3 y 5 av. Gallieni. Tel. 581 12 60. AMERICAN MOTORS, JEEP: 28 r. Claude-Terrasse. Tel. 524 43 33. V.A.G. FRANCE: 105 bd Malesherbes. Tel. 256 42 82. BMW: 3 av. Ampère. Tel. 043 82 00. BRITISH-LEYLAND: (Austin, Innocenti, Jaguar, Land Rover, Morris, Rover Triumph) r. Ambroise-Croizat, Zone Ind. Tel. 982 09 22. DATSUN: 46 et 48 r. Moxouris, Parly II. Tel. 955 92 92. FERRARI: 109 r. Aristide-Briand. Tel. 739 96 50. FIAT: 80/82 quai Michelet. Tel. 730 50 00. FORD: 338-344 av. Napoléon-Bonaparte. Tel. 732 05 05. GENERAL MOTORS: 56 av. Louis-Roche. Tel. 790 70 00. HONDA: Parc d'activité Paris-Est-La Madeleine-Lognes. Tel. 005 90 12. LADA: bd. des Martyrs de Châteaubriant. Tel. 982 09 21. LANCIA-AUTOBIANCHI: 165 av. Henri-Barbusse. Tel. 830 12 30. LOTUS: Les Glaisières N 13. Tel. 975 71 93. MASERATI: 28 quai Carnot. Tel. 602 05 68. MAZDA: Z.I. du Haut-Galy. Tel. 865 42 44. MERCEDES-BENZ: Parc de Rocquencourt. Tel. 954 90 22; 118 av. Champs-Elysées. Tel. 562 24 04. MORGAN: 237 bd. Péreire. Tel. 574 82 80. POLSKI-FIAT-ZASTAVA: 165 av. Henri-Barbusse. Tel. 830 12 30. PORSCHE-MITSUBISHI: 1 av. du Fief. Tel. 037 92 62. ROLLS-ROYCE, BENTLEY, ROVER: 25 r. P.-Vaillant-Couturier. Tel. 757 90 24. SAAB: 372 r. Salvador Allende. Tel. 780 72 52. SKODA-S.A.F.I.D.A.T.: 5 rue Jean-Jaurès. Tel. 982 09 71. SUNBEAM: 136 av. Champs-Elysées. Tel. 256 70 20. TOYOTA: e rue de Normandie. Tel. 790 62 10. VOLVO: 49 av. d'Iéna. Tel. 723 72 62. **ALQUILER DE COCHES:** 6 rue L'Éclair-de-Vinci 75016 Paris. Tel. 553 63 74. **AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE,** Commission de Tourisme, 6 y 8 Place de Concorde. Tel. 265 34 70. **TOURING-CLUB DE FRANCE,** 65 av. de la Grande-Armée. Tel. 502 14 00. **OFFICE DE TOURISME DE PARIS-ACCUEIL DE FRANCE,** 127 av. des Champs-Elysées. Tel. 723 72 11 (abierto todos los días, de 9 a 22 horas).

No se puede viajar a París dejando de lado sus alrededores, que al igual que la capital francesa están llenos de encantos. El bosque de Bolonia y el palacio de Versalles son lugares que merecen un detenido recorrido.

Block del Paparrutas

...Bien vale una mesa

ESTE asunto de la cocina típica y popular de las grandes ciudades siempre me ha apasionado. Es rico en paradojas. He aquí que en París, la capital mundial de la alta cocina, por lo que se pirra el pueblo es por el humilde «steack-pommes-frites» y por el no menos proletario bocata de «saucisson-a-l'ail-beurre».

Pero claro, el recorrido culinario auténticamente castizo, verdaderamente «parigod» (parisianazo), no se detiene ahí. Hay que empezar por la «soupe a l'oignon», la sopa de cebolla, aunque hay viva polémica por la paternidad de la receta entre París y Lyon. La sopa de cebolla puede ser clara o con «croustte», es decir, puesta al horno y con el queso tostado. Se han de rechazar todas las que se hagan con bis-cotte o con galleta. La soupe a l'oignon ha de ser con rebanadas de pan seco y si se ha frito antes, mejor. La cebolla también va sofrita y el caldo, lo ortodoxo es que sea de legumbres, aunque también puede ser de carne o de ave. Los más refinados le añaden vino blanco o incluso champagne. Y el queso, gruyère o mejor, ementhal.

Veamos otro plato muy parisino, muy de restaurante popular: el «boeuf-gros-sel», el buey a la sal gorda. Es, sencillamente, carne de res, como codillo o plat-de-côte, cocido sin sal y sin más acompañamiento que el de zanahorias que han de ser de las más grandes posible y cocidas enteras. Viene en el plato, con la carne y las zanahorias, un montoncito de sal gorda en el que se van aplicando los pedazos de carne y de hortaliza. Se requiere abundante mostaza y un buen tarro de pepinillos en vinagre.

Estos dos condimentos son igualmente indispensables para acompañar al famoso «boeuf-a-la-ficelle». Se trata aquí de tiras de la mejor carne posible, solomillo o entrecôte, unidas entre sí con un soga de la que pende un cabo. Por este medio, el paquete de carne se hunde unos ocho minutos por medio kilo en un caldo hirviente de puerros, nabos, zanahorias y apio, con los cuales serán ser-

vidas las tiras de carne rosadas y jugosas.

Pero a mí, lo que me priva de esa cocina popular de París, es sobre todo el «filet de hareng». Cuando voy a la capital de Francia, puedo pasar de todo menos de esa suculenta marinada de filetes de arenque ahumados o en media salazón, que han macerado en aceite con cebolla, zanahoria, laurel, tomillo y granos de pimienta, que se sirve con patata cocida y cortada en rodajas. Es, para mí, la mejor de la cocina popular, esta entrada sencilla y sabrosa.

Vengamos a otra sensacional producción, el «petit-salé aux lentilles». Son lentejas con solomillo o costillas de cerdo en semisalazón. Se ha de desalar antes y se debe cocer aparte de las lentejas. Estas se hacen con laurel, pedacitos de zanahoria cortada muy pequeña y algunos dientes de ajo. En Francia las lentejas son plato de tenedor y no de cuchara, como aquí. El complemento de la mostaza y los pepinillos es también cultivado en este plato.

París, por curioso que parezca, tiene una charcutería propia, de

la que son especialidades más características el saucisson-a-l'ail y el saucisson sec. El salchichon al ajo es tierno y el seco, claro, ancho y alargado y lleva abundante pimienta en grano. También hay un «jambon de París», que es jamón cocido al vino blanco, lo que lo diferencia del de York.

Y aunque en París están todos los quesos de la inmensa gama francesa, el más local y castizo es el «brie» que se hace en la zona de Meaux, a dos pasos de la capital.

Sí, sin necesidad de acudir a los grandes, prestigiosos y carísimos restaurantes de la nouvelle cuisine, París bien vale una mesa.

Para beber, si queréis tinto pedid un «bourgoueil», y si preferís el blanco, un «muscadet», pero, si a media tarde os sentís con frío y queréis parecer parisinos fetén, entrad en cualquier bistrót y ofrecoos un «blanc-viandox», que es una taza de extracto de caldo de carne con una copa de vino blanco.



Xavier Domingo

Mercado

Las baterías Caterpillar sin mantenimiento tienen puntos POSITIVOS...

Son sin mantenimiento, con lo cual no necesitan ninguna atención especial o añadir agua durante toda su vida útil.

Se conservan limpias, sin oxidación en los terminales. Por estar sellados los vasos, el riesgo de contaminación de electrolitos — desaparece.

Por su sistema de rejilla interior única se reduce la posibilidad de sobrecarga o descarga.

Le proporcionan gran potencia de arranque, incluso en las condiciones más extremas.

Tienen una gran capacidad para mantenerse cargadas durante muchos meses fuera de servicio.

Están totalmente garantizadas durante 3 años (una de las mejores garantías en el mercado).

y puntos NEGATIVOS

Estos están en el polo opuesto.

Una vez instalada la batería y conectados los terminales al sistema eléctrico de su vehículo, será la última vez que Vd. necesite pensar en su batería Cat sin mantenimiento.

Cambie a lo mejor



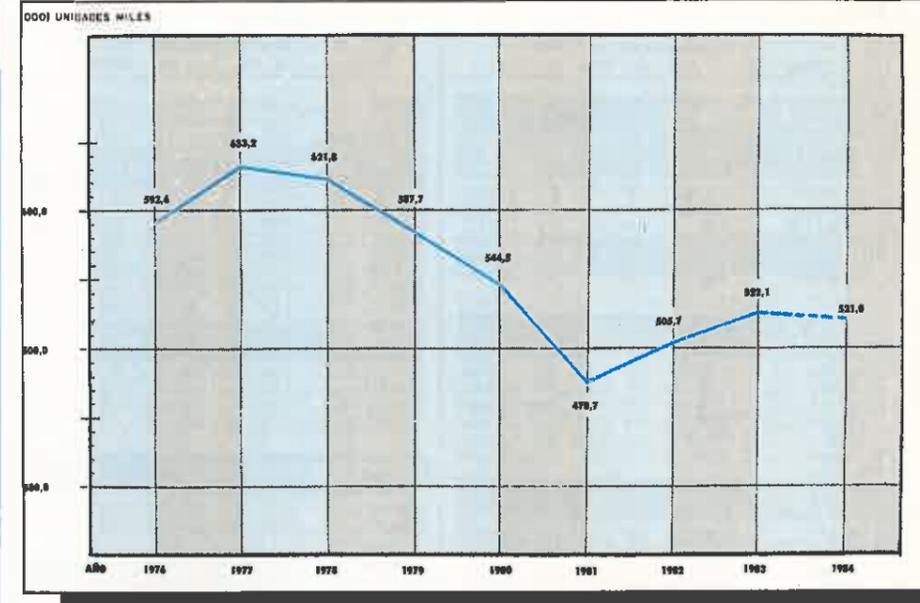
Distribuidor en España **FINANZAUTO**
Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 00 13 - Madrid-33

PSQ182

EL DILUVIO QUE VIENE

Si nuestras informaciones son correctas, la discusión parlamentaria sobre el Impuesto sobre el Valor Añadido (el famoso IVA), va a celebrarse a mediados del año próximo, con carácter de urgencia. Y si esas informaciones siguen siendo correctas, el tipo impositivo que va a gravar al automóvil va a ser del 33 por 100, cifra idéntica a la francesa. En principio, y aunque el actual Impuesto sobre el Lujo es inferior (el 24 por 100), la verdad es que, tras la desaparición del ITE en cascada, la fiscalidad del automóvil va a descender en algunos puntos.

Y siguiendo con el tema impositivo, en los últimos días se ha producido otra noticia, que por el momento aún no ha sido ni confirmada, ni desmentida: la supresión del Impuesto de Lujo en las ventas de automóviles usados. Se trata de una vieja aspiración de los fabricantes, pero lamentablemente de bastante poca aplicación práctica, ya que los únicos obligados a pagar son los automóviles con menos de dos años de antigüedad. Lo lamentable son las razones argumentadas para su supresión: la excesiva complejidad burocrática para una pequeña recaudación. Ese es el espíritu de la Administración: exprimir al comprador con el mínimo esfuerzo. Si para ingresar hay que trabajar, dar contraprestaciones, o aumentar los servicios, entonces más vale dejarlo. ¡Enhorabuena, inútiles! J. M. C.



FORD ESPAÑA INDUSTRIA ANUAL (1976-1984) PESIMISTAS PREVISIONES DE FORD PARA EL 85

El departamento comercial de Ford ha elaborado una previsión para 1985 cuyos resultados no son nada halagüeños. Para los hombres de Ford, en 1985 se reinitia la caída, lo que no concuerda nada con las últimas declaraciones optimistas del responsable de la economía española. Aunque es posible que los efectos del cambio de signo en la economía empiece a tener repercusiones en el mercado del automóvil algo más tarde.

La baja esperada será de todas maneras poco importante, aunque, en un mercado tan deprimido como el español, todo lo que no sea una subida es malo para la industria.

OFERTA DE LA SEMANA

Seat regala coches

Seat, en una de sus nuevas promociones, regala todos los días un Seat Ronda 85.

¿Cómo optar a este sorteo? Sencillamente, sólo hay que acercarse a un concesionario Seat e interesarse por uno de sus modelos Ronda 85, con el que, gustosos nos darán un paseo de prueba. A continuación, habrá que rellenar un impreso por triplicado. Para verificar la veracidad de este sorteo, Seat



envía uno de esos impresos al notario, otro se queda en poder del cliente y el tercero es remitido a Seat diariamente para efectuar este sorteo.

Ofertas como ésta creemos que incrementarán las ventas de este modelo de Seat, pues con esta promoción, así como con los descuentos y tasaciones ventajosas, nos encontramos con un vehículo muy apetitoso para comprar.

Cómo elabora los precios totales y costo por kilómetro MOTOR16

PARA la elaboración del precio total de los automóviles nuevos, MOTOR16 parte en todos los casos del precio franco fábrica o frontera. A este precio franco fábrica se le adicionan los Impuestos Generales por Tráfico 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.

Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.

Cuéntenos su caso

ABUSOS EN LOS CAMPINGS

Soy asiduo lector de su revista desde el primer número y les animo a seguir en la misma línea. El motivo de mi carta viene a cuenta del artículo aparecido en el número 40 de 28 julio titulado «Camping: Barato y natural».

Yo lo practico desde hace tres años, actualmente con un remolque de los llamados convertibles, y en los casi veinte campings que conozco, desde Rosas a Sevilla, la situación se repite.

Al formalizar la inscripción, el empleado de turno se niega a devolver en el acto DNI una vez tomados los datos, alegando que debo retirarlo el día de la partida. («Claro que no tiene por qué ser el DNI, puede usted dejar el de conducir, el de su club deportivo, alguno profesional, etcétera», dicen.) O el de alguna asociación de camping, a la que te llegan a decir que es obligatorio pertenecer. ¿Acaso es obligatorio pertenecer a «los usuarios de hoteles, de talleres, etcétera»? No digamos tonterías. No dudo en absoluto de las ventajas (descuentos, seguros), pero de ahí a la obligatoriedad va mucho. El colmo de la aberración llega con los extranjeros, a los que se les retiene el pasaporte.

Naturalmente, la finalidad no es otra que evitar que uno se vaya sin pagar. ¿Para qué quieren pues todo el sistema de vigilancia y control de que hacen gala?

Tras repetir la escena en varias ocasiones, uno se cansa de repetir que es ilegal, que no tienen derecho, que, en definitiva, se trata de un hotel con parcelas en vez de habitaciones, que con la ficha de entrada pueden emprender las acciones judiciales pertinentes, etcétera; y opta por lo más práctico, por no discutir. Se insiste un par de veces, y si

la negativa sigue, va uno a la parcela, monta la tienda y vuelve a la carga a la oficina de recepción; y sin levantar la voz, pregunta por última vez, alegando que si no va a la Comisaría más próxima y pone una denuncia por «retención indebida de documentación».

Naturalmente, cuando la estancia es de paso, por una noche, acabo uno renunciando a la molestia.

Otra fórmula es llevar consigo fotocopias del DNI, pero no deja de ser una mala solución. El usuario no tiene por qué; que tengan una máquina y se la hagan ellos mismos en el acto. No creo que se negase nadie.

Otra fórmula sería un adelanto aproximado del importe de la estancia. Pero seamos sinceros, si se les escapa sin pagar un señor con un remolque detrás del coche (un «bulto» de 8-10 metros y 1.000-2.000 kilos totales), no merecen otro calificativo que el de INCOMPETENTES, con mayúsculas.

En definitiva, y en aras de la objetividad informativa que su revista hace y del campo turístico que la misma abarca, le ruego la publicación de esta carta, en beneficio de todos los usuarios, y para pública advertencia de los empresarios de campings. Si a todos en nuestro trabajo se nos debe exigir honradez y profesionalidad, con todos los riesgos que ello conlleva, no veo por qué no ha de aplicarse la misma fórmula cuando somos usuarios.

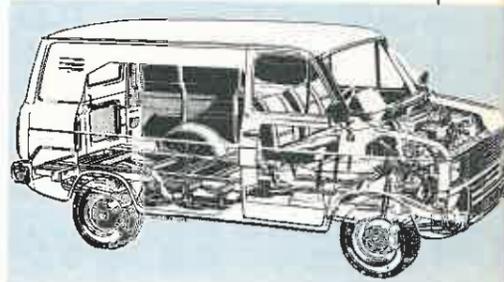
E. Clavero
Alcañiz (Teruel)

UNA FORD TRANSIT CON OXIDO

Adquirí una furgoneta Ford Transit K-6 el día 3-8-83, y al mes de tenerlo lo-

calicé 12 puntos de óxido en la carrocería; el día 2-9-83 reclamaba ante el concesionario este hecho y, al mismo tiempo, la tendencia del vehículo a desviarse hacia la derecha; después, también se le ha roto el cable del embrague, pérdida de aceite por el depresor, desgaste de ruedas delanteras por el defecto de dirección citado, reventón de la luna delantera circulando e innumerables puntos de óxido más en los once meses que tiene ahora el coche.

Ford España tiene excesiva burocracia y todo son comunicados de que van



a repararlo y dejarlo bien, pero a la hora de la verdad, no solucionan nada. Yo he pedido que me cambien el coche, pero ellos dicen que no hay lugar a ello. Sigo esperando soluciones definitivas y satisfactorias, y quiero que *mi caso* lo conozcan, por si sirve de experiencia a alguien.

Andrés Rus
Albalat de la Ribera (Valencia)

SOLUCION AL VELOGRAMA

1. Invercargill. 2. Batería. 3. Legal. 4. Cesión. 5. Surtees. 6. Cotejar. 7. Andretti. 8. Pleno. 9. Pespunte. 10. Rosberg.

nuevo SKODA '85

ahora con nuevo frontal y spoiler, cuenta kilómetros/día, apoya cabezas, faros antiniebla traseros, y muchos extras más.

650.000 Ptas.
PRECIO TOTAL - MATRICULADO



• Garantía de un año, sin limitación de kilometraje
• Financiación hasta 36 meses

NO LO DUDE, VISITENOS HOY MISMO



MONTALBAN, S. A. Alberto Aguilera, 13. Teléf. 248 89 77. Pajaritos, 12. Teléf. 252 51 00

1^{er} ANIVERSARIO YAMAHA SR-250

3 BUENAS RAZONES PARA COMPRARLA AHORA*

- 1 GASOLINA GRATIS PARA 5000 KM.
- 2 GARANTIA SIN LIMITE DE KILOMETRAJE, VALIDA POR UN AÑO.
- 3 FINANCIACION EN TRES AÑOS.



LA SOLUCION PARA OLVIDARSE DEL COCHE

CREDI-MOTO
YAMAHA



MOTUL
MOTOR OIL

* Desde el 23 de Septiembre al 30 de Noviembre

Emilio Gayo

EL SISTEMA DE INSTALACION MAS PERFECTO EN SONIDO CAR-HIFI

- ALARMAS
- PROTECCION PARA MUESTRARIOS DE VALOR

ELECTRICIDAD: Infanta Mercedes, 53 ● Tels. 279 24 81 - 279 11 82 MADRID
 REPUESTOS: Alonso Castrillo, 19 ● Tels. 270 97 22 - 279 33 29

BLAUPUNKT
KENWOOD

FUJITSU
TEN

ALPINE

RADIOCOMUNICACIONES

Marca standard

- Todo en radiotelefonos y telefonía sin hilos para automóviles y flotas de vehículos.
- Expertos en instalaciones para todo tipo de comunicaciones.
- Pida información sin compromiso a:

MCM. C/ Pedro Antonio de Alarcón, 34
 Madrid-28017. Tel. 408 89 89

124 SPORT. Buen estado. Techo convertible. Llantas aluminio. Cuidadísimo. 300.000 pesetas. Tel. (91) 207 05 43. VENDO SIMCA 1200. 140.000

pesetas. Tel. (93) 235 02 64. (MERCEDES ITALIANO) FIAT. 2300 Bertone. Full equipad, pro-

cedencia diplomática. Muchos extras. Como nuevo. (91) 265 44 58.

¡ANUNCIESE HOY!

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba al 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 4.000 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

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

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

Nombre y apellidos

Domicilio

Teléfono

Firma:

Enviar a:

MOTOR 16

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

Velograma

Circuito de Teretonga

RECORRIDO

1. Ciudad neozelandesa situada a escasa distancia de este circuito. 2. Acumulador de electricidad, generalmente instalado en los vehículos. 3. Prescrito por ley y conforme a ella. 4. Renuncia de alguna cosa para traspasar su posesión o propiedad a otra persona. 5. Piloto inglés, campeón mundial de F-1 en 1964. 6. Confrontar o comparar una cosa con otra u otras. 7. Piloto americano que en 1977 ganó el Gran Premio de España de F-1 en el Jaráma. 8. Reunión o junta general de una corporación. 9. Labor de costura con puntadas unidas. 10. Conocido piloto nórdico que, desde 1978, ostenta el récord de la vuelta en Teretonga, con 55,2 segundos.

glés, campeón mundial de F-1 en 1964. 6. Confrontar o comparar una cosa con otra u otras. 7. Piloto americano que en 1977 ganó el Gran Premio de España de F-1 en el Jaráma. 8. Reunión o junta general de una corporación. 9. Labor de costura con puntadas unidas. 10. Conocido piloto nórdico que, desde 1978, ostenta el récord de la vuelta en Teretonga, con 55,2 segundos.

AYUDA «TRIBUNA»

T1. Nota musical. T2. Preposición. T3. Cuatro, en números romanos. T4. Entrega, regale. T5. Voz de mando. T6. Doscientos, en números romanos. T7. Repetido, madre.

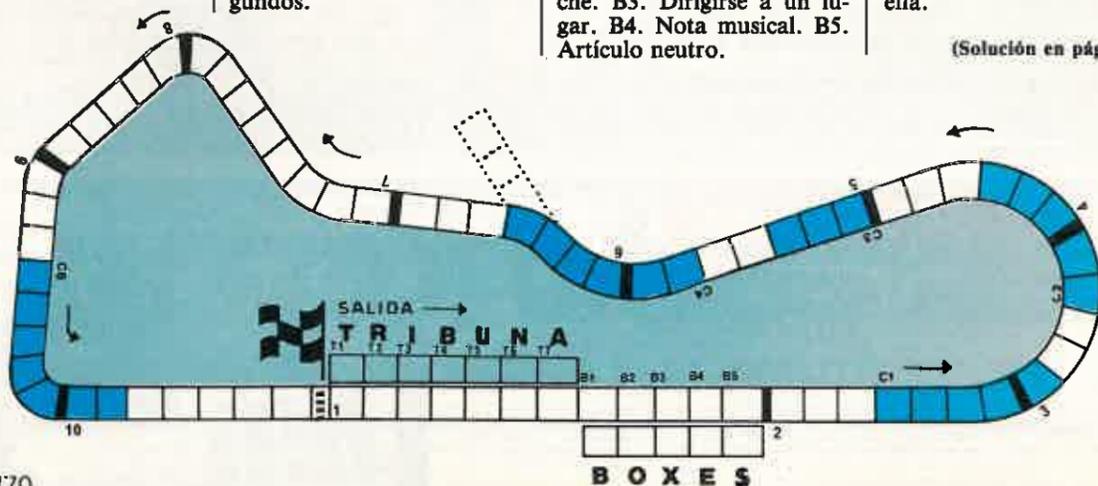
AYUDA «BOXES»

B1. Nota musical. B2. Matrícula española de coche. B3. Dirigirse a un lugar. B4. Nota musical. B5. Artículo neutro.

AYUDA COLOR

C1. Campo sin cultivar ni labrar. C2. Antas, cuadrúpedos. C3. Punto cardinal. C4. Parte proporcional o cuota que cabe pagar a cada uno por razón del gasto hecho en común. C5. La más aguda de las voces humanas. C6. Vara más o menos larga con la que se señala una cosa para llamar la atención sobre ella.

(Solución en página 64.)



Las mejores y más novedosas motocicletas del año han pasado por MOTOR16, cuyo equipo de especialistas las ha sometido a las más exhaustivas pruebas. Estos casi cincuenta tests y otros temas afines han ocupado la sección de dos ruedas de esta revista durante su primer año de vida.

SIEMPRE A FONDO

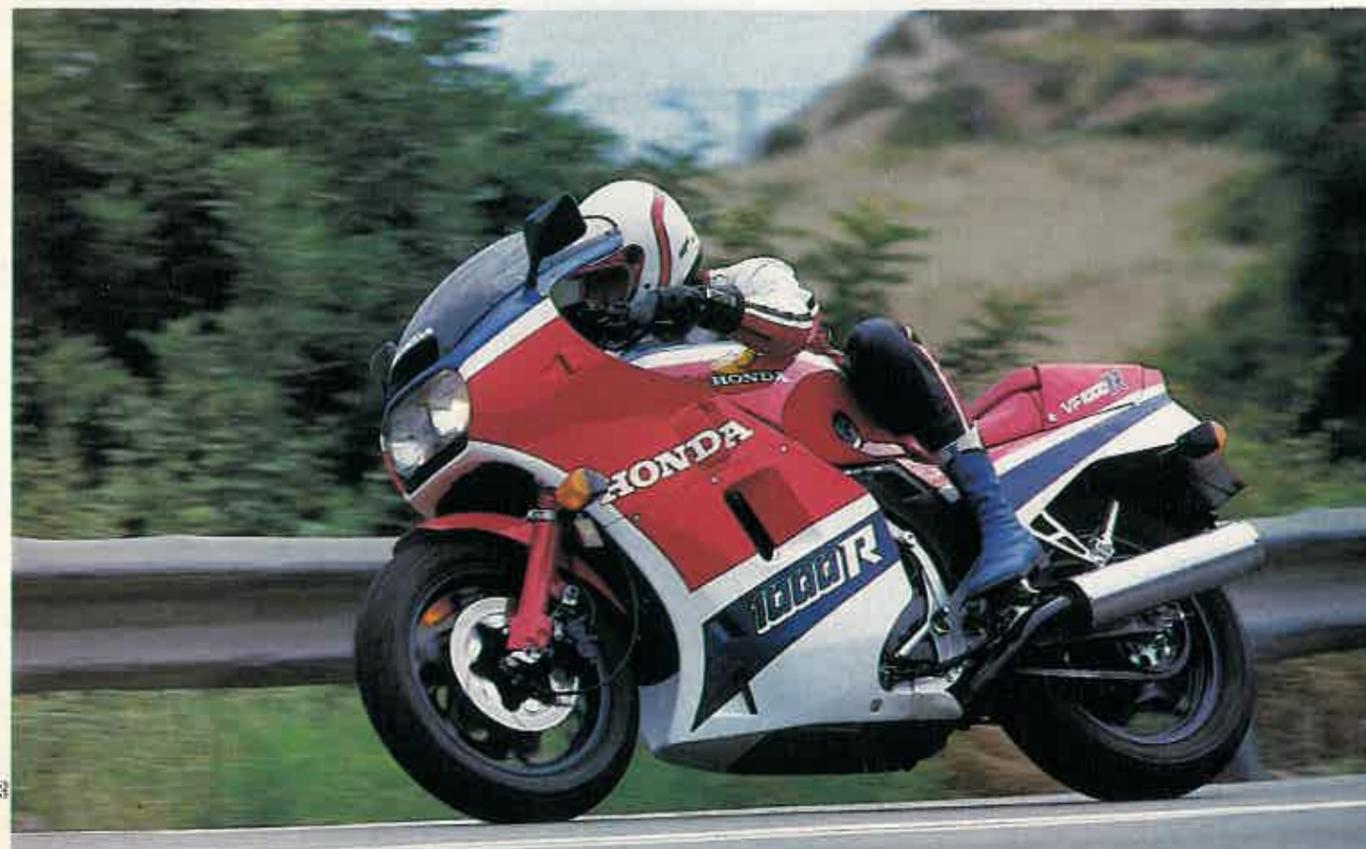
A lo largo de los últimos doce meses, y en la sección reservada a las motos, MOTOR16 ha ofrecido a sus lectores las pruebas de 47 motos, alternándolas con otros temas afines a la misma especialidad. Para esta selección se ha seguido un criterio muy claro: analizar los modelos más prestigiosos presentes en el mercado mundial, desde la cilindrada media de 500 centímetros cúbicos hasta las superpotentes 1.100. No por esto hemos olvidado el sector infantil, el todo-terreno o las motos destinadas a los jóvenes cuya edad todavía no les permite disfrutar de las grandes cilindradas.

Durante estos doce meses hemos presenciado la aparición en nuestro mercado de fabricantes japoneses, como Honda, Suzuki y Yamaha,

que, con la introducción de sus modelos, han reavivado el ambiente motorista, dándole así un aspecto más europeo. También desde el primer número de la revista hemos visto de cerca el nacimiento de las BMW serie K, completada en el pasado número con la prueba de la versión RT.

En un mercado como el nuestro, donde las motos de importación están grabadas por múltiples impuestos, que las convierten en objetos casi inaccesibles para la mayoría de los motoristas, la variedad de modelos importados es escasa. Por este motivo, y por querer ofrecer a nuestros lectores las pruebas más interesantes, MOTOR16 se ha desplazado repetidas veces a otros países donde los importadores nos han permitido realizar dichos ensayos.

Las motos más diversas han sido probadas por MOTOR16. Desde la Italjet Pack 2 —velomotor que ocupa un lugar en el Museo de Arte Moderno de Nueva York— a la Honda VF 1000 R, cuya mecánica está derivada de las motos de competición de resistencia de la marca japonesa.





El dragster Sorcerer desarrolla 600 caballos de potencia. Russ Collins logró cubrir los 400 metros con salida parada en 8 segundos.

das a base de un esmerado trabajo artesanal. Su comportamiento quedó claro que está en el umbral de la competición, y el precio, también. Ambas, al margen de estar equipadas con un motor de serie, merecieron en casi todas sus facetas la máxima puntuación.

Durante el año 83-84 hemos podido comprobar también un claro declive de la industria motorista europea, en particular la italiana, que orientó su producción hacia las motos de pequeña cilindrada. Sin embargo, BMW, con el modelo K-100-RS, ha conseguido remontar los escalones perdidos frente al imperialismo industrial japonés. La RS, tanto por su confección mecánica como por su fiabilidad, se ha mostrado competitiva. Sin lugar a dudas, representa el único baluarte de la motor europea frente a los japoneses.

En el sector del todo-terreno, el sabor al Rallye París-Dakar nos lo ha brindado la Honda XL-600-R.

Salón de Colonia era la moto soñada por los puristas.

Siempre perteneciente a la misma marca, pero en un estilo opuesto, la Venture Royal 1.200 merece el primer lugar entre los grandes turistas estilo americano.

En el campo de las super-deportivas de 1.000 centímetros cúbicos, la Honda VF-1.000-R y la Yamaha

FJ-1.100 comparten el lugar más alto de la categoría. Ambas ofrecen prestaciones muy elevadas por su velocidad punta, cercana a los 250 kilómetros por hora, y por el alto nivel tecnológico empleado en su fabricación. Hablando de motos deportivas, no podemos olvidar las Bimota HB-2 y SB-3, sinónimo de perfección, logra-

Prendas tipo barbour en algodón engrasado.



ALPHA design CON **Thinsulate**
LA NUEVA FIBRA PARA MOTORISMO
FABRICADA EN U.S.A. por **3M**

Este año, ALPHA DESIGN presenta una auténtica revolución tecnológica, incorporando a sus fabricados la nueva boata termo-aislante Thinsulate.

Thinsulate, fabricado con micro fibras 10 veces más finas que las empleadas hasta ahora, obtiene igual rendimiento térmico con la mitad de espesor, siendo absolutamente insensible al agua y humedad.

Dado su alto coeficiente térmico, ALPHA DESIGN suministra sus cazadoras ALPHA POLAR con dos versiones de grosor de fibra Thinsulate, con idéntico acabado y calidad. Con este conjunto de cazadora y pantalón, se consigue un equipo para motorismo totalmente térmico, adecuado para viajar en moto, incluso en las más crudas temperaturas de nieve y hielo.

Cinturón reversible reflectante en las dos versiones de ALPHA POLAR.

Una exclusiva de:



Cia Internacional de Promociones, s.a. Avda. Meridiana, 354, 7ª planta — Tel. (93) 312 00 61 (4 líneas) — 08027 Barcelona

Agil, ligera y dotada de un motor muy moderno, ha sido, sin duda, la reina entre todas las que ensayamos, mostrándose incluso superior a la Yamaha Teneré.

En el terreno deportivo, este año ha sido marcado por dos hechos trascendentales y opuestos. Por un lado, el grave accidente de Ri-

47 MODELOS, EN UN AÑO

Marca/Modelo	Núm.
BFG 1.300	32
Bimota HB 2	2
SB 4	21
BMW K 100	1
K 100 RS	18
K 100 RT	52
R-65 LS	7
Bombardier Ultrasonic	12
BSA M 22	22
Cagiva Ala Rossa 350	36
Crojet AB-2	31
Derbi 80 Gran Premio	33
Scout	47
Glera 75 GR 1 Réplica	28
H. Davidson Chopper 1000	17
FXRDG Genuine 18 F	34
Honda CB 1000 R	16
CBX 750 F	45
Hurricane MBX 75	23
XL 600 R	13
VF 750	39
VF 750 F	3
VF 1000 R	33
Italjet Pack-2	41
Pee Wee	20
Ranger	25
Kawasaki GPZ 550	29
KL 250	15
KZ 550	11
Laverda 1200 Modena Corse	8
Moto Guzzi V65 Custom	6
850-T5	14
Shifty 900	4
Suzuki GR 650	43
GSX 750 ES	49
Katana 1100 S	27
Vespa P 200 E	19
PK 75 S Junior	37
Yamaha DT 80	26
FJ 1000	50
RD 500 LC	38
SR 250	40
XJ 750	5
XJ 900	9
XT 600 Teneré	46
XVZ 1200 V. R.	42



La Bimota HB 2 es sinónimo de perfección. La Honda XL 600 R está derivada de las que se emplean en el Rallye París-Dakar y ofrece prestaciones sorprendentes.



Presentada por Kenny Roberts, la V4 es el modelo más deportivo fabricado por Yamaha.

La BMW E 100 RS, joya de la tecnología alemana, proporciona un elevado rendimiento gracias a su excelente fiabilidad mecánica.

cardo Tormo, recientemente homenajeado, al probar su Derbi de carreras en un polígono industrial, en unas condiciones carentes de seguridad; por otro, el Campeonato del Mundo número 13 de Ángel Nieto, maestro inigualable de las pequeñas cilindradas.

En el calendario de pruebas hemos tenido presente también vehículos diferentes, como los triciclos (ATC) y las motos equipadas con motores de automóviles. Los resultados obtenidos no fueron muy brillantes, con lo cual se decidió ofrecer a los lectores temas más emocionantes, como por ejemplo los dragsters de Russ Collins. Este reportaje, realizado en las pistas de ceniza californianas, reflejaba claramente la complejidad mecánica de estos aparatos y la dificultad que representa recorrer 400 metros



en menos de ocho segundos, en medio de una nube de llamas y humo.

Entre las 50 motos ensayadas, nos resultaría muy difícil pronunciarnos por la mejor. En realidad, todas ellas ocupan un lugar desta-

cado en su categoría y representan el más alto nivel tecnológico del momento. Sin embargo, no podemos olvidar las sensaciones que sentimos al probar la Honda VF-1.000-R y la Bimota HB-2.



GRAN PREMIO DE PORTUGAL !! LAUDA CAMPEON !!



Prost hizo lo que tenía que hacer y Lauda... también. El francés se tomó el amargo trago con la mejor de las sonrisas. Disculpémosle si es algo torzada. Marlene, la mujer de Lauda, estaba allí para ser la primera en felicitarle.



CON el tercer título mundial de Niki Lauda y la séptima victoria de Alain Prost, el Gran Premio de Portugal, en el circuito de Estoril, ha puesto punto final al Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de 1984. El desenlace se produjo después de una carrera llena de incertidumbre para Lauda y que Prost ha dominado desde la sexta vuelta.

El suspense se mantuvo hasta el final. Muchos aficionados lloraban. Otros sonreían sin saber por qué. La Fórmula 1 alcanzó, el pasado día 21, uno de los momentos más altos de su historia. Se trataba de la consagración de un héroe, o de que un plebeyo entrara a formar parte de la corte. Estaba muy claro que prácticamente todo el mundo deseaba que el nuevo campeón fuera Niki Lauda. Durante la formación de la parrilla de salida y la vuelta de presentación de los pilotos todo el público en Estoril silbaba a Alain Prost y vitoreaba a Lauda. El deseo era irreprimible. Antes de la prueba, el mismo Lauda comentaba: «Va a ser la carrera más larga de mi vida.»

Y es que la prueba de Estoril fue algo más que una carrera. Nunca, en toda la historia de la F-1, se habían acreditado tal cantidad de periodistas. Incluso vinieron de los países del Este y, aunque tal vez no llegaron a comprenderlo todo, volverán con ese especial gusto que queda después de haber vivido una jornada única. No respondió, sin embargo, al acontecimiento el público portugués. Y es que para ellos, tal y como está su economía, entraba dentro de los lujos. Había que pagar más dinero que por una comida cara en un buen restaurante de Cascais, el pueblo de pescadores en la zona más turística de Portugal y a muy pocos kilómetros del circuito. Los organizadores, dentro de una comprensible falta de experiencia, pusieron una voluntad enorme, facilitando, hasta límites increíbles, que cada cual pudiera llegar y estar en el lugar que deseaba o que había elegido. Todo el país, ya generoso con los extranjeros, se volcó en su Gran Premio.

Y para tal acontecimiento, además de los habituales, muchas caras de la jet-set mundial. Y una que cobraría un significado muy especial. Marlene, la mujer de Niki Lauda, volvía por primera vez en mucho tiempo a ver correr a su marido.

Para darle el primer beso, de alegría o de consuelo, pero para vivir junto a Niki el gran momento de su vida. Es cierto que no es la primera vez que el austriaco gana el título. Ya lo hizo dos veces más con Ferrari en los años 75 y 77. Entre medias vino el accidente, la lucha contra la muerte y la retirada en Japón, cuando reconoció que no iba más deprisa porque tenía miedo.

La carrera en la pista comenzó el viernes, en los entrenamientos oficiales, en la primera oportunidad para conseguir un buen lugar en la parrilla de salida, algo a lo que Prost está muy acostumbrado y que se le niega sistemáticamente al austriaco. Siempre tiene que remontar desde muy atrás. El sábado, la sesión definitiva y primer golpe de teatro: Prost es segundo y Lauda undécimo. ¿Estaba ya todo perdido? La satisfacción de Prost era evidente. Una cosa es que sean amigos o se lleven más o menos bien y otra cosa es el título mundial, por el que el francés lleva peleando tres años seguidos.

Lauda estaba distante, pero tal vez más cariñoso y amable que otras veces. ¿Quizá el refugio del hombre-Lauda, en contra de la imagen de Lauda-computadora? La culpa de su situación la tuvieron los frenos y un problema de encendido. Pero la situación se presentaba irreversible. Algo que tenía que solucionarse ya dentro de la carrera.

Se dio la salida y Rosberg sorprendió a todos, incluidos Piquet y Prost. Piquet era, por novena vez, el *pole position*. Los dos primeros puestos los consiguió al cometer Piquet y Tambay sendos errores de conducción y retrasarse. El brasileño en la primera vuelta y el francés en la cuarta. Pero posteriormente tardó mucho tiempo en poder adelantar al sueco Stephan Johansson. Ambos eran la cola de un pelotón formado por Rosberg, Alboreto, De Angelis y Warwick. Johansson, cada vez que Lauda le metía el morro, hacía amagos ante los cuales éste prefería no arriesgarse. Johansson conseguiría dar cuenta de Warwick y después de De Angelis, que a su vez también fueron adelantados por el futuro campeón. Y al final, el sueco cometería un error que dejó la vía libre al McLaren. En pocas vueltas, Lauda daría cuenta también de Alboreto, Rosberg y Senna Da Silva, colocándose en tercera posición.



Con media carrera por delante, contaba con un retraso de treinta y seis segundos con respecto a Mansell, que era segundo, y cuarenta y cinco con respecto a Prost. Lauda se lanzó entonces en persecución del Lotus del británico, al que comenzó a recuperar terreno en razón de casi un segundo por vuelta. Dieciocho vueltas más tarde quedaría dispensado de este esfuerzo —que le llevó a marcar un nuevo récord del circuito—, ya que Mansell se salió de la pista al quedarse sin frenos.

Desaparecido Mansell, con Lauda en segunda posición, los dos pilotos de McLaren bajaron el ritmo, hasta tal punto que fueron adelantados por algunos pilotos a quienes habían doblado. Las 18 vuel-

tas que quedaban se hicieron terriblemente largas. Pero los coches, conducidos con guante de seda, aguantaron sin problemas, permitiendo el triunfo de Prost —que iguala el récord de Jim Clark de siete victorias en una tempo-

rada— y el tercer título de Lauda, que se coloca al mismo nivel que Jack Brabham y Jackie Stewart.

La llegada ha sido una demostración de deportividad por parte de Prost, quien daba la impresión de tener un nudo en la garganta a causa del disgusto, fue él el primero en agasajar a Lauda.

En lo que se refiere a los demás pilotos de algunos de los cuales se comentaba que podían tener una actuación partidaria, en general han sido supercorrectos. La palma se la puede llevar Patrick Tambay, que luchaba por el quinto puesto con Elio de Angelis cuando fueron alcanzados por Prost, que les iba a sacar vuelta. Tambay facilitó tanto el adelantamiento a su com-



PARA acondicionar el circuito de Estoril a la Fórmula 1 se han hecho obras por valor de tres millones de dólares, que se deben amortizar en un plazo de cinco años, duración que tiene el contrato firmado entre el Automóvil Club de Portugal y Bernie Ecclestone, que contiene también una cláusula para prorrogarlo por otros cinco años.

Los organizadores se daban por satisfechos con una asistencia de unos cuarenta y cinco mil espectadores, que se habrá alcanzado por los pelos. De ellos, unos siete mil eran españoles.

Una cosa curiosa. En los pases de Prensa, invitados, etcétera, estaba impreso el nombre de Gran Premio de España, con una tira adhesiva del mismo color, en la que ponía Gran Premio de Portugal tapándolo. Eso prueba el que Ecclestone estaba tan decidido a hacer una carrera en Fuen-girola que hasta había encargado los pases.

Muchos famosos acudieron a la

ESTORIL CONFIDENCIAL

carrera. Entre ellos, Angel Nieto, al que todavía le queda un mes de silla de ruedas. Quería que ganara Niki Lauda, a quien conoce de Ibiza. Pero la máxima atención la acaparó Estefanía de Mónaco, con el pelo recién cortado.

Merodeó por el box de Prost, pero éste no la hizo demasiado caso. El supuesto «flirt» entre ambos suena

a montaje publicitario.

Tras la carrera, muchas despedidas. Mansell dijo adiós a la gente de Lotus; Senna, a la de Toleman; Laffite, a la de Williams. Son pilotos que tienen claro que no seguirán en los equipos donde estaban.

También se ha despedido «Bibendum», pues Michelin abandona la Fórmula 1. Excepto ATS, todos los equipos que equipaba tienen ya resuelto el problema de calzado para el año que viene. Brabham llevará Pirelli; Toleman,

McLaren y Renault llevarán Good-year.

BMW decide la semana próxima si se conforma con seguir siendo suministrador de motores únicamente o monta su propio equipo. Si optara por esta última solución podrá absorber alguna escudería ya formada, como Arrows o Toleman.

Niki Lauda se siente a gusto en la Fórmula 1. Ha declarado que todavía tiene intención de correr dos o tres años más.

Clasificación

1.º, Alain Prost (McLaren Porsche), a 180,5 kilómetros por hora; 2.º, Niki Lauda (McLaren Porsche), a 13 segundos 4 décimas; 3.º, Ayrton Senna da Silva (Toleman Hart), a 20-0; 4.º, Michele Alboreto (Ferrari), a 20-3; 5.º, Elio de Angelis (Lotus Renault), a 1-32-2; 6.º, Nelson Piquet (Brabham BMW), a una vuelta; 7.º, Patrick Tambay (Renault), a una vuelta; 8.º, Riccardo Patrese (Alfa Romeo), a una vuelta; 9.º, René Arnoux (Ferrari), a una vuelta; 10.º, Manfred Winkelhock (Brabham BMW), a una vuelta, etcétera.

Campeonato del Mundo

1.º, Niki Lauda, 72 puntos; 2.º, Alain Prost, 71,5; 3.º, Elio de Angelis, 34; 4.º, Michele Alboreto, 30,5; 5.º, Nelson Piquet, 29; 6.º, René Arnoux, 27; 7.º, Derek Warwick, 23; 8.º, Keijo Rosberg, 20,5; 9.º, Ayrton Senna da Silva y Nigel Mansell, 13; 11.º, Patrick Tambay, 11; 12.º, Teo Fabi, 9; 13.º, Riccardo Patrese, 8; 14.º, Jacques Laffite y Thierry Boutsen, 5; 16.º, Eddie Cheever, Stephan Johansson y Andrea de Cesaris, 3; 19.º, Jo Gartner y Piercarlo Ghinzani, 2; 21.º, Marc Surer y Jochem Berger, 1.

Senna (19) y Johansson (20) le pusieron las cosas difíciles a Lauda. Sobre todo el sueco, que se ganó todas las antipatías al resistirse al austriaco. Pero también fue quien animó la carrera. Rosberg (6) estuvo en cabeza durante las siete primeras vueltas y dio un auténtico espectáculo

patriota, que cuando volvió a acelerar, De Angelis le había sacado una ventaja considerable. En cuanto a Nelson Piquet, autor del mejor tiempo en los entrenamientos, en quien se veía a un posible vencedor de la carrera y, por tanto, un aliado de Lauda, falló la salida, arrancando en última posición, de la que lograría recuperarse hasta la sexta. Alcanzado por Lauda en la última fase de la carrera, estuvieron rodando juntos hasta el final. Nada más pasar la meta, Piquet, desde su coche, fue el primero en felicitar al nuevo campeón, a su sucesor.

S. Piccione y M. Vega
Fotos: A. Carchenilla

MARVILSA = RADIOCOMUNICACIONES



Emisora móvil y base que normalmente instalamos

MANTENGA EL CONTACTO DESDE SU CENTRAL OFICINA: con sus vehículos, ambulancias, camiones, autobuses, grúas, repartos, servicios técnicos, visitas domiciliarias S. Urgencias médicas, practicantes, Policía Municipal, detectives, inspecciones, minas, autopistas, taxis, etc.

EMISORAS, todas marcas y modelos. Industriales y aficionados, centrales, móviles, repetidores y buscaperonas.

Estudios y proyectos equipos, instalaciones, reparaciones, ajustes, reformas, revisiones y mantenimiento de RADIOCOMUNICACIONES. TALLERES PROPIOS.

— PRESUPUESTOS SIN COMPROMISO —

Enlaces para cubrir todas distancias, para ahorrar tiempo y carburante, Idas y regresos: la solución, usar RADIOTELEFONOS.



Radiotelefonos Telnix banda comercial 100x100 nacional

C/. Castrogeriz, 1 - Teléfono (91) 461 84 77 - 28025 MADRID



JARAMA FORMULA 3 DEBACLE ESPAÑOLA

El Campeonato Europeo de Fórmula-3 ha pasado su última página en la historia del automovilismo deportivo con la carrera que este domingo se corrió en el circuito del Jarama, en la que fueron notas dominantes el triunfo de Dumfries y la «debacle» de los pilotos españoles. El Campeonato estaba ya decidido en la persona del italiano Capelli, y el interés de la prueba estaba en la inusitada presencia de pilotos españoles, no menos de ocho en entrenamientos, y en el enésimo duelo al que se podían librar el citado Capelli junto con Dumfries y Nielsen, los tres hombres fuertes de este Campeonato.

La afición española iba a tener por fin la ocasión de ver en acción a los hombres que en la actualidad más alto están poniendo el pabellón de nuestro automovilismo. A los Campos, Pérez-

Sala y Villamil, ya habituales del certamen, se sumaban Abella, García de Vinuesa, Galiano, Zapico y Romero.

De todos ellos, el que daba la campanada en entrenamientos era García de Vinuesa, quien, al obtener ante la sorpresa general el tercer tiempo absoluto, tras Dumfries y Nielsen, se convertía en el foco de atención. Del resto de nuestros pilotos le seguía, justo tras de él, Campos, a ocho centésimas, mientras que Pérez-Sala era sexto con un reaparecido Slim Borgudd, el ex batería de los Ab-Ba y que ya había corrido en Fórmula-1, que se intercataba entre ambos. Santal, Capelli y Langes precedían a otro español, Abella, del que se esperaba más pero no había dispuesto de neumáticos para entrenar.

El undécimo lugar lo ocupaban un nombre y apellidos famosos, nada más

y nada menos que Juan Manuel Fangio, el sobrino de *El Chueco*, uno de los nombres más legendarios de nuestro deporte. El sobrino en cuestión precedía a otro español, Galiano, que se permitía el lujo de tener tras de sí a dos habituales del Europeo: Melgrati y la Muller. A Villamil, que sólo había podido hacer una tanda a causa de problemas de motor, le seguía Zapico, éste al volante del coche habitual de Berger. Cerraban la lista el discretísimo Lucchesi y Romero, que corre habitualmente el Campeonato de España de Producción y que obtenía un tiempo algo descolgado del resto, optando finalmente por no salir en carrera.

En ésta, los protagonistas fueron de nuevo nuestros representantes, aunque en un principio con la nota negativa. Al llegar a final de recta, Dumfries es quien manda, Nielsen tras él, tercero Campos, cuarto Santal, quinto Pérez-Sala, sexto García de Vinuesa, etcétera... Al salir de este viraje, Campos y Santal se tocan, con la mala fortuna de que el español se queda sin dirección con lo que Vinuesa se lo lleva por delante. El grueso del pelotón lo va elu-



En el Jarama, los extranjeros les pudieron a unos españoles que se diezmaron entre sí. A Dumfries, Nielsen y Capelli se les sumó Pérez-Sala en el podio

diendo, menos Villamil, que es arrastrado por Campos a la arena. Resultado de la operación: Campos y Villamil, out; pero hay más, ya que Vinuesa, con el coche tocado, está justo delante de Abella, que había ganado varios puestos. Cuando el valenciano intenta sobrepasarlo, inexplicablemente, Vinuesa se cierra y ya tenemos otro hispano fuera de carrera. Vinuesa, casi sin morro, y a su decir sin frenos, se acaba saliendo a final de recta, con lo que ya son cuatro los pilotos españoles que pasan a ser espectadores. A partir de ahí serán Pérez-Sala en pugna con Borgudd, Galiano con la Muller y Zapico con Lucchesi, quienes tendrán en vilo a los espectadores, ya que Dumfries parece tener la carrera bien entre manos, pues Nielsen no puede darle alcance.

El piloto de Campsa, atento al menor fallo del sueco logra su propósito a media carrera, cuando éste se pasa algo a final de recta. Por contra, Galiano no puede con el motor de la francesa, y por lo que respecta a Zapico, éste da cuenta del italiano. En cabeza,

Dumfries consigue su propósito y con su victoria se anota el subcampeonato; Nielsen, segundo, aún logra ser cuarto en la general, y tercero en la carrera es Capelli, que precede a Santal y Pérez-Sala, excelente quinto. De no ser por la hecatombe de la primera vuelta, los colores españoles todavía hubiesen podido brillar más alto, pero eso son las carreras...

En el resto del programa, eran González Bueno y Bernal quienes vencían en las Copas Renault, Romero en Producción, Jodar en la Fura, Bastos y Villalba en las dos mangas de la Fórmula Fiesta, mientras que en la Nacional, tanto el vencedor, Cutillas, como los tres siguientes quedaban subjúdice, consecuencia de sendas reclamaciones sobre sus motores. Alguersuari era el mejor de los periodistas metido a piloto, en tanto que nuestros representantes, Juan Diego Martínez Alcaraz y José Carlos de Santiago se distinguieron terminando cuarto y quinto.

J. L. Aznar



Pérez Sala salía 6.º y acabó 5.º



Galiano, del 12.º al 9.º



Zapico, del 16.º al 10.º



Vinuesa, del 3.º a la cuneta.



Campos salía 4.º, no terminó.



Abella partía 10.º y no acabó.



Villamil naufragó, saliendo el 15.º

A TODO GAS

En su desplazamiento a Barcelona para iniciar los entrenamientos del Rallye Costa Brava, el piloto vigués «Beny» Fernández ha sufrido un accidente de circulación que le impedirá defender sus posibilidades en el Campeonato de España.



Beny resultó con fisuras en dos costillas, mientras que su copiloto José Luis Sala tiene heridas de mayor consideración, aunque afortunadamente no revisten la gravedad que se presumía en un principio.

La semana pasada informábamos sobre lo poco claro del abandono de Zanini en el Rallye de Tierra de Za-

ragoza. Podemos asegurar que se debió a una rotura de caja de cambios a causa de la fatiga de un grupo cónico más corto.

El RACE se ha encontrado con que se queda sin pruebas internacionales para el año que viene. A última hora ha solicitado una prueba de resistencia y otra de Fórmula 3.000, cuando

ya están confeccionados los calendarios.

Poca inscripción va a tener el Rallye Cataluña, a no ser la de Zanini y Serviá. McRae y Kaby correrán el Algarve. Y Capone no se moverá de Italia en vista de que ya es campeón.

En vista de que tiene posibilidades de correr el Campeonato Británico de Fó-

mula 3, Carlos Sainz no firmará hasta fin de año su contrato con Opel para 1985. Si al final no lo firmara, Salvador Serviá podría ser su sustituto, aportando además la ayuda del RACC, que también estaría dispuesto a dársela a Renault si fuera en este equipo en el que encontrara una plaza su piloto patrocinado.

La participación de Antonio Albacete en el circuito de Zolder se ha saldado con séptimo puesto, que podía haber sido un cuarto si no hubieran surgido problemas con la transmisión. En entrenamientos, Albacete clasificó su Van Diemen de Fórmula Ford 2.000 en décima posición frente a 26 participantes.

Mi primer amor

Cuando era pequeño y su tío le llevaba de paseo en el 4/4, le parecía una gran aventura. Ha tenido tres Seat de diferentes modelos, un Chrysler y un Ford que no le han hecho olvidar su sueño de siempre: un Jaguar. Sigue ilusionado y espera comprarlo alguna vez.

ANDRÉS ABERASTURI

ENAMORADO DE UN JAGUAR

ME van los coches, los taxis, los trenes, aunque asegura que ya no son lo que eran y, hasta hace algunos años, también le iban las motos. Pero no le van en absoluto los transportes públicos y los aviones. Y es que Andrés Aberasturi ha tenido siempre vocación de conductor y, no podemos negarlo, de un poquito comodón.

«Cuando era estudiante y tenía sólo tres duros en el bolsillo me los gastaba en taxi. Le decía al conductor: voy a tal sitio, pero páreme cuando el taxímetro marque el dinero que tengo. Y debo decir en su favor que frecuentemente me regalaban el resto del trayecto.»

Desde pequeño, Andrés admiraba los coches y los consideraba objetos inalcanzables. Cuando su tío, único familiar con vehículo propio, le llevaba en su 4/4 a pasear por Puerta de Hierro le parecía una auténtica aventura.

«Eso de conducir lo consideraba difícilísimo. La rapidez de reflejos, la sincronía de los pies... Claro que cuando veía algunos conductores con cara de brutos pensaba que yo no podía ser menos.»

A los dieciocho años consiguió su carnet de conducir. Fue más sencillo de lo imaginado, pero el coche tuvo que esperar, porque en el comienzo de los años sesenta la economía no daba mucho de sí.

Contó a su hermana unas historias truculentas sobre la dificultad de desplazarse en Madrid de un lugar a otro y consiguió que le prestara su flamante Seat 600 blanco. En seguida le pintó dos círculos negros alrededor de los faros, por aquello de imprimirle personalidad.

«Después tuve un Seat 850 cuatro puertas. Se lo compré a los dueños de la pensión en que vivía. Recuerdo la

sensación tan desagradable que me produjo la primera vez que abrí sus portezuelas y sentí un olor putrefacto. Tras larga búsqueda descubrí que se había caído un queso debajo de un asiento y estaba podrido.»



Andrés nos dice que lo bonito de los coches no es su motor, sino su olor, el aroma de la tapicería y la sensación cálida de la calefacción en la nariz. «Son más importantes los olores que los contenidos», asegura.

Aquel coche fue un problema constante, aunque confiesa que tuvo una parte considerable de culpa.

«No soy un mal conductor a la hora de cometer imprudencias, pero sí como mecánico. Llevo siempre el pie en el embrague y tengo que cambiar los discos cada dos por tres. Y es que, a pesar de que yo amo el coche y él me corresponde, no dudo en meterme por donde sea, porque opino que el más importante soy yo.»

Siguiendo la gama Seat, Andrés sustituyó el 850 por un 127 LS, que despertaba la admiración porque era uno de los primeros que salieron al mercado. Pero a pesar de todo, pronto fue sustituido por un Chrysler 150, no por viejo o problemático, sino por estética.

«En esto de los coches soy muy caprichoso —cuenta—. Si tuviese mucho dinero estaría cambiando constantemente.»

Sin embargo, ninguno de sus coches ha podido hacerle olvidar un gran amor, el Jaguar.

«Hace algunos meses crucé Madrid entero para enseñar a mi mujer uno que había visto por setecientas mil pesetas. Era una maravilla, con sus asientos de piel, mullidísimos. Lo triste fue cuando me dijeron que gastaba veinticinco litros a la hora y tuve que dejarlo allí.»

Actualmente tiene un Ford Escort Ghia 1.6, pero sigue sin olvidar a su amor platónico. Como tampoco ha olvidado una moto *Mosquito* con la que soñaba a los doce años.

«Me prometieron que si aprobaba tercero de bachiller la tendría, pero se quedó en la tienda.»

Se define amante de los coches, aunque también un peligro público al volante y dice que ponen demasiadas esquinas en las calles. Pero ante todo es un hombre cordial, un gran profesional y un estupendo compañero.

Ángeles G. Maroto

Realiza: Pilar/Parra.
Fotos: A. J. Nieto.

Capri

1
Los juguetes de nuestros antepasados, pieza imprescindible para coleccionistas. Este camión cuesta 850 pesetas en Babia, Velarde, 7 (Madrid).

2
Convertible rojo americano años cincuenta, en hojalata. Su precio es de 1.070 pesetas en Babia, Velarde, 7 (Madrid).

3
Pequeños «escarabajos» de fricción, dispuestos a coger grandes velocidades. Por 450 pesetas se pueden encontrar en J. Burgos, 7 (Santander).

4
Motocicleta de cuerda, un clásico juguete de nuestros mayores. Para coleccionistas y amantes de juguetes antiguos. Su precio es de 850 pesetas en Babia, Velarde, 7 (Madrid).

5
Un clásico Sedan americano años cincuenta, en hojalata. Cuesta 1.050 pesetas en Babia, Velarde, 7 (Madrid).

6
«Bus» inglés, en hojalata, de dos pisos. Una bonita pieza tanto para jugar como para adornar cualquier rincón del dormitorio. Cuesta 1.070 pesetas en Naff, Ayala, 27 (Madrid).





Agenda personal

Fin de semana deportivo

La Dirección General de la Juventud de la Comunidad Autónoma de Madrid (tlf. 445 08 10) organiza, los días 27 y 28 de octubre, un recorrido turístico-deportivo. Los participantes realizarán cinco actividades distintas: motociclismo, remo, marcha, orientación y ciclismo.



LAS CARRETERAS DE ESPAÑA

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo ha organizado en el Palacio de Cristal del parque del Retiro madrileño una exposición del avance del Plan General de Carreteras en la que se recogen los proyectos que en esta materia se prevén para los próximos ocho años. En la exposición, que estará abierta hasta el próximo 4 de noviembre, se muestran desde una historia de la carretera hasta los últimos avances técnicos para ese

tipo de obra. La entrada es libre y el horario es de 10 a 14 horas, y de 15,30 a 18,00 horas, todos los días de la semana.

Todo sobre los seguros

El programa «Consumo», que se emite por la Primera Cadena los lunes, a las ocho de la tarde, estará dedicado el día 29 a los seguros de automóviles, tratando entre otros temas: la ausencia de asesoramiento jurídico, el retraso de indemnizaciones y las cláusulas abusivas en los contratos.

La plaza de Cataluña, de carreras

Durante los días 26, 27 y 28 de octubre se celebrará la vigésima edición del Rallye Cataluña-Segura Viudas, que este año saldrá a las 19 horas del viernes desde la céntrica plaza de Cataluña, en la Ciudad Condal.

Este mismo fin de semana también habrá carreras de motos en el circuito del Jarama, correspondiente al Campeonato de España de Velocidad; en la sierra de Morón (Sevilla) se celebrará la prueba correspondiente al Campeonato de España de Trial.



Martini es... esa emoción de disfrutar y vivir cada instante.



Un Martini invita a vivir.

Sólo hierbas y vinos de la mejor calidad son el secreto de la bebida más agradable del mundo.



LA NUEVA TECNOLOGIA SEAT SEAT RONDA

MOTOR
SYSTEM PORSCHE

4.8 l.
166 Km/h.



El SEAT RONDA MOTOR SYSTEM PORSCHE presenta el motor más avanzado. Su alta calidad técnica se traduce en una precisión admirable. Su diseño compacto, en una extremada suavidad de funcionamiento. Sus innovadoras soluciones, en un aprovechamiento integral de la energía sin precedentes.

Un nuevo sistema de encendido electrónico. Unas nuevas cámaras de combustión (sistema TOP). Y una nueva caja de cambios, proporcionan al conjunto una relación potencia/consumo impensable hasta ahora. 4,8 l. a los 100 Kms. con 85 CV de potencia. Y una velocidad impresionante: 166 Kms/h.

El SEAT RONDA MOTOR SYSTEM PORSCHE es el resultado de una inteligente utilización de la tecnología. De una gran imaginación en el desarrollo mecánico. Y de una filosofía que busca nuevas soluciones más precisas, más eficaces y más avanzadas.

El SEAT RONDA MOTOR SYSTEM PORSCHE no sólo es la vanguardia

Motores	1.2	1.5
Consumo*	4,9	4,8
Vel. máxima	148 Km/h.	166 Km/h.
Gasolina	90 NO	96 NO

*A 90 Kms/h. según normas INTA.

mecánica, es también la vanguardia en equipamiento. Un completo equipo instrumental pone a su alcance todos los elementos necesarios para facilitar su conducción. Infórmese en su concesionario. La gama RONDA le ofrece también versiones Diesel

1 año de garantía total
6 años de garantía anticorrosión
Más de 1.000 puntos de asistencia técnica

Desde 716.700 Ptas. F.F.



¡LAUDA CAMPEON!!

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

27 de octubre de 1984 • Núm. 53 • 165 ptas.

Especial
1 Aniversario

PRUEBA DEL KADETT GSi CANDIDATO FAVORITO A "COCHE DEL AÑO"



EXCLUSIVA: NUEVOS VOLVO Y MASERATI
NOVEDADES DEL SALON DE BIRMINGHAM