

PRIMERA PRUEBA DEL NUEVO SOLARA DIESEL

MOTOR 16
ENTREGO SUS TROFEOS

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

3 de noviembre de 1984 Núm. 54 • 165 ptas.

COMO ES Y CUANTO CUESTA EL COCHE DE LAUDA



**ELIJA ENTRE
EL V.W. PASSAT
Y EL CITROËN BX**

**NOVEDADES:
LANCIA THEMA
Y RENAULT ALPINE V-6**

RALLIYE DE CATALUÑA: SERVIA IMPARABLE

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



Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 0013 - Madrid-33

PSQ182

Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.



Esta semana:

Gracias, ministro

QUIENES trabajamos en MOTOR16 nos sentimos felices por haber compartido con tantos y tan buenos amigos nuestro primer aniversario. Todo el mundo del automóvil estuvo a nuestro lado, y ello, además de ser muy de agradecer por lo que a nosotros se refiere, facilita una mayor unión (y también más fuerza) a la gran familia automovilística.

No faltó prácticamente nadie; mejor dicho, tan sólo no pudieron acudir a nuestra cita quienes eligieron al avión como medio de transporte, ya que un extraño bloqueo del aeropuerto de Barcelona vino a darnos la razón en la tesis de: «Arriba, el caos; abajo, los coches.»

Dado el nivel de aceptación de nuestros trofeos anuales, estamos convencidos de su institucionalización, a modo de auténticos «oscar» del automóvil en España, con los que premiar a quienes trabajan con éxito por el perfeccionamiento de este sistema de transporte y lograr que su esfuerzo tenga un mayor reconocimiento social.

Tanto los premiados, como las personalidades que hicieron la entrega de trofeos, tuvieron palabras de felicitación y estímulo para nuestra revista, halagándonos especialmente el que Julián Campo, ministro de Obras Públicas y Urbanismo, señalara que «MOTOR16 es una genuina representación de lo que significa el automóvil hoy en día en nuestra sociedad». ¿Pero qué entiende por entorno del automóvil Julián Campo? Creo que lo mejor será transcribir sus palabras en este editorial para que los lectores conozcan algo más sobre el empeño de un hombre para conseguir que viajar en automóvil sea cada vez más cómodo y seguro. «El automóvil no es solamente un medio



de transporte, aunque por carretera se realice cerca del 90 por 100 del tráfico de mercancías y similar porcentaje del de viajeros. El automóvil es el símbolo más claro, el elemento decisivo para explicar cómo funciona nuestra sociedad, cuáles son nuestras preferencias. En el automóvil se concitan los aspectos económicos, sociales, el ocio... todo aquello que de alguna forma caracteriza el conjunto de nuestra sociedad.

Gran parte de nuestras vidas, de nuestros recuerdos, se asocian con elementos en los que está implicado el automóvil. Quién no recuerda acaso sus primeros caprichos o regalos, que fueron automóviles de juguetes; o después, sus preocupaciones y satisfacciones asociadas al automóvil. Es evidente que todo lo que rodea al coche es una forma de entender la vida, que nos da independencia y libertad.

Gracias al Plan General de Carreteras, en el plazo de muy pocos años, porque menos tiempo es imposible, las carreteras españolas se habrán transformado en vías no sólo más cómodas, sino con una mayor seguridad, que falta nos hace.

A veces me siento en una situación un tanto neurótica, porque además de ministro de Obras Públicas soy un conductor con cientos de miles de kilómetros encima, y veo los graves problemas que tenemos en nuestras vías. Creo que con el esfuerzo de todos, porque al fin y al cabo la Administración lo único que hace es representar el esfuerzo y la voluntad de todos, tendremos unas mejores carreteras, de forma que el automóvil se convierta de verdad en ese elemento de satisfacción y libertad que todos queremos.»

Gracias por tan atractivo futuro, señor ministro.

Tomás Cavanna

SUMARIO

| | | |
|------------------------------|--|------------------------------------|
| 4 PUNTO DE MIRA M-16 | 43 MERCADO | Oferta de la semana |
| 6 ACTUALIDAD | MOTOR16 entregó sus trofeos | 44 Precios de coches nuevos |
| 10 LO ULTIMO | BMW 535 M: a 230 km/h. | 46 Precios de coches usados |
| 14 | Alpine: Renovar la gloria. | 47 Precios motos |
| 15 | Porsche 959: Sólo para 200 millonarios | 48 CUENTENOS SU CASO |
| 24 FUERA DE SERIE | Las intimidades del McLaren MP 4/2 | 49 VELOGRAMA |
| 27 A FONDO | Talbot Solara Escorial 1.9D EX | 50 ANUNCIOS POR PALABRAS |
| 32 OCIO | Dragsters: vacuna contra el riesgo | 55 MOTOS |
| 34 GENTE SOBRE RUEDAS | Jean Louis Trintignant | 58 DEPORTE |
| 37 ESCRITOR INVITADO | José Luis Olaizola | 64 MI PRIMER AMOR |
| 39 VIAJES | Marbella: Reconquista en Rolls | 65 CAPRICHOS |
| 42 ATREVASE A... | Revisar el limpiaparabrisas | 66 AGENDA PERSONAL |

Pág. 12

Lo último de Lancia es el Thema, el nuevo coche de prestigio de la marca italiana que será comercializado a primeros del próximo año, y su precio rondará los tres millones de pesetas.



Pág. 16

Prueba comparativa del Volkswagen Passat CL 1.8 y Citroën BX 16 TRS, dos amplios familiares dotados con parecidas motorizaciones y cuyos precios rozan el millón cuatrocientas mil pesetas.





Más muertos en la N-620

Trece muertos y treinta y tres heridos, la mayoría de ellos graves, es el trágico y provisional balance de un nuevo accidente ocurrido el pasado lunes en la nacional 620, de Burgos a Portugal, a su paso por Simancas. En el accidente se vieron implicados un viejo camión del Ejército —¿cuántos van ya éste año?—, un autocar sacareño, dos turismos gallegos y dos furgonetas, una de ellas ocupada por súbditos portugueses. Cinco de las víctimas mortales fueron soldados canarios que viajaban en la caja del camión, desde Valladolid hasta Zamora. El resto fueron civiles. La carretera de la muerte, como es conocida popularmente la N-620, aunque no les guste a los responsables del Tráfico, se había cobrado antes de este accidente otras cincuenta y nueve víctimas en lo que va de año.

JUGO Y GANO

UN magnífico radiocassette Fujitsu Ten CE 5131, estéreo, AM/FM autorreversible, le ha correspondido a nuestro lector José Miguel Candanedo Castaño, de León.

José Miguel fue elegido ante notario, entre las más de 2.000 cartas recibidas en nuestra redacción, la gran mayoría de las cuales incluían la solución correcta al pasatiempo publicado en nuestro número 49. La solución correcta era: Darío, Arido, Ardío, Odiar, Roida, Raído.

CRECEN LOS VISA

LA gama del Citroën Visa va a aumentar en las próximas semanas. Hace unos días anunciábamos la comercialización de las furgonetas y para dentro de poco tiempo se presen-

tará la esperada versión inyección. Mientras tanto, aparece en el mercado el llamado 14 TRS Stilo, en el que se combinan el motor 1.360 c.c. con la denominación Stilo.

En el nuevo Visa 14 TRS Stilo, los cierres centralizados, elevalunas eléctricos, alerón trasero, reloj digital, asientos posteriores abatibles en dos sectores, son el equipo de serie de esta versión, en la que se ha buscado una utilización muy tranquila.

Para ello, el motor *Douvrin*, que en el GT desarrolla 80 caballos, se ha mantenido en una potencia de 60 caballos y, sobre todo, un par de 10,7 metros/kilo a un régimen muy bajo: sólo a 2.500 rpm., con lo que se pretende conseguir una buena economía de carburante (5,0 litros a 90) y una elasticidad más que notable.

El precio franco fábrica del Visa 14 TRS Stilo es de 709.000 pesetas.



CEE y abre España

La Comisión Europea, órgano ejecutivo de la CEE, ha pedido al Gobierno español un aumento de los cupos de coches con derechos arancelarios reducidos para las importaciones procedentes de los países comunitarios. Asimismo, solicita la no discriminación por cilindrada. Esta última petición, que se considera básica para el proceso de

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.

Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso.

Director: Tomás Cavanna.

Coordinador Editorial: Pedro Páramo. Asesores de Dirección: Juan Ballesta y Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); Angel Carohenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: Enriqueta Antolín, María Jesús Benet, 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: Ander y Gorka Landaburu y Josu Bilbao (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Italia); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levit (Argentina); Giancarlo Perrin (Italia); Charles G. Proche (Long Beach, California). Diseño: Olegario Torralba, Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: Lynn Martling, María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohlinger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Enrique Blanco (Pruebas), Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Garh (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 («Mi 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 Ayda del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calina 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 Noblesas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyr e. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Leroux 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.

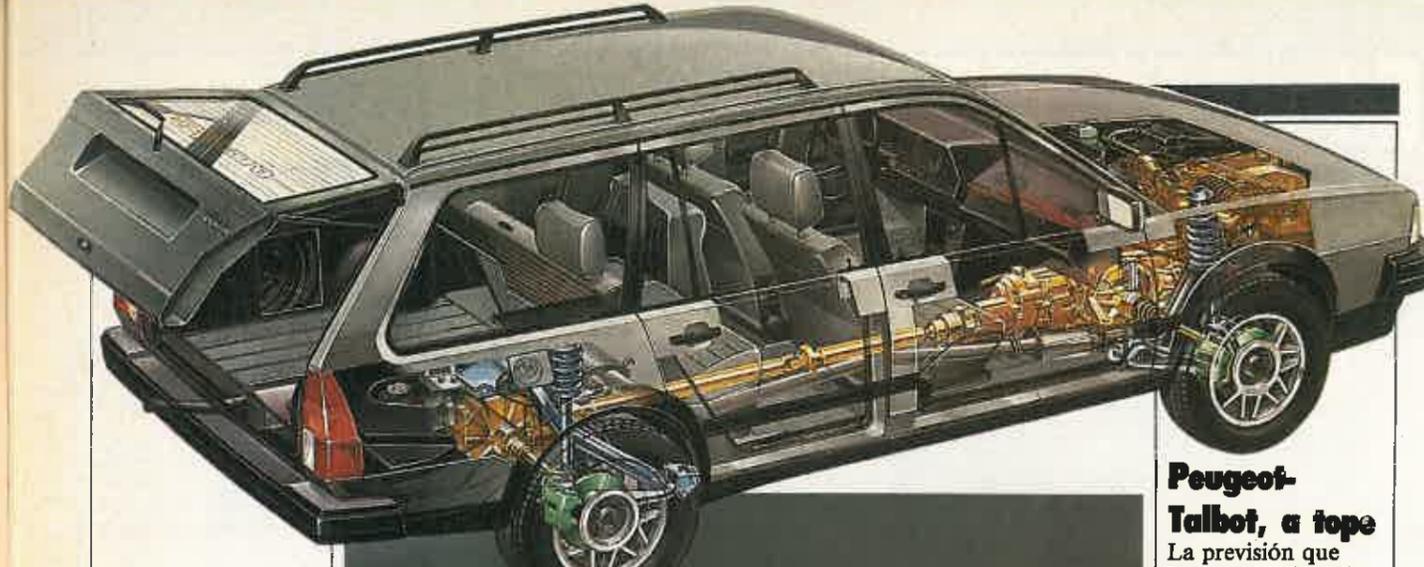
Director general: Alfonso de Salas.

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.

adhesión, viene dada por la decisión del Gobierno español de establecer un derecho del 19 por 100 a los vehículos de 1.300 y 1.600 centímetros cúbicos, y del 25 por 100 para las cilindradas comprendidas entre 2.000 y 2.600 c.c.



Peugeot-Talbot, a tope

La previsión que los responsables de Peugeot-Talbot se habían trazado para 1984, en el sentido de producir 90.000 coches, se ha cumplido. Con todo, en palabras de su presidente, Estanislao Chaves, esta cifra ha resultado insuficiente para cubrir los deseos de la demanda, por lo que la firma se ha trazado el plan de llegar hasta las 100.000 unidades en 1985. Esta iniciativa alienta la posibilidad de que se consume, después de tanto retraso, la comercialización del Peugeot 205 Diesel. El esperado mini-diesel en versión española no ha podido ponerse aún en la calle, dada la imposibilidad de producir suficiente número de unidades para asegurar su regular distribución y cubrir un nivel de stock razonable.

El Biscuter no arranca

Las autoridades andaluzas no terminan de ver claro el proyecto de fabricar un nuevo modelo del Biscuter. Ahora, el consejero de Economía, Planificación, Industria y Energía de la Junta de Andalucía, Julio Rodríguez, ha solicitado a los promotores del Biscuter un proyecto más elaborado de fabricación, por considerar que el existente en la actualidad «adolece de serias deficiencias, sobre todo en lo relativo a la inversión real necesaria para llevarlo a cabo».

VIVA LA TRACCION TOTAL

LA oferta de coches de cuatro ruedas motrices se amplía constantemente. Volkswagen acaba de presentar un Passat Variant con una tracción de este tipo. A diferencia de otros modelos, la tracción del Volkswagen es permanente a las cuatro ruedas. Este sistema de transmisión se ofrece únicamente con el motor de 5

cilindros y 2 litros de cilindrada, con 115 caballos.

Por otra parte, el próximo mes de enero, Honda presentará un Civic Shuttle con una tracción de este tipo. Bajo el capot, el motor 1,5 litros con carburadores, de 85 caballos, dejará su puesto al alimentado por inyección con 105 caballos.

CIEN OCTANOS

● La compañía Enasa ha firmado un contrato con la holandesa Daf para el desarrollo de una cabina para camiones pesados. Por otra parte, la firma española está negociando un acuerdo con Bedford, filial británica de GM, para fabricar furgonetas en nuestro país.

● El Ayuntamiento de Madrid ha retirado la licencia a quince taxistas de los 51 que están expedientados por no someterse a la revisión anual de vehículos que realiza la corporación.

● Una matización a las declaraciones que la pasada semana recogíamos del consejero delegado de Ford España, Patrick P. Byrne: el panorama sombrío de la industria del automóvil es aplicable a Europa, no a escala mundial, ya que Estados Unidos está registrando un notable auge en esta industria, que confiamos pronto se contagie al viejo continente.

● Las inspecciones de control que el Ministerio de Transportes está realizando en el transporte por carretera están detectando una fuerte disminución del número de infracciones.

● Ford ha reemplazado su Fiesta Uno por el Fiesta Balear. Esta nueva versión básica se ofrece en dos motorizaciones, la 957 centímetros cúbicos para gasolina normal y la 1,6 litros diesel. Los precios respectivos son de 740.055 y 977.795 pesetas, respectivamente.

● André Couvert, director general de Citroën Hispania, ha sido nombrado responsable de la firma en Alemania, por lo que deja nuestro país, tras un breve pero fecundo periodo en el que se ganó el respeto de quienes le han tratado. Desde estas líneas le deseamos el mayor de los éxitos en su nueva función.



MOTOR 16 ENTREGO SUS TROFEOS

El mundo del motor ya tiene su noche. Y esa noche no podía ser otra que la que acogió, esperanzada y entusiastamente, la fiesta del primer aniversario de MOTOR16. El jueves 25, en el marco festivo del Scala Meliá, se dieron cita todos aquellos que aman el coche, que trabajan por su éxito, los que no ven al automovilista y a su vehículo como una especie peligrosa a la

que hay que erradicar, reprimiendo su libertad. Era un reconocimiento de la sociedad a fabricantes y deportistas, a vendedores y técnicos, a un sector, en suma, que siempre ha estado entre los primeros puestos en la aventura del progreso.

Antes de la fiesta nocturna, el aniversario de MOTOR16 contó con un prólogo de especial significación. En audiencia real, representantes del Grupo 16 harían



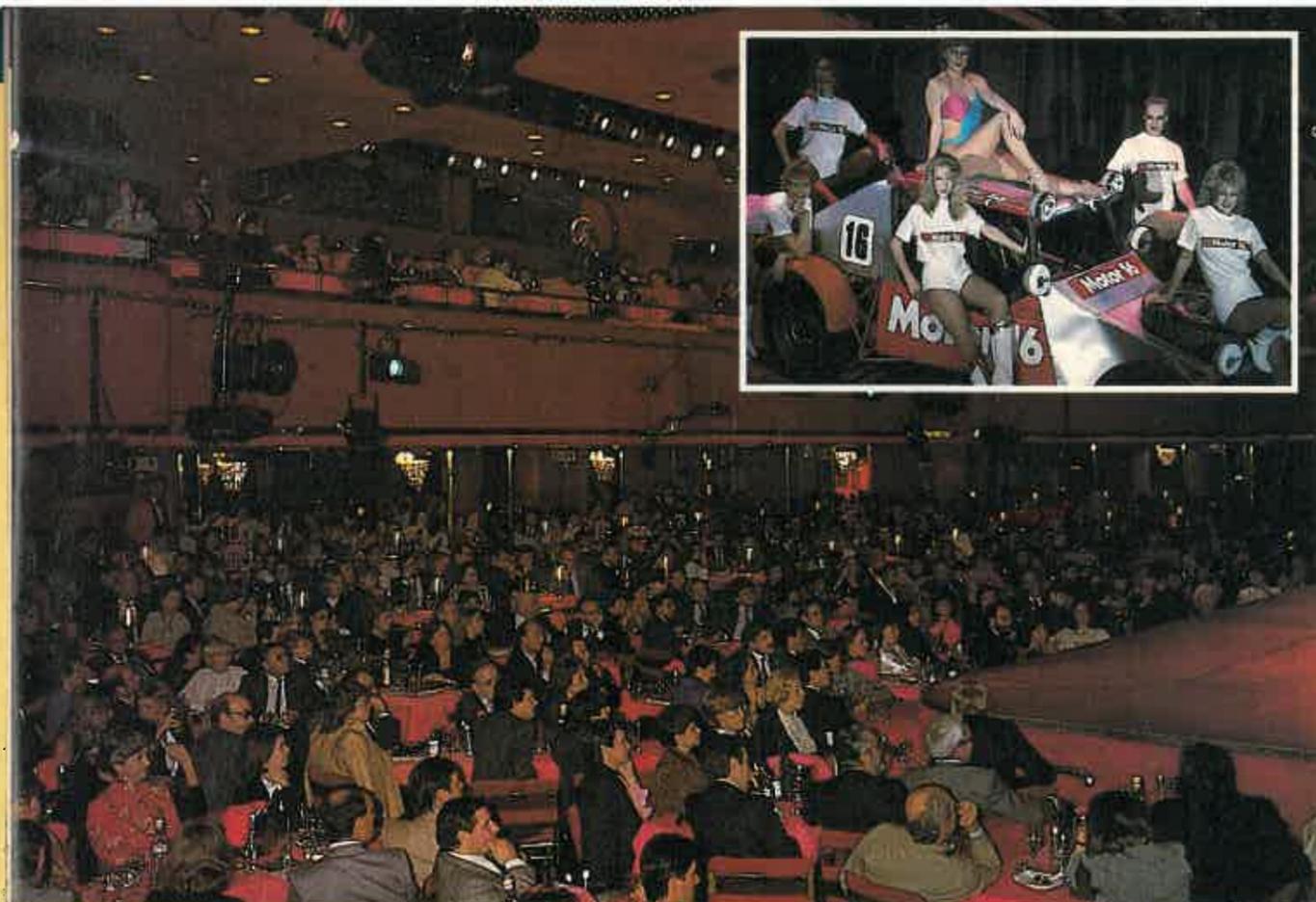
Su Majestad el Rey Don Juan Carlos recibe, de manos de Tomás Cavanna, el trofeo a él otorgado por su dedicación al mundo del motor y el deporte. El resto de los premiados y las personalidades que les entregaron los trofeos posan para la posteridad.



El campeonísimo Nieto, maltrecho tras su último accidente, recoge su premio de manos de Jean Louis Trintignant.



Estanislao Chaves y George Nicolet, presidente y consejero-delegado, respectivamente, de Peugeot-Talbot, con Joaquín Leguina.



El ministro de Obras Públicas, tras recoger su premio, junto a Juan Tomás de Salas, presidente del Grupo 16.



El buen ambiente no decayó en ningún momento. Angel Nieto pide a Julián Campo la creación de nuevos circuitos, mientras la marquesa de Cubas escucha con atención. Al fondo, a la izquierda, Juan Antonio Díaz Álvarez, presidente de Seat.



Joaquín Leguina, presidente de la Comunidad madrileña, comparte la mesa con la señora de Campo, Juan Tomás de Salas y el marqués de Cubas.

entrega a Su Majestad el Rey Don Juan Carlos de un trofeo en honor a la dedicación que por el mundo del motor y del deporte ha demostrado el Jefe del Estado. Don Juan Carlos, seguidor y en ocasiones protagonista de esta revista, animaría a sus directivos a continuar la línea de superación emprendida desde su primer número.

Luego, la reunión multitudinaria en la sala de fiestas. Como oficiante de la ceremonia, Iñaki Gabilondo. El director de la revista, Tomás Cavanna, concretaría con brevedad qué somos y qué es lo que pretendemos. «Una publicación —dijo— que ha aprendido mucho en este primer año de vida y se ha ido adaptando paulatinamente a la realidad. Un año que no es una meta, sino el trampolín que nos permitirá alcanzar objetivos más ambiciosos.»

Como todo en esta vida, la fiesta tuvo su guinda: la concesión de unos premios, creados para la ocasión, que quieren convertirse en los oscar del automovilismo de nuestro país. Las Válvulas de MOTOR16, un trofeo realizado por el artista José Lucas utilizando las válvulas originales del Porsche 956, actual campeón del mundo de marcas. «Con ello —diría Tomás Cavanna— no hacemos sino seguir una tradición, un hábito en la prensa europea del automóvil con la que ya estamos homologados.»

Un Angel Nieto maltrecho tras su último accidente recogería el primer trofeo de manos de Jean Louis Tringnant, famoso actor y piloto de carreras, un personaje profundamente humano dentro y fuera de escenarios y circuitos. Nieto, que ha subido una y mil veces —y las que le quedan— a los pódiums, no podía ocultar una evidente emoción al hacerse con el premio al deportista español con más títulos internacionales.

Antonio Zanini, a caballo de entrenamientos y pruebas, y concentrado en el rallye que tenía que disputar al día siguiente, recibía el trofeo al piloto español que ha logrado el mejor palmarés del automovilismo de-



Ulrich Heyl, consejero-delegado de Porsche-Saab España, tras la cena ofrecida a los premiados. En segundo término, Jacques Mangematin.



Dos marcas grandes representadas en la fiesta: Patrick P. Byrne, de Ford, y Javier Orax, de General Motors. En primer plano, Luis Díaz Gras, también de General Motors.



Luis Carlos Croissier, nuevo presidente del INI, charla con el titular de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez.



Manuel Guasch, presidente de Renault, junto a Alfonso de Salas, director general del Grupo 16, y Juan José Díaz Ruiz, director comercial de Seat.

portivo del año. Se lo dio el marqués de Cubas, presidente del Real Automóvil Club de España.

Luis Doreste y Roberto Molina, que con sus propias alas consiguieron el oro en la clase 470 de vela en la última Olimpiada, no pudieron llegar a la cita por culpa —una vez más— de los aviones. Sus trofeos, entregados por Ulrich Heyl, consejero-delegado de Porsche-Saab España, fueron recogidos por otro oro olímpico, Alejandro Abascal, y por José María Benavides, entrenador de Doreste y Molina.

El presidente del INI, Luis Carlos Croissier, y el presidente de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez, coincidirían en el escenario cuando el segundo recibía el premio al equipo técnico de Seat que ha intervenido en el primer diseño de un automóvil de turismo en España, el modelo Ibiza.

Después se concedería el trofeo al Peugeot 205, coche que ha obtenido el mayor éxito comercial del año. Estanislao Chaves, presidente de Peugeot-Talbot, recogía el premio de manos de Joaquín Leguina, titular de la Comunidad Autónoma madrileña.

Y el último trofeo —en orden de entrega, que no de importancia— correspondería a Julián Campo, ministro de Obras Públicas y Urbanismo, por la mejor labor de la Administración en favor de la red viaria española y de la seguridad en la carretera. El presidente del Grupo 16, Juan Tomás de Salas, le entregó el premio al ministro, quien, como buen correccaminos que ha sido y espera seguir siendo, culminaría el acto con un compendio de las virtudes y ventajas del automóvil, de la libertad que da a sus usuarios y de la bondad de una buena red de carreteras. Luego el espectáculo se encargaría de cerrar la fiesta. Y ya fuera más de uno soplaba simbólicamente al vacío apagando la primera velita y pensando en el año que viene.

ENHORABUENA EQUIPO McLAREN-PORSCHE

NIKI LAUDA

Campeón del Mundo de Fórmula I pilotando un McLaren-Porsche MP4/2. Enhorabuena.

ALAIN PROST

Subcampeón del Mundo de Fórmula I pilotando un McLaren-Porsche MP4/2. Enhorabuena.

McLAREN PORSCHE MP4/2

Campeón del Mundo de Fórmula I. Vencedor en los Grandes Premios de: Brasil, Sudáfrica, San Marino, Francia, Gran Bretaña, Alemania, Italia, Austria, Holanda, Portugal y Europa. Enhorabuena.

EL TRIUNFO DE UNA TECNOLOGIA

Los motores Porsche se han proclamado una vez más Campeones del Mundo.

La brillantez de sus rendimientos ha demostrado con creces que la tecnología

Porsche está muy por delante de las demás. Y lo ha demostrado rotundamente. Con resultados sobre el asfalto.

Triunfando sin concesiones. Enhorabuena.



Profusión de detalles aerodinámicos en el exterior del 535 M. Para este coche se han diseñado también nuevas llantas. Bajo el capot, el motor 6 cilindros de 3,5 litros desarrolla 218 caballos



BMW 535 M:A 230 KM/h

BMW ha completado su serie 5 con dos nuevos modelos que aparecerán en nuestro mercado en el próximo mes de diciembre de este mismo año.

Una de ellas, la 535 M, se coloca en la parte más alta de la gama. Marcada con la «M» de Motorsport —la filial de BMW que se encarga de la competición— es un coche de muy altas prestaciones. Bajo el capot del motor, los ingenieros de BMW han instalado el 6 cilindros en línea de 3,5 litros del coupé 635 CSI, que desarrolla una potencia de 218 caballos. El resto del coche ha sido revisado para adaptarlo a la potencia y a las prestaciones que este motor tiene.

Por ejemplo, la suspensión ha sido modificada en alturas y flexibilidad, siendo equipada de amortiguadores de gas. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros, de un diámetro mayor al que llevaba el 528 i. Y la dirección, asistida, es mucho más directa que en las versiones menos potentes y dispone de un sistema que la endurece en función de la velocidad.

El cambio es siempre manual de cinco marchas. Pero se puede escoger entre un desarrollo normal y uno corto.

Las prestaciones son de primer orden. La marca anuncia 230 kilómetros por hora de velocidad máxima

que deben ser ciertos, pues durante la corta toma de contacto que tuvimos con este coche alcanzamos los 228,4 kilómetros por hora en condiciones poco favorables. En lo que se refiere a los consumos anunciados, en carretera, a 90 kilómetros

por hora, varía entre 7,3 y 8,3 litros, según el tipo de caja de cambio. A 120 kilómetros por hora, los valores van de los 9 a los 10 litros a los 100 kilómetros.

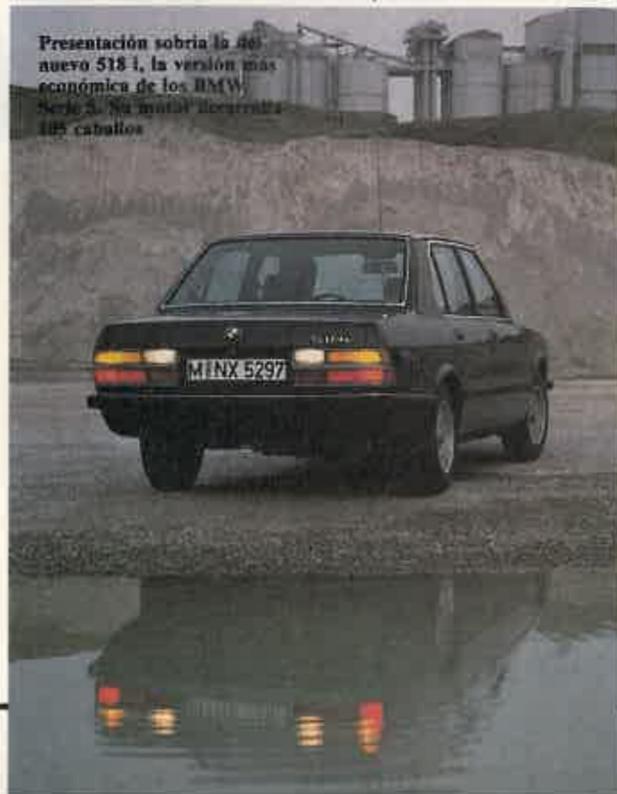
Exteriormente el coche se distingue por toda una serie de aditamentos aerodinámicos. Pese a ello, el coeficiente aerodinámico es de 0,37, que no es nada del otro mundo.

No hay todavía un precio decidido para este modelo, pero se estima que costará algo más de cinco millones y medio de pesetas.

La otra versión que se incorpora a la gama es el 518 i, que será la opción más barata de la misma. Reemplaza al 518 de carburadores. Monta el motor de cuatro cilindros de 1,8 litros del 318 i, que tiene 105 caballos. Este motor mueve con bastante soltura el coche pese a unos desarrollos de cambio un poco largos. La velocidad máxima es de 175 kilómetros por hora y los consumos son de 6,1 litros a 90 kilómetros por hora, y de 8 litros a 120.

Su precio estará alrededor de los dos millones y tres cuartos con impuestos.

Presentación sobria la del nuevo 518 i, la versión más económica de los BMW Serie 5. Su motor desarrolla 105 caballos



SEAT IBIZA MOTOR SYSTEM-PORSCHE. TECNOLOGIA DE CAMPEONES

El Seat Ibiza, que pronto se lanzará al mercado mundial, incorpora unos motores desarrollados conjuntamente por Seat y Porsche.

Diseñados y creados por la misma tecnología que tan brillantes resultados ha obtenido en la Fórmula I, demostrando ser la mejor del mundo.

Motores eficaces e innovadores que sintetizan, en un modelo de serie, principios hasta ahora exclusivos de la mecánica de competición.

Muy pronto usted podrá disfrutar de una tecnología de campeones en un coche netamente español. Muy pronto usted va a descubrir una nueva pasión por la tecnología.



SEAT Audi VW

UN THEMA DE PRESTIGIO

LANCIA está a punto de terminar el proceso de renovación de su gama. Un proceso que comenzó con el Delta, ha continuado con el Prisma y ahora ha alcanzado su punto más alto con el Thema.

El Thema es el nuevo coche de prestigio de Lancia, que reemplaza al modelo Gamma. Emplea la carrocería tipo 4, proyecto de coche europeo de categoría media-alta, en el que han participado Lancia, Fiat, Saab y Alfa Romeo.

A diferencia del Saab 9.000, que fue el primero de estos coches de carrocería casi común en aparecer, el Thema es un claro tres volúmenes, con cuatro puertas laterales, suspensión independiente a las cuatro ruedas, con regulación automática de altura actuando sobre el eje trasero.

El coche se ofrece en cuatro versiones, que condicionan otras características. Son un cuatro cilindros de 2 litros con turbo de gasolina; el cuatro cilindros de 2,5 litros con turbo diesel; el cuatro cilindros de 2 litros con inyección de gasolina; un V-6 de 2,8 litros de gasolina, y, sólo para el mercado italiano, un cuatro cilindros de 1,6 litros, con 103 caballos.



El motor turbo gasolina, alimentado también por un sistema de inyección electrónica, desarrolla 165 caballos. Dispone de un dispositivo *over boost*, en el que la presión del turbo pasa durante treinta segundos de 0,6 atmósferas a una atmósfera, permitiendo aceleraciones fulgurantes. También lleva dos ejes contragravarios para eliminar vibraciones. Este motor va acoplado a un cambio de cinco marchas. Lleva frenos de disco en las cuatro ruedas, de los cuales los de delante son ventilados. La dirección es cremallera asistida. La

velocidad máxima es de 218 kilómetros por hora, y los consumos en carretera, a 90 y 120 kilómetros por hora, son de 6,4 y 8,4 litros.

El motor turbodiesel mantiene la base del 2,5 litros Sofim, pero convenientemente revisado por Lancia. Su nivel de vibraciones ha sido reducido al mínimo. La potencia es 100 caballos y con respecto a la turbogasolina se diferencia en que los discos delanteros no son ventilados.

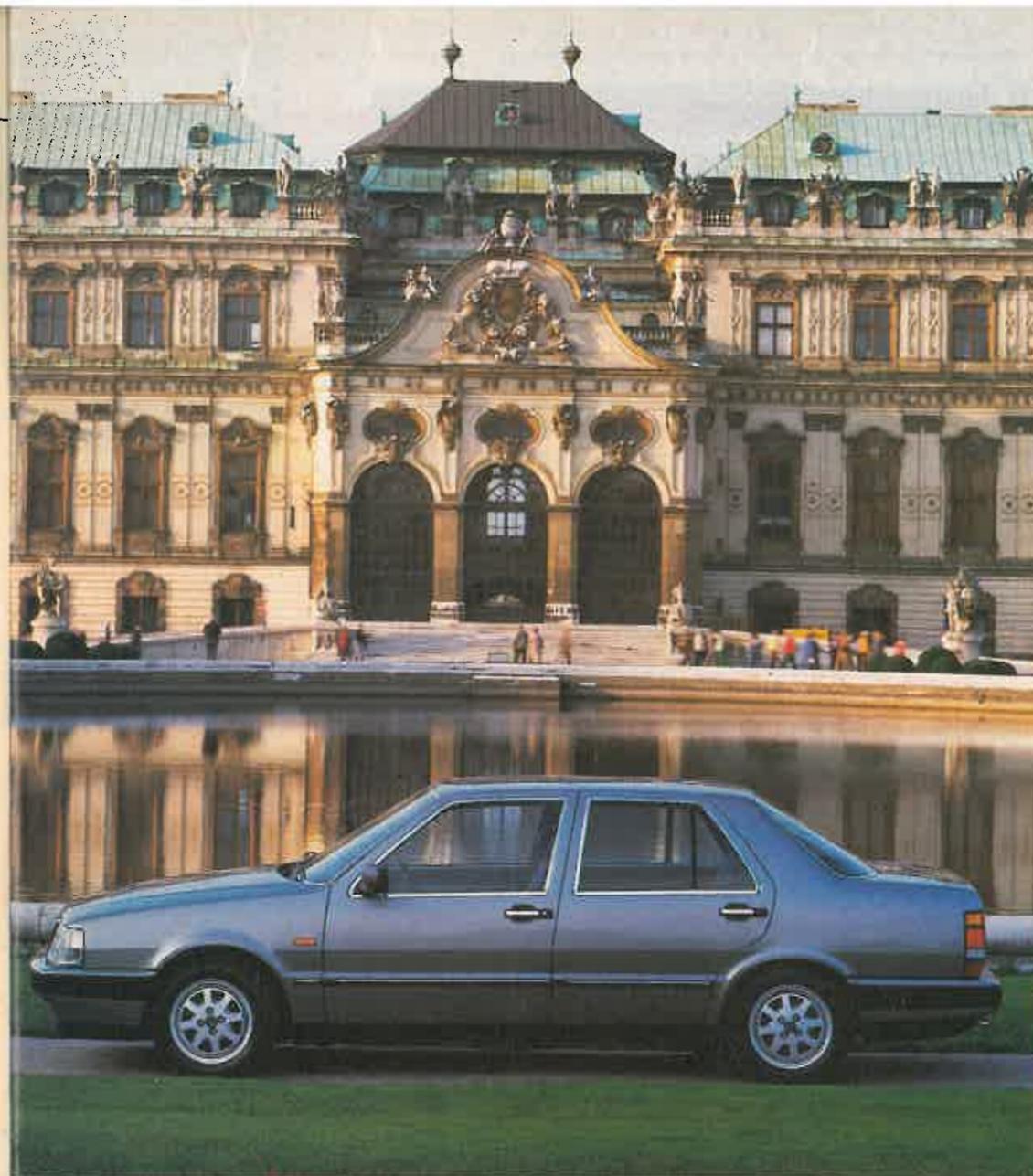
En principio, éstos son los dos únicos Thema que se importarán a España.

De las otras versiones que

no vendrán a España, la más interesante es la V-6. Lancia, para ciertos mercados en que hay dificultades para homologar el turbo de gasolina por problemas de emisión de gases, ha querido contar con este motor atmosférico de 6 cilindros, que da una potencia de 150 caballos. Como en el grupo Fiat no había un motor de estas características, ha ido a buscarlo al grupo PSA, con el que mantiene relaciones de colaboración tecnológica. Este motor es el V-6 a 90 grados PRV que emplean el Peugeot 604, el Renault 25 y el Volvo 760. Lancia ha modificado sensiblemente este motor, en primer lugar para colocarlo en posición transversal. Y también para mejorar su rendimiento. Lo cierto es que ha conseguido las mejores prestaciones de todos los coches que emplean este motor. En lo que se refiere al motor de inyección electrónica, la potencia es de 120 caballos.

Aunque no haya caído en exageradas soluciones aerodinámicas de carrocería, tiene un muy bajo coeficiente aerodinámico. Los interiores han sido cuidadosamente tratados, y el equipamiento es completísimo.

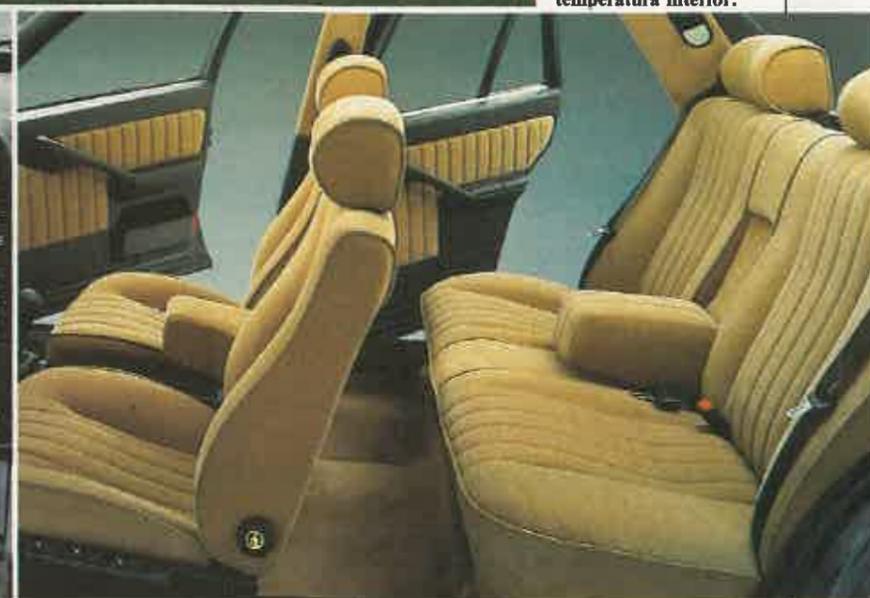
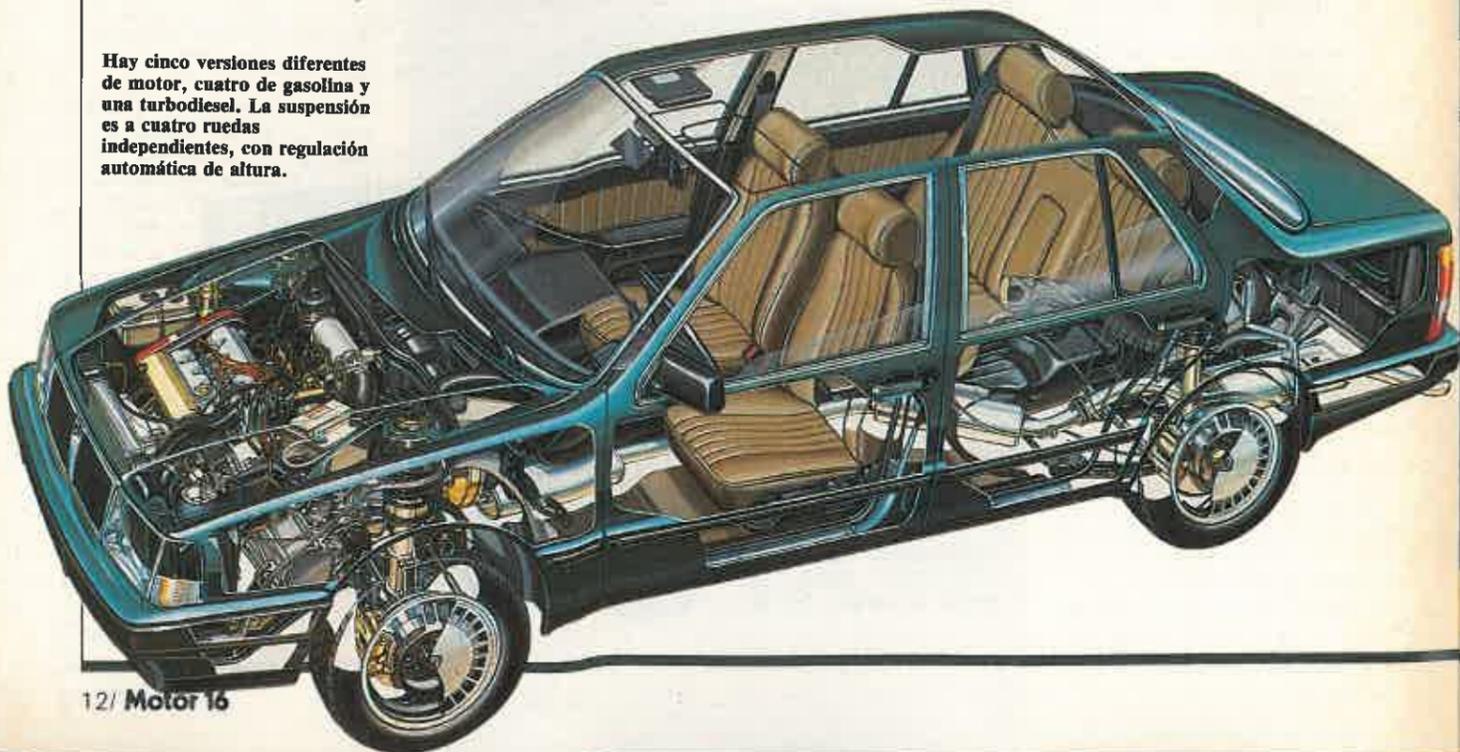
El coche será comercializado en el mes de enero de 1985 en nuestro país, y se puede estimar que su precio será de unos tres millones.



Carrocería Tipo 4 de tres volúmenes, diferente de la del Saab 9.000. Tiene un Cx de 0,32 y el maletero es amplísimo.

Los interiores han sido muy cuidados. Los asientos tienen múltiples posibilidades de regulación. El cuadro de instrumentos es muy completo, y el coche dispone de un control automático de temperatura interior.

Hay cinco versiones diferentes de motor, cuatro de gasolina y una turbodiesel. La suspensión es a cuatro ruedas independientes, con regulación automática de altura.



ALPINE: RENOVAR LA GLORIA

RENAULT acaba de hacer público su nuevo deportivo, el Alpine V-6, que será dado a conocer la próxima primavera en el Salón del Automóvil de Ginebra. Este coche sustituye al A 310, descendiente de las clásicas *berlinettas* que tantos triunfos internacionales dieron a la marca francesa.

Renault quiere competir de lleno, en el terreno de gran turismo, con modelos tan prestigiosos como el Porsche 944. Y con este nuevo V-6 va a tener los argumentos necesarios; uno de los modelos incluso adoptará la versión turboalimentada del motor de seis cilindros en V, con una potencia de 200 caballos, destinada a competir en la Copa de Europa Renault Elf 1985. La otra llevará el motor atmosférico, sin turbo, y aunque Renault aún no ha comunicado la potencia que desarrolla, ésta será algo superior a los 144 caballos.

Pero la estrella de la nueva gama, sin duda, será el V-6 turboalimentado, con una velocidad máxima superior a los 250 kilómetros por

hora. Su cilindrada será de 2.450 centímetros cúbicos, en tanto que la versión atmosférica cubica 2,850 litros. Un interior mucho más amplio y confortable caracterizará al nuevo Alpine Renault, en el que exteriormente se ha cuidado mucho la aerodinámica para lograr unos coeficientes mejores que en su precursor. Este había visto descender notablemente sus índices de penetración en el mercado francés en los últimos años.

Con el motor situado en posición central, el comportamiento del Alpine debe ser también muy superior al del A 310, en el que el motor

iba colgado por detrás del eje posterior. El trabajo de los técnicos de la marca ha sido, pues, arduo, dado que no se trata de un *maquillaje* de la versión anterior, sino de un coche enteramente nuevo.

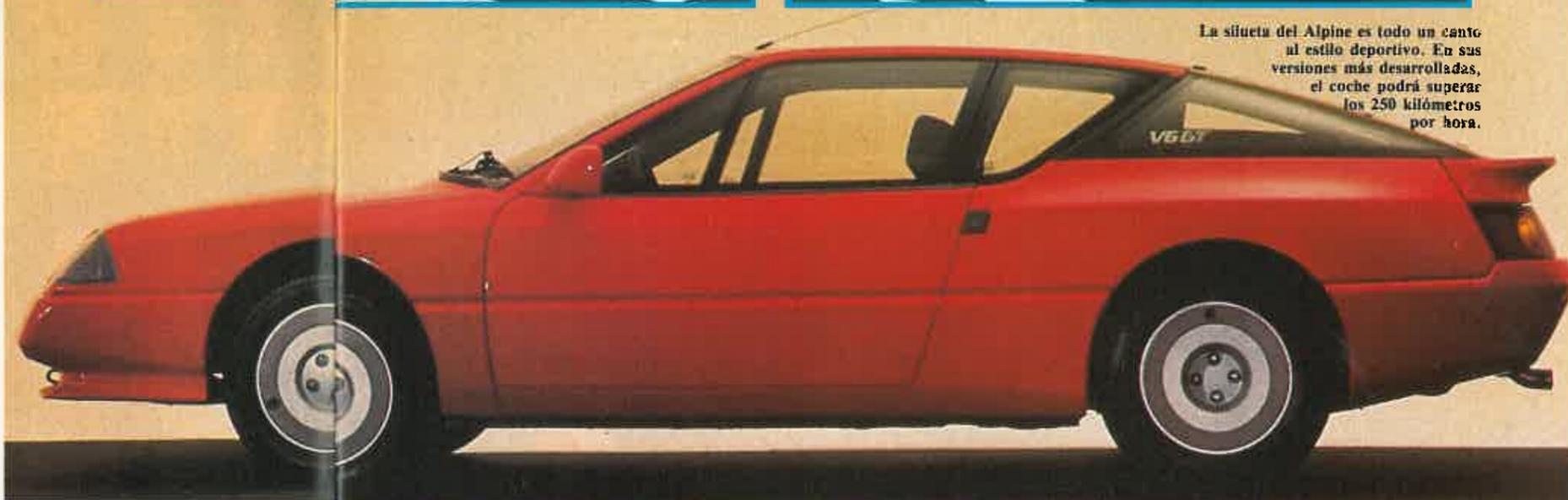
Gruesos parachoques de materia sintética, amplia luneta posterior con cristales enrasados, apéndices aerodinámicos tanto delante como detrás y ruedas de futurista diseño, calzadas con neumáticos de perfil bajo, son aspectos característicos de este coche, con el que Alpine debe redorar sus blasones, un tanto apagados en los últimos años.



El puesto de conducción del nuevo Alpine indica bien a las claras la vocación deportiva del futuro modelo de Renault.



La silueta del Alpine es todo un canto al estilo deportivo. En sus versiones más desarrolladas, el coche podrá superar los 250 kilómetros por hora.



SOLO PARA 200 MILLONARIOS



EN Porsche no podían consentir los continuos desplantes de marcas tan agresivas como Audi, BMW, Ferrari, Lotus o Mercedes, y para poner las cosas en su sitio han respondido con el 959. Los diseñadores de Stuttgart, no se han ido por las ramas en ningún momento y el resultado es una máquina superlativa en todos los aspectos: 450 caballos de potencia, más de 300 kilómetros por hora de velocidad máxima y un precio por encima de los 22 millones de pesetas en Alemania, ése es el Porsche 959 en breve.

La primera prueba del nuevo modelo no pudo ser más impresionante: un prototipo conducido por René Metge se impuso sin discusión en el París-Dakar de 1984; ahora mismo, nueve

meses más tarde, ya se han desarrollado todas las posibilidades y se comercializa en una serie muy corta.

El clásico motor Porsche, con seis cilindros horizontales y opuestos, ha recibido en el 959 el apoyo de dos turbocompresores, así como culatas con cuatro válvulas por cilindro para llegar, en plan tranquilo, hasta los 450 caballos, y hasta 600 en plan de carreras.

La transmisión, dirigida electrónicamente, envía la potencia a las cuatro ruedas, en función de las necesidades del momento, mientras que los frenos utilizan el más vanguardista de los sistemas antibloqueo.

El nuevo monstruo Porsche parece perfecto a primera vista, pero tiene, sin embargo, un defecto capital: sólo estará al alcance de 200 millonarios, ya que no está prevista la fabricación de más unidades.

La aerodinámica es uno de los puntos fuertes del Porsche 959. Pese a la corpulencia del conjunto, se ha logrado un coeficiente Cx de 0,30, un valor muy reducido si se tiene en cuenta el tamaño de los neumáticos, tanto delante como detrás, siempre más de 22 centímetros de goma.





FRENTE A FRENTE

VOLKSWAGEN PASSAT CL 1.8 CONTRA CITROËN BX 16 TRS

CLASICO O VANGUARDISTA

A la hora de buscar un familiar amplio, con carrocería de cinco puertas, buena motorización y construido en nuestro país se presentan, en primera instancia, dos opciones: Citroën BX y Volkswagen Passat.

El precio de las versiones BX 16 TRS y Passat CL 1.8, muy próximo en ambos casos al millón cuatrocientas mil pesetas, la potencia de sus motores, también similar, la identidad de mecánicas y la novedad que todavía reina en torno a los dos coches, son motivos suficientes para enfrentarlos en un duelo «a última sangre».

Aunque ambos modelos responden a un mismo concepto básico, las interpretaciones son, sin embargo, muy di-

ferentes: en Citroën se ha optado por el vanguardismo, mientras que en Volkswagen se ha ido al clasicismo más absoluto, y esta diferencia de estilos es la única importante entre ambos como se ha comprobado a lo largo de mil seiscientos kilómetros.

Ciudad, carretera y autopista han sido testigos de enfrentamiento en el que se ha dado mucha importancia a la circulación por tráfico urbano y por carretera de tipo Redia.

El BX se ha impuesto al final de la prueba porque es el coche más completo y el que mejor justifica su precio en la calle.

BX y Passat están prácticamente al mismo nivel en cuanto se refiere a prestaciones y consumos; la ligera ventaja

del Passat en todo lo relacionado con economía de gasolina tiene su contrapartida en la pequeña superioridad del BX dentro del capítulo de recuperaciones por su mejor elasticidad de marcha.

El equilibrio también se repite en lo referente a espaciosidad interna o amplitud de maletero, pero se rompe por completo a la hora de enjuiciar los aspectos de comodidad y equipamiento; en tales aspectos la ventaja del Citroën BX sobre el Volkswagen Passat se hace abrumadora a ojos de cualquier usuario y a partir de aquí es más fácil hacer la elección, ya que el Citroën, pese a costar diez mil pesetas más que su rival, también ofrece a sus pasajeros más detalles y atenciones.

FRENTE A FRENTE



El Citroën BX y el Volkswagen Passat son dos familiares de tamaño medio y precio bastante alto que responden a un esquema mecánico muy similar. Las interpretaciones son, sin embargo, muy diferentes: el Citroën es muy vanguardista y el Volkswagen es muy clásico.

FRENTE A FRENTE



INTERIORES:
ALEGRIA O TRISTEZA

Los estilos interiores del Citroën BX 16 TRS y el Volkswagen Passat 1,8 CL son tan opuestos como el día y la noche; frente al tono alegre de tapicerías y plásticos o la abundancia de elementos de confort para el pasajero ofrecidos por el BX, el Passat opone un espacio habitable de aspecto monacal, sin grandes concesiones a la comodidad y decorado en un tono negro que no resalta de ninguna forma la buena terminación del conjunto.

El Citroën tiene un equipo muy completo, como corresponde a un coche de su precio, cosa que no sucede en el Volkswagen, muy pobre en detalles sobre todo si se tiene en cuenta que cuesta más de un millón trescientas mil pesetas.

La terminación es impecable, tanto en uno como en otro rival. En los dos modelos se han empleado plásticos de primera calidad que encajan a la perfección; los tejidos también son buenos, aunque tienen demasiada fibra sintética.

La espaciosidad es, sin duda, el requisito fundamental para el usuario de un modelo de este tipo; el Passat es algo más amplio que el BX, pero las diferencias son mínimas en todos los sentidos y cinco adultos se acomodan sin problemas en ambos casos.

El Volkswagen deja más espacio libre para las piernas de los pasajeros sentados en las plazas traseras, mientras que el Citroën es más ancho que su rival en las plazas delanteras. El coche

Precio en la calle:
1.398.666 ptas.

Fecha de presentación: Mayo de 1983.
Fabricante: Citroën Hispania, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Números de talleres: 900.
Plazo de entrega: Inmediato.

| VIRTUDES | DEFECTOS |
|--------------------------|----------------------------|
| ● Equipamiento completo. | ● Dirección lenta |
| ● Consumo. | ● Visibilidad hacia atrás. |
| ● Confort de marcha. | ● Frenos poco progresivos. |
| ● Butacas delanteras. | ● Cuadro de mandos. |

de origen alemán aventaja a su rival en lo referente a altura libre hasta el techo; los ocupantes del Passat, sea cual sea su talla, no tendrán ningún problema en este aspecto, pero sí los usuarios del BX, coche en el que los más altos podrán salir con algún *chichón*.

La accesibilidad, tanto a las plazas delanteras como a las traseras, no es un problema en ninguno de estos dos modelos; las puertas son amplias y los marcos no entorpecen el paso. Los dos coches quedan emparejados en cuanto se refiere a facilidad para entrar o salir.

Los asientos del BX son mucho mejores que los del Passat. Las butacas delanteras del Citroën tienen más posibilidades de reglaje que las de su rival y además de forma, tanto de la base como del respaldo, es más anatómica.

FICHA TECNICA

CITROËN BX 16

MOTOR Disposición: Delantero transversal. **Número de cilindros:** 4, en línea. **Cilindrada:** 1.580 c.c. (83x73 mm.). **Cigüeñal:** De 5 apoyos. **Distribución:** Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. **Alimentación:** Carburador. **Compresión:** 9,5 a 1. **Tipo de carburante:** Gasolina de 96 octanos. **Capacidad del depósito:** 44 litros. **Potencia máxima:** 92,5 CV a 6.000 rpm. **Par máximo:** 13,4 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. **Caja de cambio:** Manual de 5 marchas. **Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha:** 1.ª, 7,8 km/h.; 2.ª, 13,7 km/h.; 3.ª, 20,1 km/h.; 4.ª, 26,5 km/h.; 5.ª, 34 km/h. **Embrague:** Mando mecánico.

Dirección Tipo: De cremallera. **Vueltas de volante entre topes:** 3,76. **Diámetro de giro:** 10,17 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas; hidroneumática.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 120 TR 365. **Neumáticos:** 170-65 R 365 TRX.

PESO En orden de marcha: 950 kg.

Los asientos delanteros del Volkswagen fallan por culpa del respaldo, que al estar demasiado curvado hacia atrás deja sin apoyo la parte alta de la columna vertebral.

La única crítica para las butacas del

Citroën llega por parte del mullido que, al ser muy blando, cansa cuando la estancia en el coche es larga.

El asiento trasero del BX es mejor que el del Passat. En el Citroën viajan cómodamente dos pasajeros, aun cuando el respaldo sea algo duro; en el Passat, sin embargo, hay problemas por culpa de la base del asiento que, al encontrarse muy bajo, deja las piernas en el aire. Tres adultos pueden viajar en las plazas traseras sin la menor estrechez.

La postura de conducción es agradable en cualquier caso, pero el BX se acopla mejor a la anatomía del usuario medio español. En el Citroën los diferentes reglajes del asiento permiten conseguir una postura idónea, con volante, pedales y palanca de cambio en su justo lugar. En el Passat, más pensado para personas de elevada estatura, el problema viene por el volante; no sólo queda situado muy alto, sino que, además, tiene un aro con diámetro muy grande.

Los tableros de instrumentos de los dos modelos rivales son de estilos totalmente contrapuestos; al cuadro vanguardista del BX se enfrenta el cuadro superclásico del Passat; al final, en el uso cotidiano, el mejor servicio lo da el cuadro del Volkswagen, que se consulta sin ningún problema; en el Citroën el cuentarrevoluciones digital y el velocímetro con lupa exigen bastante atención para su lectura, que no siempre es fácil, por problemas de iluminación.

El BX también pierde puntos en este capítulo por la complicación de sus salientes; cualquier conductor necesita un cierto tiempo de aclimatación para llegar a un manejo sin errores.

Precio en la calle:
1.388.589 ptas.

Fecha de presentación: Septiembre de 1984.
Fabricante: Sociedad Española de Automóviles de Turismo.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: Inmediato.

| VIRTUDES | DEFECTOS |
|-----------------------------|-----------------------|
| ● Manejabilidad del cambio. | ● Diseño de asientos. |
| ● Consumo. | ● Presentación pobre. |
| ● Calidad de acabado. | ● Equipo mínimo. |
| ● Dirección suave. | ● Volante grande. |

Son criticables tanto el mando de intermitencia, que carece de retorno automático, como la bocina, que al ir situada muy abajo puede rozar con la rodilla cuando el conductor es bastante alto.

La visibilidad que ofrece el Passat a su conductor es mejor que la ofrecida por el BX y la diferencia principal aparece en el momento de mirar hacia atrás por medio del retrovisor; en el Volkswagen no hay obstáculos, pero en el Citroën molestan no sólo los apoyacabezas posteriores, sino también la pequeña superficie útil de la luneta posterior, que está muy inclinada.

El maletero del BX es algo más amplio que el del Passat. La ventaja del Citroën sobre el Volkswagen se hace más grande por la rectitud de las for-

FICHA TECNICA

VW. PASSAT

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. **Número de cilindros:** 4, en línea. **Cilindrada:** 1.781 c.c. (81,0x86,4 mm.). **Cigüeñal:** de 5 apoyos. **Distribución:** Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. **Alimentación:** Carburador. **Compresión:** 9 a 1. **Tipo de carburante:** Gasolina de 96 NO. **Capacidad del depósito:** 60 litros. **Potencia máxima:** 90 CV a 5.200 rpm. **Par máximo:** 14,8 mkg. a 3.300 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. **Caja de cambio:** Manual de 5 marchas. **Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha:** 1.ª, 7,6 km/h.; 2.ª, 13,6 km/h.; 3.ª, 20,5 km/h.; 4.ª, 29 km/h.; 5.ª, 36,2 km/h. **Embrague:** Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. **Vueltas de volante entre topes:** 4,2. **Diámetro de giro:** 10,7 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y semi-independiente detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5x13 pulgadas. **Neumáticos:** 165 SR 13.

PESO En orden de marcha: 985 kg.

mas internas, que permite un mejor aprovechamiento de todo el espacio útil.

Los dos coches se cargan con facilidad, ya que su portón baja hasta la misma línea del paragolpes.

AL VOLANTE: UNA SUSPENSIÓN DE DIFERENCIA

El principal objetivo del Citroën es, sin duda alguna, el sistema de suspensión hidroneumática, un sistema que da al coche un comportamiento de máxima seguridad, muy por encima de lo habitual en modelos familiares de la misma categoría. Con el BX se tiene la impresión de viajar en un tapiz volador, casi como en un cuento de las mil y una noches. El Citroën es un tapiz que devora las curvas sin ningún problema siempre y cuando no se quiera emular en todo momento a Niki Lauda.

El BX tiene un comportamiento muy noble y sus límites son mucho más altos que los del Passat. El usuario medio que conduce a un ritmo familiar no encuentra prácticamente diferencias entre uno y otro coche, salvo en el momento de llegar a una curva más deprisa de lo deseable, ya sea por falta de señalización, de visibilidad o por un simple descuido; en tal caso el Citroën no hace el menor movimiento extraño, va como un tranvía por el camino elegido, mientras que el Volkswagen muestra cierta pereza a la hora de meter el

FRENTE A FRENTE

EQUIPAMIENTO

Pobre Passat

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

ALFONSO J. NIETO

El BX muestra su estilo futurista en todos los detalles, incluidos los embellecedores de rueda.

morro en la misma dirección indicada por las ruedas delanteras. Otra de las diferencias entre BX y Passat aparece cuando se rueda muy rápido por zona de curvas: el Citroën no inclina su carrocería en exceso, pero el Volkswagen si lo hace, con la consiguiente molestia para los pasajeros.

Los dos rivales de esta prueba tienen problemas para transmitir la potencia de sus motores al suelo. Al tomar una curva algo rápido se nota, tanto en el BX como en el Passat, que la rueda delantera más descargada patina, con el consiguiente riesgo. En el Passat esa tendencia a patinar se manifiesta tam-



El Passat es ya veterano y tiene soluciones muy clásicas; las llantas son un ejemplo.

SONORIDAD

Den la misma nota

| | Citroën BX | VW Passat |
|------------------|---------------|--------------|
| Al ralenti (dB) | 50,7 | 53,4 |
| A 60 km/h. (dB) | 67,6 | 64,5 |
| A 90 km/h. (dB) | 69,7 | 67,6 |
| A 120 km/h. (dB) | 72,0 | 72,4 |
| A 140 km/h. (dB) | 74,4 | 75,2 |
| A tope (dB) | 78,8 | 80,4 |

FRENTE A FRENTE

bién en línea recta, cuando se acelera con violencia en primera o en segunda, y el resultado es un molesto *culebreo* del frontal, que se mueve de un lado para otro sin hacer caso de la dirección.

En el capítulo de dirección habría que dar un suspenso a los dos coches, aunque el Passat sea algo mejor que el BX en este aspecto. El Volkswagen tie-

ne un mecanismo muy lento que necesita 4,2 vueltas de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro; no hay queja en cuanto a suavidad de manejo, pero sí por cuanto se refiere a trabajo desplegado por el usuario, no sólo en el momento de aparcar, sino también a la hora de circular por una carretera de montaña. El BX tiene una dirección que, además de lenta —3,8 vueltas de volante entre topes—, es durísima y exige bastante esfuerzo muscular para su movimiento. La servoasistencia, propuesta por el momento como opción, es uno de los elementos a tener en cuenta.

CONSUMO

El alemán, sin sed

| | Citroën BX | VW Passat |
|---|---------------|--------------|
| 1/100 kms. | | |
| CIUDAD A 26,6 kms/h. de media | 10,8 | 10,4 |
| CARRETERA A 90 kms/h. de cruceo En conducción rápida | 6,7 12,2 | 6 11,2 |
| AUTOPISTA A 120 kms/h. de cruceo | 7,6 | 6,6 |
| AUTONOMIA MEDIA Consumo medio ponderado | 9,3 | 8,6 |
| Recorrido (kilómetros) | 430 | 520 |

FRENOS

No hay queja

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

| | Citroën BX | VW Passat |
|-------------|---------------|--------------|
| A 60 km/h. | 18,6 | 20,5 |
| A 100 km/h. | 41,2 | 43,1 |
| A 120 km/h. | 57,7 | 59,0 |

La buena crianza se demuestra en la mesa.



Carta de Oro. Rioja bien criado.



FRENTE A FRENTE

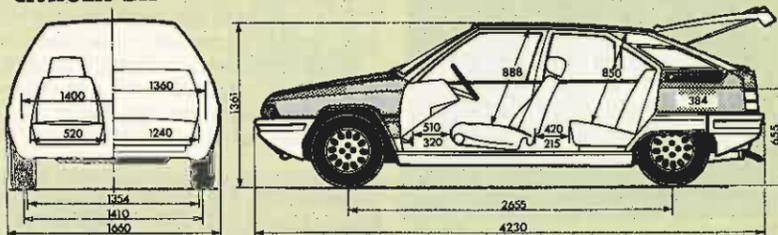
PRESTACIONES

Genio a la par

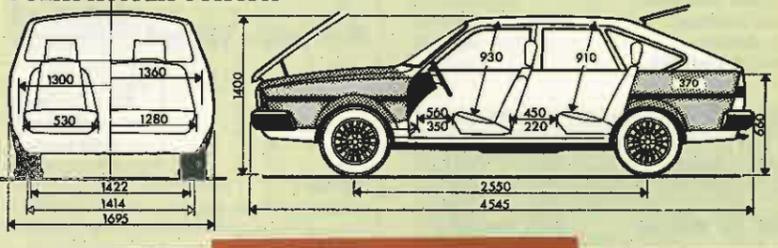
| | Citroën BX | VW Passat |
|----------------------------------|------------|-----------|
| VELOCIDAD MÁXIMA (km./h.) | 170,8 | 170,6 |
| ACELERACION (seg.) | | |
| 400 m. salida parada | 18,4 | 18,0 |
| 1.000 m. salida parada | 34,6 | 33,1 |
| De 0 a 100 km/h. | 11,9 | 11,2 |
| RECUPERACION (seg.) | | |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª | 19,2 | 20,2 |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5.ª | 22,3 | 23,5 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª | 35,9 | 38,4 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª | 42,1 | 44,8 |
| De 80 a 120 km/h. en 4.ª | 12,9 | 13,3 |
| De 80 a 120 km/h. en 5.ª | 17,6 | 19,8 |

Los frenos son excelentes en estos dos modelos, los mejores son los del BX, pero la extraordinaria efectividad del sistema empleado en el Citroën exige al conductor una gran atención, sobre todo en suelo mojado. Los frenos del Passat dan resultados algo menos

CITROËN BX



VOLKSWAGEN PASSAT



espectaculares, pero se acoplan mejor al usuario medio no acostumbrado a llevar coches de la marca francesa. En el Volkswagen el tacto del pedal no plantea ningún problema y se puede modular la frenada con precisión; en el Citroën el recorrido útil del pedal es muy corto y la asistencia demasiado potente, por lo que es necesario un pie con tacto casi angelical si no se quiere

llegar a un bloqueo de las cuatro ruedas, siempre peligroso, pues en esos instantes el coche casi no reduce su velocidad. En el aspecto de consumo la ventaja del Passat sobre el BX se manifiesta no sólo en recorridos urbanos, sino también en recorridos por carretera y autopista. El estilo económico de la transmisión Volkswagen encuentra respaldo en el carácter del motor, por lo que el

BALANCE FINAL

El BX, por poco

| | Citroën BX | VW Passat |
|-------------------|------------|-----------|
| Velocidad máxima | 1.º | 1.º |
| Aceleraciones | 2.º | 1.º |
| Recuperaciones | 1.º | 2.º |
| Consumo | 2.º | 1.º |
| Transmisión | 1.º | 2.º |
| Caja de cambios | 2.º | 1.º |
| Frenos | 1.º | 1.º |
| Dirección | 2.º | 1.º |
| Comportamiento | 1.º | 2.º |
| Aptitudes urbanas | 1.º | 2.º |
| Autonomía | 2.º | 1.º |
| Habitabilidad | 1.º | 1.º |
| Maletero | 1.º | 2.º |
| Confort | 1.º | 2.º |
| Sonoridad | 1.º | 1.º |
| Equipamiento | 1.º | 2.º |

coche de origen alemán logra ser algo más económico que el de origen francés, aun cuando el peso del conjunto y la aerodinámica de la carrocería del primero sean algo peores. El economómetro que lleva instalado el Passat en su cuadro de mandos es buena ayuda para el conductor interesado en ahorrar al máximo.

En los dos coches destaca la buena manejabilidad de la palanca de cambios, que en el Passat puede calificarse de sublime no sólo por lo suave de su accionamiento, sino también por su excelente precisión. En el BX los recorridos entre las distintas posiciones son algo más largos que en su rival.

En lo referente a prestaciones no hay grandes diferencias entre BX y Passat. La velocidad máxima es en los dos casos muy similar, del orden de los 170 kilómetros por hora; también hay bastante equilibrio en capacidad de aceleración, aunque la ventaja sea para el Volkswagen. En el tema de recuperaciones es el BX el que impone su ley, como se comprueba en el cuadro adjunto.

El BX en marcha es ligeramente más confortable que el Passat, sobre todo por la eficacia de su suspensión hidroneumática; sin embargo, los pasajeros con cierta propensión al mareo se sentirán más a gusto en el Volkswagen, ya que en este coche no se tiene la sensación de volar, consustancial con la suspensión del Citroën.

CONCLUSION: PARA DOS PUBLICOS DIFERENTES

El Citroën BX da más que el Volkswagen Passat por la misma cantidad de dinero, por ese millón cuatrocientos mil pesetas que cuesta tanto uno como otro coche, una vez puestos en la calle. El BX tiene un diseño más moderno que



Los cuadros de mandos del BX, a la izquierda, y del Passat, a la derecha. El tablero del Passat se consulta sin problemas, mientras que el BX exige más atención.



Los asientos del BX son más acogedores que los del Passat (derecha). Las butacas del Citroën tienen una forma más anatómica, sobre todo en el respaldo.

El comportamiento de los dos rivales es irreprochable siempre y cuando se conduzcan de manera familiar. El BX tiene unos límites más altos que los del Passat en conducción muy rápida.



su rival en casi todos los apartados y de ese estilo vanguardista se obtienen buenos resultados, no sólo en comodidad de marcha, sino también en facilidad de manejo, prestaciones, etcétera.

El Citroën peca de excesivo futurismo en su tablero de instrumentos, que es muy complicado para el conductor medio, y pierde también puntos por su dirección, demasiado pesada para los brazos, por sus potentísimos frenos, que exigen bastante atención, y por su visibilidad hacia atrás, muy deficiente por la peculiar forma de la carrocería. El BX puede presumir de su equipamiento completo y de su buen acabado, así como de un carácter que une energía y economía.

El Passat 1,8 CL es una opción interesante para el usuario más clásico. El

Volkswagen es un coche tradicional con soluciones archiprobadadas, que dan un excelente resultado; su personalidad germánica está presente en todos los detalles, tanto en los negativos como en los positivos. Nunca podrá encontrarse un fallo en el acabado del conjunto, ni en el funcionamiento de su mecánica, pero en cambio sí se descubrirá mucha monotonía y cierta tristeza, sobre todo en lo que se refiere a equipamiento o decoración interior. El buen nivel de prestaciones, la economía de marcha y el sensacional manejo de su caja de cambios son los otros atributos del Passat, un coche que cede, sin embargo, bastantes enteros por la posición y el tamaño de su volante o la forma de los asientos.

Angel Marco
Motor 16 / 23

PONEMOS A SU DISPOSICION UN EXPERTO EN MERCANCIAS.

RENFE RESUELVE LOS ENVIOS DE RECAMBIOS DE SU EMPRESA.

Es un nuevo servicio de Renfe. Y totalmente personal. Renfe pone a disposición de su empresa un experto en mercancías. Para asesorarle y solucionarle todos sus problemas de envíos. En cualquier momento. Con una visita personal. Especial Expres, Paquexpres, Tide, Contenedores, Vagón Completo... Nuestro agente de ventas colaborará con usted para encontrar, en cada caso, la

forma más conveniente de enviar sus mercancías. Nos hacemos responsables de su envío. Compruébelo personalmente con sus recambios. **PARA CUALQUIER CONSULTA, LLAME A NUESTRO EXPERTO. SIN COMPROMISO.** CENTRAL INFORMATIVA NACIONAL Tel. (91) 470 00 11 / 242 15 60



NOS HACEMOS RESPONSABLES, PERSONALMENTE.

LAS INTIMIDADES DEL McLAREN MP4/2

EL CAMPEON

ES el Fórmula 1 campeón del mundo en 1984; es el coche que ha llevado a Niki Lauda y Alain Prost hasta el primer y segundo lugar de la clasificación final, siempre muy por delante de sus rivales. Es una máquina fiable, que sólo se ha roto siete veces en 32 oportunidades, y casi invencible, ya que se ha impuesto en 12 de las 16 carreras del calendario con abrumadora superioridad. También es un monoplaça que ha conseguido

que ha dado vida a un proyecto donde tuvieron cabida 77 personas, entre las que debe destacarse a Juan Videlprat, el único mecánico español de la Fórmula 1 actual.

El chasis, hecho por completo en fibra de carbono, llega en línea directa desde las estrellas. Hercules, la casa americana encargada de su realización, es la misma que fabrica los principales componentes del transbordador espacial «Challenger». Para construir este

chasis se ha puesto a punto una inmensa olla a presión en la que se sueldan entre sí las diferentes piezas, en un complicado proceso, en el que intervienen prensas encargadas de amordazar los componentes y temperaturas por encima de los trescientos grados centígrados, todo ello en medio del vacío más absoluto.

El proceso es carísimo, como demuestran los ocho millones y medio de pesetas que vale cada chasis monoco-

El McLaren MP 4/2 es la obra de un ingeniero que sabe compaginar las técnicas más avanzadas con los elementos más sencillos. En el MP 4/2 hay elementos fabricados con los mismos métodos de una nave espacial y dispositivos que no valen ni cien pesetas. El resultado es una máquina capaz de superar los 300 kilómetros por hora, cuyo precio final ronda los cuarenta millones de pesetas.

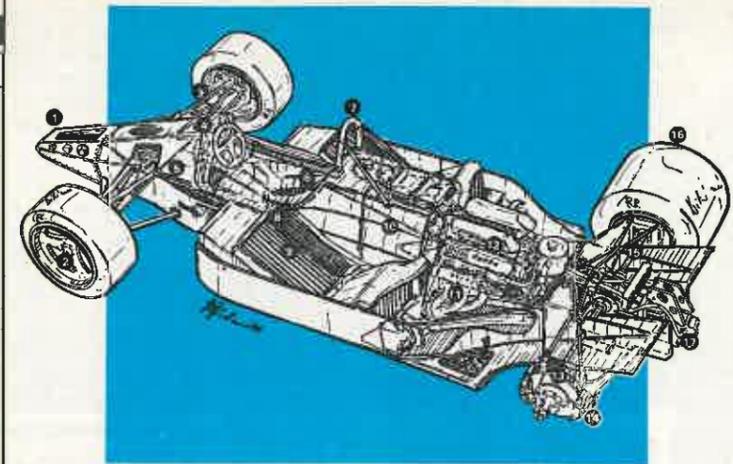
Alain Prost es un buen probador, casi tan bueno como Niki Lauda; entre los dos han sido capaces de poner a punto una máquina superior, muy alejada de sus posibles rivales. Los mecánicos de McLaren han sido también grandes artífices de esa lista de éxitos, coronada por 12 victorias absolutas.



do en cuatro ocasiones el resultado máximo, el doblete, o lo que es lo mismo, los dos primeros puestos al final de la carrera. Es el McLaren MP 4/2, un ingenio de competición en el que se mezclan las soluciones de una nave espacial y las de un coche familiar; es un monstruo de cuatro ruedas que vale casi cuarenta millones de pesetas.

El McLaren MP 4/2 es, ante todo, la simbiosis de dos elementos fundamentales: un chasis y un motor, dos elementos que han sido hábilmente emparejados por John Barnard, el ingeniero

El esqueleto del MP 4/2 es el más seguro del mundo. John Watson sufrió un choque terrorífico en Monza, el coche se desintegró por completo y sólo quedó intacta la célula habitable. Los restos están expuestos en el recibidor de la firma Hercules con la leyenda: «En su accidente Watson superó con creces el punto de no retorno, gracias a nuestra técnica sobrevivió sin el menor rasguño.»



EL PRECIO DE LA GLORIA

① Subchasis de seguridad que protege los pies del piloto, está hecho en acero. Su precio es de 200.000 pesetas ② Llanta de magnesio. Su precio por unidad es de 100.000 pesetas ③ Balancín superior de suspensión. Vale 130.000 pesetas ④ Instrumentación. Hay varios relojes digitales que indican el consumo instantáneo y la cantidad exacta de gasolina disponible. El precio del conjunto es de 100.000 pesetas ⑤ Chasis monocasco realizado en fibra de carbono por la firma americana Hercules. Vale 8.500.000 pesetas ⑥ Cinturón de seguridad de seis puntos. Vale 40.000 pesetas ⑦ Arco de seguridad en titanio. Vale 300.000 pesetas ⑧ Radiador de aceite de la marca Unipart. Vale 70.000 pesetas ⑨ Radiador de agua de la marca Unipart. Su precio es de 40.000 pesetas ⑩ Depósito de gasolina de seguridad de la marca Aerotec Laboratories. Su precio es de 350.000 pesetas ⑪ Escapes hechos en titanio. Su precio es de 250.000 pesetas ⑫ Motor TAG Turbo P01. Es un diseño Porsche. Su precio es de 18.000.000 de pesetas ⑬ Disco de freno de la marca francesa SEP. Valen 140.000 pesetas cada uno ⑭ Pinza de freno. Cada una vale 70.000 pesetas ⑮ Semieje de transmisión. El precio de uno es de 100.000 pesetas ⑯ Neumático Michelin. Cada uno tiene un precio «político» de 12.000 pesetas ⑰ Caja de cambio Hewland de 5 velocidades. Su precio es de 1.000.000 de pesetas

⑱ La carrocería está hecha en fibra de carbono. Su precio es de 1.200.000 pesetas ⑳ Los alerones delanteros están hechos en fibra de carbono. Cada uno vale 250.000 pesetas ㉑ Los muelles de suspensión son de titanio. El precio por unidad es de 50.000 pesetas ㉒ Los amortiguadores son Koni y cada uno vale 90.000 pesetas ㉓ El juego de pedales está hecho en titanio. Su precio es de 100.000 pesetas ㉔ La columna de dirección hecha por McLaren vale 110.000 pesetas ㉕ Cada pastilla de freno vale 4.000 pesetas y hay cuatro en cada rueda (se utilizan dos pinzas de freno) ㉖ El portarruedas vale 170.000 pesetas ㉗ El buje vale 90.000 pesetas ㉘ El coche lleva dos extintores cuya capacidad total es de cinco kilos. El precio del sistema es de 175.000 pesetas ㉙ Cada intercambiador de calor, imprescindible para el buen funcionamiento del turbo, vale 100.000 pesetas ㉚ La parte inferior de la carrocería está hecha en fibra de carbono. Vale 1.000.000 de pesetas ㉛ La bomba eléctrica de gasolina vale 40.000 pesetas ㉜ La central electrónica que manda la inyección de carburante y el encendido está hecha por Bosch. Vale 200.000 pesetas ㉝ Cada una de las suspensiones traseras vale completa 900.000 pesetas ㉞ El alerón posterior hecho en fibra de carbono vale 400.000 pesetas

PRECIO TOTAL 32.215.000 PESETAS

co; la efectividad está, sin embargo, fuera de toda duda.

Si el chasis es una obra de arte, otro tanto cabe decir del motor, un proyecto de los ingenieros Porsche, capitaneados por Hans Metzger. El patrocinio de la operación vino por parte del menos árabe de los árabes, Mansour Ojeh, que pagó más de cien millones de pesetas por gestionar la parte comercial y por poner el nombre de su empresa, TAG, sobre las culatas.

El motor, un seis cilindros en V de 1,5 litros de cubicaje y sobrealimentado por dos turbos, da más de setecientos cincuenta caballos en configuración de carrera, una potencia 18 veces superior a la de un Renault 5 GTL. El dato da ya idea de la violencia del McLaren, pues el peso del utilitario es prácticamente igual al del monoplaza, que en la balanza arroja 540 kilos con los depósitos vacíos, cantidad a la que deben añadirse los doscientos kilos correspondientes a los 220 litros de gasolina introducidos antes de la salida.

El motor Porsche TAG TTE P01 es espectacular por sus prestaciones, pero aún lo es más por su economía; el dispositivo Bosch que regula la inyección y el encendido ha hecho el milagro: es posible gastar menos de 70 litros de gasolina comercial cada cien kilómetros, una cifra muy baja si se consideran las velocidades y aceleraciones que un Fórmula 1 desarrolla.

El resto del McLaren es más cotidiano. Los radiadores de agua y aceite son idénticos a los que utilizan los coches grandes del grupo Austin-Rover; el depósito de carburante es del mismo tipo empleado en helicópteros de combate, y las pastillas o el líquido de frenos tienen la calidad y características habituales en los modelos más deportivos.

El McLaren MP 4/2 es un verdadero proyectil, que ha necesitado el cerebro y las manos de esos dos grandes de la velocidad, de Lauda y Prost, para ser EL CAMPEON.

Angel Riarco

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** Télex: 54789 MUUC - E Tels: (93) 231 51 12 y 246 38 01



A FONDO

TALBOT SOLARA ESCORIAL 1.9D EX

BUENO... Y BARATO

VIRTUDES DEFECTOS

| | |
|--------------------|---------------------------|
| Estabilidad | Consumos algo altos |
| Confort de marcha | Frenos escasos |
| Precio competitivo | Asientos poco envolventes |

La dieselización de las distintas gamas españolas ha sido un fenómeno progresivo en los últimos años y hoy algo generalizado. Pero hay excepciones. Una de ellas ha sido hasta la fecha el Talbot Solara, que ha tardado demasiado tiempo en llegar al mercado convertido en diesel. Concretamente, su aparición se produce dos años después de la presentación de su hermano menor, el Horizon Diesel. Estos dos años de retraso con respecto a la fecha razonable se de-

ben al largo proceso técnico que los hombres de Villaverde han vivido hasta concluir el proyecto Solara Diesel. Es un coche que sólo se fabricará en España y que no será exportado.

El Solara Diesel entra en escena junto al resto de nuevas especificaciones para la gama 85 de la marca. Junto a él, dos nuevos Solara de gasolina, que reciben la misma denominación —Escorial— y que completan la gama en sustitución de las seis versiones existentes hasta el momento. Se hace evidente

el deseo de la marca de reducir el número de variantes de gama, en beneficio de una más racional canalización de los vehículos producción cada año.

El Solara Diesel, en la nueva configuración Escorial, se caracteriza por ofrecer un elevado número de elementos extra como equipo de serie, con una presentación bastante cuidada; en el fondo de su espíritu se encuentra el motor Peugeot XUD9, el mismo que equipan modelos ya conocidos como el Citroën BX Diesel o el Horizon Diesel.





MECANICA



Aunque tuvieron muy pronto resultados positivos en la mano, los técnicos de la marca necesitaban saber la conducta comercial del Horizon Diesel antes de lanzarse a hacer un Solara con la misma motorización. A esta dificultad se añadía la de acoplar un buen motor, como es el Peugeot XUD9, a la carrocería del Solara, con las lógicas dificultades de adaptación que todo trabajo de este tipo comporta. Una de las preocupaciones fundamentales del programa era la de conseguir un régimen de vibraciones soportable, apenas algo superior al de un modelo de gasolina; el ruido tenía también su importancia y gran parte del trabajo se iba a concentrar en este punto.

El motor es ya un viejo conocido. Es el mismo que montan coches de gran éxito, como el BX o el Horizon. Con su cilindrada de 1.905 centímetros cúbicos, sin turbocompresor, ofrece una potencia de 65 caballos, que no está nada mal en un turismo diesel sin pretensiones velocísticas desmesuradas, como es el caso. Otra cosa sería una versión turboalimentada, objetivo que muchos técnicos en motores diesel se plantean como adecuado y casi necesario en este tipo de propulsor.

Los hombres de Talbot, además, aseguran estar dispuestos a dotar progresivamente de turbo a la mayoría de sus motores de ciclo diesel, con el fin de obtener un nivel medio de potencia bastante alto en todas sus gamas.

Este motor, que se caracteriza por su extraordinaria elasticidad y alegría de comportamiento, está acoplado a una

caja de cambio manual de cinco marchas, en la que los desarrollos permanecen prácticamente inalterados con respecto al conocido Horizon. El resultado es muy parecido, en materia de prestaciones, no obstante los kilos de más que pesa el Solara con respecto a

FICHA TÉCNICA



TALBOT SOLARA 1.9 D

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.905 c.c. (83 x 88 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 23,5 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 58 litros. Potencia máxima: 65 CV a 4.600 rpm. Par máximo: 12,2 mkg. a 2.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8 km/h.; 2.ª, 14 km/h.; 3.ª, 20,6 km/h.; 4.ª, 27,2 km/h.; 5.ª, 34,9 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,9. Diámetro de giro: 11,3 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

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

PESO En orden de marcha: 1.059 kgs.

su hermano menor. Parte del éxito en la comparación reside en que el Solara pesa muy poco más que el Horizon; visto de otra forma, el Horizon es demasiado pesado para sus dimensiones. Sin embargo, todo ello queda en entredicho cuando se revisan los consumos, que son algo más altos de lo que cabría esperar en este nuevo Solara Diesel. Son competitivos y para nada disparatados, pero algo altos. La autonomía, próxima a los 700 kilómetros, es con todo suficiente.

El esfuerzo efectuado en materia de insonorización ha tenido sus resultados. Oído desde fuera, el coche resulta extremadamente ruidoso, pero desde el habitáculo —aun sin poder olvidar que es un diesel— las cosas mejoran de forma insospechada.

COMPORTAMIENTO



La estabilidad de este coche es una de sus bazas fuertes, como lo fuera en las versiones precedentes y como sigue siéndolo en los nuevos Escorial de gasolina. Claro que, si se pretenden batir récords de velocidad, las cosas cambian y el característico balanceo de carrocería que el coche presenta por naturaleza, se convierte en un enemigo importante. En estas condiciones, y sobre suelo irregular en especial, el morro tiende a salirse de la trayectoria y muestra importantes pérdidas de tracción. A ello contribuye también la dirección asistida, que resulta cómoda y precisa en conducción normal, pero presenta reacciones bruscas en cuanto el ritmo de marcha es algo más alto de lo normal, o cuando el piso no es del todo

bueno. Al pasar cambios de rasante a ritmo vivo, el tren delantero se descarga bruscamente y la reacción resultante no es nada precisa.

Pero si se conduce a las velocidades que las normas de circulación dictan y las posibilidades del motor aconsejan, el comportamiento del Solara es estable y seguro, con unas suspensiones que hacen cómodo cualquier viaje. En estas condiciones, apenas se notan los kilos de más sobre el tren delantero, pues sus reacciones son sanas y previsibles. En este punto se aprecia, desde luego, un buen trabajo de adaptación entre motor y carrocería.

Los frenos son un punto crítico. Los discos delanteros y tambores traseros están bien dimensionados para las prestaciones del coche, pero haciendo un uso intensivo de ellos se aprecia que son algo justos a gran velocidad y más aún si se insiste en bajadas de puerto de montaña, o en carretera de montaña de muchos virajes. Sometidos a esfuerzo continuado, se muestran bastante sensibles al calor y pierden buena parte de su eficacia.

COLORES



* Los colores metalizados son opcionales.

Las claves de identificación del nuevo modelo son varias: franjas laterales y perfiles de cristales en negro, faldones nuevos anagramas y cubrellantas de plástico.

EQUIPAMIENTO



Ausencias sólo en instrumentación

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

CARROCERIA



Pese a la nueva denominación Escorial de la gama Solara, y a las mejoras de definición y equipamiento interior, la carrocería sigue siendo exactamente la misma que en versiones ya conocidas.

Se trata de una berlina clásica de tres volúmenes, con maletero separado y asiento trasero fijo, sin posibilidad de convertir el interior para combinar pasajeros y carga.

En el interior tienen cabida cuatro personas adultas y hasta cinco en casos especiales, dada la buena capacidad de los asientos. Los delanteros presentan el inconveniente de que la base está muy alta, lo que propicia una postura

PRESTACIONES



Un resultado digno

| | |
|---------------------------------|-------|
| VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) | 148,6 |
| ACELERACION (seg.) | |
| 400 m. salida parada | 21,17 |
| 1.000 m. salida parada | 39,95 |
| De 0 a 100 km/h. | 16,98 |
| RECUPERACION (seg.) | |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª | 20,89 |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5.ª | 23,00 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª | 38,66 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª | 42,93 |
| De 80 a 120 km/h. en 4.ª | 14,95 |
| De 80 a 120 km/h. en 5.ª | 20,28 |

de conducción algo extraña, mientras que los respaldos son poco envolventes y resultan por ello poco acogedores si se conduce deprisa por carreteras viradas. Su tapizado, en nuevos terciopelos, es, sin embargo, muy agradable. Atrás se recibe la misma impresión de amplitud, presente en todo el habitáculo, y el único fallo es que el respaldo de la banqueta es demasiado vertical.

La definición del interior es nueva, en tonos oscuros monocolors, que armonizan tapicerías, revestimientos y salpicadero. El conjunto es sobrio y

Nueva denominación y anagramas. Detrás se esconde la misma carrocería, con un maletero bastante aprovechable.



elegante —para muchos puede resultar triste—, y está muy bien dotado en cuanto a equipamiento, con reposacabezas en las cuatro plazas, elevavinas eléctricos delanteros, cerraduras centralizadas y otros elementos refinados que entran en el precio base. Sólo faltan cosas en el salpicadero, que es muy elemental y carece de cuentavueltas, por ejemplo.

La postura al volante es buena, si sal-

CONSUMO

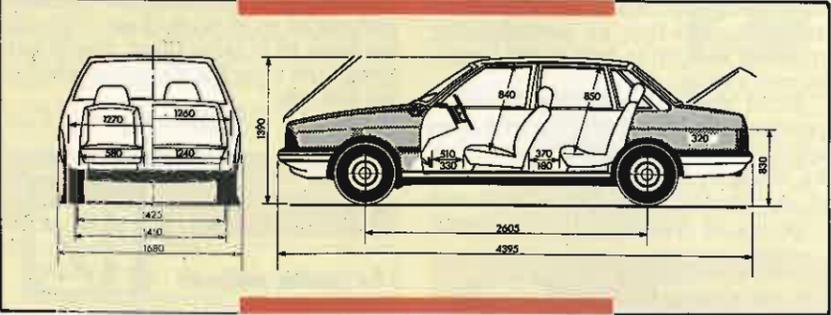


Se puede mejorar

| | |
|-------------------------|-------------------|
| | l./100 km. |
| CIUDAD | |
| A 24,3 km/h. | 9,1 |
| CARRETERA | |
| A 90 km/h. de cruceo | 5,3 |
| En conducción rápida | 9,7 |
| AUTOPISTA | |
| A 120 km/h. de cruceo | 7,4 |
| En conducción rápida | 7,9 |
| AUTONOMIA | |
| Consumo medio ponderado | 7,8 |
| Recorrido (km.) | 690 |



El frontal está rediseñado y los proyectores de niebla son de serie. El tablero es casi completo, pero algo anticuado. Los asientos están tapizados a tono con el interior en terciopelo nuevo. Resultan cómodos, pero poco envolventes los delanteros. No hay problema alguno en la accesibilidad y el interior es espacioso.



SONORIDAD



Los ruidos, fuera

| | |
|------------------|------|
| Al ralentí (dB) | 57,4 |
| A 60 km/h. (dB) | 71,2 |
| A 90 km/h. (dB) | 71,0 |
| A 120 km/h. (dB) | 72,8 |
| A 140 km/h. (dB) | 76,3 |
| A tope (dB) | 78,5 |

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

FRENOS



Justos en frío, poor en caliente

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

| | |
|-------------|------|
| A 60 km/h. | 15,9 |
| A 100 km/h. | 45,4 |
| A 120 km/h. | 61,2 |

vamos las limitaciones que impone un asiento alto y de respaldo nada envolvente. El volante es demasiado largo y la estética del salpicadero y cuadro de instrumentos, algo pasada de moda. El tamaño del cuadro es exagerado para la escueta información que ofrece.

Los pedales están bien situados y presentan un tacto preciso, pero la palanca de cambio queda algo alejada en tercera y quinta velocidades y presenta recorridos muy largos, con no toda la precisión de manejo que habría que esperar de un conjunto experimentado como es. Los distintos mandos y controles quedan perfectamente al alcance de la mano del conductor. La visibilidad es buena, aunque la presencia de apoyacabezas posteriores hace un tanto inútil mirar al espejo retrovisor interior; para subsanar esta deficiencia, el Solara dispone de dos retrovisores exteriores, regulables desde dentro, que están previstos como equipo de serie.

El acabado es pulcro, sin alardes que pudieran sobrepasar las previsiones que sugiere el precio del coche —una de sus ventajas frente a la competencia— y con sólo algunas deficiencias, tales como la dureza y mala situación de los reglajes de retrovisores o algún hilo suelto que detectamos en las tapicerías de asientos.

FRENTE A SUS RIVALES

Por su estilo de carrocería y cilindrada, el nuevo Solara Escorial Diesel tiene un rival de excepción en el Renault 18 GTD, cuyo precio es algo superior. En otra línea se encuentra el Citroën BX, que tiene una carrocería de dos volúmenes e interior transformable. Otro rival importante, aunque gravado con un importante sobrepeso en su condición de vehículo importado, es el Regata, que presenta una mecánica y una carrocería perfectamente comparable.

En prestaciones destacan los coches de Fiat y Renault, con algo de ventaja sobre sus rivales. El Solara, por poca diferencia, es cierto, es el coche que peores prestaciones ofrece, en buena medida por ser el hecho de que pesa algo más. La batalla del consumo es para el Regata, que se queda en los 7 litros de media cada 100 kilómetros, mientras que el Solara sólo aventaja en medio litro al Renault 18. Por amplitud, son el BX y el Solara los líderes, pese a que el coche de Talbot no tiene el mejor maletero. La baza decisiva del nuevo Talbot, no obstante, es el precio, que se sitúa un 5 por 100 por debajo de su rival más barato, el R-18.

A FONDO

No hay que perder de vista que existen en el mercado otras opciones diesel, que no encajan en esta comparación, bien por estilo de carrocería, bien por cilindrada, pero que están igual-

mente orientadas al conductor que necesita cubrir entre 20 y 30.000 kilómetros por año a un precio razonable.

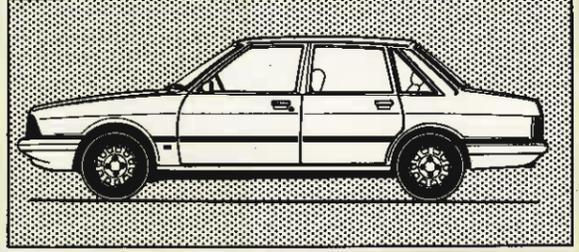
Jorge Silva

Fotos: Alfonso J. Nieto

Talbot Solara Diesel

1.375.360 ptas.

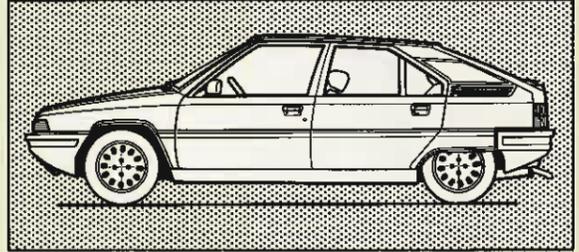
Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada, 1.905 c.c. Potencia, 65 CV a 4.600 rpm. Peso en vacío, 1.059 kg. Velocidad máxima, 148,6 km/h. Consumo medio, 8,7 l/100 km. Capacidad del maletero, 320 dm.³



Citroën BX 19 TRD

1.596.741 ptas.

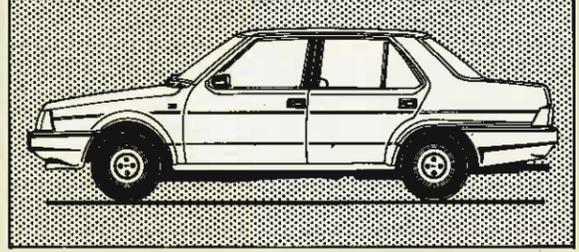
Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada, 1.905 c.c. Potencia, 65 CV a 4.600 rpm. Peso en vacío, 990 kg. Velocidad máxima, 151,2 km/h. Consumo medio, 7,2 l/100 km. Capacidad del maletero, 380 dm.³



Fiat Regata 1.9 D

1.615.202 ptas.

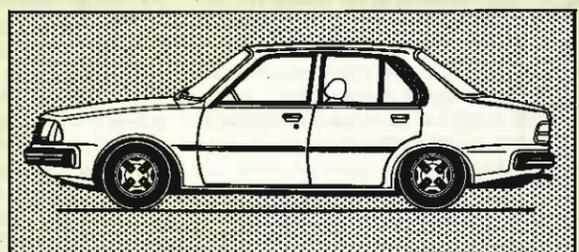
Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada, 1.930 c.c. Potencia, 65 CV a 4.600 rpm. Peso en vacío, 1.010 kg. Velocidad máxima, 155 km/h. Consumo medio, 7 l/100 km. Capacidad del maletero, 460 dm.³



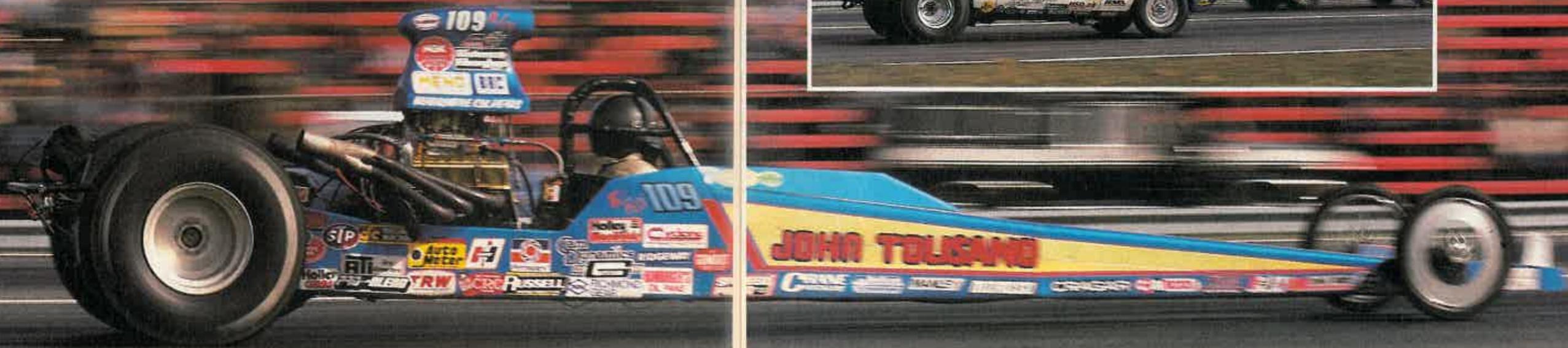
Renault 18 GTD

1.444.035 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada, 2.068 c.c. Potencia, 66,5 CV a 4.500 rpm. Peso en vacío, 1.050 kg. Velocidad máxima, 154,8 km/h. Consumo medio, 8,2 l/100 km. Capacidad del maletero, 350 dm.³



DRAGSTERS: VACUNA CONTRA EL RIESGO



El Drag Racing es la especialidad automovilística por excelencia en U.S.A. Cada fin de semana se celebran cientos de carreras en las dos costas. La intención última de esta brutal competición es que los aficionados descarguen sus ansias en el cuarto o el octavo de milla y conduzcan a velocidad moderada por las calles.

Espectáculo, olor a goma quemada y ruido de juicio final se convierten así en vacuna contra el riesgo.

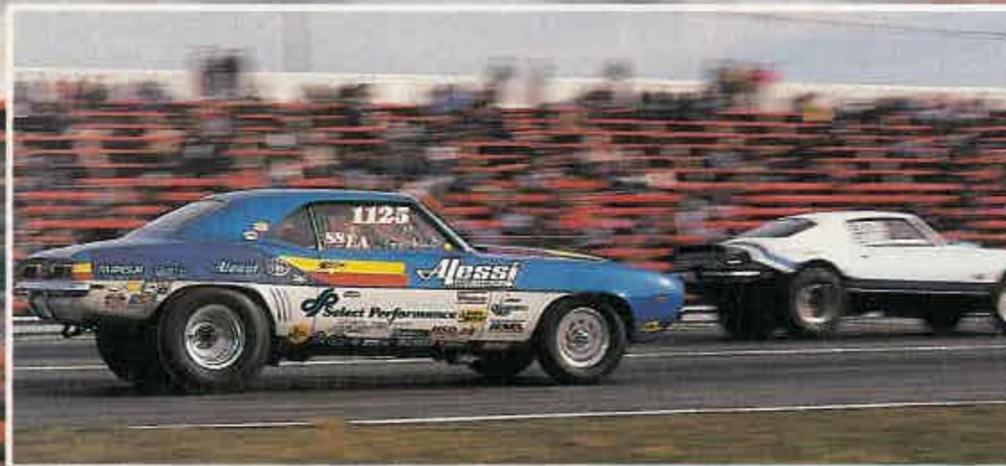
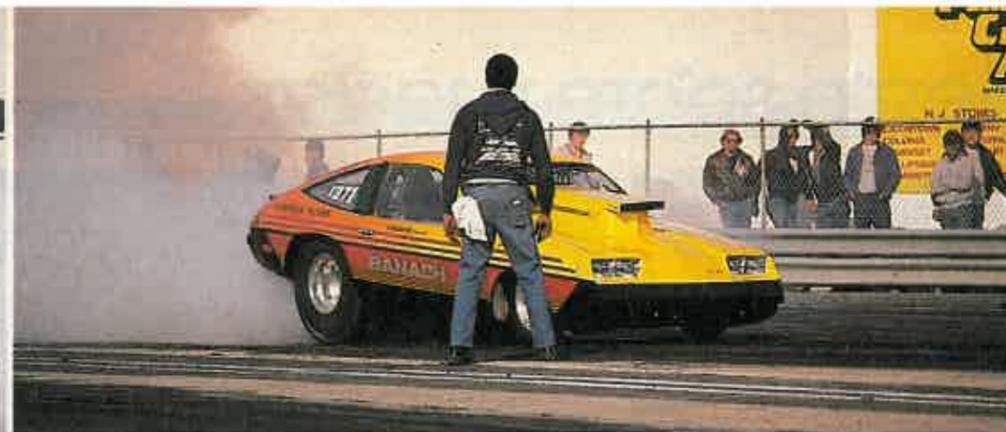
Las carreras de Dragsters son pruebas de aceleración. Las distintas espe-

cialidades tienen un itinerario convenido, siempre en línea recta, para cubrir 200 ó 400 metros. Y la modalidad es eliminatoria. El ganador, que no en vano se llama Top Eliminator, es aquel piloto que consigue batir sucesivamente a los rivales que le colocan al lado. La dimensión psicológica del espectáculo es notable, toda vez que las carreras de aceleración se ejecutan en tandas de dos pilotos, con salidas cada 20 ó 30 segundos. La arrancada es crucial y en ella se define el futuro de cada confrontación.

La Asociación Nacional de Hot Rod

(NHRA), fundada en 1951, es el organismo interestatal que rige los destinos de este espectáculo, pero ya en los años veinte se celebraban carreras de aceleración sobre circuitos improvisados. La fiebre de las apuestas hizo posible que hombres y vehículos compitieran sobre grandes explanadas irregulares o aeródromos abandonados hubo que esperar a la normalización de los dragsters para contar con pistas, que se multiplicaron en poco tiempo por todo el país.

El secreto de la popularidad reside en varios factores. Por un lado, la dosis de violencia que estas carreras llevan



implícita; por otro, la posibilidad de apostar en carreras prácticamente diarias y, finalmente, el hecho de que las competiciones están abiertas a todo el mundo, debido a que existen diversas categorías. Los profesionales, que son los que se gastan entre cinco y ocho millones de pesetas en un dragster, tienen categorías propias, que les permiten vi-

Muchas veces con hasta 2.500 caballos de potencia bajo el pie derecho, los especialistas norteamericanos en dragsters se curan la pasión en pocos segundos. Conduciendo por las calles son mucho más tranquilos.

vir de las carreras. Tiempo ha que los espectaculares coches de la especialidad Top Fuel Eliminator batieron la barrera de los siete segundos para cubrir 400 metros desde parado. Sus motores, que muchas veces explotan al terminar la carrera, arrojan hasta 2.500 caballos de potencia y están derivados de los de la serie.

De parecidas características son los Top Gas, que utilizan combustibles exóticos. Completan las categorías profesionales los Funny Cars y los Prostock; los primeros son chasis ligerísimos, con motores sobrealimentados,

cubiertos con carrocerías de plástico que reproducen la forma de coches de gran turismo americanos. Los segundos son simples berlinas modificadas.

Los aficionados pueden disputar el triunfo en cualquiera de las especialidades Sportsman, integradas por las clases Modifield Eliminator, Competition Eliminator, Stock y Super Stocks, que cuentan con cambio manual o automático, motores sobrealimentados o no, con o sin combustibles exóticos. Hay categorías para todos.

J. S.

Fotos: Miguel Cavanna



Actor cotizado, con casi cien títulos en su haber, Trintignant ha encontrado en las carreras de coches la mejor forma de diversión. En el 84 correrá el All Stars Racing Team con un Seat Ibiza

“ En «Un hombre y una mujer» a las carreras de coches no se les ha sacado todo el partido que podían dar en la pantalla ”

cuparon asiduamente en carreras y el más famoso de ellos, Maurice Trintignant, fue capaz de ganar dos veces el Gran Premio de Mónaco de Fórmula 1 en los años cincuenta.

Hace unas semanas tuvimos ocasión de contemplar en televisión la película que lanzó a Jean Louis, «Un hombre y una mujer». La cálida música de Francis Lay —ese famoso «dabadabada...»— nos traía la imagen de un piloto profesional que lucha por estar en los puestos de cabeza. Las secuencias del coche destrozado después de un trágico accidente en las 24 Horas de Le Mans han sido después una realidad para Jean Louis, que, al igual que relata el film, sufrió el reventón de una rueda en esta misma carrera catorce años después de estrenada la película. El actor tuvo mucha suerte, y al contrario que en la ficción, no le ocurrió absolutamente nada, aun cuando rodaba a más de trescientos kilómetros por hora a los mandos del vehículo más potente que hasta ahora ha conducido, un Porsche 935 de 600 caballos, con el que iba situado en cuarto lugar.

Además de su participación en Le Mans y su seguimiento de las sucesivas ediciones del Stars Racing Team —campeonato en el que este año ha acabado tercero—, también ha corrido como seudoprofesional en el Campeo-

nato Francés de Turismos. A los mandos de un Triumph Dolomite Sprint se clasificó en tercer lugar de su categoría, aventajado por Charles C e -

JEAN LOUIS TRINTIGNANT UN HOMBRE Y UNA PASION

A los cincuenta y cuatro años, Jean Louis Trintignant conserva un encanto indiscutible que va más allá de la pantalla, un atractivo que cautiva a todo aquel que le conoce. Humano, serio, voluntarioso y con gran personalidad, este famoso actor francés, con casi cien títulos en su haber, está muy lejos del ídolo inaccesible que por méritos propios podría ser. Jean Louis, que saltó a la fama por su interpretación de un joven y solitario piloto en la película «Un hombre y una mujer», es un auténtico aficionado a los coches.

Desde hace diez años participa en todas las carreras que puede, sin hacer

distinción entre las distintas modalidades del automovilismo. Por eso, sabe muy bien lo que es este deporte y confiesa sin rubor que «Un hombre y una mujer» no refleja muy bien el espíritu real del mundo de las carreras. «Si tuviera que hacer esta película ahora —dice— estoy seguro que los detalles, en cuanto a los coches se refiere, estarían mucho más cuidados.» Pero reconoce que traspasar al espectador la auténtica emoción de una carrera es muy difícil, pues «hay que estar dentro para sentirlo», y añade: «Pienso que los pilotos son los únicos que lo viven realmente.»

Aunque lo que a él verdaderamente

le gusta son los rallyes, y sobre todo los de tierra, cree que correr en circuito es mucho más fácil para los que no son profesionales del volante. Prefiere conducir en lluvia, pero asegura que se divierte siempre que corre. «En el cine como en las carreras —dice— lo bonito es que vives momentos irrepetibles, en los que tomas muchas decisiones de las cuales no te puedes volver atrás. Al empezar a rodar —continúa entusiasmado— estás totalmente solo para hacer bien el trabajo, y cuando entras en una curva también son tus propias decisiones las únicas que cuentan. Si te equivocas en cualquiera de los dos casos estás obligado a seguir adelante y

salvar la situación lo mejor que puedas.»

El actor-piloto comenzó a correr cuando su amigo Moustache fundó una asociación de celebridades amantes de los coches y de las carreras, a la que llamó Stars Racing Team —el equipo de las estrellas—, un nombre que desde hace dos años es todavía más pomposo, pues ahora se llama All Stars Racing —todas las estrellas—. Entonces Trintignant pudo hacer realidad el sueño de su infancia: sentarse al volante y competir. En estos diez últimos años, Jean Louis ha pasado de ser un mediocre conductor a convertirse en un experimentado piloto.

Su pasión por las carreras le viene de casta, ya que desde muy pequeño los coches eran algo cotidiano para él. Cinco de sus tíos parti-



CASIO

Las buenas compañeras de curso.

**Nuevas Científicas Casio:
las compañeras que no fallan.**



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

vert y por su jefe de fila, René Metge, famoso por su victoria en el París-Dakar. Animado por estos resultados estuvo a punto de entrar en el mundo de la Fórmula 3, pero su edad —entonces cuarenta y seis años— fue el inconveniente que le hizo desistir del empeño. Además, «todos mis competidores iban a ser jóvenes lobos y —aclara— tampoco podía dedicarme al automovilismo en plan profesional, y era necesario hacerlo para lograr algún éxito. Además —afirma humildemente— no soy un piloto superdotado».

Ahora sus esperanzas están puestas



Con Marianne, competidora y compañera
Se conocieron un día en las carreras

en poder repetir el año que viene el Rallye de Montecarlo, una dura prueba a la que tiene mucho cariño. Sabe que en la pasada edición tuvo mucha suerte al lograr terminar colocado entre los cincuenta primeros clasificados con su Alfa Romeo GTV Grupo N. Trintignant prefiere, sin lugar a dudas, el mundillo del cine al de los coches. Sin embargo, aunque reconoce que los pilotos están por lo general más endiosados que los actores y resultan más difíciles de tratar, está unido sentimentalmente desde hace cinco años a Marianne Hoepfner, también corredora de coches («más rápida que yo»), segunda clasificada del All Stars Racing Team, justo por delante de su pareja y detrás del cantante Guy Marchand.

Al inicio de su carrera protagonizó numerosos personajes tímidos e introvertidos, con una gran fuerza interior, pero ahora le gusta interpretar papeles de *hombre malvado*, todo lo contrario a lo que Jean Louis es. La explicación que con una chispa de malicia en sus ojos da a su interés por los papeles del malo de la película es muy simple: «Me gusta que la gente crea que soy así», quizá porque hace tiempo que dejó atrás la exagerada timidez que le caracterizaba, confesando con su pícaro sonrisa: «Ser tímido a los cincuenta años es una verdadera tontería.»

M.ª Jesús Benoit

José Luis Olaizola

Mecánica femenina

HUBO un tiempo en el que las mujeres conducían peor que los hombres por razones justificadas. En las familias sólo había un coche que lo pilotaba el padre. La mujer se incorporaba a la conducción en edad ya madura y apenas tenía oportunidades de manejar el único vehículo familiar. Podría ocurrir que sólo se lo dejaran para llevar los niños al colegio.

Las cosas han cambiado. Ahora no sería justo seguir manteniendo que la mujer conduce peor que el hombre porque hay hombres que conducen tan mal que apenas se nota lo mal que siguen conduciendo las mujeres.

Pero lo que sí está claro es que un hombre, por mal que maneje, tiene una estructura mental que le permite darse cuenta de que un coche es una composición mecánica. En cambio la mujer, por bien que conduzca, se aproxima al coche con candor y asombro. Asombro de que no esté programado para funcionar siempre. Hay que reconocer que los coches modernos casi lo han conseguido y funcionan casi siempre, pero hay emergencias de las que no se libra ni un

BMW, serie 5, con motor de inyección. Por ejemplo, mi mujer conduce muy bien, por supuesto aparca mucho mejor que yo, y siempre a la primera; sin embargo, le ocurrió lo siguiente: paró para tomar gasolina en un surtidor y el empleado le advirtió: —Leva usted esa rueda trasera muy baja. Seguro que está pinchada.

Es una información siempre desoladora, pero especialmente para una madre que lleva tarde los niños al colegio.

—¿Y qué puedo hacer? —le preguntó angustiada mi mujer.

—Le podemos cambiar la rueda —fue la amable respuesta del hombre.

—¿Ah, sí? —se alegró mi mujer—. ¿Tienen ustedes una rueda igual que ésta? ¡Qué suerte he tenido!

—No —le respondió el experimentado gasolinero, sin asombrarse—, la

que tiene una rueda igual es usted. La de respuesto.

Mi mujer no sabía que los coches, en el cofre, suelen llevar una rueda de repuesto. Fue para ella una agradable sorpresa al enterarse.

Otra cosa que les ocurre también mucho a las señoras es lo de quedarse sin gasolina. Se las suele ver paradas en el centro de la calzada, con las cuatro puertas del coche abiertas, y en sus rostros reflejados el asombro y la desolación.

—¿Pero qué le ha podido pasar a este coche? —le preguntan angustiados al conductor del primer vehículo de la fila que se ha formado detrás de ella. El diagnóstico suele ser fácil en cuanto el requerido se asomó al salpicadero y observa la aguja del depósito de esencia en cero.

También recuerdo una señora con la que coincidí en un aparcamiento público y me pidió ayuda. No podía sacar su coche —era un Mercedes— en obligada maniobra de marcha atrás.

—¿Pero usted lo entiende —me preguntó— que un coche tan bueno como éste lo fabriquen sin «marcha atrás»?

Cuando logramos localizar el artillero de la «marcha atrás» no resistí la tentación de preguntarle:

—¿Pero usted creía, de verdad, que este coche no traía la «marcha atrás»?

—Bueno, es que este coche —me explicó con un ligero rubor que la favorecía— lo usa mi marido sólo para viajes y pensé que para carretera quizá no fuera imprescindible la «marcha atrás».

Como soy un señor antiguo y galante me encanta la inopia de las mujeres en orden a la composición mecánica del automóvil. Saben tan poco que es muy fácil quedar bien cuando requieren nuestra ayuda.

San Sebastián. Premio Planeta 1983. Premio Ateneo de Sevilla, de novela, en 1976. Premio de literatura infantil Barco de Vapor, en 1982. Doce novelas publicadas.

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.



SR-250

LA SOLUCION PARA OLVIDARSE DEL COCHE

CREDI-MOTO
YAMAHA



MOTUL
MOTOR OIL

* Desde el 23 de Septiembre al 30 de Noviembre

MARBELLA: RECONQUISTA EN ROLLS



LA cosmopolita y aristocrática Marbella ha cambiado poco a poco hasta convertirse en el paraíso dorado de los árabes amos del negocio del petróleo. Poco podían imaginarse los marbellies hace quince años que su pequeño y tranquilo pueblo se convertiría en el lugar donde se concentra la mayor cantidad de petrodólares y Rolls Royce del mundo por metro cuadrado. Los árabes han encontrado en la tierra de sus antepasados el rincón ideal para su relax y divertimento, lejos de las estrictas leyes del Corán.

La tradición aristocrática de la Costa del Sol, centro obligado de reunión de los más famosos personajes de todo el mundo, ya es historia. Ahora, son los petrodólares y los caprichosos jeques los que dominan, a lo largo y ancho, lo que ha convenido en llamarse la «milla de oro», los poco menos de

dos kilómetros que separan las dos principales organizaciones de lujo de la Costa del Sol: El Marbella Club y Puerto Banús. Aquí es donde han asentado sus reales los catorce dueños del preciado «oro negro». En esta milla, a ambos lados de lo que fue la primitiva Marbella, el viajero puede, según su poder adquisitivo, introducirse en las instalaciones turísticas y deportivas más caras del país o limitarse a contemplar de lejos el río de riqueza que se mueve por esta zona.

Las organizaciones y los complejos turísticos de superlujo se suceden sin solución de continuidad. Entre las primeras destacan Las Lomas de Marbella Club, El Ancón, y el Marbella Center; entre los complejos destaca, en primer lugar, el Marbella Club, seguido de Puente Romano, Oasis, Los Monteros, y Nueva Andalucía, con su famoso casino, sin olvidar otras instalaciones,

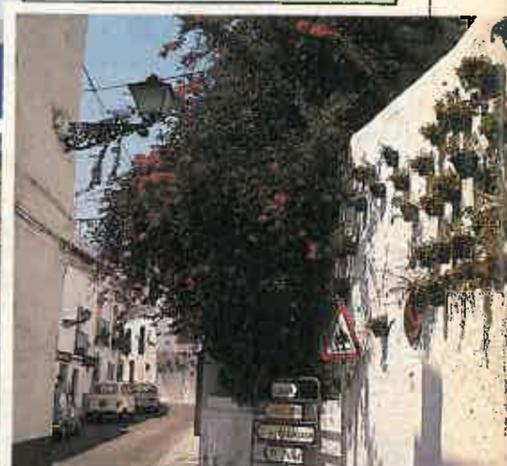
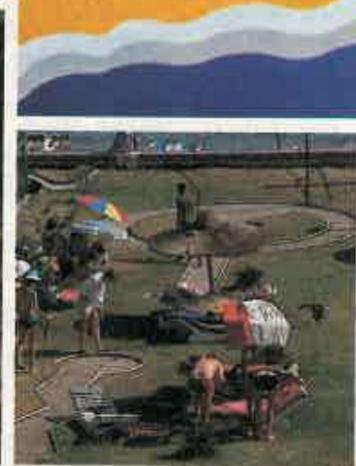
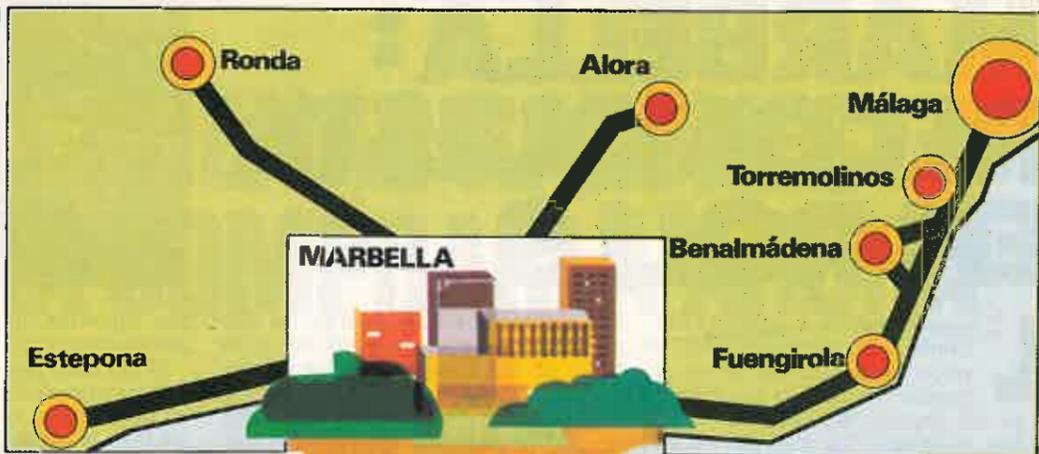
por supuesto, limitadas a los menos adinerados, como el hotel Don Carlos.

Hasta hace poco cabía la posibilidad de acercarse tímidamente a contemplar las majestuosas villas de los jeques que pueblan la zona; ahora, el empeño es mucho más difícil tras los acontecimientos del pasado verano que han obligado a los jeques, reyes y príncipes a extremar las sofisticadas medidas de seguridad que los rodea. Se puede soñar así con el palacio del rey Fahd, de Arabia Saudí, una lujosa construcción valorada en más de dos mil millones de pesetas y que ocupa unos treinta mil metros cuadrados de extensión; el palacio del príncipe Salman, hijo del rey Fahd, o la finca de recreo y coto de caza de Adnan Kashougui, el multimillonario asesor de la casa real saudí y famoso negociante de armas, que destacan de forma especial sobre las numerosas villas —El Batatal, La Perla— de



Desde hace quince años, Marbella se ha convertido en una de las ciudades con más complejos de lujo del mundo. Grandes yates, imponentes y caros coches, algún que otro helicóptero y avionetas privadas son los vehículos que más se ven por la zona.

Para los visitantes con menor poder adquisitivo quedan los bonitos rincones de las cercanas sierras y el pequeño casco urbano de este pueblo, que han podido sobrevivir a los embates de los especuladores, conservando su encanto primitivo.



alrededores. Entre los límites de esplendor se alza altanera y deslumbrante la mezquita de Marbella, que se construyó en España por orden del heredero del trono saudí, el príncipe Salman.

Sin hacer ruido, y discretamente, los políticos y hombres de negocios de Emiratos Arabes Unidos, Arabia Saudí, Qatar y Kuwait —los países con más asentamientos en la Costa del Sol— reconquistaban Al-Andalus, la tierra que

sus antepasados dominaron durante ochocientos años hasta ser expulsados hace cinco siglos.

Al mismo tiempo que los Rolls Royce, los Chevrolet, los Cadillac, o los últimos modelos de Mercedes, traídos directamente desde la República Federal Alemana o de los Estados Unidos, comenzaban a invadir las estrechas callejuelas de este pueblo de tradición cosmopolita, la aristocracia de abolengo y tradición, tanto española como europea, recogía velas ante el empuje de los nuevos invasores para los que hacer correr velozmente el dinero es tan sólo un deporte.

Junto a la vorágine de discotecas ruidosas, restaurantes y playas atestadas, moles de asfalto y cemento, aún cabe

Comer y dormir

Hoteles.— Marbella: Don Carlos (★★★★), ctra. de Cádiz, km. 198,5. Teléfono 83 11 40. Golf Hotel Nueva Andalucía (★★★★), urbanización Nueva Andalucía. Teléfono 78 07 42. Los Montes (★★★★), GL, ctra. de Cádiz, km. 194. Teléfono 77 17 00. Mellá Don Pepe (★★★★), GL, finca Las Merinas, s/n., ctra. de Cádiz, km. 186.

Restaurantes.— Marbella: La Hacienda, ctra. de Cádiz, km. 200. Urbanización Las Chapas. Teléfono 83 11 16. La Fonda, pza. de Santo Cristo, 9-10. Teléfono 77 25 15. La Meridiana, camino de la Cruz, s/n. Las Lomas. Teléfono 77 61 90. La Taberna del Alabardero, muelle Benabola. Puerto José Banús. Teléfono 81 40 26. Ronda: Mesón Santiago, Marina, 3.

RESTAURANTE ESPECTACULO



PRESENTA
EL HUMOR DE
FELIX EL MAÑO

Y EL BALLET ESPAÑOL DE
SILVIA IVARS
Y GALAS ESPECIALES

RESERVAS Tífs. 273 78 04-05 Entrada por Menéndez Pelayo frente c/lbiza

RESTAURANTE

Pombo

Comedor
Abierto mediodía y noche

Autoagenda

ESTACIONES DE SERVICIO DURANTE VEINTICUATRO HORAS.— Estepona: Campsa. Ctra. Cádiz, km. 172. Fuengirola: El Castillo, S. A., Ctra. Cádiz, km. 213,7. D. Juan Barranquero, Ctra. Cádiz, km. 217,10. Alaska, Ctra. Cádiz, km. 105, plaza Cruz de Humilladero. Ronda: Crises, S. A., C-339, km. 0; C-339, km. 115.

SERVICIO DE GRUA.—ADA: Talleres Fernández Ríos. N-340. Teléfono 77 18 97 (día)/77 47 87 (noche)/77 65 77 (festivos) (Marbella). RACE: Jiauto, Gerona, 28. Teléfono 31 81 94/80 91/43 42 (Málaga).

CONCESIONARIOS DE LA ZONA.—AUSTIN ROVER. C. de Salamanca, S. A., Avda. de Carlota Alessandri, 27. Teléfono 38 11 51/38 16 00 (Torremolinos). BMW. Autovi, S. A., Ctra. de Cádiz, km. 190,2. Teléfono 77 39 66 (Marbella). Autoimport Málaga, S. A., Ancha del Carmen, 1. Teléfono 34 70 08 (Málaga). FORD.—Automóviles Higuera, S. A., Ctra. Cádiz, km. 243. Teléfono 31 42 00 (Málaga). Automóviles Marbella. Ctra. de Málaga, km. 189,150. Teléfono 77 44 04/08 (Marbella). Auto Ronda, S. A., Polígono Industrial El Fuerte. Teléfono 87 39 42 (Ronda). GENERAL MOTORS.—Talleres Molina, Ctra. Cádiz, 2 y 29. MERCEDES.—Talleres Mecánicos Márquez, Ctra. Circunvalación, s/n. Teléfono 80 02 33 (Estepona). R. Benet, S. A., Ctra. Cádiz, km. 242. Teléfono 31 14 00 (Málaga) y Ctra. de Cádiz-Málaga, km. 189,3. Teléfono 77 62 54/8 (Marbella). Talleres Girón, Sevilla, 104. Teléfono 87 23 02/87 21 98 (Ronda). PEUGEOT TALBOT.—Talleres Reguera, P.º Marítimo, edificio Jardín. Teléfono 80 03 97 (Estepona). El Motor Nacional, S. A., Ctra. de Cádiz, km. 242. Teléfono 31 23 00/33 80 04 (Málaga). Auto Sanz, callejón calle Córdoba, s/n. Teléfono 87 27 58 (Ronda). RENAULT.—Talleres Martín, S. A., Ctra. Cádiz, km. 163,5. Teléfono 80 19 34 (Estepona). Garaje Alfin, S. A., Ctra. Mijas, s/n. Teléfono 47 64 00 (Fuengirola). Alejo Fernández Sánchez, Paco Miranda, s/n. Teléfono 26 24 93 (Málaga). Hermanos Urbano, S. A., Ctra. Cádiz-Málaga, km. 189. Teléfono 77 16 16 (Marbella). Talleres Guerrero, S. A., Sevilla, 100. Teléfono 87 12 44 (Ronda). SEAT-AUDI-VOLKSWAGEN.—Autoservicio Costa del Sol, S. A., Ctra. Cádiz-Málaga, s/n.

buscar la esencia y el espíritu de la primitiva Marbella en su casco viejo que, con serias dificultades, ha podido defenderse de los embates de las palas escavadoras y conserva aún parte de su encanto. Sería el reencuentro con las raíces andaluzas de esta localidad, aunque siempre cabe, de todas formas, alejarse de la costa y volver la mirada hacia el espectáculo de la sierra Bermeja y la serranía de Ronda.

Block del Paparrutas

Andalucía sin Andalucía

ANDALUCIA no existe. Desde Málaga hasta Marbella Andalucía no existe. Ha desaparecido, se ha esfumado o se ha escondido. No es una novedad, porque Andalucía se fue de esta parte de Andalucía ya hace tiempo, pero hasta un reciente viaje yo no me había dado realmente cuenta de su ausencia.

Desde el aeropuerto de Málaga hasta Marbella y también hasta más lejos de Marbella hacia el sur, en vez de Andalucía, se levanta una larga, interminable y anárquica entidad urbana abstracta, aunque no impersonal, atravesada por una peligrosa carretera llena de autos atascados o avanzando morro con culo. La visión no es veraniega. Es de estos días.

A uno y otro lado, comercios, tiendas, escaparates, agencias de ventas de pisos e inmuebles, todo anunciado en idiomas extranjeros y restaurantes alemanes, chinos, franceses, foods, breakfast, brunch, hamburguers, chips, fish, souvenirs y kartoffen postalen.

La población se compone de jubilados en shorts procedentes de la CEE o de los EE.UU.

Parejas pinturuleras que caminan con lentitud, cogidos de la mano o grupos de ancianas maquilladísimas que chillan como loros.

Clubs, discos, Chinatown, Bengala, Dakar. Esto árabe no es la mezquita, es el Banco. La mezquita está más lejos y a mano derecha y es aquello que parece un Banco con minarete. Florida Park, Acqua Park, Miami Park, New York City, Cincinatti Club. ¿Usted fuma? Marlboro, of course!

Los chicos de la Reuter celebran su convención en el Don Carlos, un hotel-mazacote libanés en donde mañana empieza la reunión de vendedores de algo japonés.

Hay cocina italiana, china y marroquí y, mañana, la del francés.

El periódico local dice que la Guardia Civil acaba de decomisar 300 ki-

los de falso chanquete, o sea, de alevín de otras especies que se vende como chanquete. Bebés de salmonete, de besugo, de dorada, anchoa y sardina, de merluza y de mujol y lubina. ¡Qué más dal, comeremos frankforts, chop-suey, steak-frites, soupe a l'oignon y terrine de foie campagne. ¡Cocina local, auténtica, autóctona!

«La temporada se alarga», me dice el taxista, «este año la temporada se alarga». La temporada no se alarga. La temporada no se termina. Este espacio ya no vuelve nunca más a su ser. Ha sido ocupado. Alienado. Vendido. Los extranjeros son los raros andaluces que osan aparecer en público y en medio de las masas de ancianos extranjeros, pero no forasteros y entre las gentes de Dios sabe dónde, pero instaladas de forma permanente

aquí, celebrando una permanente convención, un eterno congreso de una empresa de Chicago o de Tokio mientras resuena por encima de sus cabezas el rosario de notas, el grito ondulado, la prez del muezin.

No preguntéis «¿dónde está la parroquia?» Preguntad donde está el templo anabaptista o el de los adventistas del

séptimo día. Los herejes se han instalado. Esto es suyo. Aquí ya no hay Dios ni Macarena ni Gran Poder. Esto es tierra de God o de Alá que es grande.

Todo es nuevo y al mismo tiempo todo es lento, porque todo es viejo. En medio del cemento, de los bloques, de la chatarra móvil, todo se mueve lentamente, con la lentitud de la tercera edad y del jubileo. Una baba tristísima resbala por las paredes de los hoteles. Hohenhole es viejo, Fabiolo es viejo, Gunila es vieja, el rey Faruk se murió y Regine está gaga. La jet-set es vieja, Rafael Anson es viejo, Julio Iglesias es viejo y canta como un viejo cancionero de viejos. Tercera edad, ahorros, temblor de huesos, pellejos frioleros, old boys, senilidad, de Málaga a Marbella, ida y vuelta.



Xavier Domingo

REVISAR EL LIMPIAPARABRISAS

AHORA que se acerca el invierno, hay que empezar a preparar los sistemas del automóvil para enfrentarse a las inclemencias del tiempo.

Uno de los sistemas que hay que revisar es el del limpiaparabrisas. Después de todo el verano sin utilizarse, la grasa de las articulaciones se encuentra reseca y suele haber cogido mucho polvo, por lo que es necesario engrasarlo para que funcione suavemente y que el barrido sea eficiente.

Cuando las raquetas se mueven a tirones no limpian bien y la visibilidad es deficiente. Puede ocurrir también que las raquetas no hagan todo el recorrido o se queden paradas muy arriba; entonces el problema puede estar en:



Las herramientas son mínimas: llaves fijas del ocho, diez y trece, un destornillador y una aceitera con aceite limpio. En vez de la aceitera, también puede utilizar un bote de aceite ligero en aerosol del tipo de los aflojadores.



El motor del limpiaparabrisas y todo el mecanismo de bielitas, etcétera se encuentra situado en el vano del motor. Normalmente queda bastante a la vista, aunque en algunos modelos está protegido por un plástico.



El primer paso es reparar todos los tornillos que fijan el motorcito a su soporte. La unión suele ser un poco elástica mediante unos toques de goma. Si el motor no está bien sujeto, los limpiaparabrisas no harán todo el recorrido.



También tendrá que reparar la tuerca que fija la biela al eje del motor. Si está floja puede hacer que el resto del mecanismo no funcione correctamente. Para apretarla, sujete la biela para que no gire el motor.



Cuando haya repasado todas las articulaciones, puede proceder a engrasarlas, así como todos los ejes. Si están muy sucios de polvo y grasa reseca, antes de engrasar limpie la superficie con un trapo.



Para quitar los brazos del limpiaparabrisas hay que aflojar un tornillo que lo fija al eje. En otros modelos basta con tirar del brazo, ya que simplemente van cogidos por unos muelles sin ningún tipo de tornillo.



Cuando haya quitado el tornillo, quite las arandelas y tire del brazo para sacarlo del eje estriado. Si está muy agarrotado, puede darle algunos golpecitos con un taco de madera o con el mango de un martillo para que se suelte.



Ahora le queda a la vista el eje estriado. Límpielo y a continuación engráselo poniendo unas gotitas de aceite y dando al interruptor para que funcione unos instantes. Repita la operación con el otro eje.



Compruebe que el muelle del brazo conserva suficiente tensión; si está flojo y no ejerce suficiente tensión, cambie el brazo. Engrase la articulación del brazo y verifique que éste se mueve sin ninguna resistencia.



Por último, observe el estado en que se encuentran las gomas de las escobillas. Si están podridas o con mordiscos, sustitúyelas. Si todavía están bien, simplemente límpielas con un trapo con un poco de vaselina.

alguna rótula floja o que el soporte del motorcito eléctrico está flojo, por lo que habrá que reapretar todas las fijaciones del motor y de los mecanismos.

Esta es una revisión muy sencilla y no le llevará más de un cuarto de hora a realizarla. El coste es mínimo, ya que tan sólo con un poco de aceite nuevo del motor es suficiente. Si las escobillas están deterioradas, las tendrá que cambiar, lo cual supone un desembolso de unas mil pesetas más, según el modelo del que se trate.

Si están todavía en buen uso, límpielas y pásales un trapo con un poco de vaselina para flexibilizar un poco la goma.

Victor Piccione

Mercado

PRECIOS

EVOLUCION DE LAS VENTAS EN EL TERCER TRIMESTRE

(Segmento B. Penetración)

| Modelo | 3.º Trim. | 2.º Trim. | 1.º Trim. | 9 meses 84 |
|--------------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Opel Corsa | 18,0 | 15,9 | 18,5 | 17,5 |
| Renault 5 | 17,0 | 10,8 | 13,8 | 13,8 |
| Peugeot 205 | 15,4 | 15,7 | 10,3 | 13,8 |
| Ford Fiesta | 12,9 | 17,4 | 14,5 | 14,9 |
| Seat Panda | 12,3 | 11,3 | 11,5 | 11,7 |
| VW Polo | 9,7 | 1,9 | — | 3,8 |
| Citroën Visa | 4,9 | 5,3 | 5,8 | 5,4 |
| Renault 4 | 3,7 | 3,4 | 3,6 | 3,6 |
| Renault 6 | 2,2 | 2,5 | 2,9 | 2,5 |
| Seat Fura | 1,7 | 12,7 | 15,3 | 10,0 |
| Talbot Samba ... | 1,3 | 1,9 | 2,4 | 1,8 |
| Citroën LNA | 0,9 | 1,2 | 1,4 | 1,2 |

Por marcas

| Modelo | Año 83 | 9 meses 84 |
|-------------------------|--------|------------|
| Seat + Volkswagen | 28,2 | 25,5 |
| (Seat) | 28,2 | 21,7 |
| (Volkswagen) | — | 3,8 |
| Renault | 27,3 | 19,9 |
| Opel | 17,7 | 17,5 |
| Ford | 15,9 | 14,9 |
| Citroën | 6,8 | 6,6 |
| Peugeot + Talbot | 4,1 | 15,6 |
| (Peugeot) | — | 13,8 |
| (Talbot) | 4,1 | 1,8 |

Fuentes: Elaboración propia, Gyesa y Anfac.

LA REVOLUCION PENDIENTE

La inminente aparición de dos nuevos modelos en este segmento, el super Renault 5 y el Seat Ibiza, va a originar profundas transformaciones en el panorama de las ventas.

Parece lógico pensar que el R-5 incrementará muy ligeramente su penetración (otra cosa sería un grave contratiempo para la firma vallisoletana) y que el Ibiza aspira al menos a lograr tanto como el Fura en el primer trimestre del año.

Entre Seat y Renault, por tanto, deben repartirse un 30 por 100 del mercado. Parece lógico pensar que penetraciones muy similares alcancen respectivamente Peugeot, Ford y Opel y si tenemos en cuenta que Volkswagen ya logra un diez, no vemos nada claro que el grupo PSA tenga un mercado en el que desenvolverse.

Si ya ahora la lucha es cerradísima, en los próximos meses va a ser con el cuchillo en los dientes. Esperemos al menos que el beneficiario final sea el usuario, por la mejora del producto y por la estabilidad en los precios.

La revolución que se anuncia en el segmento de los polivalentes va a ser interesante de seguir; lamentablemente, como ocurre en política, no suele haber vencedores, sino rivales perdedores.

J. M. C.

OFERTA DE LA SEMANA

Coches de segunda mano muy baratos

Automóviles Seat, a través de su red de concesionarios y agentes, liquida tres mil automóviles a precio de costo, dando unas magníficas condiciones de compra: 15 por 100 de entrada y treinta y seis meses para pagarlos. Los coches que se pueden adquirir en estas condiciones no serán



solamente Seat, sino que dispondrán en sus stocks de toda la gama nacional y varios modelos extranjeros. Estos vehículos están completamente revisados y, dependiendo de su estado, se pueden encontrar hasta con un año de garantía sin límite de kilómetros. La garantía tiene carácter nacional.

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.

COCHES NUEVOS

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Alfa Romeo models.

ALFA ROMEO

Table listing Alfa Romeo models like Sprint, Alfa 33, Giulietta, etc.

ARO

Table listing Aro models like Aro 10, Aro 10 D, Aro 10 D, etc.

AUDI

Table listing Audi models like 80-CB, 80 CD, 80 Quattro, etc.

AUSTIN

Table listing Austin models like Metro 1.3 HLE, MG Metro, etc.

AUTOBIANCHI

Table listing Autobianchi models like A 112 Junior, A 112 LX, etc.

AUTOREPLICA

Table listing Autoreplica models like AR 50 Roadster.

BMW

Table listing BMW models like 315, 316, 316 4p, 318, 318 1.4p, etc.

CITROEN

Table listing Citroen models like 2 CV Especial, 2 CV9 CT, etc.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes De Tomaso models.

DE TOMASO

Table listing De Tomaso models like Longchamp, Pastora GTS.

FERRARI

Table listing Ferrari models like 308 GTB, 308 GT3, Mondial, etc.

FIAT

Table listing Fiat models like Uno 45 3P, Uno 45 ES 3P, etc.

FORD

Table listing Ford models like Fiesta Uno, Fiesta 957, Fiesta 1.6 D, etc.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Jaguar models.

JAGUAR

Table listing Jaguar models like Sovereign 4.2, Sovereign ME, XJ6-HE.

LADA

Table listing Lada models like 2105, 21023, 21053, etc.

LANCIA

Table listing Lancia models like Delta 1.900 GT, Delta HF Turbo, etc.

LAND ROVER

Table listing Land Rover models like 88 D Techo duro, 88 D Ligero, etc.

MASERATI

Table listing Maserati models like Quattroporte.

MERCEDES BENZ

Table listing Mercedes Benz models like 190, 190 E, 200, 230 E, etc.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Morgan models.

MORGAN

Table listing Morgan models like 4/4-1600 Ford 2A, 4/4-1600 Ford 4A, etc.

NISSAN

Table listing Nissan models like Cherry Europe GT, Patrol Carro Capibane, etc.

OPEL

Table listing Opel models like Corsa City, Corsa 1.0, Corsa 1.3, etc.

PEUGEOT

Table listing Peugeot models like 205 GL 4V, 205 GL 5V, 205 GR, etc.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Porsche models.

PORSCHE

Table listing Porsche models like 924, 944, 911 Carrera, etc.

RENAULT

Table listing Renault models like 14 TL, 15 Super Car 3P, 16 Super Car 5P, etc.

ROVER

Table listing Rover models like Rover 2000 S, Rover VDF, etc.

SAAB

Table listing Saab models like 900 1.2P, 900 1.3P, 900 1.4P, etc.

SEAT

Table listing Seat models like Panda 40, Panda 40 B-Y-R, Panda 40 Descap, etc.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Precio total. Includes Skoda models.

SKODA

Table listing Skoda models like 120 LS, Rapid.

TALBOT

Table listing Talbot models like Samba LS, Samba GL, Samba GLS, etc.

TRABANT

Table listing Trabant models like Trabant Tramp.

TRIUMPH

Table listing Triumph models like Acclaim.

VOLKSWAGEN

Table listing Volkswagen models like Polo 40 C, Polo 40 C Oxford, Polo 55 CL, etc.

VOLVO

Table listing Volvo models like 340 L, 340 GL 3P, 340 GLS 3P, etc.

WARTBURG

Table listing Wartburg models like Wartburg Berlin, Wartburg Familia.

COCHES USADOS (En miles de pesetas)

Los precios de los automóviles usados tienen una oscilación lógica, que depende, no sólo del estado en que se encuentre el modelo concreto, sino de la valoración que cada marca establece para sus automóviles y los de la competencia. Conscientes de ello, queremos a partir de ahora ofrecer a nuestros lectores la valoración que cada marca establece para sus propios vehículos, con las excepciones de aquellas que no tienen una elaboración concreta, sino que se rigen por las que establece su propia Asociación o las que les dicta la experiencia de sus tasadores. Ofrecemos también el nombre y

el teléfono de la persona responsable de estos precios para que cualquier lector pueda discutirlos si considera que el valor ofrecido por su automóvil no se ajusta a la realidad. Pero siempre han de tener presente que estos valores corresponden al precio de venta y a vehículo totalmente restaurado y en orden de marcha. Es nuestra intención ir ofreciendo paulatinamente los precios de aquellas marcas que no han podido ofrecer una valoración propia por premura de tiempo o por no considerar que sus precios deban ser conocidos por el público.

MODELO 76 77 78 79 80 81 82 83

ALFA ROMEO

| | | | | | | | | |
|------------------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|
| Alfasud | 315 | 350 | 440 | 475 | 515 | 645 | 700 | 750 |
| Alfasud TI | 360 | 410 | 465 | 505 | 540 | 680 | 735 | 800 |
| Alfetta 2000 | - | - | 595 | 640 | 685 | 870 | 945 | 1000 |
| Alfetta GTV 2000 | - | - | 755 | 815 | 925 | 1200 | 1300 | 1400 |
| Giulietta 1600 | - | - | - | 610 | 785 | 885 | 985 | - |
| Giulietta 1800 | - | - | - | 675 | 840 | 925 | 1000 | - |
| Giulietta 2000 | - | - | - | 740 | 890 | 960 | 1030 | - |
| Alfetta GTV 2500 | - | - | - | - | 1600 | 1700 | 1800 | - |

AUDI

| | | | | | | | | |
|------------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|
| 80 L | 250 | 300 | 380 | 425 | 450 | 525 | 600 | 600 |
| 80 GLS 4p | - | - | 605 | 630 | 660 | 730 | 805 | 880 |
| 80 GLE | - | - | - | - | - | 890 | 905 | 980 |
| 100 LS | 250 | 325 | - | - | - | - | - | - |
| 100 CD 5 E | - | - | - | - | 1200 | 1325 | 1425 | 1700 |
| 100 CD 5 D | - | - | - | - | 1100 | 1350 | 1475 | 1850 |
| 200 T | - | - | - | - | 1250 | 1400 | 1600 | 1800 |

BMW

| | | | | | | | | |
|-------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 520 | - | - | 750 | 850 | 1200 | 1350 | 1500 | - |
| 520 i | - | - | - | - | - | - | 2000 | 2100 |
| 525 i | 860 | 1080 | 1160 | 1250 | 1480 | 1565 | 2150 | 2300 |
| 528 | - | - | 1050 | 1200 | 1290 | - | - | - |
| 528 i | - | - | - | - | 1600 | 1750 | 2400 | 2600 |
| 318 i | - | - | 750 | 800 | 875 | 950 | 1150 | 1250 |
| 320 | 800 | 875 | 925 | 1050 | 1250 | 1325 | 1425 | - |
| 320 i | - | - | - | - | - | - | 1850 | - |
| 323 i | - | - | - | - | 1210 | 1460 | 1570 | 1660 |

CITROEN

Responsable: Francisco Moreno. Teléfono 232 10 31.

| | | | | | | | | |
|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|
| 2 CV | 120 | 150 | 175 | 200 | 220 | 240 | 260 | 280 |
| Dyane 6 | 110 | 140 | 165 | 190 | 210 | 230 | 250 | 270 |
| C-8 | 80 | 95 | - | - | - | - | - | - |
| Mehari | 145 | 165 | 190 | 205 | 220 | 240 | 260 | 280 |
| Visa Special | - | - | - | - | - | 330 | 350 | 370 |
| Visa Club | - | - | - | - | - | 360 | 380 | 400 |
| Visa Super E | - | - | - | - | - | 400 | 420 | 440 |
| Visa Super X | - | - | - | - | - | 420 | 440 | 460 |
| Visa GT | - | - | - | - | - | 500 | 520 | - |
| GS | 120 | 150 | 180 | 220 | 250 | - | - | - |
| GS Club | 140 | 170 | 200 | 240 | 270 | - | - | - |
| GS Palas | 180 | 210 | 240 | 280 | 310 | - | - | - |
| GS-X2 | - | - | 250 | 290 | 320 | - | - | - |
| GSA 1100 | - | - | - | 340 | 360 | 380 | 400 | - |
| GSA Club | - | - | - | 380 | 400 | 425 | 450 | 470 |
| GSA-X3 | - | - | - | 425 | 445 | 465 | 485 | 505 |
| GSA Palas | - | - | - | 420 | 440 | 465 | 485 | 505 |
| GSA-X1 | - | - | - | - | - | 460 | 480 | - |
| GSA Special | - | - | - | - | - | 425 | 450 | 470 |
| CX 2.4 Palas 4V | 320 | 380 | 400 | - | - | - | - | - |
| CX 2.4 Palas 5V | - | 520 | 565 | 590 | - | - | - | - |
| CX-20 | - | - | - | - | - | 700 | 730 | 750 |
| CX GTI | - | - | - | - | - | 900 | 950 | 1025 |
| CX 25 D. Palas | - | - | - | - | - | 900 | 950 | 1025 |
| CX 25 D. Fam. | - | - | - | - | - | 1000 | 1050 | 1125 |

FORD

Responsable: Rafael Díaz. Teléfono 270 67 00.

| | | | | | | | | |
|-----------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Fiesta N | 200 | 230 | 250 | 265 | 295 | 325 | 350 | 395 |
| Fiesta L 957 | 250 | 275 | 290 | 310 | 340 | 385 | 405 | 425 |
| Fiesta L 1.1 | 280 | 300 | 315 | 340 | 370 | 400 | 425 | 450 |
| Fiesta S | 295 | 315 | 340 | 370 | 395 | 420 | 445 | 485 |
| Fiesta S 1.3 | - | - | 325 | 345 | 380 | 405 | 430 | 460 |
| Fiesta Ghia | 305 | 330 | 370 | 405 | 420 | 450 | 475 | 510 |
| Fiesta Ghia 1.3 | - | - | 340 | 385 | 415 | 430 | 460 | 530 |
| Fiesta XR-2 | - | - | - | - | - | 600 | 650 | - |
| Escort L 1.1 | - | - | - | - | - | 550 | 575 | 600 |

MODELO 76 77 78 79 80 81 82 83

| | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|------|------|------|------|
| Escort L 1.3 | - | - | - | - | 575 | 600 | 625 | - |
| Escort GL 1.1 | - | - | - | - | 575 | 600 | 625 | - |
| Escort GL 1.3 | - | - | - | - | 600 | 625 | 650 | - |
| Escort GL 1.6 | - | - | - | - | 625 | 650 | 675 | - |
| Escort Ghia 1.3 | - | - | - | - | 635 | 670 | 700 | - |
| Escort Ghia 1.6 | - | - | - | - | 675 | 725 | 750 | - |
| Escort XR-3 | - | - | - | - | 900 | 1000 | 1100 | - |
| Escort XR-3 | - | - | - | - | - | 1200 | 1300 | - |
| Taurus GL 1.6 | - | - | - | - | 585 | 630 | - | - |
| Taurus GL 2.0 | - | - | - | - | 630 | 680 | 730 | - |
| Taurus GL 2.0 Fam | - | - | - | - | 730 | 780 | 825 | - |
| Taurus GL 2.3 Fam. | - | - | - | - | 750 | 800 | 850 | - |
| Taurus GLS 2.0 | - | - | - | - | 680 | 715 | 750 | - |
| Taurus Ghia 2.0 | - | - | - | - | 730 | 780 | 780 | - |
| Taurus GLS 2.3 | - | - | - | - | 730 | 760 | 780 | - |
| Taurus Ghia 2.3 | - | - | - | - | 750 | 800 | 850 | - |
| Granada GL 2.3 | - | - | - | - | 800 | 850 | 900 | 1000 |
| Granada GL 2.3 F. | - | - | - | - | 800 | 850 | 900 | 1000 |
| Granada GLS 2.8 i | - | - | - | - | - | 1300 | 1500 | - |
| Granada Ghia 2.8 | - | - | - | - | 900 | 950 | 1000 | - |
| Granada Ghia 2.8 F. | - | - | - | - | 900 | 950 | 1000 | - |
| Granada Ghia 2.8i | - | - | - | - | 1100 | 1400 | 1600 | - |
| Granada Ghia 2.8i F. | - | - | - | - | 1150 | 1450 | 1650 | - |
| Capri S 2.0 | - | - | - | - | 750 | 800 | 850 | 900 |
| Capri 2.8i | - | - | - | - | 1100 | 1200 | 1400 | - |
| Sierra L 1.6 | - | - | - | - | - | 950 | - | - |
| Sierra L 1.6 Fam. | - | - | - | - | - | 1000 | - | - |
| Sierra L 2.0 | - | - | - | - | - | 1000 | - | - |
| Sierra L 2.0 Fam. | - | - | - | - | - | 1050 | - | - |
| Sierra GL 2.0 | - | - | - | - | - | 1100 | - | - |
| Sierra GL 2.0 Fam. | - | - | - | - | - | 1150 | - | - |
| Sierra GL 2.3 | - | - | - | - | - | 1200 | - | - |
| Sierra GL 2.3 Fam. | - | - | - | - | - | 1250 | - | - |
| Sierra Ghia 2.0 | - | - | - | - | - | 1300 | - | - |
| Sierra Ghia 2.0 Fam. | - | - | - | - | - | 1350 | - | - |
| Sierra Ghia 2.3 | - | - | - | - | - | 1350 | - | - |
| Sierra Ghia 2.3 Fam. | - | - | - | - | - | 1400 | - | - |
| Sierra XR-4 | - | - | - | - | - | 1650 | - | - |

MERCEDES BENZ

| | | | | | | | | |
|---------|-----|------|------|------|------|------|------|------|
| 200 D | 800 | 1200 | 1300 | 1400 | 1500 | 1600 | 1700 | 1800 |
| 220 D | - | - | 900 | 1300 | - | - | - | - |
| 240 D | - | - | 1100 | 1400 | 1500 | 1600 | 1700 | 1800 |
| 300 D | - | - | 1700 | 1800 | 1900 | 2000 | 2200 | 2400 |
| 230 | - | - | 900 | 1200 | 1300 | 1400 | - | - |
| 230 E | - | - | - | - | 1700 | 1850 | 2300 | 2500 |
| 280 S | - | - | 1300 | 1400 | 1500 | 1600 | 2200 | 2500 |
| 280 SE | - | - | 1500 | 1700 | 1900 | 2200 | 3500 | 3800 |
| 280 SEL | - | - | 1500 | 1700 | 1900 | 2300 | 3600 | 4100 |
| 380 SE | - | - | - | - | 3500 | 4000 | 4500 | 5000 |
| 380 SL | - | - | - | - | 3500 | 4000 | 4500 | 5000 |
| 280 SL | - | - | 2200 | 2400 | 2600 | 2900 | 3200 | 3600 |

OPEL

Responsable: Manuel Fernández. Teléfono 455 90 45.

| | | | | | | | | |
|-----------------------|---|---|---|---|------|------|------|------|
| Corsa 1.0 | - | - | - | - | 485 | - | - | - |
| Corsa L 1.2 | - | - | - | - | 400 | 520 | - | - |
| Corsa TR L 1.2 | - | - | - | - | 550 | - | - | - |
| Corsa TR 1.3 | - | - | - | - | 610 | - | - | - |
| Corsa SR 1.3 | - | - | - | - | 595 | - | - | - |
| Kadett 5 p. L 1.35 | - | - | - | - | 660 | 700 | 795 | 890 |
| Kadett 3 p. L 1.6 | - | - | - | - | 800 | 865 | 960 | 1050 |
| Kadett 5 p. L 1.6 D. | - | - | - | - | 735 | 800 | 865 | 980 |
| Kadett 3 p. GTE 1.8 E | - | - | - | - | - | - | 1115 | - |
| Ascona 4 p. L 1.65 | - | - | - | - | 775 | 835 | 925 | 1040 |
| Ascona 5 p. L 1.65 | - | - | - | - | 800 | 865 | 955 | 1075 |
| Ascona 4 p. L 1.6 D | - | - | - | - | 837 | 910 | 1000 | 1020 |
| Ascona 5 p. L 1.6 D | - | - | - | - | 870 | 940 | 1037 | 1167 |
| Ascona 5 p. B 1.8 E | - | - | - | - | - | - | 1263 | - |
| Manta GTE C 2.0 IE | - | - | - | - | 800 | 866 | 985 | 1200 |
| Rekord L 2.0 S | - | - | - | - | 825 | 904 | 975 | 1212 |
| Rekord L 2.3 D | - | - | - | - | 965 | 1050 | 1181 | 1450 |
| Senator 2.5 F | - | - | - | - | - | - | 2525 | - |
| Senator 3.0 OE | - | - | - | - | 1650 | 1825 | 1995 | 2410 |

MODELO 76 77 78 79 80 81 82 83

| | | | | | | | | |
|--------------------|---|---|---|---|------|------|------|------|
| Senator 4p.CD3.OOE | - | - | - | - | 1850 | 2021 | 2190 | - |
| Senator 3.0 CA | - | - | - | - | - | - | 2575 | - |
| Monza 3 p. 3.0 OE | - | - | - | - | 1575 | 1875 | 2050 | 2132 |

PEUGEOT

| | | | | | | | | |
|----------------|-----|-----|------|------|------|------|------|------|
| 104 | 310 | 345 | 430 | 465 | 500 | 545 | 585 | 625 |
| 305 | - | - | - | 650 | 700 | 750 | 810 | 870 |
| 504 | 350 | 400 | - | - | - | - | - | - |
| 504 Familiar | 540 | 610 | 760 | 820 | 950 | 1000 | 1100 | 1250 |
| 504 D Familiar | 615 | 695 | 870 | 935 | 1000 | 1200 | 1275 | 1350 |
| 504-1800 | - | - | 400 | 450 | 500 | - | - | - |
| 504-2000 | - | - | 450 | 500 | 550 | - | - | - |
| 504 Diesel | - | - | 600 | 640 | 685 | - | - | - |
| 604 SL | 550 | 605 | 655 | 705 | 760 | 825 | 890 | 970 |
| 604 STI | - | - | 1135 | 1215 | 1315 | 1415 | 1515 | - |
| 604 D Turbo | - | - | 1135 | 1215 | 1315 | 1415 | 1510 | - |
| 505 GR | - | - | - | 695 | 765 | 820 | 860 | - |
| 505 SR | - | - | - | 845 | 895 | 945 | 970 | - |
| 505 GRD | - | - | - | 800 | 870 | 935 | 1000 | - |
| 505 SRD | - | - | - | 910 | 980 | 1040 | 1070 | - |
| 505 STI | - | - | - | 965 | 1035 | 1110 | 1140 | - |
| 505 SRD Turbo | - | - | - | - | - | - | - | - |

PORSCHE

| | | | | | | | | |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 911 | 1500 | 2100 | 2300 | 2500 | - | - | - | - |
| 911 SC | 1800 | 2200 | 2400 | 2700 | 2900 | 3700 | 4100 | 4400 |
| Carrera | 1910 | 2400 | 2700 | 3000 | 3300 | 3600 | 3900 | 4200 |
| 911 Turbo | 2800 | 3100 | 3900 | 4200 | 4500 | 5000 | 5500 | 6000 |
| 924 | 1260 | 1365 | 1470 | 1800 | 1900 | 2050 | 2200 | 2500 |
| 928 | - | - | 2200 | 2530 | 2970 | 3410 | 3740 | 4000 |
| 924 Turbo | - | - | - | - | 2400 | 2700 | 3000 | 3500 |
| 928 S | - | - | - | - | 4800 | 5000 | 5500 | 6000 |
| 944 | - | - | - | - | - | 3000 | 3500 | - |

RENAULT

Cuéntenos su caso

FURGONETA PEUGEOT CON MUCHOS PROBLEMAS

Quisiera exponerles mi caso para ver si entre todos hacemos un poco de fuerza en el asunto.

Resulta que en octubre del año pasa-

do compré una furgoneta Peugeot Combi J5, y en este tiempo se ha pasado casi siete meses en el concesionario por salir malísima de fábrica.

Todo empezó cuando el coche no tenía aún los 1.500 km. pues empezó a quemar aceite, y una vez allí vimos que el motor estaba defectuoso, por lo que tuvieron que cambiarlo todo entero.

Cuando el motor fue colocado, el co-

che empezó a hacer unos ruidos muy raros; entonces lo que tuvieron que cambiarle fueron las transmisiones, aunque aquí no acabó la cosa, porque a las dos semanas tuve que volver de nuevo al concesionario, ya que el coche seguía de mal en peor. Por esta causa me cambiaron también el envolvente de la caja de cambio.

Pensé que con todo esto el coche ya tendría bastante, pero este verano se rompió el colector de la salida del tubo de escape.

Acudí entonces a otro concesionario, ya que en el anterior todo andaba mal organizado, creyéndome que en éste las cosas irían mejor. Pues no, ya que hace dos meses que estoy esperando que me traigan la pieza y aún no ha llegado.

Por todo esto, llevo la pieza soldada por mí, ya que tengo un taller de plancha y pintura, esperando hasta que llegue la pieza.

En vista de la falta de formalidad y de servicio de la casa me he rotulado, como verán en la fotografía, el coche para que todos lo vean por Valencia, y a ver si alguien se da por aludido y se me soluciona este problema de una vez por todas.

M. Faubel

Manises (Valencia)



PERIPECIAS DE UN RONDA

Poseo un Seat Ronda 65 CL, el cual en el mes de agosto cumplió un año. Lo adquirí en Gijón, ya que me encontraba pasando allí unas vacaciones, pues yo soy de un pueblo de Asturias que dista de Gijón 150 km.

El primer problema me surgió gracias a un concesionario de esta casa que tiene en San Roque del Acebal —Llanes—, con el nombre de Garage América. Pues bien, fui a pasar allí la primera revisión a los 1.500 km. ya que es el concesionario más cercano, aunque nos separan 50 km. Por confianza no presencié la misma y me encontré al llegar a casa que el reglaje no me lo habían hecho o me lo habían dejado peor. Por razones de trabajo tardé una semana en volver al concesionario en cuestión, explicándoles lo sucedido, alegando que entonces me tenían que cobrar, pues ya no entraba en garantía, por más que lo intenté me cobraron el reglaje.

El segundo problema es, sin duda, el que me impulsó a escribirles esta carta. Ya es sabido por todos que los crista-



les de los faros de este modelo se caen como por arte de magia, pues bien yo fui uno de los «agraciados». Me presenté en el concesionario para exponerles lo sucedido, alegando que era muy probable que no entrara en la garantía y que si hubiese comprado el coche allí, quizá se podría resolver.

Llamé por teléfono a Gijón, diciéndome que era obligación de ese concesionario atenderme y ponerme una óptica nueva completa.

Una nueva llamada al concesionario para exponerles lo que me dijeron en Gijón, me dieron como respuesta que ellos tenían que pedir la óptica a Valladolid y que tardaría un mes en llegar y la garantía se me terminaba.

Marché para Gijón y me encontré un empleado solamente para atender recambios y talleres, fui atendido, pero en vez de ponerme la óptica nueva, me pegaron el cristal, en resumen, 300 km. para pegar un cristal, gracias al concesionario Garage América.

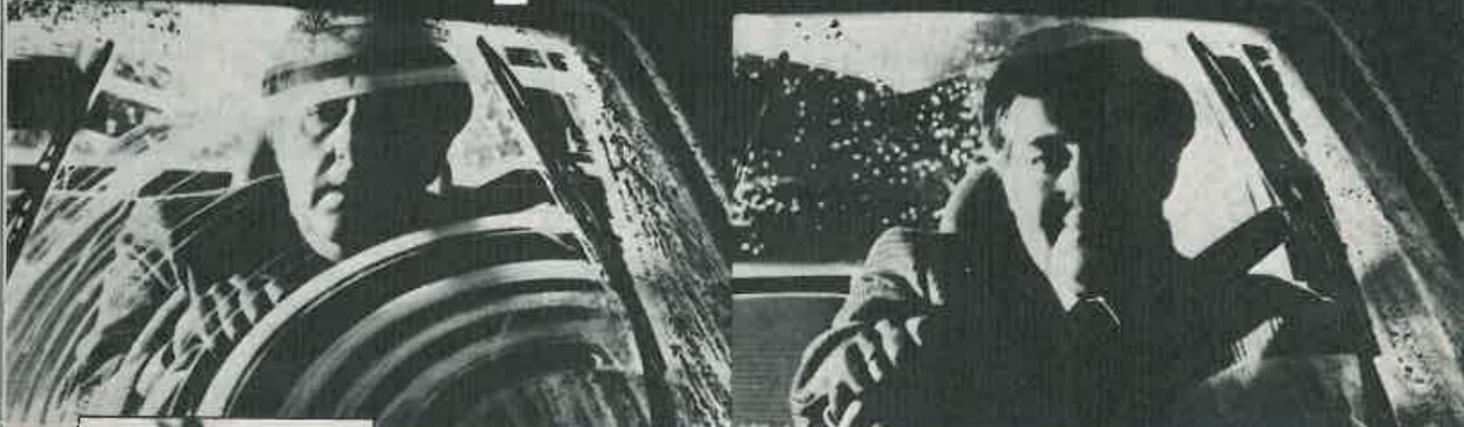
El cuarto problema surgió con un amortiguador y ocurrió un caso similar a los anteriores, no me quisieron atender en el concesionario y fui a cambiarlo a Torrelavega (Cantabria).

Visto el servicio existente en algunas casas de Seat y que por desgracia son frecuentes, será el último de esta marca que pase por mis manos.

F. H. O.

Panes (Asturias)

ESCOBILLAS BOSCH. Ver para vivir.



En condiciones climatológicas adversas, la vista es la vida.

Por eso, BOSCH ha desarrollado el doble microcanto, para limpiar, desde el primer barrido, las gotas más finas.

La perfección del corte de las gomas del limpiaparabrisas es de 10/1.000 mm. Un logro que sólo BOSCH ha conseguido para obtener la mejor visibilidad

con lluvia, barro o nieve.

Para su comodidad, son adaptables a cualquier marca o modelo de vehículo, simplemente con la presión de un dedo.

Las Escobillas Limpiaparabrisas BOSCH proporcionan visibilidad perfecta y profunda ante cualquier situación.

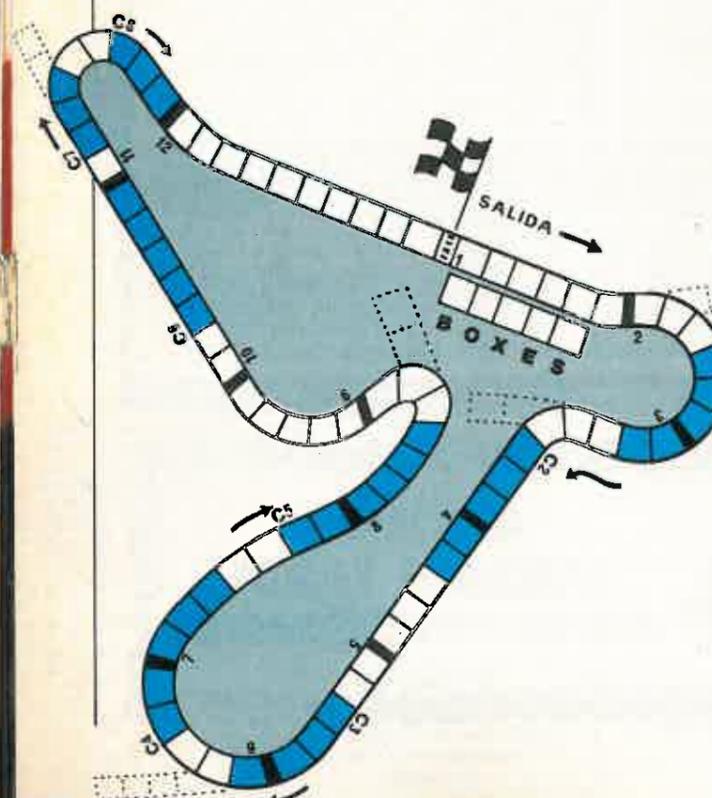
Ver para vivir.



BOSCH
Así de seguro.

Velograma

Circuito de Mondello park



RECORRIDO

1: La gran ciudad irlandesa que se halla próxima a este circuito. 2: Calzado o chanclo de corcho, forrado de corcobán, usado antiguamente por las mujeres. 3: Monumento megalítico de las islas Baleares, semejante a una torre de poca altura. 4: Prefijo que denota preeminencia o superioridad. 5: Fig., capta la voluntad de alguien. 6: Arisco, intratable. 7: Exactitud en el cumplimiento de los compromisos, en la correspondencia de los afectos, etcétera. 8: Región montañosa del Asia occidental, anexionada a Rusia desde 1936. 9: Una de las grandes escuderías de Fórmula. 10: Conocido circuito canadiense en el que se celebran campeonatos de Fórmula. 11: Piloto campeón mundial de F-1 en 1979. 12: Expresión o cláusula en verso que se repite después de cada estrofa.

AYUDA BOXES

Nota musical. B2: Ciudad caldea. B3: La 2.ª consonante. B4: Nota musical. B5: Dirigirse a un lugar.

AYUDA COLOR

Medida de capacidad para líquidos que equivale a media azumbre escasa. C2: Escudriñar desde lo alto. C3: Raspar una superficie con las uñas. C4: Rueda acanalada en su circunferencia y móvil alrededor de un eje. C5: Fig., cantidad muy escasa. C6: Palabra inglesa con que expresa el deporte en general. C7: Fam., diminutivo cariñoso de nombre de mujer.

Solución, en página 66

ANUNCIOS POR PALABRAS

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESES Y LAMBORGHINI
COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

Taller y exposición en
Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52

AUTOCOMPONENTES

VEHICULOS, RECAMBIOS, ACCESORIOS, NEUMATICOS, MOTORES GASOLINA Y DIESEL, TODAS MARCAS Y MODELOS NACIONALES E IMPORTACION

VEHICULOS INDUSTRIALES

MAS DE 200 AUTOMOVILES EN STOCK REVISADOS Y GARANTIZADOS. MAXIMAS FACILIDADES DE PAGO
Ctra. Andalucía, km. 6,800 Teléfono 217 22 53
(Junto a Gasolinera) MADRID

SEAT Ardasa

Exposición y Venta: Capitán Haya, 35 - Teléfonos 456 18 11/95-456 16 51
Talleres y Recambios: Jorge Juan, 51/53 - Teléfonos 278 44 90/96-275 66 86. Madrid

RONDA

DURANTE EL PRIMER AÑO
23.770 ptas.mes

SIN ENTRADA

AUTOMOVILES

eladio

| | |
|-------------------------|---------|
| CHRYSLER 150 GLS M-DC | 395.000 |
| 131 SUPERMIRAFIORI M-DP | 455.000 |
| FORD FIESTA M-DC | 325.000 |
| SEAT 131 DIESEL M-DJ | 595.000 |
| FURGONETA MERCEDES M-AP | 195.000 |
| SEAT FURA 5 VELO. M-EU | 450.000 |

Oca, 8. Teléfono 471 11 92 Madrid

HERRAMAR SERVICIO OFICIAL **SEAT** **Audi** **VW**

ATENCION, VISITENOS TENEMOS UN REGALO PARA VD.

Gran stock vehículos ocasión todas las marcas.

Garantizados, sin entrada
Facilidades 24 meses.

P.º de los Jesuitas, 16. Teléfono 463 35 49
MADRID



AUTOGARAJE, S. A.

AUTOMOVILES NACIONALES E INTERNACIONALES NUEVOS Y USADOS. Condiciones favorables.

36 meses sin entrada. Compramos deportivos todas las marcas y todos los modelos.

P.º Santa María de la Cabeza, 7 Tels. 228 54 72
28045 MADRID 227 88 17

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

- 200 automóviles de selección seminuevos.
- Con garantía firmada.
- Servicio de talleres esmerado.
- Condiciones económicas más ventajosas.

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION

Démos su confianza.

Paseo de las Delicias, 65 y 100 bis.
Tel. (91) 468 46 08. 28045 MADRID

Auto Beltrán s.a.

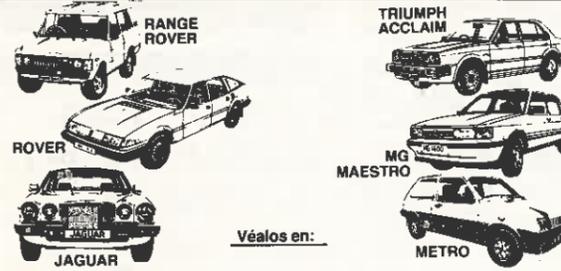
Calvet, 41-45 - Tel. 209 79 11 - BARCELONA

| | |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| MERCEDES 500 SEL a estr. | MAZDA 323, varios colores a estr. |
| MERCEDES 300 TD a estr. | AUDI 200 Turbo B-EH. |
| MERCEDES 230 E a estr. | AUDI GT B-FF. |
| MERCEDES 230 SL B-537. | VOLKSWAGEN JETTA GLI B-ES. |
| MERCEDES 350 SLC B-BT. | LAMBORGHINI Spada B-I. |
| MERCEDES 300 SD Turbo-USA. | MASERATI Merak SS V-AF. |
| MERCEDES 350 SE V-S. | JAGUAR E Coupe, B-775. |
| MERCEDES 280 SE M-Z. | CADILLAC de Ville, B-AZ. |
| MERCEDES 300 SEL 3.5 M-809. | CADILLAC de Ville, desc. |
| MERCEDES 220 SE NA-58. | FORD Granada Ghia Amer. |
| MERCEDES 280 SE M-733. | LINCOLN CONT. Mark IV B-AP. |
| BMW 735 B-DY. | MERCURY COUGART. B-634. |
| BMW 728 B-DU. | VOLVO 145 Ranch. B-EV. |
| BMW 323i V-AV, aire. | ROVER 3.500 SDL B-J. |
| BMW 3.0 CS M-AP. | FIAT 130 Coupé B-K. |
| BMW 3.0 S M-H. | PEUGEOT 504 GL B-CU. |
| PORSCHE Turbo B-BC. | TALBOT Solara SX B-EP. |

CONCESIONARIO OFICIAL **mazda**

ANUNCIOS POR PALABRAS

Los mejores coches ingleses.



Véalos en:

| | |
|----------------------|---------------------|
| Galileo, 104 | Teléfono: 253 34 00 |
| P.º de Recoletos, 16 | Teléfono: 276 46 00 |
| Coslada, 5 | Teléfono: 255 91 57 |
| Goya, 99 | Teléfono: 431 67 07 |
| Ríos Rosas, 56 | Teléfono: 234 58 72 |
| Padre Damián, 7 | Teléfono: 458 08 00 |

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.



DURANTE ESTE MES SU VEHICULO NUEVO SEAT-AUDI-VW CON UN RADIO-CASSETTE TOTALMENTE INSTALADO

AVENIDA DE OPORTO, 91 MADRID TEL. 472 31 96
EUGENIA DE MONTIJO, 100 TEL. 208 69 67



OPEL CORSA, EL PRESTIGIO COMO META

Movilauto, S. A.

20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50.
Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68.
Disponible en sistema Leasing.
Financiación hasta 36 meses.

ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

NEUMATICOS Turini

Calvet, 73-75 - BARCELONA-21 - T. 209 67 33
Suspensiones Frenos Direcciones

TELESPORT, S. A. VIDEO-RALLYE

Ahora tienes la oportunidad de formar tu propia videoteca del Mundial de Rallyes 1983 y 1984.

Por sólo 4.200 ptas. al mes. En cintas de una hora de duración. En grabaciones profesionales y disponibles en todos los sistemas.

¡Ponte en contacto con nosotros!

TELESPORT, S. A.
C/. Escocia, 60-1.º, 1.ª

Tels. (93) 349 90 64 - 321 02 42.



MOTORLANDIA, S. A.

FINANCIACION ESPECIAL

EXPOSICIONES: Paseo de la Castellana, 268. Teléfono 733 96 98. Plaza República Dominicana, 6. Teléfono 457 65 65.
SERVICIO Y RECAMBIOS: José Vasconcelos, 2. Teléfonos 733 73 97 y 733 75 98. MADRID 28046

ACCESORIOS RECAMBIOS TODO EN COMPETICION



DETROIT

c/ Irlanda, 38-40. Teléf. 385 87 51. SANTA COLONA DE GRAMANET (Barcelona)

¡ANUNCIESE HOY!

ENVIENOS 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 3.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber. Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-A-MOTOR 16.

Enviar a:

Motor 16
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41.
Madrid-17

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

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |

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

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma: **Motor 16** /51

ANUNCIOS POR PALABRAS

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

EMPRESA RECOMENDADA

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

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



MARVILSA, S.A.
RADIOCOMUNICACIONES EMISORAS - BUSCAPERSONAS
 Estudios y proyectos equipos. Instalaciones, reparaciones, ajustes, reformas, revisiones y mantenimiento de Radiocomunicaciones y teléfonos para el automóvil 40 km. alcance.

TIENDA Y TALLERES PROPIOS
 Castrojeriz, 1. MADRID-25. Tel. (91) 461 84 77



MOTOR REPRIS
 GRAN VIA, 484. 224 93 04. BARCELONA

ANUNCIOS POR PALABRAS

JACINTO SIERRA
DESGUACES JACINTO SIERRA
 Venta de automóviles. Facilidades de pago. Compra de vehículos para desguace.

Polígono AIMAYR
 San Martín de la Vega. Tel. 691 35 96



OPEL



MOTORAMA
«CONSULTE NUESTRA FINANCIACION ESPECIAL. PAGO HASTA 48 MESES»



GM

Avda. PIO XII, 1 (Plaza Perú). Tel. 458 03 54. 28016 MADRID



RALLYE MANZANARES
ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES
 Exposición y Venta, Antonio López, 117 - Madrid-28026. Teléfono: 475 47 93

UN PLACER EN VERANO E INVIERNO

- Es el acondicionador de aire natural que le permitirá viajar en contacto con la naturaleza.
- Incluso en invierno permite abrirlo y, conectando la calefacción del automóvil, manteniendo buena temperatura y aire limpio.
- Cierre hermético y cristal con filtro solar.
- Instalación en el día. Cristal desmontable.

Instalador oficial. Techo de cristal y convertible «CORVAIR»



SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



TEASA
 Talleres Emilio Arenas, S. A.
 GENERAL PARDIÑAS, 3 Dpto. Tel. 275 18 36 NÚÑEZ DE BALBOA, 36. Tel. 275 12 17 MADRID-28001

PIONEER

SONIDO EN ALTA FIDELIDAD PARA SU AUTOMOVIL INSTALACION AUTO-RADIO Y ALARMAS

DISTRIBUIDOR

SPARKOMATIC ALPINE
 FUJITSU TEN KENWOOD
 BLAUPUNKT JBL J. B. Lansing

ENVÍOS A PROVINCIAS

QUINTÍN 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.

- "LA RADIO A LAS 7": Fermín Bocos, de 7 a 8,30.
- "PROTAGONISTAS": Luis del Olmo, de 9 a 1.
- "DIRECTAMENTE ENCARNATA": 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 Bello y la Bestia



NISSAN PATROL
El Rayo Japonés



NISSAN CHERRY
CONCESIONARIO MADRID Y PROVINCIA

Iberauto

- Sta. M. de la Cabeza 45
Tels. 230 86 85 MADRID
- Calleo, 80-84
Tels. 445 93 63 MADRID
- Carretera de Barcelona
Km. 31,600 Tels. 889 33 11
- ALDALA DE HENARES
• Avd. de los Carabancheles, 2
Tels. 619 79 94 ALCORCON
- MERCA MADRID
Tels. 785 27 14
ZONA COMERCIAL



Los Japoneses

¿TU MUJER TRABAJA?

- **MULTINACIONAL** le forma para una profesión estable y bien remunerada.
- **HORARIO** y **VACACIONES** compatibles con deberes familiares.
- Llámanos de 10 a 1. Tel. 403 88 00. Ext. 264. Sra. San Cristóbal.

CAMION TALLER

Se vende camión-taller AVI. 6 cilindros-gasol. Banco de trabajo con grupo electrógeno, soldadura, compresor, esmeril, rodillos pruebas motos, nevera, estanterías, fluorescentes. Aperturas lateral y trasera abatibles. Precio, 2.900.000 Ptas. Perfecto estado.

Tel. 450 60 01. Horas de oficina. Sres. Núñez o Torres.

A. HISPANO ALEMAN

P.º Castellana, 244 - Tel. 733 94 62
Av. Manoteras, 2 - Tel. 766 40 00
(Ctra. Burgos, km. 5,300)



VENDO Panda 45 muy cuidado. Con extras. B-EX. 360.000. Núñez. Tel. (93) 237 37 01. Horas oficina.

FIAT 3200 Bertone (Mercedes Italiano). Procedente de Cuerpo Diplomático. Totalmente nuevo. Tiene 65.000 km. Sistema de reducción de consumo, aire acondicionado y muchos extras. Matrícula nacional. Tel. (91) 265 44 58.

YAMAHA XS 1.100 F. Extras transferencia. Seguro 10.000 km. Tel. (91) 42 58 51, de 14 a 15 horas.

FORD Transit, interesante para autocaraván. M-BJ. (91) 463 53 58.

SEAT 131-1430. M-EZ. 625.000 ptas. Tel. (91) 472 31 96.

SEAT 131 Supermirafiori. M-DF. 390.000. Tel. (91) 472 31 96.

SEAT 131 Mirafiori, 5 vel. M-EZ. 625.000 ptas. Tel. (91) 472 31 96.

PANDA 35. M-DY. 320.000 ptas. Tel. (91) 472 31 96.

SEAT 128-1430. M-CC. 220.000. Tel. (91) 472 31 96.

124 Especial 1430. M-CB. 290.000. Tel. (91) 472 31 96.

132-1800. 5 velocidades. M-AV. 130.000. Tel. (91) 472 31 96.

Fotos premiadas



Autoridades de segunda

Las autoridades de la Administración siempre habían recibido el trato preferente que corresponde al alto servicio que prestan al país. Pero está visto que eso de la crisis llega a todos, sin distinción de clases. Claro que del modesto Seat al remolque descapotable hay una notable diferencia. La foto nos la remite Carlos Flecha Barrio, de Zamora, que recibirá una suscripción de MOTOR16 durante seis meses.

«La contra» de Euskadi

La Ertzaina, seguro, estaba entretenida disolviendo a los de la naval, y los muchachotes del PNV, haciendo la cama al lendakari. El caso es que la ocasión fue aprovechada por algún «centralista abertzale», que no ve claro eso del euskera, para poner la prohibitiva señal. El autor de la instantánea, Iñigo Chapa Prado, de Neguri-Guecho (Vizcaya), recibirá como premio una suscripción por seis meses de MOTOR16.



SUZUKI GSX-550-ES

LA JOYA DEL MEDIO LITRO

Hace solamente unos años, los aficionados a las motos de cilindrada media tenían que conformarse con motos sin ninguno de los alicientes técnicos que caracterizan a los modelos de 1.000 centímetros cúbicos. Por suerte esto ha cambiado con un buen ejemplo, la Suzuki GSX-550-EX, que se comercializa en nuestro país desde hace unos meses.

LA Suzuki GSX-550-ES, que desde el pasado mes de junio está presente en nuestro mercado, reúne condiciones técnicas de primera línea comparables a las de sus hermanas mayores, la 750 o la superpotente GSX-1100-EF. Sin embargo, proporciona la clásica manejabilidad de una moto pequeña, que reúne condiciones de estabilidad, comodidad, y rendimiento óptimos para su categoría. En repetidas ocasiones sorprende la facilidad con que alcanza los 180 kilóme-



tros por hora o la docilidad de su comportamiento en los viajes.

El carácter de la GSX-550-ES es claramente deportivo, pero se puede también emplear para el uso cotidiano en el tráfico urbano, sin que el manejo de *arranca y para* le cause ningún problema mecánico.

La línea estética, similar a la 750-ES, está todavía más lograda por tener unas dimensiones más proporcionadas, con lo cual la 550 merece el calificativo de joya de la industria japonesa.

MECANICA/COMPORAMIENTO



En general, la mecánica de esta Suzuki parece una miniatura. El motor, con sus cuatro cilindros en línea frente a la marcha, refrigerados por aire, tienen el mismo aspecto exterior de los que equipan los modelos mayores. En su interior se han empleado los mismos recursos tecnológicos, siempre basados en el ahorro de peso y en la máxima reducción de las fricciones mecánicas.

La culata, equipada con dieciséis válvulas, es una pieza clave en el rendimiento de este propulsor. Por eso, Suzuki ha mantenido el sistema TSCC (*twin-swirl-combustion-chamber*) que al permitir la doble turbulencia en la cámara de combustión consigue aumentar la potencia máxima a 65 caballos, y también un buen rendimiento en los bajos regímenes. Los dos árboles de levas actúan sobre las válvulas por medio de balancines dobles, fáciles de regular para la puesta a punto.

La alimentación se compone de dos carburadores Mikuni SW-30 a depresión, de doble cuerpo, y con una sola membrana común. Las ventajas que se obtienen son básicamente dos: un ahorro de volumen y peso, conseguir mejor compensación del vacío en los conductos de admisión, notable en los pasos entre los bajos y altos regímenes. Siempre con este fin, Suzuki ha equipado los cuerpos que alimentan los dos cilindros centrales con unos pasos de gasolina mayores.

El motor de la GSX-550-ES no presenta el más mínimo problema de funcionamiento pese a su complicación mecánica. En frío arranca en seguida, y en breves instantes alcanza su temperatura de marcha.

La elasticidad es su característica principal: desde las 2.000 revoluciones por minuto hasta las 10.000 ofrece una progresión sorprendente, sin baches ni tirones, y recupera sin problema con cualquiera de las seis marchas.

Lo mejor de sí empieza a desarrollarlo a partir de las 6.500 revoluciones por minuto, cota donde responde con verdadera rabia, y alcanza las 10.500 revoluciones por minuto con sorprendente facilidad. Solamente entre las 5.000 y las 6.000 revoluciones por minuto se acusan unas breves vibraciones en el manillar, que desaparecen para volverse a notar posteriormente cuando se rueda alrededor de las 10.000 revoluciones por minuto.

Ante un esfuerzo prolongado, este motor se manifiesta como un auténtico rutero, sin acusar fatiga ni consumir lubricante con exceso, y siempre están presentes los sesenta y cinco caballos de potencia. Esto es un punto importante si se considera que a una velocidad media de 140 kilómetros por hora, con la sexta marcha engranada, el régimen de



Aparentemente sencillo, el motor de la GSX-550-ES encierra los elementos más vanguardistas, sin embargo, mantiene una alta fiabilidad mecánica. Su elasticidad y economía de consumo son unas de sus mayores virtudes.

FICHA TECNICA



SUZUKI GSX-550-ES

MOTOR Cuatro cilindros en línea frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Cuatro válvulas por cada cilindro. Doble árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera: 60 x 50,6 mm. Cilindrada total: 572 c.c. Relación de compresión: 9,8: 1. Potencia máxima: 65 CV a 10.000 rpm. Par máximo: 4,97 mkg. a 8.000 rpm.

ALIMENTACION: Dos carburadores Mikuni BSW-30 de doble cuerpo o depresión. Encendido transistorizado 12 V.

TRANSMISION Primaria: Por pifones helicoidales. Secundaria: Por cadena. Cambio: Seis velocidades. Embrague: De discos múltiples.

BASTIDOR Doble cuna cerrada con tubos redondos en la parte superior y rectangulares en la parte de la cuna. Basculante posterior cuadrangular con monoamortiguador, sistema full-floater regulable en cinco posiciones. Horquilla delantera telescópica hidráulica con sistema antihundimiento. Tres frenos de discos con pinzas de doble bombín activo hidráulico.

DIMENSIONES Longitud total: 2.120 mm. Anchura total: 770 mm. Altura total: 1.175 mm. Distancia entre ejes: 1.420 mm. Peso en seco: 195 kg. Capacidad del depósito: 18 litros.

rotación es de 7.000 revoluciones por minuto, y aumenta con frecuencia hasta las 9.000 en los adelantamientos.

La estabilidad que proporciona la 550-ES es óptima en cualquier trazado, y esto se debe principalmente a la geometría del chasis, que está construido con tubos redondos de acero en la parte superior, y cuadrados en las zonas de la cuna, donde se producen las máximas torsiones. También juega un papel decisivo la ubicación del propulsor que, en este caso, reparte su peso casi al 50 por 100 entre los dos ejes de ruedas, cosa que se nota en la dulzura de la dirección.

La postura del conductor es confortable, pero los reposapiés están demasiado adelantados. Sin embargo, la forma del sillín, junto con los hundimientos laterales del depósito, facilita un perfecto acoplamiento. No ocurre lo mismo para el pasajero, cuya parte del sillín es poco amplia: las estriberas están colocadas muy en alto.

Con la GS-550-ES el mayor placer no consiste en rodar a 192 kilómetros por hora, su velocidad máxima, sino trazar todo tipo de curvas a cualquier velocidad. Especialmente, en carreteras viradas, es fantástico rodar con la quinta marcha a 9.000 revoluciones por minuto, o jugar con el cambio manteniendo siempre el motor por encima de las 8.000 revoluciones por minuto. En estas circunstancias la 550 se muestra de lo más dócil y además muy precisa en

Precio en la calle:
785.000 ptas.

Importador: Avello, S. A. Gijón. España. Tel. 32 01 00.
Plazo de entrega: Inmediato.
Garantía: Un año.
Fecha de presentación: Salón de Colonia de 1982.

VIRTUDES

- Estética y acabado.
- Manejabilidad.
- Prestaciones elevadas.
- Estabilidad óptima en cualquier trazado.
- Elasticidad en la respuesta del motor.

DEFECTOS

- Consumo elevado en alta velocidad.
- Freno posterior poco preciso.
- Sistema antihundimiento ineficaz.



A tope supera los 190 kilómetros por hora. Las carreteras viradas se convierten en una gozada

la trayectoria marcada, cosa que permite disfrutar de grandes tumbadas y escuchar el suave bramido que emite el motor.

De todos modos no hay que olvidar la eficacia del sistema de suspensión trasera *full-floater*, regulable en la presión del muelle sobre cinco puntos de dureza. Si esto fuese posible también en la parte hidráulica, la 550-ES se podría adaptar a la perfección a cualquier trazado, permitiendo así disfrutar al máximo de sus acusadas dotes de estabilidad.

El cambio, formado por seis marchas, es ruidoso en el momento de las sincronizaciones, sin embargo, su precisión en el manejo, y el perfecto escalonamiento de las marchas, lo hacen particularmente indicado para el uso deportivo. El embrague, al margen de ser sólido y estar preparado para el uso más exhaustivo, reacciona con brusquedad si el motor no está en su temperatura óptima de funcionamiento.

La GSX-550-ES, al contrario de otros modelos, está equipada con frenos de disco cuyas pinzas tienen el doble bombín activo. Los dos delanteros son progresivos en el uso normal; sólo en caso de apuros se muestran algo débiles, y también el sistema antihundimiento es prácticamente inexistente.

Lo más descorcentante de esta Suzuki es el consumo del carburante. En autopista, a un régimen muy elevado, el gasto de gasolina alcanza los doce li-

PRESTACIONES



Brillante para una medio litro

| | |
|---------------------------------|-----|
| VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) | |
| Con un solo piloto | 192 |
| Con dos personas | 179 |

| | |
|---------------------------|------|
| ACELERACION (seg.) | |
| De 0 a 400 metros | 12,5 |

CONSUMO



Gasta lo que corre

| | |
|---|----------|
| CIUDAD | l/100 km |
| En primera, segunda, tercera y cuarta | 7,2 |

| | |
|-------------------------------|-----|
| CARRETERA | |
| En conducción tranquila | 5,7 |
| En conducción rápida | 7,0 |

| | |
|----------------------|------|
| AUTOPISTA | |
| A 170-190 km/h. | 12,1 |

tros cada cien kilómetros, mientras en conducción normal no llega a los seis litros de consumo.

EQUIPAMIENTO/ACABADO



También en este apartado el fabricante ha querido ser generoso, equipando la 550-ES como si se tratara de una maximoto.

El semicarenado tiene una línea estética que encaja perfectamente con el resto de la moto, y su comportamiento en cualquier velocidad es perfecto, aunque sólo protege al conductor en la parte superior. El panel de mandos, montado sobre silentblock, se compone del habitual velocímetro, el cuentarrevoluciones, y entre estos dos están el indicador digital de las marchas y el testigo para el control del nivel de la gasolina.

Hay que recalcar la calidad de las estriberas, hechas en aluminio, los escapes en forma de megáfono recubiertos con cromo negro, así como el grifo del carburante que se encuentra situado detrás de una trampilla.

La línea estética es un tanto angulosa, sin embargo, muy armónica y moderna. A esto contribuye de forma definitiva el acoplamiento de los colores basados en el azul celeste, el plata claro, el rojo bermellón y el burdeos. En cualquiera de estas combinaciones, la GSX-550-ES mantiene su aspecto agresivo y a la vez compacto.

El propulsor, todo él recubierto con pintura negra para la mejor disipación del calor, contrasta sobre los tubos cuadrados del chasis que al ser de color metal recuerda a las motos de competición.

VALOR/PRECIO



Como siempre ocurre en nuestro país, toda moto de importación si no se la puede tachar de cara, si es costosa. En el caso de la GSX-550-ES, el precio en la calle con impuesto de lujo incluido y matriculación es de 785.000 pesetas.

Como se ha podido comprobar a lo largo de la prueba, se trata de una moto particularmente estable, rápida y sobre todo bien acabada. Frente a sus rivales puede competir con margen en cuanto a prestaciones y equipamiento. Sin embargo, su precio está entre los más altos del mercado.

Cualquier motorista, aficionado a la categoría del medio litro, puede encontrar en esta Suzuki el producto a su medida, que sin lugar a duda le dará todas las satisfacciones esperadas.

Gigi Corbette



RALLYE DE CATALUÑA

SERVIA PROFETA EN SU TIERRA

Con la victoria de Salvador Serviá y Jorge Sabater al volante de su Opel Manta, el Campeonato de España de Rallyes ha cobrado un interés que parecía perdido.

AL vencer en este rallye, que era puntuable también para el europeo, el piloto de Pals se acerca peligrosamente a su rival de Viladrau, Antonio Zanini, a quien su abandono le obliga a correr los dos últimos rallyes pendientes, el Vasco-Navarro y el Gerona. No van a ser los aficionados los que deploran un campeonato al rojo vivo ni los organizadores de las pruebas citadas que las ven así potenciadas.

Este año, el Rallye Cataluña estrenaba recorrido o, mejor dicho, se trasladaba de escenario al centrarse en las cercanías de Barcelona y en la zona del Montseny-Guillerries tomando algunos de los tramos más conocidos y famosos de esos parajes. A este mismo nivel había otra novedad importante y que

iba encaminada a acercar el rallye al gran público: las salidas y llegadas de las dos etapas tenían lugar en el mismo casco urbano de Barcelona. Más concretamente, la salida se dio desde la más céntrica de las plazas de la Ciudad Condal, la de Cataluña.

Los dos extranjeros de más relumbrón que debían venir, Capone y Toivonen, no hicieron el desplazamiento, ya que el primero tiene el título en el bolsillo, pues el otro no le puede presentar batalla al estar convaleciente de un accidente. Así las cosas, el rallye tenía neto color local, dado que ni Mandelli ni Ferjanez iban a incoordinar a los «nuestros» en casa. De esos «nuestros», uno de ellos ya fue baja antes de comenzar. Se trata de Beni Fernández, quien, como ya dimos cuenta de ello la



Salvador Serviá ha ganado mercedemente el Rallye de Cataluña, sorprendiéndose de haber podido resistir sin problemas a Zanini. En el segundo puesto, Carlos Sainz correspondió a la confianza en él depositada por Opel. Antonella Mandelli se aseguró prácticamente el título europeo femenino. Ortiz llevó su R5 Turbo al tercer puesto.

Valeo

Antinieblas CIBIÉ

Alta tecnología experimentada en competición. Esta es la característica fundamental de los antinieblas Cibié. Por eso batan records, facilitando la conducción en condiciones climatológicas difíciles; eliminando el efecto de rebote cuando la niebla es densa, ampliando el campo de visibilidad y haciendo posible que su coche sea visible a distancia. Ya sabe: antinieblas Cibié, la seguridad más luminosa..., garantizada por VALEO, el líder mundial en iluminación del automóvil.



Carreteras luminosamente seguras.

Valeo

pasada semana, fue víctima de un accidente en carretera. Las últimas noticias hablan de un restablecimiento inminente para el vigués, mientras que su copiloto, Salas, cuyo estado es más preocupante, también mejora, aunque deberá ser intervenido quirúrgicamente. De este modo, Zanini y Serviá eran los máximo favoritos, pilotando sus respectivos Ferrari 308 y Opel Manta, mientras que Carlos Sainz, promovido a piloto oficial de Opel en el lugar de Oñoro, era aquel cuya actuación iba a ser observada con más atención por los expertos. Y es que el volante oficial de General Motors ha dado mucho de hablar... «Genito» Ortiz, a la busca de un resultado válido; Borja Moratal, dispuesto como de costumbre a intercalar su minúsculo pero musculoso Samba oficial entre los grandes, y Pons, con un Lancia Rally alquilado en Portugal, al parecer con opción a compra, componían lo más destacado del plantel de españoles.

Ya en la primera especial empezó el mano a mano entre los dos «marqueses», el de Viladrau y el de Pals. En esta primera prueba el hombre del RACC le sacó a Zanini ocho segundos en los pocos más de nueve kilómetros de que constaba. A partir de ahí, la noche, de duras condiciones atmosféricas, llovía y había niebla por ciertos lugares, iba a ser testigo del duelo entre ambos pilotos. Al término de la primera etapa era Serviá el líder por un exiguo margen de dieciséis segundos, pese a un trompo del que se recuperó rápidamente. Por su parte, Zanini había tenido pequeños molestos contratiempos: un limpiaparabrisas y una bomba de gasolina que hacían de las suyas. Si éste había ganado en seis ocasiones, en otras cinco lo hacía Serviá, y en otras tres Pons, muy brillante con su Lancia Rally y al que un problema con el varillaje del cambio le costaba tres minutos y ser adelantado por la Mandelli, entonces quinta. Entre los dos de cabeza estaban Carlos Sainz y Genito. El primero sorprendió por su rápida adaptación, y el segundo, con problemas de suspensión y autoblocante. Entre los pilotos de grupo a Santacreu, que no debemos olvidarlo, estaba segundo de la clasificación general del campeonato, tenía un exiguo margen de cinco segundos sobre Arqué. Ambos pilotaban

sendos Opel: Ascona, el primero, y Manta, para el segundo.

Las condiciones climatológicas iban a ser mucho más clementes en la noche del sábado, cuando se disputaba la segunda etapa, marcada por la enorme tensión del duelo de «los marqueses». Nada más iniciarse saltaba empero la primera sorpresa, el Ferrari de Zanini se negaba a ponerse en marcha y el necesario empujón le costaría al equipo treinta segundos de penalización. Serviá tenía, pues, un ligero respiro, que de todos modos no lo dejaba al abrigo del más mínimo error. Si a partir de entonces Zanini arañaba algún segundo

Jaime Pons estuvo con los hombres de cabeza. Un problema de timonería del cambio le hizo perder el contacto. Al final pudo ser cuarto a costa de Antonella.



en algunas especiales, en otras era superado por Serviá, e incluso en ocasiones ambos lo eran por Pons. Lo cierto es que Zanini no llevaba a cabo la remontada que le vaticinaban y los dos protagonistas parecían estar muy igualados. «Me ha sorprendido el que no me fuese tan difícil mantener a raya a Antonio», diría Serviá después del rallye a propósito de esta igualdad. El vuelco de la carrera vendría en la especial número veintiséis. Al arrancar, muy pocos metros después de la salida, se rompía un palier del Ferrari, lo que implicaba el abandono. Salvador podía relajarse un tanto y encaminarse más tranquilo hacia la meta, pues eran cuatro minutos los que le sacaba a Sainz. Como en la primera etapa los hombres que más especiales se anotaban eran Serviá, Zanini y Pons, éste ya destacado de la italiana, que parecía más elogiada por sus atributos físicos que por sus dotes volántísticas. Por su parte, Sainz se anotaría dos scratch y a Genito le correspondía el honor de vencer

en el último tramo cronometrado. Ni que decir tiene cuál era la alegría de Serviá y los suyos tras este triunfo que lo relanza en el campeonato: «Sé que lo tengo difícil, pero si la suerte me sigue acompañando como hasta ahora...», y proseguía: «Yo ya salí fuerte y a ganar, aunque yendo regular y manteniendo el ritmo. Es una pena que se haya roto el coche de Antonio, pero también podía sucederme a mí, es normal cuando se aprieta la máquina como lo hemos hecho.» También estaba exultante Carlos Sainz: «Estoy muy contento, porque salía con mucha responsabilidad encima, era la primera

carrera que hacía con este coche y no conocía el terreno como ellos.» El tercer puesto de Genito no conseguía animarle en exceso: «En la segunda etapa he seguido teniendo los mismos problemas de antes, aunque hemos mejorado algo la suspensión. Por eso no he podido atacar y para estar con los primeros hubiese tenido que arriesgar demasiado.» Por su parte, el director deportivo de Renault, Bernard Tramont, anunciaba tras el rallye que no acudirían a las restantes pruebas de campeonato para así preparar ya la temporada venidera: «El Costa Brava está muy cerca...» Muy bien el cuarto puesto de Pons, mientras que la Mandelli estaba contentísima al haber logrado un paso firme en sus aspiraciones al título continental femenino. Ferjancz, Frigola y Moratal terminan a continuación precediendo a los líderes del grupo A, en el que, finalmente, Arqué se impuso a Santacreu y Bassas, tras los cuales se clasificó Candela, el mejor grupo N.

Texto y fotos: J. L. Aznar

Aerodinámica KAMEI y BMW en elegante armonía

El equipo Kamei X-1 del BMW serie 3 se compone de Spoilers delanteros y traseros, aletines, bajos de carrocería, faldón inferior trasero, parrilla frontal, aireador de capó, bandas decorativas y otros complementos. TAMBIEN DISPONEMOS EQUIPOS KAMEI para otros modelos BMW.



IRESA
INTERNATIONAL RACING & MOTORSPORT S.A.

Pollença Industrial «EL SEGRE» Tel. (973) 20 16 62 / 20 16 66
Tlx. 51 492 IRESA-E LLEIDA / LERIDA - (España)

Solicite información por escrito



Javier Miranda con Marlboro

FINALMENTE ha sido Javier Miranda el piloto ganador de la Challenge Marlboro, cuyo premio consiste en participar en el festival Fórmula Ford los próximos días 2, 3 y 4 de noviembre. Los cinco miembros del jurado de periodistas (entre los que se encontraba un miembro de MOTOR16) dieron vencedor a Miranda, por tres votos, mientras que Antonio Hernández

quedaba finalista, con dos votos. Javier Miranda había quedado finalista de esta interesante promoción el pasado año, cuando Carlos Sainz resultara vencedor. Los premios a la combatividad, entre cuyos ganadores se decidió el vencedor de la Challenge, fueron obtenidos, además de por el propio Miranda y Hernández, por F. Tobaruela, J. J. Burgos y L. Rodeiro.

A TODO GAS

- Se ha aplazado la reunión del pleno de la Federación Española de Automovilismo para votar al nuevo presidente. El tiempo está jugando en contra de Sandro Rocci, que parecía destinado a arrasar en la nueva votación, pero sus más recientes actuaciones como presidente en funciones han disgustado a sus partidarios, que en su mayoría parecen haber desplazado su voto hacia Carlos Gracia. El candidato aragonés podría contar también con el apoyo del RAC de Cataluña, que se ha convencido de las pocas posibilidades que tiene Miguel Angel Nalda.
- La permanencia de Carlos Sainz en el equipo Opel habrá sido efímera. El piloto madrileño

ha firmado finalmente con Renault, marca con la que ha venido colaborando desde hace años y que, probablemente, le deje mayor libertad para poder hacer algunas pruebas en circuito, en Fórmula 3 más concretamente.

- Sólo una prueba internacional ha sido concedida al circuito del Jarama en 1985, la Copa de Europa de Fórmula 3, el 20 de octubre.
- El puesto libre en General Motors podría ser entonces ocupado por Salvador Serviá, que está avalado por sus dos triunfos en la presente temporada y que, incluso, podría aportar un patrocinio económico del RACC.
- Amplia participación española en el París-Dakar. Además de Carlos del Val, que repite con Pegaso, equipado este año con un motor de 300 caballos, una nueva cabina y ruedas gemelas traseras, acompañado por un copiloto belga, estarán en la salida Juan Porcar y Eduardo de Aysa, con un Mercedes 300 GD; Ricardo Muñoz y Miguel Angel Guerrero, con un Land Rover, y Prieto y Juvanteny, con un Nissan Patrol. A estos cuatro equipos se podría unir también el santanderino García Sañudo, con un segundo Land Rover.

Pareja se prepara

PARA Jesús Pareja la temporada ha terminado en el circuito Paul Ricard, como empezó: con problemas mecánicos. El piloto español ha tenido que conformarse con el decimosexto puesto en la final de la Challenge de Europa Renault 5 Turbo a causa de un problema en el turbocompresor.

Jesús está pensando ya en la temporada que viene, en la que quiere volver a repetir la Copa de Europa R-5 Turbo, con el nuevo coche —tracción delantera— de 115 caballos. Piensa que esta temporada le ha servido de aprendizaje y que sería una tontería no aprovecharlo.

Los malos resultados de la pri-

Jesús Pareja correrá en los 1.000 kilómetros de Sandow Park, en Australia, antes de fin de año.



mera mitad del año los achaca tanto a su falta de experiencia como a la mala preparación de su coche. Tras cambiar de preparador, aconsejado por el francés Joel Gouhier, las cosas comenzaron a ir mejor y tanto en Holanda como en Italia pudo ir en cabeza.

Además de su programa en la Copa R-5 Copa Turbo, Pareja espera poder hacer las carreras europeas del Mundial de Resistencia. Con este objetivo tiene ya varios contactos, con Rondeau, para llevar un Porsche Rondeau; con Brun, para conducir uno de sus Porsches 956, y con el motorista que cuida de su coche actual, que ha comprado otro Porsche 956. Pareja haría este programa a medias con el francés Gouhier.



Pérez Sala terminó en Mugello

PÉREZ Sala ha tenido un difícil fin de semana en Mugello con ocasión de la final del Campeonato italiano, que era además su última carrera del año. Quinto de treinta y seis participantes en los entrenamientos, pese a una rotura de motor y un toque con otro coche, en la manga clasificatoria a causa de dos trompos en la primera vuelta, tuvo que remontar del puesto decimoséptimo al noveno,

que le permitía clasificarse para la final. En ella, en la que salía en el puesto dieciocho, un nuevo trompo le relegó al puesto vigesimocuarto, del que se recuperó al octavo a la llegada, siendo uno de los pilotos más rápidos en pista. La prueba se disputó en mojado. La victoria fue para Tachino, con Ralt Volkswagen, por delante de Capelli, con Martini Alfa Romeo, y Santin, con Ralt Alfa Romeo.

Ganamos de calle y en cualquier terreno.



Consiga en su concesionario Pirelli los mismos neumáticos que equipan a las motos vencedoras.

Las motocicletas equipadas con neumáticos Pirelli vencen en cualquier terreno. En el Campeonato de España de Moto-Cross, en la categoría de 125 c.c., las Cagiva de Jorge y Toni Elías quedaron primera y segunda y la KTM de Pablo Colomina fue tercera, todas con Pirelli. También en el Campeonato de España de 250 c.c., los tres primeros, Pablo Colomina, Toni Elías y Antonio Arcarons, llevaban Pirelli en sus motos. Igual que la Honda 500 de André Malherbe y la Suzuki 125 de Michele Rinaldi, ambos primeros en sus categorías respectivas, dentro del Campeonato del Mundo de Moto-Cross. En circuitos, en las «Motociclismo Series» los primeros también llevan Pirelli. Como la Yamaha FJ1100 de Domin-

go Gil que venció en todas las mangas disputadas.

Y usted, aunque no tome parte en competiciones, puede beneficiarse de la experiencia adquirida por Pirelli, utilizando en su motocicleta los mismos neumáticos que equipan a las motos vencedoras, en cualquier terreno.



PIRELLI
Adelanta por tecnología

Mi primer amor

Con un Mercedes que se compró a los diecisiete años, antes incluso de sacar el carnet de conducir, hizo la mili y se fue a Finlandia. Los coches le apasionan tanto como la música y espera poder comprarse pronto un Volvo 760.

IVAN DE ENTRADA UN MERCEDES

HACE cinco años, un joven rubio llamado Juan Carlos cambió sus libros por una guitarra y su nombre por el de Iván. Quería triunfar en el mundo de la música y poco a poco lo está logrando.

Iván es tan joven que tiene aún muy reciente su «primer amor» y su «primer desengaño» sobre ruedas.

«A pesar de no tener carnet, porque sólo tenía diecisiete años —dice—, con el dinero de mis primeras galas me compré un Mercedes plateado. Era el primer sueño de un chaval que quería llegar a la cima y por eso busqué un coche ampuloso. Después me di cuenta de lo poco práctico que resultaba, porque cuando tenía una avería lejos de una ciudad grande como Madrid o Barcelona, nunca encontraba quien supiera arreglarlo.»

A ese Mercedes van unidos muchos recuerdos de Iván.

«Me ha hecho pasar grandes apuros. Un día me dejó plantado en Marbella cuando estaba haciendo la mili y tuve que ir en auto-stop hasta el cuartel. Sin embargo, también me ha proporcionado satisfacciones como la de llevarme a Finlandia en cuarenta y ocho horas. Hay que tener en cuenta que la distancia es de 3.700 kilómetros y es necesario coger tres barcos.»

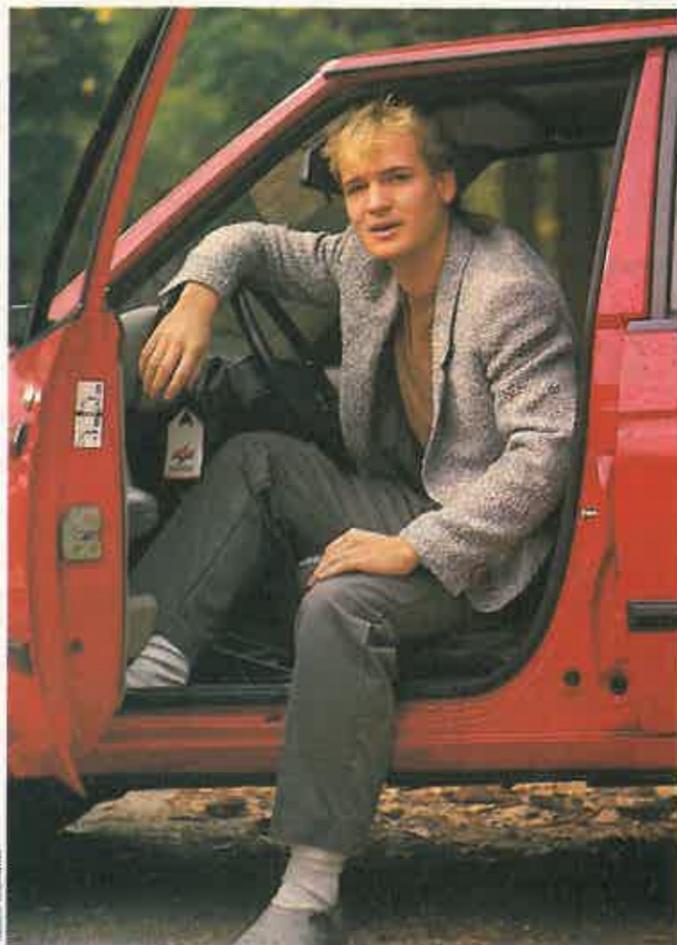
El padre de Iván es ingeniero naval y siente gran afición por los motores. Durante sus vacaciones acostumbra a montar y desmontar su coche, lo pone a punto, lo mima... Su hijo le ha ayudado desde muy pequeño en esas incursiones por el mundo de la mecánica y por eso no tiene ningún problema a la hora de cambiar una bujía o unos platinos.

«Los coches me apasionan —comenta—, porque mi padre me ha enseñado todos los recovecos de su mecanismo. Recuerdo desde siempre que

me sentaba a su lado cuando conducía y me explicaba cada uno de sus movimientos.»

Iván sólo necesitó un par de clases prácticas para conseguir su permiso de conducir, los coches le eran muy familiares.

Sin embargo, las motos no son precisamente su pasión, a pesar de confesarnos que en cierta ocasión tomó parte en una carrera de motocross y no que-



cido un Renault 8 de su padre, un Fiat 128 que perteneció a su mujer y que él califica de divertido, porque era muy bajito y el Talbot Horizon que tiene actualmente.

«Estoy muy satisfecho con él, pero espero comprarme un Volvo 760 diesel. Considero que es el coche con más seguridad y mejores prestaciones del mercado.»

En nuestra charla no podemos evitar una referencia a la circulación en las grandes ciudades.

«En Barcelona, la estructura de las calles permite que se circule de un modo fluido, pero en Madrid existe un auténtico caos. De todos modos no podemos eximir de culpa al elemento humano —asegura cambiando la sonrisa que ha mantenido durante toda la entrevista por un gesto serio—. En este país necesitamos aprender a conducir. Cuando he salido a Europa he visto cómo nadie tiene que pedir paso y los coches van por su carril a la velocidad debida. Aquí, cuando intentas adelantar a alguien, la maniobra se transforma en un rallye, porque nadie se deja adelantar. A todos nos parece que las calles y las carreteras son para nosotros solos; he visto a muchos conductores girar sin poner intermitente.»

Iván está cambiando de casa, desea cambiar de coche, aunque nunca se desprenderá del Horizon, porque lo necesita su mujer y sobre todo ha cambiado de mentalidad. Es mucho más sencillo y natural que en sus comienzos. Desea la popularidad sólo en la medida justa que le permita dar a conocer sus canciones y colocarlas en los primeros puestos de las listas de éxito. Y estamos seguros de que lo conseguirá, porque está dispuesto a luchar duro.

Angeles G.-Maroto

Caprichos

Realiza: Pilar Parra
Fotos: A. J. Nieto

1
Anorak Jaguar convertible en chaleco. Lleva los colores de la marca, está acolchado y proporciona una buena temperatura. Su precio es de 7.500 pesetas en cualquier concesionario Austin Rover.

2
Llaveros esmaltados de distintas marcas y modelos del grupo Austin Rover. Su precio es de 250 pesetas en todos los concesionarios.

3
Los mismos llaveros, pero en dorado, cuestan 300 pesetas.

4
Corbata Mercedes para las grandes ocasiones. Lleva inscrito el anagrama de esta marca. Por 1.500 pesetas en los concesionarios Mercedes.

5
Jersey de lana acrílica Austin Rover para caballero. En azul su precio es de 3.500 pesetas en todos los concesionarios de esta marca.

6
Confortable jersey Jaguar en verde, de lana acrílica. Su precio es de 3.500 pesetas.

7
Jersey de caballero Rover, de diseño sobrio; se adapta al cuerpo y no encoge. Cuesta 3.500 pesetas en los concesionarios de la marca.





Agenda personal

Race Cataluña

El Rallye de Tierra Race Cataluña, puntuable para el Campeonato de España de Rallyes Secretos de Tierra, discurrirá por la provincia de Lérida. La salida está prevista a las diez de la mañana del sábado día 3 de noviembre desde Solsona, y la prueba constará de tres tramos cronometrados que se repiten tres veces. A las cuatro y media de la tarde finalizará el Rallye. En Santander, el domingo día 5 tendrá lugar el Rallye Los Peñucos, puntuable para la Copa de España.



MOTOS EN CALAFAT

El circuito de Calafat será escenario desde el día 1 de noviembre al domingo día 4 de importantes competiciones motociclistas. Las pruebas finales del Campeonato de España de Velocidad, el Superprestigio, y una carrera de clase abierta para motos de cuatro tiempos componen el programa. Como se suele hacer en otros países europeos, los motoristas tendrán en las autopistas catalanas un carril exclusivamente para vehículos de dos ruedas, y el trayecto será gratuito. Este mismo fin de semana se celebrará el Trial de Ruc, puntuable para el Campeonato de España, y el Super

Moto Cross, que organiza el Moto Club Yunquera, en el polideportivo madrileño de La Elipa.

SOLUCION AL VELOGRAMA

1: Dublín. 2: Chapin. 3: Talayote. 4: Archi. 5: Atrac. 6: Rispo. 7: Lealtad. 8: Armenia. 9: Lotus. 10: Mosport. 11: Scheckter. 12: Estribillo.

Escobillas con regalo

Los usuarios de escobillas limpiaparabrisas Anco, que comercializa Champion, pueden obtener interesantes regalos y hasta un viaje a Egipto, beneficiándose de la campaña de promoción que la marca ha puesto en marcha hasta el día 15 de diciembre.

Los pequeños, de carreras

El próximo día 4 del mes de noviembre, en el circuito de Paesa (Madrid), tendrá lugar la primera carrera del Trofeo Ibérico de Automodelismo Radio-Control.

La Razón y la Pasión.

PEUGEOT 505

Nuevos Peugeot 505. La respuesta para los que quieren un coche de prestigio sin renunciar a las emociones fuertes.

Ahora, con poderosas innovaciones que permiten exportar el Peugeot 505 a toda Europa, con plena garantía de éxito.

Nueva inyección electrónica. Nueva suspensión. Versiones con cambio automático. Motores Gasolina, Diesel, Turbo e Inyección.

Un confort excepcional en un coche con nervio.

Con una simple mirada, todo bajo control.

Con un simple gesto, el paisaje se transforma, gracias a unas prestaciones brillantes. Hasta 160 CV. Hasta 205 Km/h.

Por diseño, robustez y tecnología, sólo algunos importados de élite pueden plantarle cara. Pero, a un alto precio.

PEUGEOT 505.

Comprarlo, es razonable.

Conducirlo, apasionante.



GAMA PEUGEOT 505

| CARACTERISTICAS TECNICAS | 505 GL | 505 GED | 505 GR | 505 GRD* | 505 GRDT | 505 GTI | 505 GTI** Automático | 505 GTDI | 505 GTDI** Automático | 505 GTDI** Turbo Inyección |
|----------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------------|-----------|-----------------------|----------------------------|
| Cilindrada (cc.) | 1.971 | 2.498 | 1.971 | 2.498 | 2.304 | 2.165 | 2.165 | 2.498 | 2.498 | 2.155 |
| Potencia máxima DIN (CV) | 100 | 76 | 100 | 76 | 80 | 130 | 130 | 95 | 95 | 160 |
| Velocidad máxima (km/h.) | 168 | 150 | 168 | 150 | 160 | 185 | 180 | 170 | 162 | 205 |
| De 0 a 100 km/h. (Seg.) | 12,8 | 18,2 | 12,5 | 18,0 | 16,8 | 10,0 | 11,7 | 14,0 | 17,0 | 8,6 |
| Consumo a 90 km/h. (l./100 Kms.) | 6,7 | 5,9 | 6,7 | 5,9 | 6,0 | 6,6 | 7,4 | 5,8 | 6,4 | 7,7 |
| Precio (P.F.) | 1.051.000 | 1.210.500 | 1.227.500 | 1.388.500 | 1.459.000 | 1.467.000 | 1.623.360 | 1.579.000 | 1.715.360 | 2.150.000 |

* También en versiones Familiar y Break.

** Con Aire Acondicionado de serie.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA



FORD ORION

LA CONQUISTA DEL ESPACIO

El Ford Orion va a cambiar sus ideas sobre el espacio, por su interior tan amplio que sorprende en un coche de su tamaño. Y la sorpresa se mantiene, porque el Ford Orion se sale de lo corriente. Une lo clásico con lo vanguardista. Línea tradicional y sofisticadas soluciones técnicas.

Su tracción delantera y suspensión independiente dan al Orion total seguridad en la conducción. Con una velocidad punta de 167 Kms/h. Y con un consumo también sorprendente: 5,2 l/100 Km.* (motor gasolina) o 3,9 l/100 Km. (motor diesel).

Elevalunas eléctrico. Respaldo trasero abatible asimétricamente 60/40. Y el maletero más amplio de su segmento.

El Ford Orion ha conquistado un espacio en el mercado, creando una nueva categoría. Un coche que no tiene rival porque su confort, espacio y lujoso acabado son propios de vehículos del más alto nivel.

* (O.M. 5/8/82).



Desde 840.000 ptas. F.F.

Recuerde: Ford Credit. Pague su Ford con dinero de Ford. Garantía de 12 meses y de 11 años contra la perforación por corrosión. Más de 400 puntos de venta y Servicio Ford en toda España.

ORION



Diseño y Calidad

PRIMERA PRUEBA DEL NUEVO SOLARA DIESEL

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

3 de noviembre de 1984

Núm. 54 • 165 ptas.

ENTREGO SUS TROFEOS
MOTOR 16

COMO ES Y CUANTO CUESTA EL COCHE DE LAUDA



ELIJA ENTRE
EL V.W. PASSAT
Y EL CITROËN BX

NOVEDADES:
LANCIA THEMA
Y RENAULT ALPINE V-6

RALLYE DE CATALUÑA: SERVIA IMPARABLE