

SEMANAL

# Motor 16

GRUPO

EXTRA  
141  
PRUEBAS

24 de noviembre de 1984

Núm. 57 • 200 ptas.



# TODOS LOS COCHES QUE SE VENDEN EN ESPAÑA

**TURIN: SALON DE BELLEZA**

**DESCUBRA EL ALFA GIULIETTA DEL 86**  
**LANZAMIENTO DEL BX-19 GT**

# Fiat Uno Diesel: España de punta a punta sin repostar.



Fiat Uno Diesel

con sujeción dinámica externa; Interior del capó totalmente revestido de material fonoabsorbente; servofreno a depresión y todas las innovadoras características del recientemente elegido coche del año en Europa, el Fiat Uno.

Ahora, cuando desee ir a muchos sitios parando en los pocos que usted quiera, ya lo sabe: la tecnología del Fiat Uno Diesel le lleva cómodamente.  
1.301 cc., 45 CV., 140 Km/h.; 5 velocidades; 3 y 5 puertas.

**Uno!** es un **FIAT**

Aquí tiene el Fiat Uno Diesel. Un coche para ir a muchos sitios parando en muy pocos. Un consumo de sólo 4,7 l. cada 100 Kms. y un depósito de hasta 42 l. de capacidad lo garantizan. Para ir seguro y cómodamente. Porque le lleva la tecnología Fiat. Cabezal de cilindros y bomba de inyección "encapsulados" para insonorizar. Filtro del aire de gran capacidad

**FIAT UNO COCHE DEL AÑO EN EUROPA 1984**

Esta semana

## Confidentes

**E**l Ayuntamiento de Madrid se ha distinguido siempre por la búsqueda de fórmulas, legales o coactivas, para hacer efectivas en dinero contante y sonante las multas de circulación urbana. Sería necio ocultar que los medios legales para que los infractores abonaran las sanciones, en el tiempo y forma reglamentaria, no son los necesarios y suficientes para que los municipios solucionen el procedimiento con rapidez, y sobre todo que al final del mismo no le cueste más hacer efectivo el cobro que el valor de la sanción.

Pero tampoco es de recibo que para paliar una laguna legal, las Administraciones Locales arbitren fórmulas coactivas para cobrar las multas. Para quienes defendemos el automóvil como un bien que permita disfrutar de libertades únicas, en ningún caso podemos aplaudir la última tentativa del Ayuntamiento madrileño para asegurarse el cobro de la deuda municipal de sus vecinos propietarios de automóviles. El documento firmado el pasado lunes entre el Ayuntamiento de Madrid y la asociación de vendedores de automóviles, que agrupa a la mayor parte de éstos en España, no tiene desperdicio. Los vendedores afiliados a Ganvam se comprometen a dos cosas: abonar todas las multas pendientes de un automóvil antes de su venta, y proporcionar al Ayuntamiento los datos de identificación de los compradores del vehículo.

Curiosamente, el Ayuntamiento sólo se compromete a dos cosas también. La primera, informar a los afiliados a Ganvam de las multas pendientes de pago, algo a lo que creemos tienen derecho todos y cada uno de los

vecinos de Madrid, y, la segunda, asómbrense, no volver a intentar cobrar las multas que ya se han pagado. Faltaría más.

El concejal de Seguridad y Policía Municipal, Emilio García Horcajo, a presentado este acuerdo como un *servicio público*, y ha manifestado que «queremos ayudar a las personas que compran un coche de segunda mano y después se encuentran con la sorpresa de que sobre él pesan varias multas impagadas». Nosotros siempre habíamos pensado que las sanciones pesan sobre quien comete la infracción y no sobre el objeto que ha servido para cometerla. ¿Es la pistola la culpable del asesinato, o lo es quien aprieta el gatillo?

Comprendemos que los vendedores se vean agobiados a causa de esta irregularidad, que permite perseguir a la pistola y no al asesino, pero no deja de sorprendernos que lleguen a firmar el documento aludido, que para mayor ventaja de la Corporación Local dice en su último párrafo: «Igualmente, el Ayuntamiento se reserva la facultad de dar de baja a algún afiliado de Ganvam que incumpla reiteradamente la debida reciprocidad de obligaciones pactadas.»

La aplicación de los términos de este documento quizá evite sorpresas a los compradores de vehículos usados, pero en ningún modo soluciona el vacío legal existente y, en todo caso y eso sería lo más peligroso, puede llegar a institucionalizar, aún más, las medidas coactivas contra el automóvil privado. Los defectos de la ley sólo deben ser corregidos por la ley y no por acuerdos contra natura, que convierten a los vendedores de automóviles en policías.



Francisco Del Brío

## SUMARIO

### Extra: las pruebas del año

<b>4</b> PUNTO DE MIRA M-16		<b>76</b> AGENDA PERSONAL	
<b>6</b> ACTUALIDAD	El autobús no falló	<b>77</b> ANUNCIOS POR PALABRAS	
<b>10</b>	Salón de Turín	<b>82</b> MI PRIMER AMOR	José María Rodero
<b>15</b> LO ULTIMO	Citroën BX 19 GT: Pasos de gigante	<b>84</b> EXTRA PRUEBAS	Las pruebas del año (gasolina)
<b>16</b>	Aifa 88: Sustituto del Giulietta	<b>107</b>	Las pruebas del año (cabriolets)
<b>18</b>	Nissan Patrol 85	<b>108</b>	Las pruebas del año (familiares)
<b>19</b> EXTRA PRUEBAS	El mercado español bajo la lupa	<b>109</b>	Las pruebas del año (diesel).
<b>20</b>	Cómo se hacen	<b>124</b> LOS QUE MAS Y LOS QUE MENOS	
<b>24</b>	Todos los coches, todos los precios	<b>126</b> GENTE SOBRE RUEDAS	Ian Gibson
<b>29</b>	Las pruebas del año (gasolina)	<b>131</b>	Ricardo Tormo
<b>67</b> MERCADO	Ofertas de la semana	<b>135</b> VIAJES	Washington, capital de capitales
<b>68</b>	Precios de coches nuevos	<b>137</b> XAVIER DOMINGO	En el corazón del imperio
<b>70</b>	Precios de coches usados	<b>138</b> OCIO	Seep-Sail: Velas tierra adentro
<b>74</b> ATREVASE A...	Más aire para su CX	<b>140</b> DEPORTE	
<b>75</b> PASATIEMPOS-CARMEN RICO		<b>146</b> JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS	





GALLEGO & SEV

## LOS PRESOS APRENDEN MECANICA

EN la prisión de Lérida se están impartiendo unos cursillos de mecánica del automóvil en los que toman parte en su mayoría internos de segundo grado, que pronto van a terminar su condena y que por tanto sacarán al menos algo de provecho de su estancia entre rejas: una profesión. En efecto, al terminar estos cursillos, el Instituto Nacional de Empleo, que es quien los finanza, les otorgará un título acreditativo. La inversión realizada en material didáctico es de 23 millones de pesetas. Esperemos que en los talleres no se asusten al ver: «Mecánico del Automóvil por la Prisión de Lérida.»

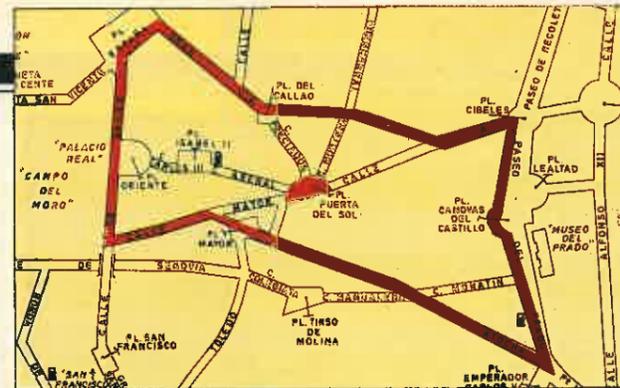


## CABINA ESPACIAL

LA cabina que están creando DAF y Enasa será la cabina ideal de los años noventa.» Así se expresó el presidente de DAF, señor Van der Padt, en la presentación en Valencia de una nueva serie de cabinas para finales de esta década, la serie denominada Space Cab. La nueva cabina DAF es mucho más aerodinámica exteriormente, y con gran cantidad de espacio libre en su interior, lo que permite al conductor una estancia muy cómoda, no sólo durante el trabajo, sino también durante los periodos de descanso. El aislamiento térmico y acústico, así como la incorporación de elementos tan inusuales como televisión, video o un equipo completo de transmisiones, además de la doble litera, son los elementos distintivos de este nuevo producto.

## Vuelven los Mercedes deportivos

Mercedes ya tiene definido su calendario de novedades para los próximos dos años. La primera serie que saldrá a la luz será la denominada W-124, compuesta por siete modelos, cuatro con motor de gasolina: 200, 230 E, 260 E y 300 E, y tres con motor diesel: 200 D, 250 D y 300 D. Su puesta de largo está prevista para el próximo día 8 de diciembre. A mediados del 85 llegarán los modelos familiares de esta misma serie y para los primeros compases del 86 ya estarán en el mercado los coupés y cabriolets. Los diseñadores de la marca están trabajando ya sobre la base de los coupés de la serie W-124 para crear a partir de ellos una serie de descapotables, que será la única comercializada por la marca. Se ha descartado la creación de coupés a partir de los 190, de los modelos 380 y 500 SEC.



## LA PUERTA DEL SOL, SIN COCHES

### Oro negro

Pese a todas las crisis habidas y por haber, el negocio del petróleo sigue siendo el mejor del mundo. Así al menos se desprende de las cifras de ventas y beneficios de las principales empresas internacionales. En el ranking de las diez primeras, seis de ellas (Exxon, Royal D-Shell, Mobil, BP, Texaco y Standard Oil) son petroleras, de las cuales cinco tienen su sede social en Estados Unidos. Entre el resto se encuentran una compañía de informática (IBM) y una química (Du Pont), mientras que dos multinacionales del automóvil figuran en tercera y sexta posición, respectivamente, General Motors y Ford Motor, con unas ventas, en el último ejercicio, de 74.581 y 44.454 millones de dólares.

## CIEN OCTANOS

- A primeros de 1985 se comercializará la versión turbo del Fiat Uno, con 110 caballos de potencia. En España debería lanzarse al comenzar la primavera.
- La factoría Firestone de Basauri, dejará de producir cubiertas para turismos. Estas se fabricarán exclusivamente en la factoría de Burgos.
- Fasa Renault está estudiando la posibilidad de llevar a cabo un nuevo expediente de regulación de empleo. Aunque todavía ni está especificado, podría ser de treinta y nueve días.
- Campsa, Enpetrol y Cepsa fueron las empresas que más facturaron durante 1983. La buena situación de las empresas petrolíferas se complementó con el octavo puesto de Petronor y el noveno de Explosivos Río Tinto.
- El grupo industrial norteamer-

## OPTIMISTA, AGNELLI

EL presidente de Fiat, Giovanni Agnelli, abrió con un discurso la rueda de Prensa anual del grupo, que coincidió con el Salón de Turín. Sus palabras han sido las más optimistas de los últimos años, especialmente cuando se refirió al automóvil, que es el sector más importante del grupo italiano. En la rueda de prensa también se habló de España y, más concretamente, de Seat, cuya penetración comienza a preocupar a los gigantes. Según el director general de Fiat Auto, Vittorio Ghidella, la política de precios del Seat Ibiza en Italia es agresiva en exceso. Sin embargo, estas manifestaciones no deben interpretarse como inicio de algún contencioso, pues más bien al contrario las relaciones Seat-Fiat pasan por un buen momento.



## Adiós a Hispano Suiza

Con el cierre de la firma Hispano Oerlikon se ha confirmado la muerte de Hispano Suiza, una marca que nació hace ochenta años. Hispano Oerlikon estaba radicada en Suiza y se dedicaba al desarrollo de máquinas de precisión para los sectores de armamento y maquinaria. Esta

firma era descendiente directa de la Hispano Suiza original fundada en Barcelona por el ingeniero Marcos Birkight; la firma Hispano Suiza fue capaz de lograr un puesto fundamental en la historia de la automoción gracias a sus niveles de técnica y calidad. En 1953 murió el fundador y a partir de ese momento se inició el proceso de desintegración.



## Vendedores y recaudadores

El pasado lunes se firmó un convenio entre el Ayuntamiento de Madrid y la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos de Motor (Ganvam), por el que las empresas asociadas de este último se comprometen a no admitir la transacción de vehículos de segunda mano que tengan pendientes deudas por sanciones de circulación con el Ayuntamiento madrileño. Con este convenio el Ayuntamiento aprovecha la situación desesperada de los vendedores de automóviles para poner en marcha un nuevo procedimiento coactivo para hacer efectivas las multas municipales.

## Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); Angel Carbenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto). Redacción: María Jesús Benoit, José María García Cernuda, Angel Marco, José Luis Aznar. (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algaharaz y Luciano Tanto (Italia); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín). Giancarlo Perini (Italia); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Olegario Torralba, Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Garib (Pruebas); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); M.ª Angeles G. Maroto, Caridad Plaza e Inés Prat («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Humor); José Luis de la Viña (Náutica).

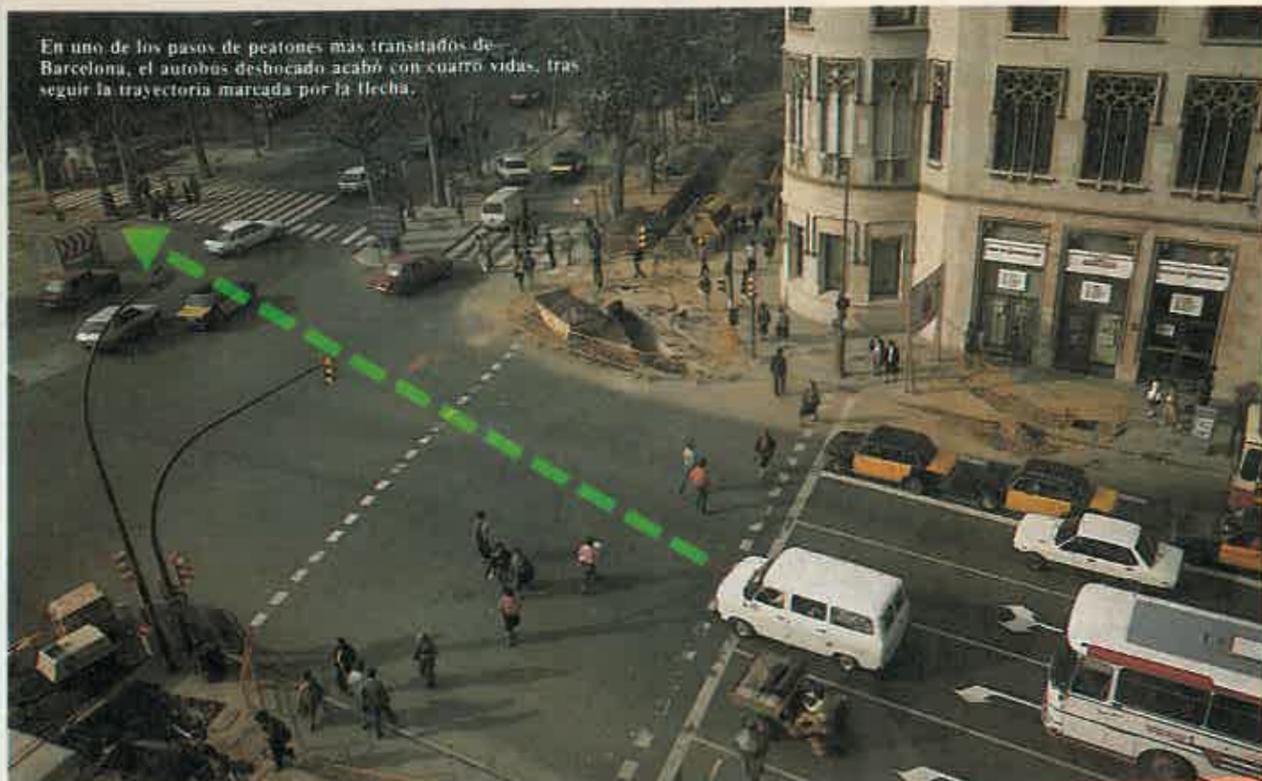
Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsina Ruf. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006.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

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

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

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

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



En uno de los pasos de peatones más transitados de Barcelona, el autobús desbocado acabó con cuatro vidas, tras seguir la trayectoria marcada por la flecha.

## ACCIDENTE DE LA PLAZA DE CATALUÑA

# EL AUTOBUS NO FALLO

**P**ERITOS y técnicos barceloneses siguen dando una y mil vueltas para tratar de encontrar la pieza que no encaja en el rompecabezas de la tragedia que el lunes día 12 se cebó en forma de autobús sobre un grupo de peatones en la plaza de Cataluña, con el saldo de cuatro personas muertas y una veintena más heridas.

La polémica, como siempre, se ha centrado en la dicotomía fallo humano-fallo mecánico, y los tribunales dirán, finalmente, la última palabra. Lo que sí parece cierto, según los datos manejados por MOTOR16, es que la seguridad en los modernos autobuses urbanos es prácticamente absoluta, y en pocos casos se achaca la culpabilidad del accidente a un mal funcionamiento de sus mecanismos.

El suceso es bien conocido: un autobús, recién salido de una parada, arremete contra varios vehículos detenidos ante un semáforo, arrolla a un nutrido grupo de peatones y frena su loca carrera chocando contra un taxi y una farola. Todo, en poco más de cien metros.

El conductor, Benigno Corzo, de cincuenta y nueve años, achaca el accidente a los frenos, tanto de pie como de mano, e incluso llegó a afirmar haber dado un golpe de volante sin que tampoco le respondiese la dirección.

Esta tesis ha sido rebatida tanto por la empresa Transportes de Barcelona, como por Enasa, fabricante del Pegaso accidentado. Y a las pruebas pericia-

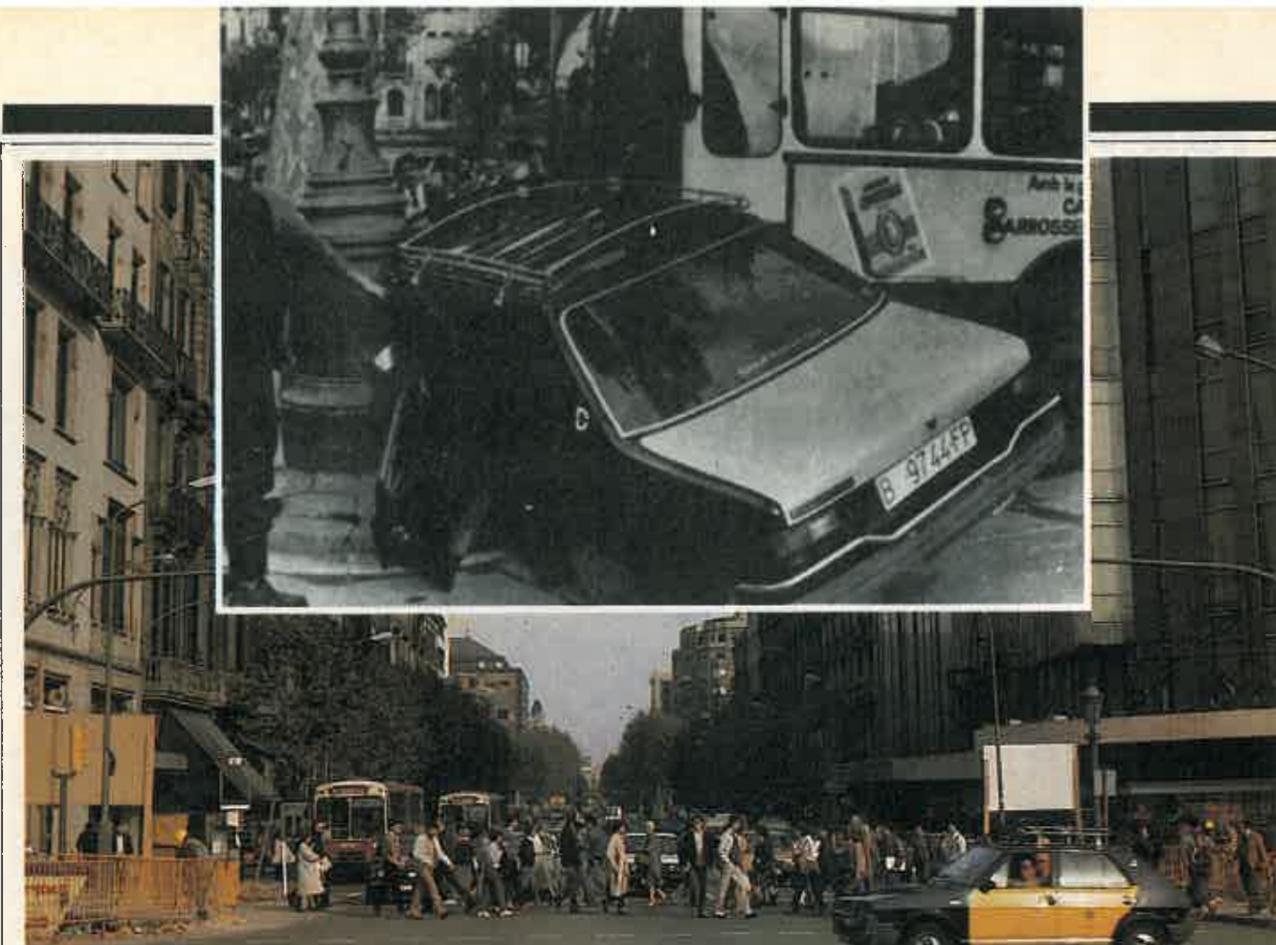


Benigno Corzo, conductor del bus abrumado y roto tras el accidente

les se han remitido, aunque el asunto esté *sub júdice*: los frenos respondieron al poner de nuevo en marcha el vehículo, y el asfalto no tenía huellas de frenada.

En materia de seguridad, los autobuses como el accidentado están dotados de un sofisticado sistema, preparado para no fallar nunca. En concreto, el modelo Pegaso 6083 de la serie 7000 cuenta con frenos asistidos. Estos, en una primera parte del recorrido del pedal, deceleran con suavidad, ya que actúa un *retarder* o freno de transmisión, al tiempo que, también automáticamente, van entrando marchas cada vez más cortas. En una segunda parte del recorrido actúan ya los circuitos de frenado, que son independientes delante y detrás.

Testigos del accidente han señalado a MOTOR16 haber oído cómo el autobús, en su carrera, iba muy acelerado. Se ha barajado así la posibilidad de que el acelerador quedara *clavado* y que el conductor, atezado por el pánico, fuese incapaz de reaccionar. Otras personas han atestado los esfuerzos de-



Años	Kms. recorridos (en millones)		N.º Accidentes		Accidentes cada 1.000 Kms.	
	Madrid	Barcelona	Madrid	Barcelona	Madrid	Barcelona
1981	99,3	50,1	3.783	5.221	0,037	0,102
1982	98,5	49,0	3.655	4.978	0,036	0,099
1983	96,3	47,4	3.020	4.628	0,031	0,095

El parque en 1983	Vehículos	Kms. diarios de la flota	
		Kms. diarios de la flota	Kms./vehículo al año
Madrid	1.815	284.000	53.108
Barcelona	1.118	123.000	42.340

La siniestralidad de los autobuses urbanos está descendiendo a pasos agigantados, gracias a las mejoras técnicas y a la renovación de flotas. Sobre estas líneas, el paso de peatones del accidente. Unas cinco mil personas lo utilizan diariamente y cerca de mil en una hora punta.

perar a la palabra última de la justicia.

En el cuadro adjunto se puede observar cómo a una voluminosa flota y una considerable cantidad de kilómetros recorridos, el índice de accidentes se está reduciendo paulatinamente a niveles mínimos, al menos en las dos ciudades analizadas, Madrid y Barcelona.

El caso de Madrid es representativo. Según datos públicos de la memoria de la Empresa Municipal de Transportes, en el pasado año se registraron 3.020 accidentes en los que la responsabilidad, según sentencia de los tribunales, se repartió así: en 1.866 casos correspondió al conductor ajeno; 1.113, al propio, es decir, al empleado de la EMT; en 39 accidentes la culpa fue de ambos, y en dos casos se debió al vehículo.

En Barcelona, por ejemplo, las víctimas mortales —normalmente peatones— por accidentes de autobuses urbanos fueron ocho en 1980; dos, en 1981; tres, en 1982, y seis en el pasado año, cifra prácticamente insignificante para los cerca de cincuenta millones de kilómetros que recorren al año los 1.118 autobuses de la Ciudad Condal.

En el aspecto humano de este tipo de servicio no se suele poner en entredicho la formación de los conductores. Sin embargo, la política de reducción de personal y el establecimiento del agente único en los autobuses han sido los desencadenantes de numerosos incidentes, debido a la existencia de un nuevo factor de inseguridad, como es el hecho de conducir y al tiempo ir cobrando el importe del billete a algún pasajero.

nodados del conductor para evitar la tragedia.

La versión del protagonista del accidente ha sido apoyada por miembros del comité de empresa de Transportes de Barcelona, quienes aseguran que no es la primera vez que se detecta una «anomalía pasajera en los frenos y en el sistema automático de marchas. Anomalía —dicen— que se corrige en segundos y espontáneamente». Se entiende así que tras el accidente el Pegaso funcionara a la perfección. Sin embargo, las pruebas periciales y la reconstrucción del suceso se muestran en

contra de esta opinión. La empresa Enasa, por su parte, prefiere no manifestarse hasta que el juez culmine sus investigaciones, aunque dan prácticamente como imposible una avería intermitente.

Lo que es evidente es que el conductor, de haber mantenido una cierta serenidad, disponía de recursos suficientes para reducir el tamaño de la tragedia. Según fuentes de la empresa, ni hubo volantazo, ni siquiera se utilizó el claxon para llamar la atención, con lo que la actuación del conductor queda en entredicho, aunque hay que es-

# Nuevo Opel Kadett. El coche en su mejor forma.



## Nuevo Kadett GSi.

Con el nuevo Kadett, la ingeniería alemana Opel ha puesto al coche en su mejor forma.

Todo un acontecimiento en el diseño de automóviles.

El coche en su mejor forma por su revolucionaria línea exterior y avanzada aerodinámica. La mejor de su categoría.

El coche en su mejor forma por sus potentes motores 1.3 S, 1.6 S, 1.6 D y el 1.8 i, capaz de superar los 200 km/h. con una marcha tan estable y silenciosa como Vd. jamás pudo imaginar.

El coche en su mejor forma por su sentido de la economía: desde 5,0 litros a 90 km/h. El menor consumo entre los coches de su clase.

El coche en su mejor forma por su espacio interior sorprendentemente amplio y confortable.

Así es el nuevo Opel Kadett.

El coche en su mejor forma.

Hasta en el precio.

Vea los nuevos Opel Kadett en cualquiera de los 240 puntos de venta y servicio Opel. Y benefíciense con ellos de las ventajosas condiciones de financiación Opel Credit.

Y, además, de las otras ventajas exclusivas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 kms. y el servicio Opel Euroservice Assistance, que le asegura asistencia gratuita durante un año en España y otros 25 países europeos.

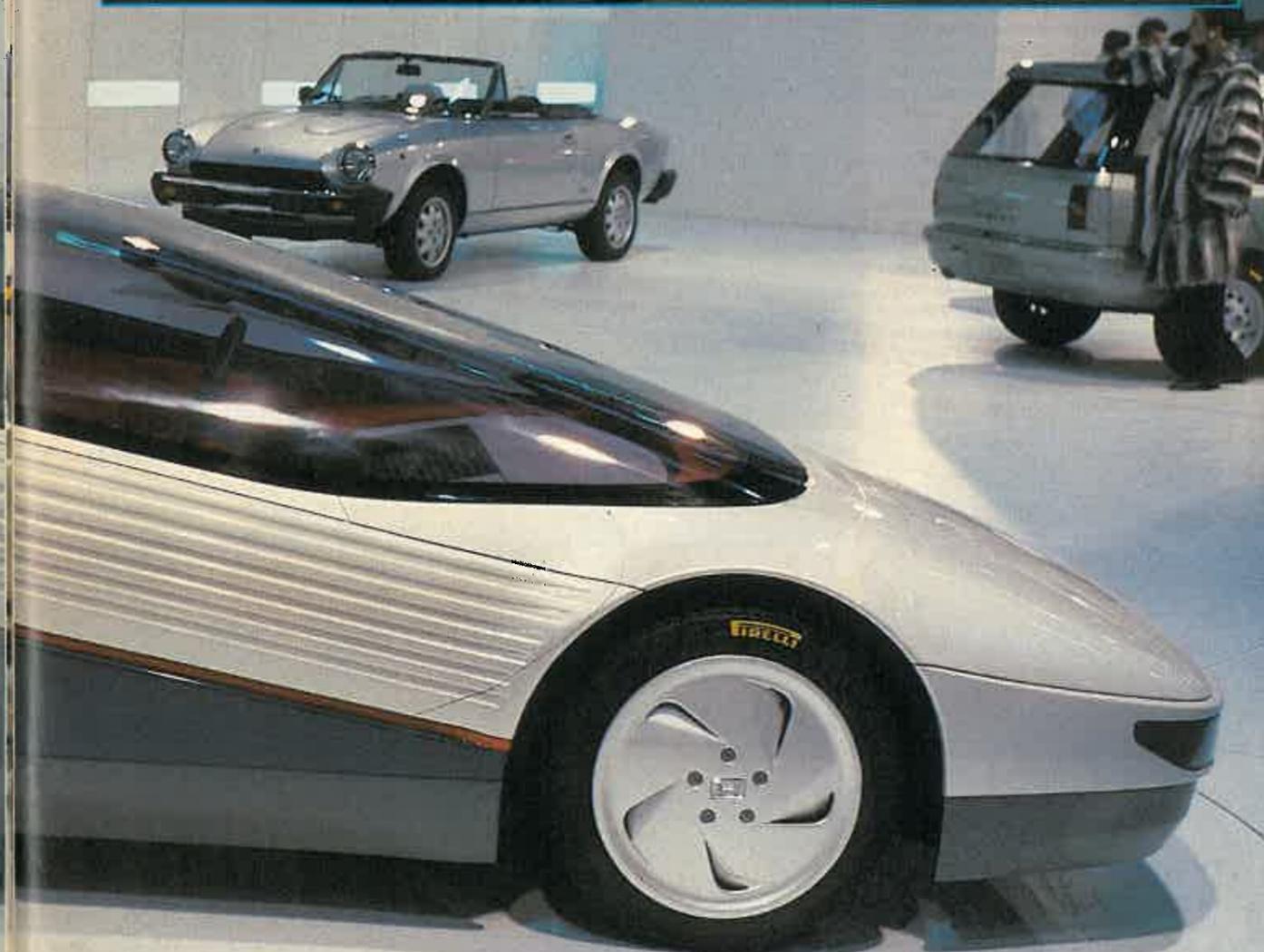
**OPEL**   
INNOVACIONES EN MARCHA.

# SALON DE TURIN ORO EN LINGOTTO

Sensacional el Honda HPX de Pininfarina, una de las obras más admiradas en Lingotto.



Incansable Giorgio Giugiaro, una de cuyas novedades más atrayentes fue el deportivo Maya.



Diseño es la palabra mágica en Italia y el Salón de Turín de 1984 se ha encargado de demostrarlo. El propio presidente de la República, Sandro Pertini, presente en la inauguración, ha querido dar el espaldarazo a esa nueva visión del automóvil que está surgiendo de los tableros de dibujo de los carroceros italianos



**L**A habitual orgía estética del Salón de Turín, puesta en pie cada dos años por los creadores italianos, ha tenido esta vez un marco excepcional, la antigua factoría Lingotto de Fiat, todo un monumento del racionalismo arquitectónico, que ya fue cantada en su tiempo por Le Corbusier, y que ahora ha vuelto a la vida

social para no quedar como «un elefante blanco varado en el centro de Turín», según palabras de Giovanni Agnelli, el gran patrón de la *mamma Fiat*; un patrón polémico, combativo y siempre deseoso de volver a España con armas y bagajes, como evidenció en algunos párrafos de su discurso.

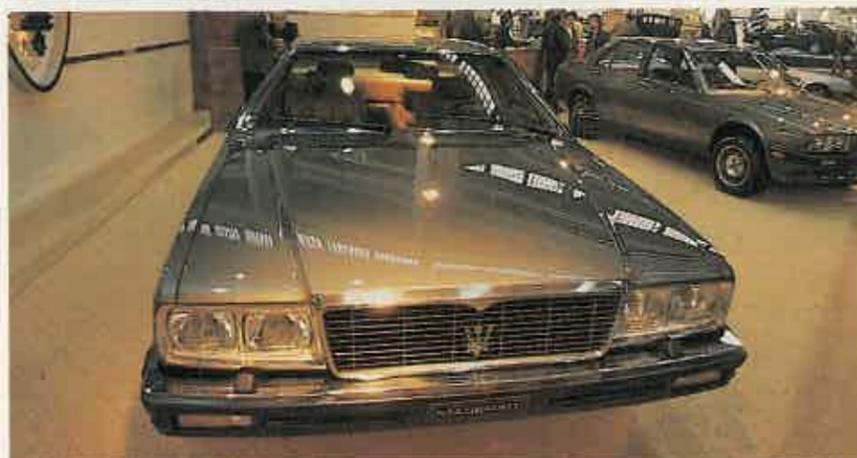
El Salón de Turín ha hecho honor a

su tradición, ser pasarela de carroceros, pero también ha servido como rampa de lanzamiento para modelos cotidianos del tipo Alfa Romeo 33 Quadrifoglio Oro, Fiat Regata Weekend o Ford Sierra 1,8, y algunos más excepcionales, como los De Tomaso Longchamp y Pantera GTS Turbo, o el remodelado Lamborghini Jalpa.

La gama 33 de Alfa se completaba en Turín con el Quadrifoglio Oro, QO, una versión lujosa, llena de elementos electrónicos, que equipa el motor de 95 caballos de potencia; también se presentó la versión ranchera, el 33 Giardinetta, impulsado por el mismo motor del QO, pero esta vez con sólo dos ruedas motrices.

La otra novedad importante para el mercado mundial estaba en el campo de los familiares: el Regata Weekend, una evolución del Regata que no sólo ofrece las posibilidades de una berlina familiar, sino también las de un instrumento de trabajo. El Weekend sustituye al 131 Panorama con una gama completa, en donde están incluidos cuatro motores: dos de gasolina (un 1.300 centímetros cúbicos con 68 caballos de potencia y un 1.600 centímetros cúbicos con 100 caballos de potencia) y dos diesel (un 1.700 centímetros cúbicos de 58 caballos y un 1.929 centímetros cúbicos de 65 caballos).

La gama Ford Sierra 85 sorprende con la introducción de un nuevo modelo en sus filas, el Sierra 1,8, un coche equipado con un motor de cuatro cilindros y 1.796 centímetros cúbicos, que viene a cubrir el hueco entre las versiones 1,6 y dos litros; el motor de 1,8 litros da 90 caballos de potencia y los diseñadores de la marca aseguran haber



## FORD ATACA DE NUEVO

**D**URANTE el Salón de Turín, Ford ha presentado el esperado RS 200, un vehículo biplaza muy especial, que se venderá en pequeñas series y que es la base para el coche oficial de la marca en rallyes. De momento, se han construido sólo cuatro ejemplares, pero tan pronto como se hayan producido los 200 necesarios para la homologación en grupo B, el RS 200 estará listo para representar de nuevo a Ford en los rallyes internacionales.

Es un coche de cuatro ruedas motrices, cómo no, equipado con un mo-

tor de cuatro cilindros turbo, capaz de arrojar en su versión *de calle* la friolera de 230 caballos de potencia. Esto representa suficiente capacidad para rodar a 240 kilómetros por hora.

El proyecto de diseño y la construcción son una larga historia que comienza en 1983 y quedará culminada por completo en 1985, en el momento en que Ford disponga ya del equipo oficial definitivo. El chasis, ideado por el famoso técnico de Fórmula 1 Tony Southgate, es el primer monocoque de materiales compuestos utilizado en un coche de rallyes; uti-

liza como base un *sandwich* de aluminio y nido de abeja, reforzado con elementos de fibra y carbono y una lámina exterior de acero dulce. La resistencia y máxima ligereza son sus virtudes. Para el soporte de los trenes, se utilizan prolongaciones de esta estructura metaloplástica, unidos a subchasis tubulares de soporte. El motor, largamente desarrollado en carreras de resistencia, es el Ford BDT subido a 1.800 centímetros cúbicos, con dos árboles de levas, 16 válvulas y 230 caballos, con turbo e intercambiador de calor.



Entre las novedades de gran producción, la más destacable fue el Regata Week-End break (arriba, a la izquierda), mientras que el stand Maserati hizo soñar a más de uno.

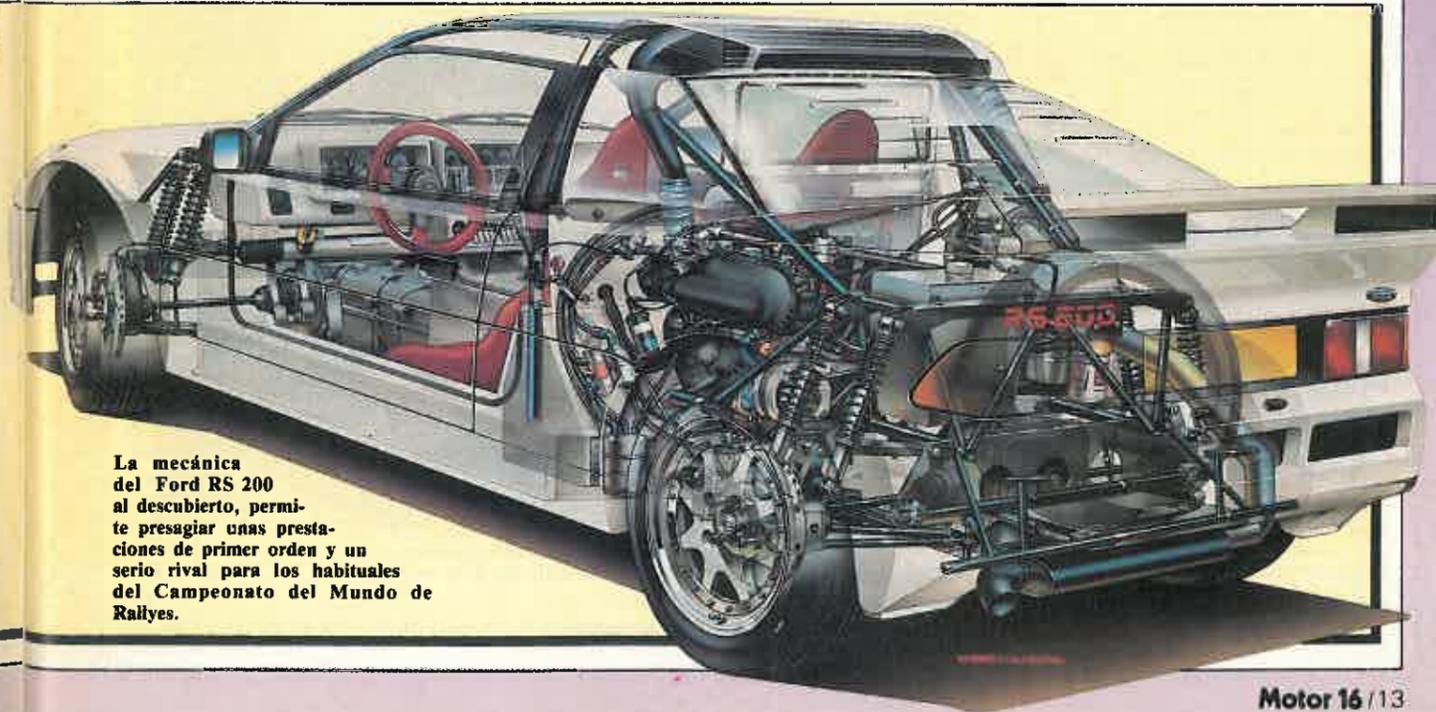
Seat continúa su ofensiva en el mercado italiano, apoyando ahora el lanzamiento del Ibiza. Sobre estas líneas, el 205 Verve de Pininfarina, sobre la base del popular modelo Peugeot.

recogido muchos datos de las experiencias aeronáuticas.

En el otro extremo de la producción, en el campo de los deportivos más violentos, destacaban los trabajos de De Tomaso sobre sus modelos Longchamp GTS y Pantera GTS 5 Turbo; el Longchamp ha modificado su estética exterior con la adopción de una nueva calandra delantera y bandas de goma en los laterales, mientras que en el interior se ha modificado el tablero frontal, siempre forrado de madera. El Pantera Turbo es la última expresión de un modelo ya veterano que ahora ve reforzada la espectacularidad de su imagen con un faldón delantero que casi llega hasta el suelo y un alerón posterior hecho en fibra de carbono que, al estar despegado de la carrocería, indica las pretensiones del coche; el Pantera va propulsado por un motor de ocho cilindros y 5,7 litros de cubaje, que recibe el apoyo de dos turbo compresores Garrett.

En Lamborghini, a punto de parecer hasta hace muy pocos meses, también soplan nuevos vientos, por lo menos para su modelo Jalpa; el estilo desafiante del biplaza, distinguido por la insignia del toro, se refuerza ahora con un interior forrado en cuero rojo que deslumbra por su agresividad.

Pero Turín fue, ante todo, un escaparate de las nuevas tendencias carroceras; en Lingotto se dijo adiós a los artesanos de tiempos pretéritos, a aquellos que trabajaban en los patios de vecindad armados tan sólo de martillos e imaginación, para dar la bienvenida a una generación de artistas que no sólo dominan la estética industrial en todas sus ordenetas, sino también el mundo de los ordenadores y sus posibilidades de diseño.



La mecánica del Ford RS 200 al descubierto, permite presagiar unas prestaciones de primer orden y un serio rival para los habituales del Campeonato del Mundo de Rallyes.

Ital Desing, la firma de Giugiaro fue, como siempre, a por todas y desplegó en Turín un abanico con tres novedades absolutas: Maya, Marlin y Together.

El Maya es un coupé de motor central transversal que se orienta al mercado americano; lleva un motor Ford de tres litros con ocho cilindros y 250 caballos de potencia; el Maya pretende ser el heredero del De Lorean, un coche con el que tiene muchos puntos de coincidencia.

El proyecto Marlin-Together ofrece la posibilidad de crear dos modelos distintos a partir de una misma base; el Marlin es una berlina familiar de cuatro puertas en la que se unen aerodinámica y confort, mientras que el Together es una ranchera de nuevo cuño preparada para dar réplica a los Renault Espace, Nissan Prairie, Honda City, etcétera.

Pininfarina, otro de los grandes, sorprendió por su elegancia blanca. Un pabellón blanco, un ambiente blanco, un Rolls Royce Corniche blanco y dos bombazos: el Peugeot 205 Break Verve y el Honda HP-X. El Verve es un proyecto de familiar pequeño, con soluciones de diseño muy interesantes; tiene veinte centímetros más de longitud que el actual 205 y su altura es superior en cuatro centímetros. Para este prototipo todavía no se ha previsto ningún programa de producción; pero la posibilidad existe.

La colaboración Pininfarina-Honda ha dado vida al HP-X, un coupé futurista, animado por el motor Honda de seis cilindros y dos litros, ganador del Campeonato Europeo de Fórmula 2. El coche es una máquina de carreras para andar por la calle, un coche que explota al máximo la teoría del efecto suelo



Arriba, dos jóvenes creaciones italianas: el Clip de Open Desing y el Gobi 4WD, realizado sobre un Panda 4 x 4 por Paolo Martín. Sobre estas líneas, el Quasar de Peugeot.

para pegarse a la carretera; su chasis también es de competición, pues se mezclan en su construcción materiales tan futuristas como el Kevlar o la fibra de carbono.

Maggiara, una firma casi desconocida, quiso lanzarse al estrellato con dos vehículos curiosos: el Gobi 4 WD, un Panda todo-terreno con tracción total al estilo de un jeep lunar, y el Spazio 3, un *motocarro* Vespa, ideal para el transporte urbano y para los paseos por los campos de golf.

Open Design jugó con el tema de las personalizaciones; su modelo Clip, hecho sobre la base de un Mitsubishi Mirage, fue un canto a la estética deportiva, la que corresponde a un 1.600 centímetros cúbicos rabioso, que da más de 120 caballos de potencia. En la misma línea se movió Zagato con su Lancia Delta Turbo Z, un conjunto de plásticos que transforma al Delta en un felino salvaje.

La última gran novedad fue el PAC de Michelotti: un mini ciudadano destinado a un público muy joven que todavía anda en busca de algo parecido a un Fiat 500 o un Seat 600; el PAC recibe el motor bicilíndrico del Daihatsu Cuore —548 centímetros cúbicos y 31 caballos de potencia—, lleva tracción delantera y puede montar un cambio automático.

Eso fue Turín a grandes rasgos: una pasarela de ideas aplicables ya en un futuro muy próximo. Grandes diseñadores, estilistas de primera y, en definitiva, magos de las formas estuvieron en primera línea, y es que en la capital italiana del motor hubo mucho oro en Lingotto.

Angel Marco

Fotos: Gigí Corbetta



La moda de los carroceros italianos también afecta a los interiores de los coches. En la foto de la izquierda, el puesto de conducción del Maya Ital Design, en el que todo se concentra en el volante. En el medio, sencillo salpicadero del PAC de Michelotti, y a la derecha, el del Ford Ghia Vignale de lujosa factura.

CITROËN BX 19 GT  
PASOS DE GIGANTE



**A**CABA de ser presentado el nuevo BX 19 GT, que se comercializa de forma automática, con un precio final de 1.533.260 pesetas. Se trata del escalón más alto de la gama, que permanecerá como tal durante bastante tiempo, y se consigue a base de combinar dos elementos del máximo atractivo: un potente motor de 1,9 litros y un grado de equipamiento/terminación realmente notable.

En el aspecto mecánico, lo más interesante descansa en el motor, que es estructuralmente idéntico al de la versión diesel. De sus 1.905 centímetros cúbicos brotan 105 caballos, que es una potencia suficiente para consentir muy buenas prestaciones, pero no precisamente su virtud más espectacular. A cambio de una potencia que no pasa de ser discreta (si el coche fuera interpretado como deportivo), ésta se

obtiene a un régimen muy accesible: 5.600 revoluciones por minuto, que es prácticamente una velocidad de crucero en marcha rápida. Además, dispone de una alta cifra de par motor, 16,5 metros/kilo, y el carácter del motor se distingue por su extraordinaria elasticidad. Estos valores, frente al simple concepto de potencia, representan la mejor y más significativa característica del propulsor de cuatro

cilindros que impulsa al nuevo BX 19 GT. Un motor que está alimentado por un simple carburador bicuerpo. El modelo ha sido muy cuidado desde el punto de vista de la apariencia externa, la definición del interior y el equipamiento. El concepto GT brilla en todos los rincones. La mención consta en no menos de cinco lugares, sea por medio de adhesivos plásticos o anagramas de simil-metal; y por

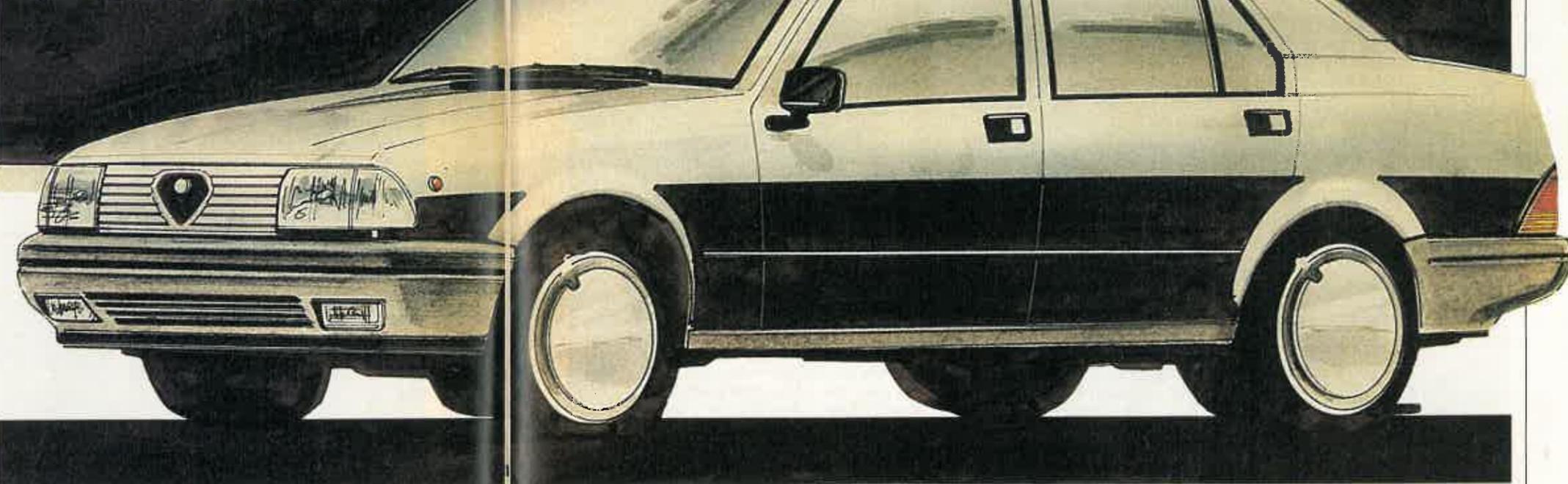
encima de ella, una apariencia exclusiva para el modelo, que se presenta como opción única, esto es, como modelo rico en accesorios, que no puede mejorarse con una versión más cara. Los detalles que le delatan son unas nuevas molduras negras en las esquinas de los paragolpes, retrovisores regulables a ambos lados, alerón posterior, nuevos tapacubos de plástico y proyectores de niebla delanteros como equipo de serie.

Por dentro, el coche incorpora dirección asistida, nuevos tapizados y guarnecidos, un cuadro de instrumentos de nuevo diseño

fort sigue siendo factor tan notable como en sus compañeros de gama y el conjunto queda muy mejorado con la presencia de los nuevos accesorios, como el útil y versátil ordenador, o con el agradable revestimiento textil de los asientos. La habitabilidad sigue siendo, como es lógico, tan buena como en el resto de los BX.

Al volante, el brío del motor se hace evidente en cualquier condición, aunque el coche pesa incluso diez kilos más que su equivalente en diesel —una tonelada justa en vacío—. El cambio de marchas, pese a un selector impreciso y desagradable,

## ALFA 88: SUSTITUTO DEL GIULIETTA



El futuro Alfa 88 es el modelo que se encargará de tomar el relevo del Giulietta, un coche que representa ahora mismo la armonización casi ideal de los estilos deportivo y familiar dentro de la gama del constructor italiano.

El próximo coche va a dirigirse, en definitiva, a un usuario de edad comprendida entre los treinta y cuarenta años, una persona amante de las buenas prestaciones, del diseño especial de carrocerías y de ese tono agresivo que durante mucho tiempo ha distinguido al Giulietta de su hermano casi gemelo, el Alfetta. El futuro Alfa tiene prevista su aparición para la primavera del 86.

La idea que Alfa Romeo ha perseguido en la preparación del modelo K-1 o Alfa 88 es la de conseguir un vehículo comparable al moderno Alfa 90, pero con un carácter mucho más fuerte.

Para la carrocería del proyecto K-1 se ha elegido una línea espectacular que mezcla los rasgos rectangulares

del Giulietta con la forma en cuña del Alfa 33, el resultado final es un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, cuyo Cx no supera la cifra de 0,35. El valor no es nada sensacional para lo que ahora mismo es corriente en este tipo de berlinas, pero, por contra, se ha reducido al mínimo la superficie frontal, lo que en definitiva aventaja al K-1 frente al actual Giulietta.

La estructura mecánica del futuro Alfa 88 va a conservar los rasgos personalizadores del Giulietta; el motor será delantero y longitudinal, la tracción irá a las ruedas traseras y el eje posterior empleará la técnica

De Dion, el mejor sistema para mantener las ruedas perpendiculares al suelo en todo momento con las consiguientes ventajas a la hora de transmitir la potencia y evitar los patinazos inútiles.

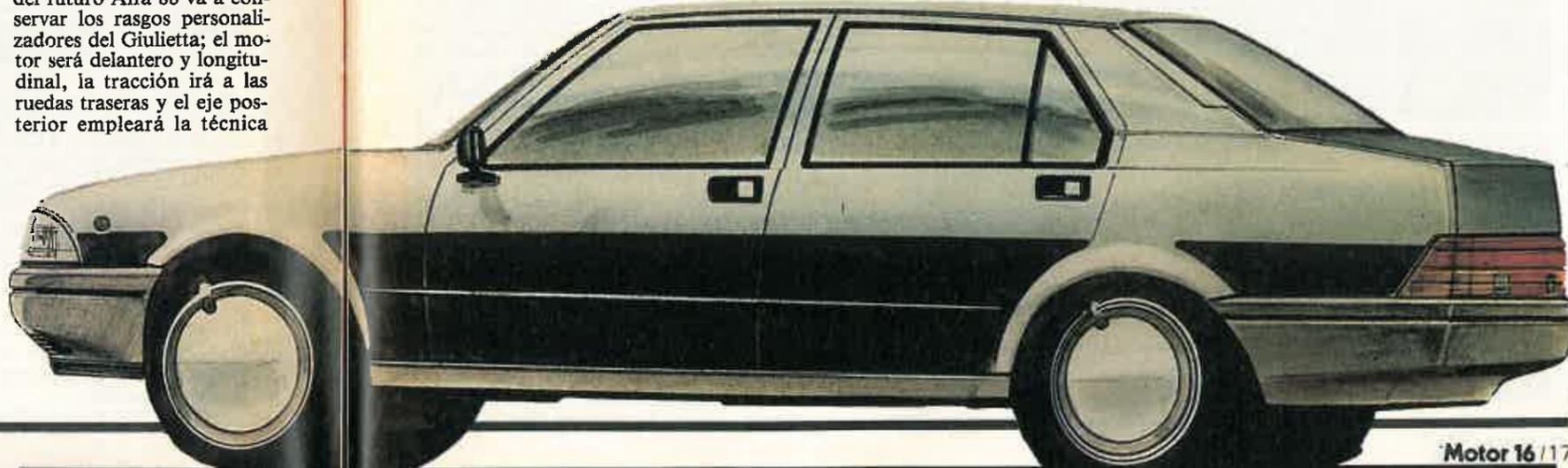
El Alfa 88 va a salir al mercado con una gama en donde tendrán cabida cuatro motores diferentes: tres de gasolina y uno de gasóleo. El motor de gasolina más pequeño será de 1,6 ó 1,8 litros de cubaje, pero

siempre con la estructura de cuatro cilindros en línea y doble árbol de levas en cabeza ya vista en los Alfetta, Giulietta, etcétera, su potencia debe llegar hasta los 110 caballos de potencia. El siguiente motor de gasolina será el de dos litros de cubaje, también cuatro cilindros; en su versión alimentada por inyección electrónica dará 130 caballos de potencia. En la cumbre de la gama se situará el motor dos

litros con turbocompresor que ya ha llegado a la parte final de su puesta a punto tras un largo proceso de experimentación; este motor da 170 caballos de potencia, suficientes para lanzar al Alfa 88 por encima de los 210 kilómetros por hora. El motor diesel será el ya conocido VM de cuatro cilindros con 2,4 litros de cubaje, presente ahora mismo en el Alfetta TD y en el Rover SD. Este grupo turbopro-

pulsado da 95 caballos de potencia lo que asegura al Alfa 88 una velocidad máxima del orden de los 170 kilómetros por hora.

El Alfa Romeo K-1. Alfa 88 debe llegar al mercado en los primeros compases del año 86, una vez producido ya el lanzamiento internacional del modelo 164; este modelo será el buque insignia de la armada Alfa Romeo y su lanzamiento está previsto para finales del 85.



—por fin con esferas convencionales y fácil de leer—, ordenador de a bordo, elevallas eléctricas en las cuatro plazas y otros detalles que sólo serían usuales como equipo opcional. Todo este despliegue de lujos tiene un precio y, aunque es cierto que la nueva motorización es de base más cara, el precio final del coche queda situado en un lugar peligroso: concretamente en algo más de millón y medio de pesetas, lo que representa una neta desventaja sobre productos similares. La diferencia con respecto a uno de los más recientes, el R-18 GTX, está por encima de las cien mil pesetas.

Superada la desagradable impresión del precio, el nuevo Citroën ofrece sensaciones muy agradables. El con-



está deliciosamente escalonado, con una primera más larga y una quinta más corta que en las versiones 16, la dirección es precisa y muy rápida. La estabilidad, mejorada con un ligero incremento en el diámetro de las barras estabilizadoras delantera y trasera, sigue siendo una virtud del coche.



# 141 PRUEBAS EN UN AÑO EL MERCADO ESPAÑOL BAJO LA LUPA



**D**URANTE los primeros 54 números de MOTOR16, los primeros doce meses de existencia de nuestra publicación, han sido analizados en profundidad 141 automóviles de todas las marcas y procedencias. Ofrecemos ahora a nuestros lectores un resumen de todas estas pruebas.

Hemos intentado ofrecer un trabajo ameno y atractivo. Lo iniciamos con una explicación sobre los métodos y

procedimientos con que llevamos a cabo las pruebas. A continuación, en un atractivo diseño, los más de 450 modelos, ordenados por precios, que están disponibles en nuestro mercado. Para quien crea que la elección es fácil, le remitimos a la página 24 y sucesivas. También remitimos a estas páginas a los amables lectores que cada semana nos escriben solicitando cordialmente la realización de tal o cual prueba o comparativa. Aunque queda todavía

mucho que probar, y las distintas comparaciones entre los distintos modelos y versiones son prácticamente infinitas.

Hemos ordenado los modelos según sus precios, de menor a mayor, pero con algunas salvedades. Por ejemplo, todos los diesel —a su vez, también, ordenados— aparecen juntos y al final. Las versiones familiares y descapotables también las hemos agrupado, respectivamente, en las páginas 108 y 107.

Sergio Piccione

## OPEL CORSA CABRIOLET

Techos duros para el cabriolet Emelba sobre base Corsa. Hay dos versiones, que permiten construir una especie de «pick-up».

El precio de la conversión a Cabriolet de uno de estos coches es de 180.000 pesetas, mientras que estos techos duros, complemento ideal para el invierno, se situarán sobre las 70.000, precio éste todavía por definir con mayor exactitud, pues éstos son primeros prototipos.

Su montaje es muy sencillo, ya que se mantiene por dos soportes delanteros y dos seguros en la parte de atrás, accesibles desde el maletero.

Por el momento solamente están previstos para los Corsa, ya que ha sido la marca más interesada en estos cabriolets, obra de Emelba, que también ha propuesto conversiones de este género sobre base Samba y Panda.

**E**MELBA acaba de presentar cuatro versiones distintas de techos duros adaptables todos ellos indistintamente a cualquiera de sus Corsa Cabriolet. Estas cuatro versiones van desde un *hard-top*, que da al coche un aire de deportivo dos plazas hasta otro que lo asemeja a un familiar (algo así como el VW Polo). Las otras dos versiones son intermedios entre las ya citadas.



## JAPONESES AL ATAQUE



Los Patrol cambian de aspecto, coincidiendo con la incorporación del nuevo motor turboalimentado.

**E**N los primeros días del año próximo, los Nissan Patrol fabricados por Motor Ibérica en Barcelona sufrirán una serie de modificaciones, la más trascendente de las cuales afecta al motor, que al fin recibirá la esperada inyección de potencia, gracias a un turbocompresor. Tras un dilatado periodo de ensayos, en los que la competición ha tenido un papel trascendente, se ha optado por este motor, estudiado en nuestro país, por considerarlo más adecuado que el seis cilindros con que el Patrol se fabrica en Japón. Las modificaciones también afectan al aspecto exterior, destacando un nuevo frontal con faros rectangulares como puede verse en la fotografía. Las primeras unidades de preserie están ya dispuestas en las instalaciones de la zona franca. Este mismo motor es el que también equipará la Vanette, que hará su aparición en el mercado coincidiendo prácticamente con las nuevas versiones del todo terreno.



Son 141 los diferentes coches probados durante poco más de doce meses de trabajo por parte de la gente de la sección de Producto de MOTOR16. Además del medio millón de kilómetros recorridos para llevar a cabo estas pruebas, se ha podido disponer del más completo instrumental para mediciones y comprobaciones.

EN poco más de un año, la sección de Producto de MOTOR16 ha probado 141 coches diferentes. Un inmenso trabajo, que sólo en kilómetros recorridos hace que se supere con creces el medio millón.

A lo largo de los números aparecidos hemos ofrecido a nuestros lectores tres tipos de pruebas diferentes: las comparativas, presentadas bajo el título de *Frente a frente*; la de coches que por su singularidad o por su novedad se prueban por separado, dentro de la rúbrica *A fondo*; y pruebas de fiabilidad, que hemos efectuado durante 15.000 kilómetros, en la sección que denominamos *Bajo la lupa*.

En las pruebas que hacemos en MOTOR16, lo que tratamos es de analizar el comportamiento en todo tipo de utilización, pero sin perder de vista en ningún momento cuáles son sus características, el público a que va destinado y el tipo de uso que éste va a hacer del mismo.

## MEDIO MILLON DE KILOMETROS PARA USTED

Nuestro banco de pruebas es la carretera y las vías públicas, buscando las circunstancias reales de conducción, si bien nos servimos de un amplio número de instrumentos para que nuestras mediciones sean lo más exactas posibles.

### Cinco recorridos de prueba

En lo que a los coches se refiere, la prueba *A fondo* y *Frente a frente* son iguales. Hay cinco recorridos de prueba diferentes, que se hacen con todos los coches.

Se empieza con un recorrido en ciudad de 115 kilómetros, que se efectúa

siempre en días laborables y a horas semejantes, para que las condiciones del tráfico sean lo más parecidas posibles. Incluso en las comparativas, los conductores se intercambian los coches que se comparan para que el resultado sea lo más aséptico posible, evitando que puedan influir las peculiaridades de la conducción de cada uno de ellos.

A continuación se hace el recorrido de carretera, manteniendo una velocidad cruce de 50 kilómetros por hora, siguiendo el velocímetro del coche. El recorrido se hace entre Brunete y Arenas de San Pedro, ida y vuelta; cubriéndose un total

de 228 kilómetros. Se trata de una carretera tipo Redia, con un par de pequeños puertos y un tráfico relativamente fluido. En esta prueba se obtienen los consumos mínimos en carretera, circulando a velocidades normales. El promedio, que se suele obtener varía entre los 80 y los 85 kilómetros por hora, según la potencia de los coches.

Concluida esta parte, tomando de nuevo como punto de partida y de llegada la gasolinera Cepsa de Brunete, en donde muestran una gran paciencia y comprensión por los largos procesos de relleno, con probeta, que son necesarios para obtener los consumos exactos, se realiza un recorrido por un bastante duro itinerario de montaña, con diferentes tipos de pavimentos. Durante este recorrido se rueda rápido, utilizando el cambio con cierta profusión, por lo que el consumo que sale es el máximo que en una carretera abierta puede tener un conductor que conduzca rápido. En esta prueba se po-



La sección de producto de MOTOR16 al completo. De izquierda a derecha aparecen en la foto Sergio Piccione, Angel Robledo, Simonetta Garib, Jorge Silva, Angel Marco, Jaime Hernández, José Robledo, Andrés Más, Víctor Piccione, Enrique Blanco y José María Cernuda. Cada uno de sus cuerpos ha encajado unos buenos 50.000 kilómetros.

ne a prueba también la eficacia de la suspensión, la capacidad motriz, la dirección y el aguante de los frenos, al margen de que estos últimos se prueban también posteriormente, midiendo las distancias hasta la detención y la fuerza que hay que ejercer sobre el pedal para conseguir parar el coche.

Este itinerario, que comienza en Brunete, sigue por Chapinería, Robledo de Chavela, Cebreros, La Cañada, Las Navas del Marqués, puerto de la Cruz Verde, Fresnedillas, Navalagamella, y termina de nuevo en Brunete. En total son 156 kilómetros, en los que la velocidad media oscila entre los 80 y los 90 kilómetros por hora, también según los coches.

Se completan las pruebas con dos recorridos en autopista, con salida y final en Las Rozas, y punto de retorno en Adanero. Entre la ida y la vuelta son 181 kilómetros. El primero de estos recorridos se hace a una velocidad cruce de 120 kilómetros por hora de conta-

dor, que suele equivaler a una velocidad media de 112 a 114 kilómetros por hora. La otra ida y vuelta a esta autopista se hace a 140 kilómetros por hora, que suele dar como resultado un promedio de unos 128 a 132 kilómetros por hora. Estas velocidades son los límites españoles, y el más común-

te fijado en las autopistas europeas.

### En circuito

Estas pruebas se completan con mediciones en el circuito madrileño se miden las aceleraciones, los reprises, las distancias de frenado a

60, 90 y 120 kilómetros por hora (los límites de velocidad existentes en ciudad, carretera y autopista) y el nivel sonoro en el interior del habitáculo.

Para las pruebas de frenado se utiliza un frenómetro Motormeter, que nos da datos sobre la eficacia, por medio de una curva de la deceleración durante el proceso de frenado, y de la fuerza que hay que ejercer sobre el pedal de freno. Estos datos fríos y objetivos evitan que el redactor responsable de la prueba se deje llevar por impresiones puramente personales, que a veces pueden estar viciadas.

En cuanto al sonido, se utiliza un sonómetro Bruel, que da máximos, mínimos y valores intermedios a una velocidad determinada.

Lo corto de la recta del Jarama nos obliga a tener que salir del circuito para las pruebas de velocidad máxima y de aceleración y reprise en los 1.000 metros. Para efectuar estas mediciones recurrimos a tramos de carretera de escaso tráfico, en



donde efectuamos varias mediciones en los dos sentidos, para evitar que tengan trascendencia el viento o la inapreciable pendiente que puede tener el tramo en cuestión.

Efectuadas estas pruebas, sólo queda medir los interiores y la capacidad del maletero, para lo que se utilizan piezas de poliestireno de diferentes tamaños, convenientemente cubiertas.

En total, entre los cinco recorridos de prueba y las mediciones de aceleraciones, reprises, velocidad máxima, frenos, sonoridad, etcétera, se vienen a cubrir cerca de dos mil kilómetros con cada coche, que en principio son suficientes para valorar las cualidades del comportamiento del mismo, su confort, sus prestaciones y su economía de consumo.

#### Pruebas de fiabilidad

Pero también hemos querido poner a prueba la calidad de fabricación y la fiabilidad de los productos de las diferentes marcas fabricantes en España, primero, y de los coches más asequibles de importación, des-

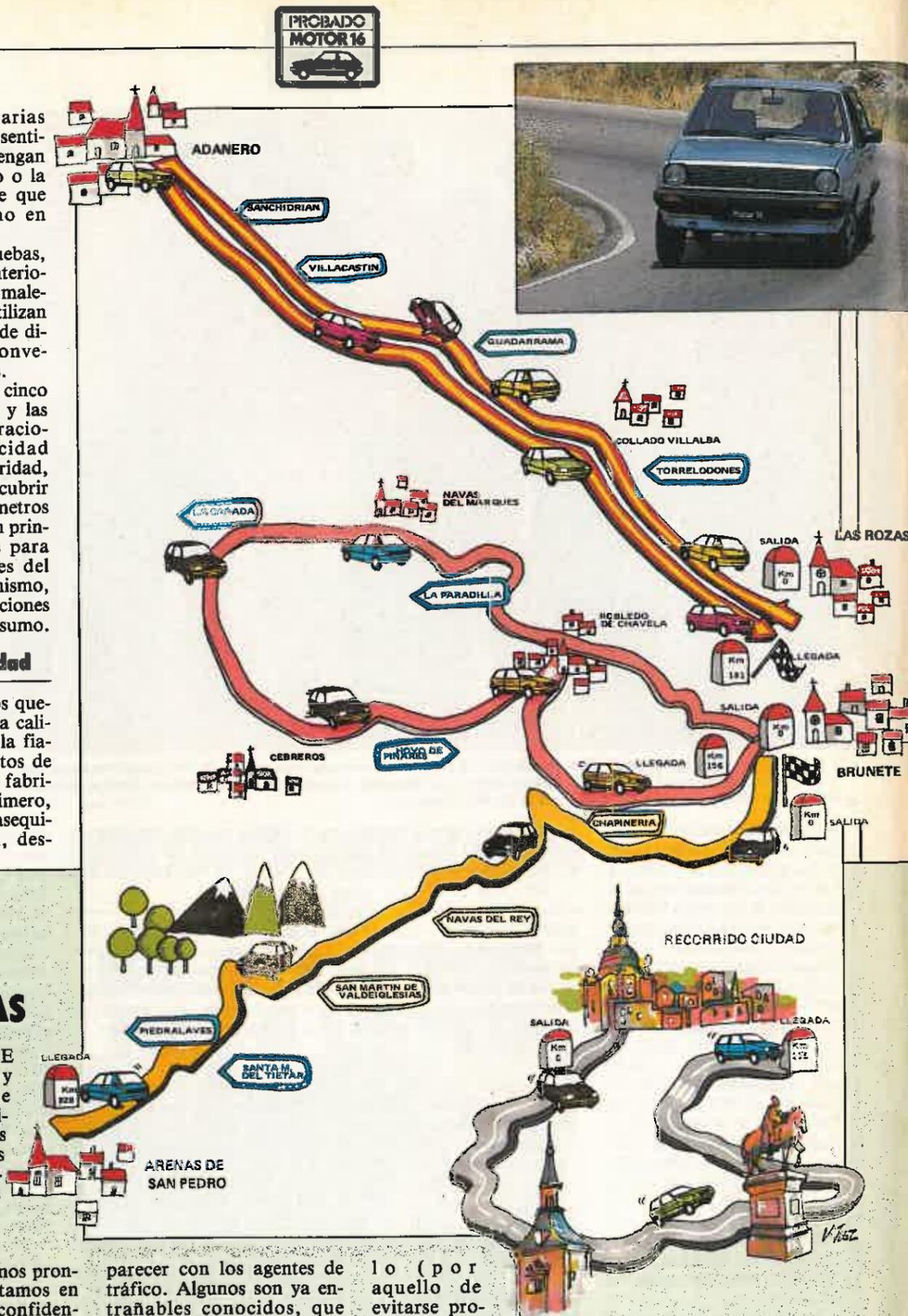
## UN AÑO DE PERIPECIAS

**D**URANTE un año y más de 500.000 kilómetros recorridos se han sucedido las anécdotas, los momentos divertidos y naturalmente los momentos apurados, de los que preferimos olvidarnos pronto. Ahora que estamos en un momento de confidencias diremos que alguna chapa sí hemos arrugado..., pero ha sido bastante menos de la que podría parecer y sin el menor incidente serio. El rodar muy frecuentemente con placas rojas (de prueba) nos produce un frecuentísimo intercambio de

parecer con los agentes de tráfico. Algunos son ya entrañables conocidos, que nos paran las más de las veces para conocer los nuevos modelos. Otros, no están muy puestos en la documentación que hay que pedir en estos casos. Así, en un ocasión, cuando uno de nosotros le dijo que era de la empresa propietaria del vehícu-

lo (por aquello de evitarse problemas y explicaciones), le contestó el agente: «No hace falta que me enseñe nada. Me creo que usted sea de Opel; pero es que hemos visto conducir coches con placas rojas ¡incluso periodistas!»

También por llevar placas rojas nos pararon en otra ocasión y el agente, acercándose a la ventanilla, nos pedía que enseñásemos a otro agente cualquier documento menos los que se exigen.



PROBADO MOTOR 16

PROBADO MOTOR 16

pues. La experiencia de lo que hacían diferentes colegas europeos nos llevó a la conclusión de que, después de desestimar la posibilidad de llevar estas pruebas hasta un kilometraje mínimo de 75.000 kilómetros por dificultades de tiempo —serían pruebas de seis meses de duración—, bastaba con una prueba de 15.000 kilómetros para poder comprobar la fiabilidad y la calidad de fabricación. El estudio de las pruebas de este tipo que se realizan en las principales revistas europeas nos demuestra que es precisamente en esos primeros 15.000 kilómetros cuando se producen el mayor número de incidentes de todo tipo en los automóviles. Pasado ese límite el coche no suele dar problemas hasta los 70.000 ó 75.000 kilómetros, en que la mecánica empieza a acusar una cierta vejez. Por este motivo hemos optado por ese kilometraje, más corto, pero muy comprometido, que además suele corresponder al que como máximo realiza al año un usuario medio —en España el recorrido medio de un conductor, según las últimas es-



El frenómetro Motormeter de las pruebas de frenos. El dinamómetro nos da la presión sobre el pedal.



Cubijaje del maletero de un coche. Los bloques de poliestireno nos ayudan a obtener la capacidad máxima.

tadísticas, está en unos 8.000 kilómetros anuales— y, por tanto, es el periodo en que suele estar cubierto por la garantía.

Es evidente que al final de estos 15.000 kilómetros la mecánica suele estar en perfecto estado, pero aun así se puede denotar ya ciertas debilidades que extrapolándonos nos indican los puntos más débiles por los que comenzará la vejez del modelo en cuestión.

En busca de estas lagunas, desmontamos completamente el coche, trabajo del que se encarga Angel Robledo, nuestro mecánico y jefe del taller de MOTOR16, perfectamente equipado, si bien para ciertas comprobaciones, como el paralelismo de dirección, etcétera, se recurre a especialistas colaboradores.

La labor de la sección de Producto de MOTOR16 es efectuada, tal y como se puede apreciar, con el máximo rigor de profesionalidad. En ella se aúnan la experiencia de los redactores y probadores, con el dato frío de los instrumentos de medición, para ofrecer los resultados más rigurosos.

porque... «Aquí mi compañero acaba de salir de la academia y aún no se aclara muy bien con los papeles y quiero ver si le pide los correctos.»

Las sesiones fotográficas se toman mucho más tiempo del que pueda pensarse. Sobre todo por buscar enclaves interesantes. En una ocasión pedimos permiso para hacer unas fotos en el interior de un chalet de una lujosa urbanización, en las afueras de Madrid. Hablamos con el mayordomo, que se dirigió al interior de la vivienda para comentarlo con los dueños de la casa. Volvió diciendo: «La señora dice que no hay ningún problema, pero que tienen que darme una propina.» Se ve que la crisis económica aprieta a todos los niveles.

Nuestra labor de pruebas sigue siendo incomprendida por mucha gente. Especialmente cuando realizamos sesiones fotográficas; mu-

chos observadores nos confunden con agentes publicitarios, e incluso con vendedores. En cierta ocasión, un conductor veterano que por allí pasaba se detuvo para proponernos un negocio: nos ofrecía su flamante Seat 1500 a cambio de un Corsa, argumentando que con veinte mil duros que le diéramos la operación quedaba perfecta.

Al principio de nuestra actividad un pequeño utilitario se incendió; quedó malparado, pero lo realmente curioso del suceso fue que en esas fechas estábamos realizando una prueba comparativa de extintores y llevábamos a bordo uno de los que peor resultado dieron, de modo que sólo los bomberos pudieron hacer frente a la situación con éxito. Sin embargo, en los mismos días, uno de los extintores buenos redujo el incendio de un 600, cuyo conductor había olvidado en el

motor una manta, con la que lo protegía del frío.

Los compañeros de la radio juegan con la inmediatez y la frescura de la noticia como baza fundamental en el éxito de su trabajo. Pero a veces se equivocan, como todo el mundo. Hace ya muchos meses, y con una semana de retraso sobre la noticia real que dio lugar al falso rumor, un compañero de radio señaló a través de las ondas que, para no atropellar a una anciana despistada, uno de nuestros redactores —con nombre y apellidos del mismo— había destrozado el coche que conducía contra un árbol. Los primeros alarmados por tal «noticia» fueron los propios familiares y amigos de este redactor, que tardaron varias horas en saber qué había sido de él. Pero nuestro compañero estaba totalmente a salvo: no había anciana, ni árbol, ni siniestro total. Un simple golpe de cha-

pa, de muy escasa monta, dio lugar inexplicablemente a esta falsa noticia. Esta no fue desmentida, detalle que guardamos celosamente en el baúl del amor propio.

Otro de nuestros conductores, a bordo de un coche bastante rápido, efectuaba unos recorridos complementarios por tierras gallegas. Llovía y accedió a llevar en «auto-stop» a un lugareño entrado en años que quería efectuar un recorrido de apenas cincuenta kilómetros para visitar a su hija, a la que hacía un año que no veía. Nuestro probador se quedó de piedra al saber que este señor no había montado jamás en coche. Dada la velocidad de marcha, que para él resultaba impensable, no llegó a pronunciar palabra en todo el viaje, limitándose a proferir un par de exabruptos en gallego, que nuestro conductor, quizás afortunadamente, no entendió.

# TODOS LOS COCHES, TODOS LOS PRECIOS

Desde algo menos del medio millón de pesetas y hasta casi los dieciocho millones se puede adquirir un coche nuevo en España. Si el precio es un factor importante a la hora de elegir su próximo coche, aquí los tiene todos por orden creciente, una oferta cercana a los 450 modelos distintos.

## Hasta un millón de pesetas

Citroën 2 CV Special 492.118	Treballer Tramp 504.591	Seat Panda 40 584.195	Citroën 2 CV8 CT 588.584	Seat Panda 40 Descap. 612.844	Renault R-4 TL 615.145	Seat Panda 40 B-Y-II 615.484	Wartburg Berlin 633.589
Skoda 128 LS 639.967	Lada 2105 659.374	Seat Panda 40 Terra 659.993	Seat Fura L 671.938	Citroën LHA 673.291	Citroën Mohari 675.102	Opel Corsa City 675.823	Wartburg Familiar 693.565
Seat Panda Herballa 695.378	Opel Corsa 1.0 714.831	Renault R5 S. Car 3P 765.600	Ford Fiesta 957 766.385	Talbot Samba LS 712.838	Seat Panda Herballa 5V 714.932	Citroën Visa Especial 721.076	Citroën LMA 11 E 722.033
Renault R5 S. Car 5P 736.300	Ford Fiesta Balcarr 748.056	Opel Corsa Swing 1.0 748.185	Seat Fura CL 743.552	Lada 21023 748.561	Opel Corsa TR 1.2 764.562	VW Polo 40 C 759.480	Citroën LHA 11 RE 766.451
Lada 2106 C 768.303	Talbot Samba GL 768.391	Lada 21063 771.052	Renault R-6 GTL 774.761	Citroën Visa Club 775.725	Seat Fura CL 5P 781.107	Skoda Rapid 780.532	Opel Corsa 1.0 794.316
Opel Corsa S. 1.2 5V 794.468	Ford Fiesta L 797.035	Peugeot 205 GL 5V 802.751	Peugeot 205 GL 4V 804.175	Ford Fiesta S 1.1 5V 804.805	Austin Metro 1.3 HLE 804.931	Opel Corsa 1.0 5V 811.129	Citroën Visa 11 E 814.237
Autob. A 112 Junior 817.922	VW Polo 40 C Oxford 820.045	Renault R6 GTL 3P 5V 822.158	Ford Fiesta 1.1 L 5V 822.951	Seat Ibiza L 833.950	Opel Corsa 1.2 L 834.356	Fiat Uno 45 3P 838.584	VW Polo 55 CL 839.489
Opel Corsa TR 1.2 L 844.281	Opel Corsa 1.2 5V L 851.169	Seat Fura Crane 852.957	Renault R5 GTL 5P 5V 853.231	Peugeot 205 GR 853.475	Opel Corsa TR 1.2 5V L 851.094	Ford Fiesta S 1.3 861.245	Talbot Samba S 868.219
Fiat Uno 45 ES 3P 868.482	Citroën Visa 11 RE 873.548	Peugeot 205 GR Comfort 875.400	Ford Fiesta Ghia 1.1 5V 882.585	Opel Corsa 1.2 5V B 888.181	VW Polo 55 CL Oxford 895.951	Talbot Samba Rallye 896.579	Opel Corsa TR 1.2 5V B 898.023
Opel Corsa TR 1.3 5V L 903.488	Peugeot 205 SR 905.275	Seat Ibiza GL 912.437	Opel Corsa 1.3 5V B 923.146	Talbot Horizon S2 928.177	Talbot Horizon LS 928.326	Opel Corsa TR 1.3 5V B 932.988	Renault R5 TX 934.283
Ford Escort Laser 1.1 936.355	Autobianchi A 112 LX 938.484	Ford Fiesta Ghia 1.3 948.240	Citroën Visa 14 TRS 948.240	Ford Fiesta 1.6 D 944.125	Renault R9 GTC 944.284	Renault R 11 GTC 945.825	Seat Panda 1.2L 952.712
Renault R14 GTL 953.369	Opel Corsa G1 1.3 955.780	Ford Escort L 1.1 958.370	Peugeot 205 GT 963.294	Citroën GSA Special 965.273	Fiat Uno 55 3P 972.956	Ford Fiesta Balcarr D 977.785	Citroën Visa GT 978.812
Talbot Horizon GL 979.848	Citroën Visa 17 D 988.867	Ford Escort Laser 1.3 991.638	Renault R9 GTL 995.835				

## De más de un millón hasta millón y medio

Fiat Uno 70 3 P 1.070.441	Ford Fiesta L 1.6 D 1.074.855	Seat Panda 1.2S 1.076.167	Renault R11 GTL 1.077.681	Ford Escort L 1.3 1.079.235	Seat Ibiza GLX 1.083.845	Citroën GSA S Break 1.085.094	Citroën GSA X1 1.088.915
Autob. A 112 Abarth 1.080.433	Citroën GSA Palco 1.083.520	Seat 131/1.6 1.087.774	Fiat Uno 70 5P 1.042.928	Citroën Visa 17 RD 1.044.617	Seat Ibiza LD 1.021.736	Ford Escort GL 1.1 1.024.415	Lada Niva TT 1.025.896
Renault R14 GTS 1.059.429	Austin MG Metro 1.060.153	Renault R11 GTS 1.063.913	Citroën Visa 17 RD 5V 1.064.134	Ford Fiesta XR2 1.6 1.073.277	Renault R12 GTL F 1.048.308	Ford Escort L 1.6 1.051.202	Fiat Uno Diesel 3P 1.057.197
Seat Ibiza GLD 1.080.010	Ford Escort GL 1.3 1.065.280	Renault R9 TSE 1.068.030	Ford Esc. Laser 1.6 D 1.066.535	Talbot Hor. GL Auto 1.093.765	Ford Fiesta Ghia 1.6 D 1.080.083	VW Polo Classic CL 1.082.653	Citroën BX 1.082.912
Talbot Horizon GT 1.104.297	Ford Orion 1.3 GL 1.100.885	Talbot Horizon LD 1.109.885	Renault R11 TSE 1.110.792	Ford Escort GL 1.6 1.117.247	Fiat Uno Diesel 5P S 1.100.083	Citroën GSA X3 1.102.653	Ford Escort L 1.6 D 1.102.912
Renault R9 GTD 1.137.129	Ford Orion 1.6 GL 1.145.787	Renault R11 GTD 1.158.966	Talbot Horizon GLD 1.159.354	Ford Escort Ghia 1.3 1.160.390	Seat Panda P 1.7 LD 1.160.948	Seat Panda P 1.6 GLX 1.169.358	Seat 131/1.0 1.175.879
Land Rover 96 D Lin 1.177.310	Ford Escort Ghia 1.6 1.196.242	Seat 131/2.0 1.196.411	Seat 131 Panor. S 1.6 1.196.114	Fiat Regata 70 1.209.114	Ford Escort GL 1.6 D 1.225.140	Citroën BX 14 RE 1.232.419	Talbot Horizon End 1.235.889
Talbot Solara 1.6 1.236.887	Renault R10 GTS 1.247.305	Ford Orion GL 1.6 D 1.251.840	Renault R5 Coupé T 1.271.482	Land Rover 96 D T. dura 1.279.645	Renault R11 Turbo 1.291.425	Ara 320 D 1.293.960	Fiat Regata EB 1.298.579
Ford Escort Ghia 1.6 D 1.301.545	Renault R10 GTS F. 1.309.724	Seat 131/2.5 CL D 1.310.898	Ara 10 D 1.319.774	Citroën BX-16 RS 1.320.526	Opel Kadett 1.3 S 5P L 1.327.742	VW Passat 1.6 CL 1.333.163	Volvo 340 L 1.337.813
Talbot Solara 1.5 A 1.342.487	Ara 243 D 1.358.568	Peugeot 505 GL 1.360.876	Ford Sierra 1.6 1.369.302	Fiat Regata 70 S 1.374.848	Talbot Solara 1.0 D 1.375.360	VW Passat CL 1.8 1.388.588	Ara 244 D 1.383.861
Opel Kadett 1.3 S 5P B 1.394.215	Seat 121 Diplomatic 1.397.913	Citroën BX-16 TRS 1.398.966	Austin MG Metro Turbo 1.401.925	Triumph Acclaim 1.408.338	Seat 131/2.5 D Supra 1.420.207	Land Rover 109 D 4C 1.421.405	Opel Kadett 1.6 D 5P L 1.422.621
Ford Sierra 1.6 Familiar 1.430.275	Opel Ascona Diesel 1.435.898	Fiat Regata 1.7 D 1.437.773	Renault R10 GTD 1.444.835	Citroën BX 10 D 1.447.195	Citroën BX 19 RD 1.454.913	Seat 131/Panorama GD 250 1.474.467	Fiat Regata 95 S 1.474.895
VW Passat Fam. CL D 1.480.554	Opel Kadett 1.6 5P B 1.482.482	Renault R10 Turbo 1.483.968	Opel Kadett 1.6 D 5P B 1.489.095	Opel Ascona Touring 4P 1.489.385	Opel Ascona 4P 1.6 S L 1.489.385		

De más de un millón y medio hasta dos millones

1.515.242	1.528.469	1.539.869	1.542.490	1.550.115	1.554.953	1.556.862	1.557.362	1.508.526	1.514.031
1.552.390	1.565.471	1.580.216	1.582.451	1.584.101	1.580.037	1.591.848	1.592.348		
1.596.741	1.601.716	1.602.434	1.613.564	1.615.202	1.617.751	1.619.827	1.650.184		
1.655.564	1.670.317	1.675.176	1.675.302	1.676.228	1.678.926	1.691.556	1.691.270		
1.692.308	1.709.798	1.712.530	1.723.125	1.726.042	1.726.169	1.733.583	1.738.482		
1.742.651	1.744.787	1.753.534	1.764.571	1.768.802	1.810.500	1.819.492	1.819.808		
1.822.256	1.829.966	1.840.998	1.843.000	1.863.499	1.872.349	1.876.027	1.887.558		
1.894.532	1.907.222	1.911.333	1.927.214	1.928.464	1.932.540	1.932.962	1.944.787		
1.945.684	1.946.113	1.948.577	1.954.705	1.957.562	1.961.585	1.975.736	1.985.728		
1.998.942									

De más de dos millones hasta tres millones

2.018.959	2.022.175	2.026.449	2.032.172	2.055.147	2.056.954	2.064.659	
2.070.769	2.076.901	2.076.404	2.081.265	2.094.647	2.112.137	2.112.540	2.137.130

2.155.073	2.173.366	2.187.107	2.194.607	2.205.853	2.213.709	2.216.835	2.219.597
2.251.194	2.270.493	2.272.076	2.273.117	2.299.303	2.293.109	2.295.808	2.305.813
2.363.078	2.389.537	2.379.533	2.397.928	2.420.558	2.432.012	2.433.365	2.475.745
2.481.592	2.495.528	2.500.584	2.549.298	2.549.465	2.556.962	2.589.449	2.592.988
2.616.041	2.624.435	2.634.223	2.723.404	2.746.387	2.769.377	2.782.913	2.810.172
2.832.893	2.932.853	2.936.227	2.954.895	2.969.889	2.976.358	2.977.531	

De más de tres millones hasta cinco millones

						3.025.525	
3.057.893	3.144.143	3.145.268	3.157.788	3.169.833	3.182.749	3.192.749	3.195.248
3.214.588	3.299.343	3.295.208	3.345.188	3.368.182	3.389.671	3.418.368	3.429.154
3.444.107	3.449.521	3.469.057	3.475.345	3.476.040	3.527.615	3.552.730	3.557.216
3.582.601	3.595.088	3.636.893	3.661.863	3.771.392	3.775.016	3.782.513	3.786.833
3.821.950	3.869.978	3.931.412	3.969.938	3.969.938	4.077.580	4.087.391	4.087.600
4.109.841	4.236.653	4.240.036	4.251.078	4.318.798	4.334.998	4.486.190	4.525.966
4.543.667	4.596.698	4.603.548	4.644.666	4.682.153	4.782.113	4.848.337	4.870.788

## Más de cinco millones de pesetas

BMW 520 i Sport	Mercedes 280 TE	Mercedes 280 CE	Saab 900 T. 16 AP CD	BMW 732 i	Mercedes 300 TDT	Mercedes 280 S	Audi Audi 200
5.032.013	5.094.486	5.206.843	5.231.933	5.344.388	5.355.842	5.369.378	5.604.784
Merqen Pire-3	Porsche 944	Mercedes 280 SE	Jaguar Sovereign	Mercedes 280 SEL	Mercedes 190 E 2.3/16	BMW 628 CSI	BMW 735 i
5.824.273	5.781.713	5.806.703	5.845.292	5.294.008	5.368.378	5.406.493	5.487.415
Jaguar Sovereign HE	Mercedes 280 SL	Mercedes 380 SE	De Tomaso Long	Audi Quattro	De Tomaso Panf. GT5	BMW 535 CSI	Mercedes 380 SEL
6.772.396	6.943.748	5.962.491	7.001.515	7.283.737	7.312.104	7.407.015	7.487.281
BMW 745 i A	Mercedes 500 SE	Jaguar XJS-HE	Mercedes 380 GL	Porsche 911 Carrera	Mercedes 500 SEL	Porsche 911 C. Targa	Porsche 911 C. Cabrio
7.531.965	7.631.925	7.662.950	8.305.703	8.355.683	8.558.850	8.730.533	9.280.313
Mercedes 500 SL	BMW M 635i CSI	Mercedes 380 SEC	Ferrari 308 GTB	Ferrari 308 GTS	Maserati Quattroper.	Mercedes 500 SEC	Ferrari Mondial
9.445.948	9.592.640	9.898.816	9.941.184	10.261.145	10.487.381	10.943.260	10.944.242
Porsche 928-S Coup.	Ferrari Mon. Con.	Porsche 911-Turbo	Ferrari 400 i	Ferrari BB 512 i			
11.417.910	12.286.752	13.779.465	16.361.806	17.333.687			

## CITROËN 2 CV

### ENCANTADORA RELIQUIA

Aureolado por toda una generación *progre*, que culminó en el mayo francés, el popularísimo Citroën 2 CV es uno de esos ejemplos de automóviles que pasarán a la historia. Lo curioso del caso es que su imagen y su utilización es diametralmente opuesta para la que fue creada hace más de treinta años. Nacido como vehículo rústico y de uso fundamentalmente rural, hoy se ha convertido en un

vehículo para gente joven y en su mayoría urbana.

Movido por un sencillo motor de dos cilindros, su escasa potencia le resta toda opción en el tráfico actual de carretera, y, pese a los numerosos retoques que ha sufrido, sigue acusando de su ancianidad. (Probado en el N.º 17.)



#### FICHA TÉCNICA CITROËN 2 CV

##### MOTOR

Disposición	Del. longitudinal
N.º de cilindros	2 opuestos
Cilindrada, c.c.	602
Distribución, árbol de levas	Central
Alimentación	1 carburador
Compresión/combustible	8,5/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	29/5.750
Par máx./régimen, mkg./rpm	4/3.000

##### TRANSMISIÓN

Tracción	Delantera
N.º de marchas	4
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	20,4/-

##### DIRECCIÓN Y FRENOS

Tipo de dirección	Cremallera
Vueltas de volante	3
Diámetro de giro, m.	10,8
Frenos delant./traseros	Disco/tambor

##### SUSPENSIONES Y RUEDAS

Suspensión delantera	Independiente
Suspensión trasera	Independiente
Llantas	Chapa 4 x 15
Neumáticos	135 SR 15

##### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha, kg.	590
Volumen del maletero, dm.³	160
Capacidad depósito comb., litros	25

##### CONSUMOS Y PRESTACIONES

Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,4/-
Cons. medio pond., l. 100 km.	7,3
Velocidad máxima, km/h.	122,0
Acel. 1 km. salida parada, seg.	44,8
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	47,3/-
Frenada a 100 km/h., metros	-
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	-

##### PRECIO

Pesetas	492.118
---------	---------

#### VIRTUDES

- Suspensión cómoda.
- Coche despotable
- Cambio muy manejable.

#### DEFECTOS

- Ruidos y vibraciones.
- Habitabilidad escasa.
- Potencia mínima.

## RENAULT 4 TL

### ABUELO MARCHOSO

Con veintitrés años de vida, él se ha convertido en el abuelito de la gama Renault, pero no por ello ha dejado de ser un coche perfectamente válido. Su



#### FICHA TÉCNICA

##### RENAULT 4 TL

##### MOTOR

Disposición	Del. longitudinal
N.º de cilindros	4 en línea
Cilindrada, c.c.	1.108
Distribución, árbol de levas	Lateral
Alimentación	1 carburador
Compresión/combustible	8,3/90 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	38/4.500
Par máx./régimen, mkg./rpm	7,3/2.200

##### TRANSMISIÓN

Tracción	Delantera
N.º de Marchas	4
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	31,5/-

##### DIRECCIÓN Y FRENOS

Tipo de dirección	Cremallera
Vueltas de volante	3,9
Diámetro de giro, m.	9,8
Frenos delant./traseros	Disco/tambor

##### SUSPENSIONES Y RUEDAS

Suspensión delantera	Independiente
Suspensión trasera	Independiente
Llantas	Chapa 4 x 13
Neumáticos	135 SR 13

##### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha, kg.	700
Volumen del maletero, dm.³	224,5
Capacidad depósito comb., litros	34

##### CONSUMOS Y PRESTACIONES

Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,1/6,9
Cons. medio pond., l. 100 km.	6,7
Velocidad máxima, km/h.	125,1
Acel. 1 km. salida parada, seg.	44,0
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	47,2/-
Frenada a 100 km/h., metros	21,1
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	-

##### PRECIO

Pesetas	615.145
---------	---------

bien ganada fama de robusto y fiable hace del R4 el coche favorito para familias pequeñas que necesitan un coche polivalente, con buenas aptitudes urbanas y rurales. No obstante, los años no pasan en balde, y en muchos aspectos se nota lo antiguo del diseño, como en la pequeña superficie acristalada, en la incómoda utilización de la palanca de cambio y en la estrechez del habitáculo. Por otro lado, la elasticidad del motor, los buenos frenos y su buen comportamiento rutero dan como resultado un coche simpático y agradable de conducir. (Probado en el N.º 17.)

#### VIRTUDES

- Elasticidad del motor.
- Buenos frenos.
- Mecánica silenciosa.

#### DEFECTOS

- Barrido limitado de los limpa-parabrisas.
- Habitabilidad escasa.
- Dureza de la caja de cambio.

Ahora, arregle Usted mismo sus desperfectos de pintura con

# DUPLI-COLOR®

»AUTO-SPRAY« acrílico y pincel de retoque acrílico

en más de 2.000 tonos originales, inclusive metalizados.

#### máxima seguridad en:

- tono original de su automóvil
- alto brillo
- secado rápido
- duradero como secado al horno.

Los tonos originales »DUPLI-COLOR« existen para las marcas: SEAT, FORD, OPEL, CITROËN, PEUGEOT, TALBOT, RENAULT.

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

**Cupón:** A enviar con dirección muy legible a:  
VOGELSANG IBERICA, S.A., Diego de León,  
57 1ª D, E-MADRID-6, Tel.: 402 54 61/4 02 55 62  
Ruego me envíen:  prospecto gratuito  
 relación de puntos de venta de nuestros productos

VOGELSANG



### FICHA TÉCNICA VOLKSWAGEN POLO

MOTOR	Polo C	Polo CL
Disposición .....	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros .....	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c. ....	1.043	1.272
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	En cabeza
Alimentación .....	1 carburador	1 carburador
Compresión/combustible .....	9,5/90 octanos	9,5/90 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm .....	40/5.300	55/5.400
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	7,5/2.700	9,8/3.300
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción .....	Delantera	Delantera
N.º de Marchas .....	4	4
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. ....	26,4/—	28,7/—
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		
Tipo de dirección .....	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante .....	3,5	3,5
Diámetro de giro, m. ....	10,1	10,1
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera .....	Independiente	Independiente
Suspensión trasera .....	Semi-independ.	Semi-independ.
Llantas .....	Chapa 4,5 x 13	Chapa 4,5 x 13
Neumáticos .....	135 SR 13	145 SR 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha, kg. ....	700	700
Volumen del maletero, dm.³ .....	200	200
Capacidad depósito comb., litros .....	36	36
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	5,6/6,2	6,7/7,3
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	7,1	8,4
Velocidad máxima, km/h. ....	153,3	155,5
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	38,9	35,3
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	41,4/—	38,2/—
Frenada a 100 km/h., metros .....	37,8	33,8
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	68,6	68,5
<b>PRECIO</b>		
Pesetas .....	759.480	839.489

### VOLKSWAGEN POLO

## AL RICO POLO DE SEAT

Tras los acuerdos entre Volkswagen y Seat, la firma española fabrica en Pamplona este modelo, el más pequeño de la marca germana, que empezó a comercializarse en nuestro país el pasado mes de julio. Es un coche con una fiabilidad mecánica comprobada y que tiene un buen comportamiento gracias a la eficacia de sus suspensiones, frenos, dirección y al rendimiento del conjunto motor-transmisión. Destaca también el Polo

por su habitabilidad, muy bien resuelta, a pesar de sus relativamente pequeñas dimensiones. El modelo superior, con motor de 1.300 centímetros cúbicos, tiene, además, unas prestaciones honrosas. Aunque la suspensión hemos dicho que es eficaz, resulta incómoda, al igual que el cambio, un tanto duro e impreciso. (Probado en los números 34 y 40.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Transmisión adecuada.	• Suspensión incómoda.
• Buen comportamiento.	• Acabado muy elemental.
• Habitabilidad bien resuelta.	• Cambio duro e impreciso.

### CITROËN LNA 11 RE

## DESCONOCIDO UTILITARIO

Nunca se ha comprendido muy bien lo que ha podido suponer de positivo para Citroën Hispania el

lanzamiento del pequeño LNA, cuando ya en el mercado estaba el Samba, que no es otra cosa que el utilitario de Citroën al que se le han modernizado algunos elementos. Por ello, volver a la etapa anterior, perteneciendo a un mismo grupo



### FICHA TÉCNICA

### CITROËN LNA 11 RE

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición .....	Del. transversal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	1.124	Llantas .....	Chapa 4,5 x 13
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	135 SR 13
Alimentación .....	1 carburador	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	8,2/90 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	750
Potencia máx./régimen, CV/rpm .....	48/5.750	Volumen del maletero, dm.³ .....	150
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	8,2/2.500	Capacidad depósito comb., litros .....	40
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción .....	Delantera	<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
N.º de Marchas .....	4	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	6,3/7,2
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. ....	33,4/—	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	8,9
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección .....	Cremallera	Velocidad máxima, km/h. ....	138,9
Vueltas de volante .....	3,9	Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	39,2
Diámetro de giro, m. ....	8,9	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	43,1/—
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	Frenada a 100 km/h., metros .....	39,8
<b>PRECIO</b>			
Pesetas .....		766.451	

empresarial, siempre ha parecido un misterio. De todos modos, este coche, que bajo todos los aspectos puede considerarse como lo mínimo razonable, sigue reuniendo algunas ventajas, como la magnífica estabilidad y su facilidad de desenvolvimiento en circulación urbana. (Probado en el número 9.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Buena estabilidad.	• Precio elevado.
• Confort de suspensión.	• Plazas traseras mínimas.
• Vehículo ágil.	• Acabado mejorable.



### TALBOT SAMBA

## PEQUEÑO CON GARRA

El modelo pequeño de la gama Talbot, el Samba, fue lanzado a primeros de 1982 y no ha tenido el éxito comercial que de él se esperaba. Es un coche compacto y con un motor elástico, que se hace, por tanto, muy agradable de conducir por ciudad. En carretera su comportamiento y confort de suspensión le convierten en un perfecto rutero, y gracias al nivel de prestaciones, especialmente en la versión S, se pueden

hacer medias de velocidad francamente altas para un vehículo de este segmento. El Samba GL es uno de los coches más rápidos del mercado español entre los

velocísticas, los consumos son razonables tanto en una como en otra versión. La pega más grande que tienen los Talbot Samba se deriva de su pequeña

carrocería; el maletero es exiguo y la accesibilidad a las plazas traseras resulta bastante incómoda. (Probado en los números 31, 33 y 40.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Buen comportamiento.	• Presentación elemental.
• Consumo razonable.	• Accesibilidad a plazas traseras.
• Confort de suspensión.	• Ruido y vibraciones.

de cilindrada comprendida entre los 1.000 centímetros cúbicos, y el S es un vehículo ideal para los amantes de la conducción deportiva. A pesar de sus aptitudes



### FICHA TÉCNICA

### TALBOT SAMBA

MOTOR	Samba GL	Samba S
Disposición .....	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros .....	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c. ....	1.124	1.360
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	En cabeza
Alimentación .....	1 carburador	2 carburadores
Compresión/combustible .....	9,2/96 octanos	9,3/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm .....	58/6.000	80/5.800
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	8,3/3.000	11,2/2.800
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción .....	Delantera	Delantera
N.º de Marchas .....	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. ....	23,7/29,5	23,9/29,7
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		
Tipo de dirección .....	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante .....	4	4
Diámetro de giro, m. ....	9,9	9,9
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera .....	Independiente	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente	Independiente
Llantas .....	Chapa 4,5 x 13	Chapa 4,5 x 13
Neumáticos .....	145 SR 13	165/70 SR 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha, kg. ....	750	800
Volumen del maletero, dm.³ .....	117	117
Capacidad depósito comb., litros .....	40	40
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	6,2/7	6,5/7,7
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	7,8	8,8
Velocidad máxima, km/h. ....	154,2	166,2
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	36,2	33,4
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	38,4/43,1	34,1/38,6
Frenada a 100 km/h., metros .....	32,7	31,2
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	69,6	70,3
<b>PRECIO</b>		
Pesetas .....	768.394	868.219



# El Bello y la Bestia.

Es bello porque no existe ningún otro todoterreno tan diseñado como un coche.

Es bestia porque no hay ningún coche con tracción en las cuatro ruedas y reductora que le permite subir pendientes irregulares de hasta el 90%, atravesar ríos o pasear por la playa.

Es bello porque puede aparcar al lado de los coches más elegantes y quedar como el más joven y deportivo.

Es bestia porque ningún coche puede remolcar 1.500 kilos.

El Nissan Patrol tiene toda la belleza de un turismo, toda la fuerza de un todoterreno y toda la garantía de

la tercera empresa del mundo de automóviles.

Por eso es uno de los vehículos más vendidos en nuestro país.

Sencillamente, porque a muchas personas les parece de lo más lógico tener dos coches por el precio de uno. ¿Y a usted?



NISSAN PATROL

Los Japoneses.





OPEL CORSA

## LOS AHORRADORES Y EL FALSO DEPORTIVO

El primer producto de General Motors en España, y único por el momento, es el Corsa. Todas sus variantes han sido rigurosamente probadas en nuestras páginas y son unánimes las impresiones obtenidas en cada una de ellas. En principio, los Corsa incorporan una mecánica moderna, con suspensiones universales, cambio de cuatro o cinco marchas y un motor modélico en su categoría. A este respecto, cabe establecer una distinción clara entre sus motores de 1,2 y 1,3 litros, con culata de aluminio y árbol de levas en cabeza, y el motor de un litro, de técnica



### FICHA TÉCNICA OPEL CORSA

MOTOR	1.0 Luxus	1.2 S	1.3 S	1.3 SR
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c.	993	1.196	1.297	1.297
Distribución, árbol de levas	Lateral	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación	1 carburador	1 carburador	1 carburador	1 carburador
Compresión/combustible	9,2/96 octanos	9,2/96 octanos	9,2/96 octanos	9,2/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	45/5.400	54/5.600	70/5.600	70/5.600
Par máx./régimen, mkg./rpm	6,9/2.600	9,2/2.200	10,3/3.800	10,3/3.800
<b>TRANSMISION</b>				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
N.º de marchas	4	5	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	27,7/—	29,6/37,1	29,6/37,1	27,2/34,1
<b>DIRECCION Y FRENSOS</b>				
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4,1	3,9	3,9	4,1
Diámetro de giro, m.	9,4	9,4	9,4	9,4
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>				
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Semi-independ.	Semi-independ.	Semi-independ.	Semi-independ.
Llantas	Chapa 4,5 x 13	Chapa 4,5 x 13	Chapa 4,5 x 13	Aleac. 4 x 14
Neumáticos	135 SR 13	145 SR 13	155 SR 13	165/65 SR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>				
Peso en orden de marcha, kg.	735	735	750	750
Volumen del maletero, dm.³	225/845	225/845	225/845	225/845
Capacidad depósito comb., litros	42	42	42	42
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>				
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	5,8/6,7	5,1/6,6	5,6/6,1	5,6/6,1
Cons. medio pond., l. 100 km.	7,6	7,6	7,6	7,6
Velocidad máxima, km/h.	142,4	148,9	162	161,2
Acel. 1 km. salida parada, seg.	38,9	37,6	35,1	35,1
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	42,8/—	40/44,7	37,9/43,6	37,6/43,8
Frenada a 100 km/h., metros	48,3	48,3	48,3	48,3
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	69,8	—	68,4	—
<b>PRECIO</b>				
Pesetas	794.316	851.169	923.146	955.780

antigua y que se incorpora sólo a la versión más barata. En lo positivo, encontramos buena potencia y prestaciones en todas las versiones —a excepción de la más barata—, consumos siempre razonables y habitabilidad muy bien resuelta para su tamaño. En lo negativo, destacan unos frenos siempre muy justos, unos desarrollos demasiado largos y una dirección muy lenta. (Probado en los núm. 3, 11, 27, 40 y 41.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Buenas prestaciones (menos en el 1.0).	• Frenos justos (sobre todo en la versión SR)
• Consumo muy bajo	• Dirección lenta
• Amplitud interior	• Desarrollos demasiado largos



FORD FIESTA

## EL SALON MAS PEQUEÑO

Los Ford Fiesta siempre han sido unos automóviles difíciles de enjuiciar por los especialistas, la mayoría de

los cuales le piden a un automóvil cierta sofisticación técnica o algún elemento novedoso o destacable. Sin embargo, el más pequeño de los Ford no reúne ninguna de estas cualidades. Se trata de un coche de mecánica muy elemental, incluso

aberrante en algunos aspectos para un purista, pero que ha logrado un gran nivel de satisfacción entre los usuarios. Recientemente, el conocido Fiesta, nacido en 1976, ha sufrido una profunda transformación estética, volviendo hacia unas líneas

más redondeadas. Junto a esta transformación, que no ha significado un abandono de sus cualidades ni, por otra parte, una mejora en sus defectos, se han incorporado los motores CVH nacidos para los Escort. (Probados en los núm. 14, 40 y 54.)

### FICHA TÉCNICA FORD FIESTA

MOTOR	Fiesta L	Fiesta L 1.1	F. 1300 CVH S
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c.	957	1.117	1.296
Distribución, árbol de levas	Lateral	Lateral	En cabeza
Alimentación	1 carburador	1 carburador	1 carburador
Compresión/combustible	8,5/90 octanos	9,5/96 octanos	9,5/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	45/5.750	50/5.500	69/6.000
Par máx./régimen, mkg./rpm	6,9/3.700	8,5/2.700	10,2/4.000
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
N.º de marchas	4	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	26/—	27,4/34,3	27,4/34,3
<b>DIRECCION Y FRENSOS</b>			
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,2	3,2	3,2
Diámetro de giro, m.	9,8	9,8	9,8
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido
Llantas	Chapa 4,5 x 13	Chapa 4,5 x 13	Chapa 5 x 13
Neumáticos	135 SR 13	135 SR 13	165/65 SR 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg.	750	755	800
Volumen del maletero, dm.³	215	215	215
Capacidad depósito comb., litros	34	34	34
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	7,4/8,4	5,5/7,0	6,2/7,8
Cons. medio pond., l. 100 km.	8,9	9,3	9,3
Velocidad máxima, km/h.	129,8	144,3	152,2
Acel. 1 km. salida parada, seg.	41,6	38,1	37,0
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	43,5/—	38,9/43,6	37,7/42,0
Frenada a 100 km/h., metros	35,1	—	36,5
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	73,5	—	71,4
<b>PRECIO</b>			
Pesetas	797.035	822.935	861.245



VIRTUDES	DEFECTOS
• Acabado excelente.	• Consumo elevado.
• Equipamiento muy variado.	• Prestaciones modestas.
• Mecánica sin complicaciones.	• Estabilidad mejorable.

# "llegan más lejos..."

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



## Firestone



En huellas: Normal, Ancha y Superancha.



**SEAT FURA DOS CL**

### EL ULTIMO SUSPIRO

Es un modelo a extinguir, sobre todo desde que la firma construye en España los Volkswagen Polo. Y, sin embargo, sigue mostrando un respetable caudal de cualidades, entre las que se encuentra uno de los precios más interesantes. El diseño del interior ha sido recientemente remodelado, para dar lugar a la gama «Dos», lo que consigue una buena impresión a bordo. El diseño del maletero permite las



mayores dimensiones de su categoría, lo que en combinación con las cinco puertas disponibles —que pueden ser también tres— proporciona grandes cotas de habitabilidad al pequeño Seat. Sus prestaciones son limitadas, pero también lo es su consumo. (Probado en el n.º 40.)



**FICHA TECNICA SEAT FURA DOS CL**

**MOTOR**

Disposición .....	Del. transversal
N.º de cilindros .....	4 en línea
Cilindrada, c.c. ....	903
Distribución, árbol de levas .....	Lateral
Alimentación .....	1 carburador
Compresión/combustible .....	8,7/90 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	43/5.600
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	6,1/3.000

**TRANSMISION**

Tracción .....	Delantera
N.º de Marchas .....	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	23,6/28,5

**DIRECCION Y FRENOS**

Tipo de dirección .....	Cremallera
Vueltas de volante .....	3,4
Diámetro de giro, m. ....	9,6
Frenos deant./traseros .....	Disco/tambor

**SUSPENSIONES Y RUEDAS**

Suspensión delantera .....	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente
Llantas .....	Chapa 4,5x13
Neumáticos .....	135 SR 13

**PESOS Y CAPACIDADES**

Peso en orden de marcha, kg. ....	730
Volumen del maletero, dm.³ .....	330
Capacidad depósito comb., litros .	30

**CONSUMOS Y PRESTACIONES**

Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	6,8/8,2
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	8,3
Velocidad máxima, km/h. ....	134,3
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	42,6
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	44,5/48,4
Frenada a 100 km/h., metros .....	50
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	72,5

**PRECIO**

Pesetas .....	781.107
---------------	---------

**VIRTUDES DEFECTOS**

- Buen comportamiento.
- Equipo completo.
- Maletero amplio.
- Visibilidad crítica.
- Autonomía limitada.
- Prestaciones insuficientes con carga.



**MINI METRO 1,3 HLE/MG TURBO**

### 25 AÑOS DESPUES

Aunque posiblemente la mayoría de los automovilistas españoles no lo saben, el Mini Metro es una opción que por precio entra en las posibilidades de la mayoría de ellos, compitiendo directamente con coches nacionales de la categoría de los Fiesta, los Corsa, etcétera. Sucesor del Mini, es posiblemente el mejor estudio de carrocería que existe actualmente,

ofreciendo una habitabilidad pasmosa en solo 3,5 metros de longitud total. Esta excelente carrocería, moderna de diseño y de construcción, es en cambio impulsada por el vetusto motor 1.300 A+, que viene del Minor. El MG Turbo dispone de 93 caballos, y se alcanzan en punta los 175 kilómetros por hora. (Probados en los núms. 13 y 18.)

**VIRTUDES DEFECTOS**

- Excelente habitabilidad.
- Presentación cuidada.
- Confort de marcha.
- Mecánica anticuada.
- Volante demasiado horizontal.
- Maletero pequeño.

**FICHA TECNICA AUSTIN METRO**

**MOTOR**

Disposición .....	Del. transversal
N.º de cilindros .....	4 en línea
Cilindrada, c.c. ....	1.275
Distribución, árbol de levas .....	Lateral
Alimentación .....	1 carburador
Compresión/combustible .....	9,4/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	63/5.650
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	9,9/3.100

**TRANSMISION**

Tracción .....	Delantera
N.º de marchas .....	4
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	27,7/—

**DIRECCION Y FRENOS**

Tipo de dirección .....	Cremallera
Vueltas de volante .....	3,3
Diámetro de giro, m. ....	10,2
Frenos deant./traseros .....	Disco/tambor

**SUSPENSIONES Y RUEDAS**

Suspensión delantera .....	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente
Llantas .....	Chapa 5x12
Neumáticos .....	155/70 SR 12

**PESOS Y CAPACIDADES**

Peso en orden de marcha, kg. ....	805
Volumen del maletero, dm.³ .....	185
Capacidad depósito comb., litros .	30

**CONSUMOS Y PRESTACIONES**

Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	5,3/6,6
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	7,6
Velocidad máxima, km/h. ....	146,3
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	36,6
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	41,2
Frenada a 100 km/h., metros .....	—
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	—

**PRECIO**

Pesetas .....	804.931
---------------	---------

**Metro 1,3 HLE**

Del. transversal	4 en línea	1.275	Lateral
1 carburador	9,4/96 octanos	63/5.650	9,9/3.100

**MG Metro T.**

Del. transversal	4 en línea	1.275	Lateral
1 carb. con turb.	9,4/98	93/6.130	11,8/2.650



**PEUGEOT 205 GL/GR/GT/GTI**

### JOVEN Y AGRESIVO DE CORAZON VETERANO

Una de las escasas novedades verdaderas —no consideramos a las nuevas versiones de modelos ya existentes— que han lanzado los fabricantes españoles ha sido el Peugeot 205, uno de los coches de más éxito lanzados en Europa el año anterior y que en España ha sido premiado con las válvulas de Motor 16. El nuevo coche, que ha tenido una excelente acogida, tiene una particularidad en nuestro mercado: el utilizar el motor Simca en lugar del Douvrin que llevan los producidos en Francia. El nuevo modelo se ofrece



**FICHA TECNICA PEUGEOT 205**

**MOTOR**

Disposición .....	Del. transversal
N.º de cilindros .....	4 en línea
Cilindrada, c.c. ....	1.118
Distribución, árbol de levas .....	Lateral
Alimentación .....	1 carburador
Compresión/combustible .....	9,6/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	55/6.000
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	9,0/3.000

**TRANSMISION**

Tracción .....	Delantera
N.º de marchas .....	4
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	32,9/—

**DIRECCION Y FRENOS**

Tipo de dirección .....	Cremallera
Vueltas de volante .....	3,8
Diámetro de giro, m. ....	9,9
Frenos deant./traseros .....	Disco/tambor

**SUSPENSIONES Y RUEDAS**

Suspensión delantera .....	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente
Llantas .....	Chapa 4,5x13
Neumáticos .....	145 SR 13

**PESOS Y CAPACIDADES**

Peso en orden de marcha, kg. ....	800
Volumen del maletero, dm.³ .....	264
Capacidad depósito comb., litros .	50

**CONSUMOS Y PRESTACIONES**

Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	5,4/7,4
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	7,0
Velocidad máxima, km/h. ....	146,4
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	36,6/—
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	44,3
Frenada a 100 km/h., metros .....	33,5
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	—

**PRECIO**

Pesetas .....	804.175
---------------	---------

**205 GL 205 GR 205 GT 205 GTI**

Del. transversal	4 en línea	1.442	En cabeza	1 carb. doble	9,5/96 octanos	63/6.000	10,4/3.000
1.204	Lateral	1 carburador	9,5/96 octanos	83/5.600	12,3/4.200		

Delantera	5	27,1/34,7	Delantera	5	27/34,6	Delantera	5
4	32,9/—	3,8	3,8	10,5	Disco/tambor	Delantera	5

Cremallera	3,8	9,9	Cremallera	3,8	9,9	Cremallera	3,8
3,3	10,2	Disco/tambor	3,8	10,5	Disco/tambor	3,8	10,8

Independiente							
Chapa 4,5x13	Chapa 5,5x13	Chapa 4,5x13	Chapa 4,5x13	Aleac. 5,5x14	185/60 HR 14	185/60 HR 14	185/60 HR 14

800	803	850	900
264	264	264	210
50	50	50	50

5,4/7,4	5,6/1	5,7/7,1	6,0/7,2
7,0	8,6	8,6	8,1
146,4	150,3	166,6	188,9
36,6/—	36,9	33,3	30,3
44,3	39,6/43,3	35,2/39,5	32,5/35,6
33,5	39,8	37,1	33,3
—	70,9	—	68,6

804.175	853.475	963.894	1.709.798
---------	---------	---------	-----------

**VIRTUDES DEFECTOS**

- Estabilidad.
- Confort de suspensión.
- Buenas prestaciones.
- Dirección pesada.
- Tacto del pedal de freno duro.
- Pizzas traseras justas.



# Nuevo Granada Ghia "X" Símbolo del máximo lujo.

Ford Granada Ghia X. El coche más alto de la gama Ford, con el equipo de serie que le ofrece el máximo:

- Motor 2.8 V6 inyección.
- Panel de instrumentos de madera noble.
- Ordenador de viaje de 12 funciones.
- Techo solar eléctrico.
- Asientos delanteros regulables eléctricamente. Elevalunas y retrovisores accionables también eléctricamente.
- Llantas de aleación ligera 15,35 pulgadas.
- Neumáticos radiales de perfil bajo 190/65 TRX.



Asientos de cuero: una opción de lujo.

- Cerradura centralizada y apertura eléctrica del maletero.
- Suspensión independiente.
- Y tantos otros detalles de lujo como aire acondicionado, dirección asistida, radio-cassette electrónico ECU-1 con cuatro altavoces, luces de cortesía de acción retardada y lector de mapas.

Además disponible con pintura metalizada en uno o dos tonos, o con asientos de cuero.

Así es el Granada Ghia X del 85.

GRANADA GHIA X



Diseño y Calidad

Recuerde: Ford Credit. Pague su Ford con dinero de Ford. Garantía de 12 meses, y 6 años contra la perforación por corrosión. Más de 400 puntos de Venta y Servicio Ford en toda España.



VIRTUDES	DEFECTOS
• Buena capacidad interior.	• Frenos mejorables (ruidosos).
• Mecánica convencional.	• Plazas traseras estrechas.
• Facilidad de conducción.	• Acabado simple.

## CITROËN VISA

### A MITAD DE CAMINO

Siempre se ha caracterizado Citroën por ser pionera en muchos aspectos, y el Visa, en sus múltiples versiones, no iba a ser ajeno a esta filosofía. En el caso concreto que nos ocupa, el Visa tiene el honor de situarse siempre a mitad de camino entre sus rivales: no es ni grande ni pequeño, ni convencional ni revolucionario, ni feo ni bonito... Difícil de catalogar, admirado por los incondicionales de la marca, lo que no cabe duda es que las últimas modificaciones han mejorado notablemente el producto. Recurre a los sempiternos motores Douvrin, con caja adosada, e incorpora unas suspensiones convencionales. (Probado en los números 3, 20 y 31.)

## FICHA TÉCNICA CITROËN VISA

	Visa Super E	Visa 11 E	Visa GT
<b>MOTOR</b>			
Disposición .....	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros .....	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c. ....	1.124	1.124	1.360
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación .....	1 carburador	1 carburador	2 carburadores
Compresión/combustible .....	9,2/96 octanos	9,2/96 octanos	9,3/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	57/6.250	57/6.250	80/5.800
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	7,9/3.000	7,9/3.000	11,2/2.800
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción .....	Delantera	Delantera	Delantera
N.º de marchas .....	5	4	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	23,7/29,5	30,7/—	23,1/28,7
<b>DIRECCION Y FRENO</b>			
Tipo de dirección .....	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante .....	3,4	3,4	4
Diámetro de giro, m. ....	9,9	9,9	9,9
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera .....	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas .....	Chapa 4,5 x 13	Chapa 4,5 x 13	Chapa 4,5 x 13
Neumáticos .....	145 SR 13	145 SR 13	165/65 HR 340
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg. ....	810	810	825
Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	300	300	300
Capacidad depósito comb., litros .	40	40	40
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	5,5/7,2	7,6/8,1	6,7/8,2
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	9,4	9,3	9,4
Velocidad máxima, km/h. ....	146,8	136,4	174,6
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	38,7	38,9	33,0
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	41,2/43,5	44,2/—	33,6/37,7
Frenada a 100 km/h., metros .....	—	34,2	34,0
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—	—	70,8
<b>PRECIO</b>			
Pesetas .....	No comere.	814.237	978.812

## restaurant L'alsace



### ESPECIALIDADES

CHOCROUTE GARNIE  
CODILLO DE CERDO  
FONDUE  
BOURGUIGNONE

Doménico Scarlatti, 5

Tels. 244 40 75  
449 23 91

MADRID-28003



### RENAULT 5

## VETERANO, PERO RESULTON

El éxito comercial que ha conseguido el Renault 5 a lo largo de su larga presencia en el mercado mundial sólo es superado por modelos míticos como pueda ser el escarabajo de Volkswagen y algún otro. Después de doce años, el coche ha quedado superado, y de ahí que pronto será sustituido por otro R-5 que, con apariencia externa similar, actualiza el apartado mecánico, adoptando las soluciones más modernas. La versión del GTL es disponible en tres y cinco puertas, y, en general, el coche resulta muy grato de conducir, consiguiéndose consumos realmente bajos. En la versión TX, se le ha querido dar al coche un aire deportivo, lo cual sólo se consigue en parte, ya que el motor es sumamente tranquilo y carece del tirón que los amantes de estos tipos de coches buscan. Toda la gama está caracterizada por su fiabilidad mecánica y buen acabado interior. (Probado en los núms. 3, 29, 27 y 40.)



### FICHA TECNICA RENAULT 5 GTL/TX

	R-5 GTL	R-5 TX
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c.	1.108	1.397
Distribución, árbol de levas	Lateral	Lateral
Alimentación	1 carburador	1 carb. doble
Compresión/combustible	9,2/96 octanos	9,2/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	45/4.400	63/5.250
Par máx./régimen, mkg./rpm	8/2.000	10,5/3.000
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
N.º de marchas	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	29,3/36,5	25,2/31,2
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4,2	4,2
Diámetro de giro, m.	9,5	9,7
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente
Llantas	Chapa 4,5x13	Aleac. 4,5x13
Neumáticos	155/70 SR 13	155 SR 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha, kg.	755	830
Volumen del maletero, dm.³	215/900	215/900
Capacidad depósito comb., litros	38	38
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	5,6/6,9	5,6/6,8
Cons. medio pond., l. 100 km.	8,5	7,7
Velocidad máxima, km/h.	138,3	146,2
Acel. 1 km. salida parada, seg.	39,5	36,2
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	41,8/46,7	38/39,9
Frenada a 100 km/h., metros	29,5	34,1
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	71	71,2
<b>PRECIO</b>		
Pesetas	822.158	934.283

**VERTUDES**

- Frenos.
- Acabado.
- Elasticidad del motor.

**DEFECTOS**

- Potencia escasa.
- Dirección lenta.
- Accesibilidad a las plazas traseras.

### TALBOT SAMBA RALLYE

## MAQUINA BUSCA PILOTO

El apellido de este Talbot Samba es bastante significativo para hacernos una idea de lo que vamos a tener entre manos. Es un coche pensado casi exclusivamente para la competición. Sus prestaciones, manejabilidad y comportamiento son excepcionales y pueden hacer las delicias de un aficionado puro o hasta de un piloto profesional. Para un ciudadano normal el Samba Rallye resulta desagradable de conducir, sobre todo en tráfico urbano, donde el motor da tirones e, incluso, es fácil que se desreglen los dos carburadores dobles que lleva. El consumo va en consonancia con las prestaciones, y cuando se aprieta el acelerador se dispara más de lo que le

gustaría a nuestro bolsillo, pero lo cierto es que resulta capaz de dar grandes satisfacciones a su conductor, con la única salvedad de que hay que respetar unos márgenes mínimos de seguridad si el conductor no va a estar preparado para afrontar cualquier situación límite. Estas situaciones límite se alcanzan sobre todo al final de grandes curvas rápidas, en las que el Rallye latigazo final del tren trasero; pero hay que llegar francamente lejos para encontrarse en una situación comprometida. (Probado en el núm. 33.)

**VERTUDES**

- Prestaciones.
- Manejabilidad.
- Comportamiento.

**DEFECTOS**

- Consumo irrazonable.
- Conducción desagradable en ciudad.
- Prestación elemental.



### FICHA TECNICA TALBOT SAMBA RALLYE

<b>MOTOR</b>			
Disposición	Del. transversal		
N.º de cilindros	4 en línea		
Cilindrada, c.c.	1.219		
Distribución, árbol de levas	En cabeza		
Alimentación	2 carb. dobles		
Compresión/combustible	9,75/96 octanos		
Potencia máx./régimen, CV/rpm	90/6.700		
Par máx./régimen, mkg./rpm	10,5/5.400		
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera		
N.º de marchas	5		
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	22,6/28,1		
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección	Cremallera		
Vueltas de volante	4		
Diámetro de giro, m.	9,9		
Frenos delant./traseros	Disco/tambor		
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente		
Suspensión trasera	Independiente		
Llantas	Chapa 5x13		
Neumáticos	165/70 SR 13		
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg.	780		
Volumen del maletero, dm.³	117		
Capacidad depósito comb., litros	40		
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,8/8,8		
Cons. medio pond., l. 100 km.	10,5		
Velocidad máxima, km/h.	170,1		
Acel. 1 km. salida parada, seg.	32,6		
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	34,8/38,6		
Frenada a 100 km/h., metros	34,2		
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	71,5		
<b>PRECIO</b>			
Pesetas	896.579		



### OPEL CORSA TR UN REKORD DE BOLSILLO

La versión TR de los Opel Corsa es una excepción en el mercado español: tiene una carrocería de tres volúmenes, con maletero separado, y sólo presenta dos puertas, como en otros ejemplos comunes en Europa, pero no corrientes en España. Sobre esta base y con la mecánica, en este caso, del 1,2 litros, se concibe un coche original y útil cuando se quiere

espacio de carga. Sus mejores bazas son un motor rápido, elástico y siempre económico, un precio de conjunto bastante competitivo y un acabado y presentación dignos de un escalón superior. Los frenos, en cambio, son muy justos en toda condición, y la suspensión, pese a estar muy mejorada,

### FICHA TECNICA OPEL CORSA TR

<b>MOTOR</b>			
Disposición	Del. transversal		
N.º de cilindros	4 en línea		
Cilindrada, c.c.	1.196		
Distribución, árbol de levas	En cabeza		
Alimentación	1 carburador		
Compresión/combustible	9,2/96 octanos		
Potencia máx./régimen, CV/rpm	55/5.600		
Par máx./régimen, mkg./rpm	9,2/2.200		
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera		
N.º de marchas	4		
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	31,3/—		
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección	Cremallera		
Vueltas de volante	3,7		
Diámetro de giro, m.	10		
Frenos delant./traseros	Disco/tambor		
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente		
Suspensión trasera	Semindepend.		
Llantas	Chapa 4,5x13		
Neumáticos	145 SR 13		
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg.	740		
Volumen del maletero, dm.³	390		
Capacidad depósito comb., litros	42		
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	5,2/6,2		
Cons. medio pond., l. 100 km.	7,3		
Velocidad máxima, km/h.	151,9		
Acel. 1 km. salida parada, seg.	37,5		
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	40,2/—		
Frenada a 100 km/h., metros	43,1		
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	69,5		
<b>PRECIO</b>			
Pesetas	844.281		



sigue siendo brusca. (Probado en el núm. 11.)

**VERTUDES**

- Motor elástico.
- Acabado y presentación impecables.
- Precio competitivo.

**DEFECTOS**

- Suspensión brusca.
- Frenos justos.
- Ventanilla trasera fija.

# Valeo Antinieblas CIBIÉ

Alta tecnología experimentada en competición. Esta es la característica fundamental de los antinieblas Cibié. Por eso batieron 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



### FIAT UNO 55 S

## EL MAS GALARDONADO

Fue el coche del año en Europa el año pasado y su éxito de ventas está permitiendo a Fiat recuperar gran parte de los mercados que había perdido. Su moderno diseño permite obtener un gran espacio habitable en el interior para lo reducido de las dimensiones exteriores. Todo el coche está pensado para obtener la máxima funcionalidad, pero, aunque se han dado pocas concesiones a la estética, el conjunto resulta armonioso y agradable. El



comportamiento del Fiat Uno es bueno y su tendencia a irse de morro, como cualquier tracción delantera, se corrige sin problemas. Tan sólo los desarrollos de las marchas empobrecen ligeramente su rendimiento, ya que éstos son excesivamente largos en busca de un menor consumo. (Probado en el núm. 13.)

### FICHA TECNICA FIAT UNO 55 S

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. transversal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	1.116	Llantas .....	Chapa 4,5 x 13
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	155/70 SR 13
Alimentación .....	1 carburador	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,2/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	800
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	55/5.600	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	298/852
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	8,8/2.900	Capacidad depósito comb., litros ..	42
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	4,3/6,2
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	7,7
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. .	27,7/34,2	Velocidad máxima, km/h. ....	150,6
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	37,3
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	41/47
Vueltas de volante .....	4	Frenada a 100 km/h., metros .....	35,2
Diámetro de giro, m. ....	9,4	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	972.956

VERTUDES	DEFECTOS
<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitabilidad</li> <li>Equipo completo</li> <li>Frenos a toda prueba.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diseño de asientos.</li> <li>Desarrollos de cambio largos</li> <li>Palanca de cambio imprecisa.</li> </ul>

### TALBOT HORIZON GLS

## JOVEN VETERANO

Utilizando como base mecánica la que incorporaban los 1.200, Talbot lanzó al mercado el modelo Horizon como

sustituto de este otro que tantos años permaneció en la brecha. Sus bazas fuertes son el comportamiento y la potencia, y la elasticidad del motor que, a pesar de su antigüedad de construcción, sigue estando vigente. El interior es amplio y cómodo, pero tiene una presentación



pobre y una instrumentación escasa, echándose en falta la ausencia de un cuentarrevoluciones, por ejemplo. En el Horizon resulta algo desagradable el excesivo balanceo de la carrocería que, por otro lado, es bastante pesada. (Probado en el número 35.)

### FICHA TECNICA TALBOT HORIZON GLS

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. transversal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	1.442	Llantas .....	Chapa 5 x 13
Distribución, árbol de levas .....	Lateral	Neumáticos .....	155 SR 13
Alimentación .....	1 carb. doble	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,5/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	990
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	83/5.500	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	446
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	12,3/3.000	Capacidad depósito comb., litros ..	47
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	5,8/8
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	7,6
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. .	24,6/31,5	Velocidad máxima, km/h. ....	162,1
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	35
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	37,8/40,6
Vueltas de volante .....	4	Frenada a 100 km/h., metros .....	38,4
Diámetro de giro, m. ....	10,2	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	71,6
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	1.039.547

VERTUDES	DEFECTOS
<ul style="list-style-type: none"> <li>Buen comportamiento</li> <li>Potencia y estabilidad</li> <li>Buena habitabilidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Balanceo de carrocería exagerado</li> <li>Presentación pobre</li> <li>Instrumentación insuficiente.</li> </ul>



SEAT IBIZA 1.2 GL y 1.5 GLX

### ESPIRITU MEDITERRANEO

Primer coche netamente español desde la época de los Hispano Suiza o los Pegaso. Pero con diseño multinacional, lo que siempre es una garantía de vanguardia plena. La mecánica ha sido resuelta utilizando los nuevos motores System Porsche. Todo ello se ha montado sobre la base del Ronda, lo que garantiza ya un buen rendimiento en materia de estabilidad, aunque con un diseño que ha dado en báscula más kilos de los apetecidos en un coche de su tamaño. Con dimensiones claramente definidas en el segmento inferior, los Ibiza pesan casi tanto como un compacto de cuatro metros. Esa es una de sus características más negativas. Las prestaciones son muy buenas en ambos casos, con potencia suficiente y siempre superior a la anunciada por el constructor. Los interiores son de aspecto triste y oscuro, con algunos fallos de terminación que con el tiempo se han corregido parcialmente. (Probado en los núms. 40 y 52.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Habitabilidad	• Pocos frenos en caliente
• Buena estabilidad	• Interiores tristes
• Elasticidad de motor	• Iluminación mediocre

### RENAULT 9 GTC / RENAULT 9 TSE / RENAULT 11 TSE

### COCHES CON O SIN BURBUJA

La gama Renault 9/11 es una de las más completas del mercado, y entre estos dos modelos se abarca un amplísimo espectro de posibles compradores. Las mecánicas del 9 y el 11 son gemelas, y tan sólo cambia en uno y en otro la carrocería. Los interiores del 9 y el 11 son similares, y tan sólo se diferencian en algunos detalles. En la versión más económica, la GTC, el equipo es mínimo y aunque el consumo es muy bajo, el coche se ve penalizado por la poca potencia de su motor. En la versión TSE, el 11 se ve ligeramente favorecido por una mejora aerodinámica, con lo cual se puede conseguir una mayor velocidad punta. El punto donde más flojean estos modelos es en los frenos. (Probado en los núms. 15, 35 y 41.)



### FICHA TÉCNICA RENAULT 9/11

MOTOR	R-9 GTC	R-9 TSE	R-11 TSE
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c.	1.237	1.397	1.397
Distribución, árbol de levas	Lateral	Lateral	Lateral
Alimentación	Carburador	Carb. doble	Carb. doble
Compresión/combustible	9,5/96 octanos	9,25/96 octanos	9,25/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	56/5.250	72/5.750	72/5.750
Par máx./régimen, mkg./rpm	9,4/2.750	10,8/3.500	10,8/3.500
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
N.º de marchas	4	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	29,6/—	27,1/32,4	27,7/33
<b>DIRECCION Y FRENO</b>			
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4	4	4
Diámetro de giro, m.	9,8	9,8	9,8
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas	Chapa 5,5 x 13	Chapa 5,5 x 13	Chapa 5,5 x 13
Neumáticos	165/70 SR 13	165/70 SR 13	165/70 SR 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg.	840	845	800
Volumen del maletero, dm.³	446	446	305
Capacidad depósito comb., litros	47	47	47
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	5,6/7	5,7/7,5	5,7/7,5
Cons. medio pond., l. 100 km.	7,1	7,9	7,6
Velocidad máxima, km/h.	148,6	157,8	159,1
Acel. 1 km. salida parada, seg.	38,5	35,6	35,0
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	20,9/—	38,2/42,2	37,8/40,6
Frenada a 100 km/h., metros	42,7	42,7	37,6
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	67,4	71,6	71,6
<b>PRECIO</b>			
Pesetas	944.294	1.088.039	1.110.792



VIRTUDES	DEFECTOS
• Buena presentación y acabado	• Frenos justos
• Confort de suspensión	• Motor ruidoso
• Consumo	• Respaldo del asiento delantero estrecho

### FICHA TÉCNICA SEAT IBIZA

MOTOR	Ibiza 1.2 GL	Ibiza 1.5 GLX
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c.	1.193	1.461
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza
Alimentación	1 carburador	1 carb. doble
Compresión/combustible	9,5/90 octanos	10,5/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	63/5.800	85/5.600
Par máx./régimen, mkg./rpm	9/3.500	12,0/3.500
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
N.º de marchas	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	25,3/31,8	29,1/36,5
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4	4
Diámetro de giro, m.	9,8	9,8
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente
Llantas	Chapa 5 x 13	Aleac. 5,5 x 14
Neumáticos	155 SR 13	165/65 SR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha, kg.	900	925
Volumen del maletero, dm.³	280/1.060	280/1.060
Capacidad depósito comb., litros	47	47
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	5,8/7,3	6,6/7,8
Cons. medio pond., l. 100 km.	8,4	9,2
Velocidad máxima, km/h.	150,5	165,2
Acel. 1 km. salida parada, seg.	35,2	34,6
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	39,0/46,8	38,4/43,7
Frenada a 100 km/h., metros	47,3	42,7
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	70,3	69,6
<b>PRECIO</b>		
Pesetas	912.437	1.003.845

### FORD FIESTA XR/2

### SIN ALCANZAR EL OBJETIVO

Desde su aparición, el Volkswagen Golf GTi ha sido el coche a imitar por todos sus rivales. Unos se han acercado; otros no han podido hacer frente al extraordinario modelo alemán. La versión XR/2 de Ford, nacida con el veterano motor de balancines, había sido uno de los intentos más válidos. Pero, en la moderna remodelación, al incorporar el motor CVH y, sobre todo, la caja de cambios de cinco velocidades, se ha perdido parte del encanto. Y la mayoría de la culpa la tienen unos desarrollos de cambio alejadísimos de lo que debe ser un coche deportivo. Por lo demás, el coche es muy agradable de conducir y está

magníficamente equipado. Los frenos son buenos y el sistema está tan bien resuelto que son del todo notables. En las aceleraciones tiende siempre a irse a un lado, debido a que la potencia de su motor y la adherencia de sus neumáticos castigan mucho los semiejes de transmisión. (Probado en el núm. 23.)

### FICHA TÉCNICA FORD FIESTA XR/2

MOTOR	Del. transversal	SUSPENSIONES Y RUEDAS	Independiente
Disposición	4 en línea	Suspensión delantera	Eje rígido
N.º de cilindros	1.598	Suspensión trasera	Aleac 6 x 13
Cilindrada, c.c.	1.598	Llantas	185/60 HR 13
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	
Alimentación	1 carb. doble	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	9,5/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	840
Potencia máx./régimen, CV/rpm	96/6.000	Volumen del maletero, dm.³	215
Par máx./régimen, mkg./rpm	13,5/4.000	Capacidad depósito comb., litros	40
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
<b>TRANSMISION</b>		Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,2/8,1
Tracción	Delantera	Cons. medio pond., l. 100 km.	10,8
N.º de marchas	5	Velocidad máxima, km/h.	171
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	29,7/37,4	Acel. 1 km. salida parada, seg.	32,3
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	35,2/39,6
Tipo de dirección	Cremallera	Frenada a 100 km/h., metros	43,1
Vueltas de volante	3,5	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	70,4
Diámetro de giro, m.	10,3	<b>PRECIO</b>	
Frenos delant./traseros	Dis. vent./tam.	Pesetas	1.073.217



VIRTUDES	DEFECTOS
• Motor elástico	• Desarrollos de cambio muy largos
• Presentación y equipo	• Dirección pesada
• Comportamiento	• Suspensión trasera dura

SEAT RONDA 1.5 GLX

CON «P» DE PORSCHE Y DE POTENCIA

Peldaño que marca la separación entre Seat y Fiat, el Ronda se distingue por incorporar el nuevo motor de diseño Porsche. Con él entran en juego nuevas características en el compacto intermedio de Seat, a la vez que se dejan sentir algunas de sus cualidades de siempre. En el lado positivo, una buena



FICHA TECNICA SEAT RONDA 1.5 GLX

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	1.461	Llantas	Chapa 5,5 x 14
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	165/65 SR 14
Alimentación	1 carb. doble	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	10,5/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	970
Potencia máx./régimen, CV/rpm	85/5.600	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	334/685
Par máx./régimen, mkg./rpm	12/3.500	Capacidad depósito comb., litros	50
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	5,1/7,8
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	8,1
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	29,3/37,5	Velocidad máxima, km/h.	167,5
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg.	34,1
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	37,1/41,4
Vueltas de volante	3,7	Frenada a 100 km/h., metros	35,8
Diámetro de giro, m.	10,3	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	74,9
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas	1.102.653

**VIRTUDES**

- Motor potente.
- Prestaciones incrementadas.
- Cambio suave y preciso.

**DEFECTOS**

- Mal filtrado de vibraciones.
- Consumo muy sensible.
- Mala ventilación interior.



FICHA TECNICA TALBOT 150/SOLARA

<b>MOTOR</b>		<b>Solara GLS</b>	<b>150 GT2</b>
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c.	1.592	1.592	1.592
Distribución, árbol de levas	Lateral	Lateral	Lateral
Alimentación	1 carb. doble	1 carb. doble	1 carb. doble
Compresión/combustible	9,3/96 octanos	9,3/96 octanos	9,3/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	90/5.400	90/5.400	90/5.400
Par máx./régimen, mkg./rpm	13,8/3.000	13,8/3.000	13,8/3.000
<b>TRANSMISION</b>		<b>Delantera</b>	<b>Delantera</b>
Tracción	Delantera	5	5
N.º de marchas	5	27/32,3	27,7/33,6
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	27/32,3	<b>DIRECCION Y FRENO</b>	
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Tipo de dirección	Cremallera
Tipo de dirección	Cremallera	Vueltas de volante	2,5
Vueltas de volante	4,15	Diámetro de giro, m.	10,4
Diámetro de giro, m.	10,4	Frenos delant./traseros	Disco/tambor
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		Suspensión delantera	Independiente
Suspensión delantera	Independiente	Suspensión trasera	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Llantas	Chapa 5 x 13
Llantas	Chapa 5 x 13	Neumáticos	165 SR 13
Neumáticos	165 SR 13	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		Peso en orden de marcha, kg.	1.095
Peso en orden de marcha, kg.	1.095	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	427,5
Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	427,5	Capacidad depósito comb., litros	58
Capacidad depósito comb., litros	58	<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	7,5/8,9
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	7,5/8,9	Cons. medio pond., l. 100 km.	11,4
Cons. medio pond., l. 100 km.	11,4	Velocidad máxima, km/h.	163,6
Velocidad máxima, km/h.	163,6	Acel. 1 km. salida parada, seg.	34,9
Acel. 1 km. salida parada, seg.	34,9	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	35,5/39,3
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	35,5/39,3	Frenada a 100 km/h., metros	45,2
Frenada a 100 km/h., metros	45,2	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	73,2
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	73,2	<b>PRECIO</b>	
<b>PRECIO</b>		Pesetas	1.194.857
Pesetas	1.194.857		1.191.749

TALBOT 150 / SOLARA

EL MISMO CON MALETERO

El Talbot 150 se diferencia únicamente del Solara en que este último es un tres volúmenes, conseguido a base de añadir un maletero al primero de ellos. La mecánica es común en ambos modelos, destacando la elasticidad de marcha y una transmisión adecuada, tanto por sus desarrollos como por su manejo.

El motor resulta ruidoso y transmite muchas vibraciones, debido seguramente a su concepción, que data ya de unos cuantos años. Consecuencia de ello pueden ser también las altas cifras de consumo que se obtienen en tráfico urbano. A pesar de todo, es un motor de larga vida y de un más que aceptable rendimiento.

Después de recorrer varios kilómetros, la fatiga se hace sentir, porque los asientos, aunque sujetos bien, resultan un poco blandos. En el Solara, con el maletero independiente, la capacidad de carga viene algo justa; el 150, con sus dos volúmenes, no tiene este problema. (Probado en los Núms. 8 y 25.)

**VIRTUDES**

- Comportamiento
- Elasticidad de marcha
- Transmisión.

**DEFECTOS**

- Ruido y vibraciones del motor
- Consumo en ciudad.
- Asientos blandos.

FORD ESCORT / ORION

PARA TODOS LOS GUSTOS

No es por casualidad que el Ford Escort haya sido el automóvil más vendido de Europa en el pasado año. Su magnífico acabado y lo atractivo de los diseños interiores son una de las razones de este éxito. Otra razón, no menos poderosa, es la gran variedad de la oferta, que se inicia en la motorización 1.100 y culmina en el XR3i, pasando por versiones diesel o cabriolet. Por si fuera poco, en el año 84 se presentó una versión con maletero separado, bautizada Orion, que colma las necesidades de cualquier familia de tipo medio. Esta calidad de acabado y profusión de equipamiento oculta, sin embargo, algunos defectos típicos de los coches germanos, como los desarrollos excesivamente largos. (Probado en el Núm. 15.)

FICHA TECNICA FORD ESCORT/ORION

<b>MOTOR</b>		<b>Escort 1.6 Ghia</b>	<b>Orion 1.6</b>	<b>Orion 1.3 GL</b>
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c.	1.596	1.596	1.296	1.296
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación	1 carburador	1 carburador	1 carburador	1 carburador
Compresión/combustible	9,5/96 octanos	9,5/96 octanos	9,5/96 octanos	9,5/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	79/5.800	79/5.800	69/6.000	69/6.000
Par máx./régimen, mkg./rpm	12,7/3.000	12,7/3.000	10,2/3.500	10,2/3.500
<b>TRANSMISION</b>		<b>Delantera</b>	<b>Delantera</b>	<b>Delantera</b>
Tracción	Delantera	5	5	5
N.º de marchas	5	31,1/38,9	30,8/38,8	29,0/36,2
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	31,1/38,9	<b>DIRECCION Y FRENO</b>		
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera
Tipo de dirección	Cremallera	Vueltas de volante	3,6	3,6
Vueltas de volante	3,6	Diámetro de giro, m.	10,1	10,1
Diámetro de giro, m.	10	Frenos delant./traseros	Disco vent./tam.	Disco/tambor
Frenos delant./traseros	Disco vent./tam.	<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		Suspensión delantera	Independiente	Independiente
Suspensión delantera	Independiente	Suspensión trasera	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Llantas	Chapa 5 x 13	Chapa 5 x 13
Llantas	Chapa 5 x 13	Neumáticos	155 SR 13	155 SR 13
Neumáticos	155 SR 13	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		Peso en orden de marcha, kg.	890	905
Peso en orden de marcha, kg.	890	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	320	385
Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	320	Capacidad depósito comb., litros	40	48
Capacidad depósito comb., litros	40	<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,0/7,8	6,8/8,0
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,0/7,8	Cons. medio pond., l. 100 km.	7,9	9,4
Cons. medio pond., l. 100 km.	7,9	Velocidad máxima, km/h.	164,8	164,2
Velocidad máxima, km/h.	164,8	Acel. 1 km. salida parada, seg.	34,9	34,7
Acel. 1 km. salida parada, seg.	34,9	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	39,6/41,3	37,3/41,6
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	39,6/41,3	Frenada a 100 km/h., metros	43,2	44,9
Frenada a 100 km/h., metros	43,2	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	70,9	—
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	70,9	<b>PRECIO</b>		
<b>PRECIO</b>		Pesetas	1.196.242	1.145.737
Pesetas	1.196.242		1.145.737	1.109.885



**VIRTUDES**

- Acabado excelente.
- Silencio de marcha.
- Cambio suave y preciso.

**DEFECTOS**

- Comportamiento brusco.
- Dureza de suspensiones.
- Desarrollos largos.

# Nueva Citroën C-15

# SE LO CARGA TODO



*Gasolina y Diesel*

Se acabaron las furgonetas lentas.  
 Se acabaron las furgonetas incómodas.  
 Se acabaron las furgonetas gastosas.  
 Se acabaron las furgonetas estrechas.

Ha llegado la Citroën C-15.  
 Una nueva generación de furgonetas  
 donde caben todas las ventajas.  
 Un nuevo concepto de furgoneta que  
 se carga todos los inconvenientes.

A partir de ahora no existen motivos  
 para cargar con el pasado.  
 Citroën acaba de inaugurar  
 el futuro.

	GASOLINA	DIESEL
VOLUMEN	2,672 m <sup>3</sup>	2,672 m <sup>3</sup>
CARGA UTIL	570 Kg.	570 Kg.
0-100 Km/h.	21" 9	20" 1
VELOCIDAD MAX.	126	133
A 90 Km/h.	6,6 L/100 Km.	5,3 L/100 Km.
MEDIA	8,0 L/100 Km.	6,3 L/100 Km.

**CITROËN**   
*Cada día más.*



### CITROËN BX

## UN PRODUCTO DIFERENTE

Se hacía evidente para Citroën que el escalón entre el GSA y el CX era excesivo; máxime si consideramos que ambos modelos acusan el paso del tiempo y que los clientes de la marca francesa son de una fidelidad encomiable. Nació pues el BX con el fin de cubrir un importante hueco y aportando, como es tradicional en la marca, algunas soluciones técnicas de vanguardia. Gracias a la colaboración o a la fusión entre Citroën y el grupo Peugeot-Talbot, los nuevos Citroën han podido disponer de toda

una generación de motores modernos, tan bien adaptados a los BX que cualquiera diría que han nacido pensando en el vanguardista modelo de la marca del *double chevron*. Entre los BX de gasolina, el más racional, por prestaciones y nivel de equipamiento, parece el 16, equipado con las magníficas TRX de Michelin. El 14, con una motorización tal vez algo escasa para su peso (72 CV para 900 kilos), se queda un poco corto en prestaciones, si bien salva la cifra de velocidad máxima gracias a una buena aerodinámica. (Probado en los núms. 8 y 21.)

### FICHA TÉCNICA CITROËN BX

MOTOR	BX 14 RE	BX 16 TRS
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c.	1.360	1.580
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza
Alimentación	1 carb. doble	1 carb. doble
Compresión/combustible	9,3/96 octanos	9,5/96
Potencia máx./régimen, CV/rpm	72/5.750	90/6.000
Par máx./régimen, mkg./rpm	11/3.000	13/3.500
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
N.º de marchas	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	24,8/30,8	26,5/34,0
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,8	3,8
Diámetro de giro, m.	10,2	10,2
Frenos delant./traseros	Disco/disco	Disco/disco
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente
Llantas	Chapa 5x14	Ch. 120 TR 365
Neumáticos	165/70 SR 14	170/65 R365
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha, kg.	900	950
Volumen del maletero, dm.³	385	385
Capacidad depósito comb., litros	44	44
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	5,9/7,6	6,7/7,7
Cons. medio pond., l. 100 km.	8,0	9,3
Velocidad máxima, km/h.	160,8	170,8
Acel. 1 km. salida parada, seg.	35,2	34,6
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	38,2/40,9	35,9/42,1
Frenada a 100 km/h., metros	41,2	41,2
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—	—
<b>PRECIO</b>		
Pesetas	1.232.419	1.398.666

VIRTUDES	DEFECTOS
• Buen equipamiento (versión 16 TRS)	• Dirección lenta y dura
• Consumo moderado.	• Visibilidad hacia atrás
• Confort de marcha.	• Frenos poco progresivos.



### RENAULT 18

## UN CLASICO MUY COMPLETO

El Renault 18 es un coche que desde el principio ha tenido una acogida muy favorable y se ha ganado una fama de coche seguro y fiable que se afianza día a día. Cuando se intenta sacar al R-18 de su terreno, o sea, las carreteras en buen estado, nos encontramos con que el eje rígido trasero reacciona violentamente ante las irregularidades del asfalto, con lo cual la conducción se hace un poco desagradable. Con la aparición de la versión

Turbo se consiguió satisfacer a los usuarios que necesitaban más de 83 caballos para poder establecer altas medias. En el Turbo se ha adoptado una dirección asistida mucho más directa que en el GTS y que le confiere una manejabilidad excelente, aunque en terreno muy virado es difícil aprovechar al máximo los 125 caballos. (Probado en los núms. 14 y 25.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Consumo.	• Comportamiento
• Calidad de acabado	• Manejo del cambio.
• Prestaciones.	• Confort en carreteras malas.



### FICHA TÉCNICA RENAULT 18

MOTOR	R-18 GTS	R-18 Turbo
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c.	1.647	1.565
Distribución, árbol de levas	Lateral	Lateral
Alimentación	Carb. doble	Carb. doble tur.
Compresión/combustible	9,3/96	8,6/96
Potencia máx./régimen, CV/rpm	83/5.500	125/5.550
Par máx./régimen, mkg./rpm	13,3/3.000	18,5/2.250
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
N.º de marchas	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	26,9/32,3	29,7/36,8
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera asist.
Vueltas de volante	4,2	2,6
Diámetro de giro, m.	10,3	10,4
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	Dis. vent./disco
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Eje rígido	Eje rígido
Llantas	Chapa 5,5x13	Aleac. 5,5x14
Neumáticos	175/70x330	185/65x355
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha, kg.	1.095	1.040
Volumen del maletero, dm.³	347	347
Capacidad depósito comb., litros	53	53
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,7/8,3	7,8/8,3
Cons. medio pond., l. 100 km.	9,1	10,1
Velocidad máxima, km/h.	162,2	183,9
Acel. 1 km. salida parada, seg.	34,6	32,4
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	35,8/39,3	35,7/40,5
Frenada a 100 km/h., metros	39,4	33,5
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	71,2	—
<b>PRECIO</b>		
Pesetas	1.247.305	1.483.906

### RENAULT 5 COPA TURBO

## UN COCHE DE CARRERAS

La máxima expresión de la gama R-5 corresponde a la versión denominada Copa

Turbo. En esta versión se le ha querido dar al coche un carácter totalmente deportivo, sin medias tintas como ocurre con el TX. El motor es prácticamente el mismo que el del TX, pero sobrealimentado por un turbocompresor. Las



### FICHA TÉCNICA

### RENAULT 5 COPA TURBO

<b>MOTOR</b>		
Disposición	Del. longitudinal	
N.º de cilindros	4 en línea	
Cilindrada, c.c.	1.397	
Distribución, árbol de levas	Lateral	
Alimentación	Carb. doble tur.	
Compresión/combustible	8,5/96 octanos	
Potencia máx./régimen, CV/rpm	110/6.000	
Par máx./régimen, mkg./rpm	15/4.000	
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	
N.º de marchas	5	
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	25,5/30,61	
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		
Tipo de dirección	Cremallera	
Vueltas de volante	3,5	
Diámetro de giro, m.	9,7	
Frenos delant./traseros	Disc. vent./disco	
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera	Independiente	
Suspensión trasera	Independiente	
Llantas	Aleac. 5,5x13	
Neumáticos	175/60 HR 13	
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha, kg.	870	
Volumen del maletero, dm.³	190/790	
Capacidad depósito comb., litros	38	
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	7,6/8,4	
Cons. medio pond., l. 100 km.	8,9	
Velocidad máxima, km/h.	174,8	
Acel. 1 km. salida parada, seg.	30,7	
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	32,6/36,3	
Frenada a 100 km/h., metros	32,10	
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	74	
<b>PRECIO</b>		
Pesetas	1.271.482	

prestaciones son de primer orden y los 110 caballos de potencia empujan el coche con fuerza, consiguiéndose alcanzar los 100 kilómetros por hora en tan sólo 9,1 segundos. Los frenos detienen el vehículo a cualquier velocidad y el comportamiento está a la altura de las prestaciones. (Probado en el núm. 43.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Brillantes prestaciones	• Modelo desfasado.
• Agarre excepcional.	• Maletero pequeño.
• Muy buenos frenos	• Cambio poco manejable.



### RENAULT 11 TURBO

## SUAVE COMO LA SEDA

Recientemente aparecido en el mercado, el Renault 11 Turbo es, hasta la fecha, el tope de la gama R-11. Con la misma carrocería de tres puertas que también equipa el R-11



GTS y un equipo similar, las diferencias con el resto de la gama se notan tan sólo al arrancar el motor. El conjunto propulsor ha sido cedido por el R-5 Copa Turbo, sobre el cual se han incluido algunas modificaciones para conseguir una mayor progresividad y que el turbo actúe a regímenes más bajos. En el 11, el turbo, en vez de aspirar, sopla, por lo que ha sido necesario intercalar un cambiador de calor. El resultado es un coche con aire familiar capaz de **mojar la oreja** a deportivos con mucha fama y de precio muy elevado. Tan sólo la dirección, un poco lenta, se queda un poco atrás respecto al resto de la mecánica. (Probado en el núm. 51.)

### FICHA TÉCNICA

#### RENAULT 11 TURBO

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	1.397	Llantas	Aleac. 5,5x14
Distribución, árbol de levas	Lateral	Neumáticos	175/65 HR 14
Alimentación	Carb. con turbo	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	8/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	915
Potencia máx./régimen, CV/rpm	105/5.500	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	305
Par máx./régimen, mkg./rpm	16,5/2.500	Capacidad depósito comb., litros	47
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,0/7,3
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	8,7
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	26,9/34,3	Velocidad máxima, km/h.	182,7
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg.	31,1
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	35,2/39,2
Vueltas de volante	4,2	Frenada a 100 km/h., metros	44,1
Diámetro de giro, m.	10,5	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	68,3
Frenos delant./traseros	Dis. vent./tam.	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas	1.291.425

**VIRTUDES**

- Buenas prestaciones.
- Equipo completo.
- Amplitud y confort.

**DEFECTOS**

- Dirección lenta.
- Motor ruidoso.
- Ventilación escasa.



MOTOR16 probó la versión denominada ES, iniciales de «Energy Saving», que viene dotada de todos los aditamentos posibles para disminuir el consumo, entre los cuales la «vedette» es el Citymatic. Este dispositivo para y arranca automáticamente el motor

en las detenciones que superan un cierto tiempo. El conjunto de todos los dispositivos permite obtener consumos realmente bajos, particularmente en ciudad, donde el ahorro debido al Citymatic se puede evaluar entre el 10 y el 20 por 100. (Probado en el núm. 45.)

### FIAT REGATA ES

## UN TACAÑO CIUDADANO

El Fiat Regata no es más que la evolución del Fiat Ritmo en una berlina de tres volúmenes. El resultado es una berlina de líneas más agradables y una habitabilidad comparable a la de berlinas de mayor tamaño.

### FICHA TÉCNICA

#### FIAT REGATA ES

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	1.301	Llantas	Chapa 4,5x13
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	155 SR 13
Alimentación	Carb. doble	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	9,6/96	Peso en orden de marcha, kg.	890
Potencia máx./régimen, CV/rpm	65/5.800	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	463
Par máx./régimen, mkg./rpm	10,2/2.900	Capacidad depósito comb., litros	55
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	5,5/6,7
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	7,1
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	26,8/33,8	Velocidad máxima, km/h.	159,3
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg.	35,9
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	39,1/42,1
Vueltas de volante	4	Frenada a 100 km/h., metros	36,8
Diámetro de giro, m.	10,3	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	68,6
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas	1.296.579

**VIRTUDES**

- Bajo consumo.
- Motor elástico.
- Habitabilidad destacable.

**DEFECTOS**

- Suspensión poco confortable.
- Asientos mejorables.
- Plásticos demasiado evidentes.



### VOLKSWAGEN PASSAT/SANTANA

## HISPANO ALEMAN

El Volkswagen Passat es el primer modelo de la

marca alemana que Seat ha montado en España. El Santana y el Passat tienen la mecánica común y su diferencia radica en que el segundo es un dos volúmenes y al primero se le ha añadido un maletero. Los dos modelos



### FICHA TÉCNICA

#### VOLKSWAGEN PASSAT/SANTANA

	Passat 1.6	Passat 1.8	Passat 2.0	Santana GX5
<b>MOTOR</b>				
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea	5 en línea	5 en línea
Cilindrada, c.c.	1.595	1.781	1.921	1.921
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación	1 carburador	1 carburador	Inyección	Inyección
Compresión/combustible	9/96 octanos	9/96 octanos	10/98 octanos	10/98 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	75/5.000	90/5.200	115/5.900	115/5.900
Par máx./régimen, mkg./rpm	12,7/2.500	14,8/3.300	15,7/3.700	15,7/3.700
<b>TRANSMISION</b>				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
N.º de Marchas	5	5	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	29/36,2	29/36,2	32/42	32/42
<b>DIRECCION Y FRENO</b>				
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4,2	4,2	3,4	3,4
Diámetro de giro, m.	10,7	10,7	10,7	10,7
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	Disco/tambor	Dis. vent./tam.	Dis. vent./tam.
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>				
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Semi-independ.	Semi-independ.	Eje rígido	Eje rígido
Llantas	Chapa 5x13	Chapa 5x13	Chapa 5,5x13	Aleac. 5,5x13
Neumáticos	165 SR 13	165 SR 13	185/70 HR 13	185/70 HR 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>				
Peso en orden de marcha, kg.	985	985	1.090	1.085
Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	430	430	430	480
Capacidad depósito comb., litros	60	60	60	60
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>				
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,8/8	6/6,6	6,6/7,2	6,2/7,9
Cons. medio pond., l. 100 km.	9,6	8,6	12,7	11,1
Velocidad máxima, km/h.	160,3	170,6	192	182,3
Acel. 1 km. salida parada, seg.	35,4	33,1	33,2	33,2
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	39/44,9	38,4/44,8	38/45,1	37,9/43,6
Frenada a 100 km/h., metros	43,1	43,1	—	—
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—	67,6	—	—
<b>PRECIO</b>				
Pesetas	1.333.163	1.388.589	No se importa	2.032.172

pequeños, el 1.600 y el 1.800 centímetros cúbicos, son tacaños a la hora del consumo, algo que no ocurre ya con sus hermanos mayores. Estos, a cambio, tienen un óptimo rendimiento de motor, que sólo es pasable en las versiones más bajas.

Los asientos tienen un diseño de respaldo muy malo y la sujeción lateral es prácticamente nula. (Probado en los núm. 1, 8, 28 y 54.)

**VIRTUDES**

- Caja de cambios.
- Calidad de acabado.
- Vehículo amplio.

**DEFECTOS**

- Mal diseño de asientos.
- Presentación pobre.
- Volante grande.

# "llegan más lejos..."

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



## Firestone



En huellas: Normal, Ancha y Superancha.

NISSAN CHERRY EUROPE GTI

EL JAPONES UNICO

De todos es bien sabido que la importación de coches japoneses en el mercado español (dejando al margen las Canarias, Ceuta y Melilla) está contingentada, por no decir prohibida. Sin embargo, una ingeniosa estrategia comercial permite que el Nissan Cherry llegue a nuestro mercado, gracias a los acuerdos entre esta firma, la italiana Alfa Romeo (de quien hereda el motor) y la española Motor Ibérica. Es cte coupé de dos puertas y portón monta la misma mecánica que el Alfasprint, de quien hereda también algunos órganos mecánicos. Con un carácter marcadamente deportivo, le falta un poco más de potencia y trabajar algo más el eje posterior, que no parece armónico con el



FICHA TECNICA NISSAN CHERRY EUROPE GTI

<b>MOTOR</b>			
Disposición	Del. longitudinal		
N.º de cilindros	4 opuestos 2/2		
Cilindrada, c.c.	1.490		
Distribución, árbol de levas	En cabeza		
Alimentación	2 carb. dobles		
Compresión/combustible	9,5/96 octanos		
Potencia máx./régimen, CV/rpm	95/5.800		
Par máx./régimen, mkg./rpm	13,3/4.000		
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera		
N.º de marchas	5		
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	26,3/32,7		
<b>DIRECCION Y FRENO</b>			
Tipo de dirección	Cremallera		
Vueltas de volante	3,25		
Diámetro de giro, m.	10,8		
Frenos delant./traseros	Disco/tambor		
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente		
Suspensión trasera	Independiente		
Llantas	Aleac. 5,5x13		
Neumáticos	175/70 SR 13		
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg.	850		
Volumen del maletero, dm.³	230		
Capacidad depósito comb., litros	50		
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,3/7,0		
Cons. medio pond., l. 100 km.	10,6		
Velocidad máxima, km/h.	168,2		
Acel. 1 km. salida parada, seg.	33,1		
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	35,2/43,7		
Frenada a 100 km/h., metros	44,9		
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	68,0		
<b>PRECIO</b>			
Pesetas	1.592.348		

delantero. Esta falta de armonía le hace tener un comportamiento bastante extraño en las curvas que se acentúa si el pavimento no es bueno. Para colmo, el mediocre rendimiento de la suspensión trasera incide también en el confort de marcha, que no es demasiado bueno. Dicho esto y que la dirección es un poco lenta, hay que alabar el rendimiento del motor, lo razonable de sus consumos, los frenos y la terminación, bastante buena en general, aunque en algunos detalles se podrían mejorar los materiales empleados. (Probado en el núm. 35.)

**VIRTUDES**

- Motor muy elástico.
- Buena terminación.
- Consumos razonables.

**DEFECTOS**

- Estabilidad mejorable.
- Suspensión poco confortable.
- Rasca la primera velocidad.



ALFA ROMEO 33 1.5i Q.V.

EL CONFORT NO ESCONDE EL GENIO

Destinado a reemplazar al Alfasud, es una berlina de dos volúmenes y medio, de línea llamativa y una amplitud bastante lograda. Puede decirse que es el primer Alfa Romeo de la nueva generación. Es también el primero que se construye con ayuda de robots, lo que debe incidir en su calidad. Se ofrece en dos versiones, la 1.5 normal y la Quadrifoglio Verde. Las dos llevan el motor de 1.500 centímetros cúbicos del Alfasud. La versión normal con potencia limitada a 85 caballos, mientras que la Q.V. dispone de 105 caballos, a costa de un mayor consumo de gasolina. Ambas versiones se distinguen por unas buenas prestaciones, por el suave

funcionamiento del motor, los eficaces frenos y un confort interesante. El comportamiento es también sin problemas en ambos, aunque lo cierto es que resulta más agradable de

conducir de la versión normal que la Q.V., a la que los más anchos neumáticos hacen más brusca en sus reacciones. (Probados en los núms. 25 y 54.)

FICHA TECNICA ALFA ROMEO 33

<b>MOTOR</b>		Alfa 33 Q.O.	Alfa 33 QV
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
N.º de cilindros	4 horiz. opuestos	4 horiz. opuestos	4 horiz. opuestos
Cilindrada, c.c.	1.490	1.490	1.490
Distribución, árbol de levas	en cabeza	en cabeza	en cabeza
Alimentación	1 carb. doble	2 carb. dobles	2 carb. dobles
Compresión/combustible	9/96 octanos	9,5/98 octanos	9,5/98 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	85/5.800	105/6.000	105/6.000
Par máx./régimen, mkg./rpm	12,3/3.500	13,6/4.000	13,6/4.000
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
N.º de marchas	5	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	28,4/35,3	24,2/30,8	24,2/30,8
<b>DIRECCION Y FRENO</b>			
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,4	3,4	3,4
Diámetro de giro, m.	10,4	10,4	10,4
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Rig. puent. Watt	Rig. puent. Watt	Rig. puent. Watt
Llantas	Chapa 5x13	Aleac. 51/2x14	Aleac. 51/2x14
Neumáticos	165/70 SR 13	185/60 VR 14	185/60 VR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg.	890	890	890
Volumen del maletero, dm.³	350	350	350
Capacidad depósito comb., litros	50	50	50
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,0/8,1	6,9/8,0	6,9/8,0
Cons. medio pond., l. 100 km.	9,4	10,4	10,4
Velocidad máxima, km/h.	169,4	178,7	178,7
Acel. 1 km. salida parada, seg.	33,4	32,5	32,5
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	36,6/40,9	34,8/39,5	34,8/39,5
Frenada a 100 km/h., metros	38	41,7	41,7
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	72,7	66,5	66,5
<b>PRECIO</b>			
Pesetas	1.651.075	1.744.787	1.744.787

**VIRTUDES**

- Prestaciones brillantes.
- Motor elástico.
- Confort de marcha.

**DEFECTOS**

- Dirección pesada.
- Rasca la primera velocidad.
- Vibraciones en el volante.

**VIRTUDES**

- Buen comportamiento.
- Velocidad máxima.
- Asientos cómodos.

**DEFECTOS**

- Consumo exagerado en ciudad.
- Motor poco brillante.
- Acabado mejorable.

MG MAESTRO EL NOMBRE NO HACE EL COCHE

El importador de Austin Rover en España decidió reducir la oferta del modelo Maestro a la versión MG, con dos

carburadores a doble cuerpo y unos teóricos 103 caballos de potencia. Presentado bajo un aspecto ligeramente deportivo, el coche desilusiona por sus prestaciones —si exceptuamos la velocidad máxima—, y en cambio por esa falsa apariencia no conecta con los usuarios a

quienes interesaría su amplitud de confort y el acabado. Una pena, porque el coche es amplio, confortable y tiene un excelente comportamiento. Además, su línea se sale un poco de lo corriente, y la apariencia es buena. La marca ha sido consciente de las limitaciones de este

motor por lo que en la gama '85 ha aparecido un motor de dos litros, apenas más potente sobre el papel, pero que, sin duda, mantendrá las promesas en lo que a rendimiento se refiere que se hacen en los catálogos. (Probado en los núms. 24 y 54.)

FICHA TECNICA MG MAESTRO

<b>MOTOR</b>			
Disposición	Del. transversal		
N.º de cilindros	4 en línea		
Cilindrada, c.c.	1.598		
Distribución, árbol de levas	En cabeza		
Alimentación	2 carb. dobles		
Compresión/combustible	9,7/96		
Potencia máx./régimen, CV/rpm	103/6.000		
Par máx./régimen, mkg./rpm	13,8/4.000		
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera		
N.º de marchas	5		
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	25,7/31,9		
<b>DIRECCION Y FRENO</b>			
Tipo de dirección	Cremallera		
Vueltas de volante	4,25		
Diámetro de giro, m.	10,3		
Frenos delant./traseros	Disco/tambor		
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente		
Suspensión trasera	Semi-independ.		
Llantas	Aleac. 5,5x14		
Neumáticos	175/65 SR 14		
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg.	965		
Volumen del maletero, dm.³	240		
Capacidad depósito comb., litros	50		
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	7,0/8,6		
Cons. medio pond., l. 100 km.	12,5		
Velocidad máxima, km/h.	185,7		
Acel. 1 km. salida parada, seg.	34,2		
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	37,9/43,0		
Frenada a 100 km/h., metros	38,5		
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	65,4		
<b>PRECIO</b>			
Pesetas	1.613.664		





**OPEL KADETT**

**REDONDO Y VELOZ**

La «cumbre» de la gama Kadett quedaba cubierta con la aparición de la versión GT/E, con un motor de inyección de 115 caballos y 1,8 litros de cilindrada, todo ello sobre la variante de carrocería de tres puertas. Recientemente, con la aparición de la versión 85

85 de este modelo. En él se mantienen todas las ventajas de su antecesor y se corrigen algunos de los defectos. En primer lugar, la buena aerodinámica consiente un notable incremento de la velocidad máxima, superando los 200 kilómetros por hora, lo que ya supone mejorar sensiblemente las prestaciones globales del coche. Sus desarrollos de cambio quedan acortados y esto permite eliminar uno de los grandes defectos de

la primera versión. En lo bueno, esta pareja de campeones se caracteriza por un motor brioso, por unos consumos razonables,

un comportamiento modélico y frenos a toda prueba. Es ruidoso y el asiento trasero incómodo. (Probado en el núm. 53.)



de los Kadett, la firma introduce el GSi, que es un GT/E retocado y ya con la carrocería supraaerodinámica que caracteriza a toda la gama

**VERTUDES**

- Excelentes prestaciones.
- Frenos eficaces.
- Buen comportamiento.

**DEFECTOS**

- Motor ruidoso.
- Visibilidad hacia atrás limitada.
- Asiento trasero incómodo.

**FICHA TECNICA OPEL KADETT**

	Opel K. GT/E	Opel K. GSi
<b>MOTOR</b>		
Disposición .....	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros .....	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c. ....	1.796	1.796
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	En cabeza
Alimentación .....	Inyección	Inyección
Compresión/combustible .....	9,5/96 octanos	9,5/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	115/5.800	115/5.800
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	15,4/4.800	15,4/4.800
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción .....	Delantera	Delantera
N.º de marchas .....	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. .	30,1/37,7	25,2/31,7
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		
Tipo de dirección .....	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante .....	4,1	4
Diámetro de giro, m. ....	9,8	10,5
Frenos delant./traseros .....	Dis. vent./tam.	Dis. vent./tam.
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera .....	Independiente	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente	Independiente
Llantas .....	Alea. 5,5x14	Alea. 5,5x14
Neumáticos .....	185/60 HR 14	185/60 HR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha, kg. ....	980	950
Velocidad del maletero, dm.³ .....	400/1.280	425/810
Capacidad depósito comb., litros .	42	42
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	5,8/7	6/7,5
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	9,1	9
Velocidad máxima, km/h. ....	186,3	201,3
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	32	31,8
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	37,9/45,8	32,1/34,9
Frenada a 100 km/h., metros .....	43,2	35,6
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—	67,4
<b>PRECIO</b>		
Pesetas .....	1.669.564	1.750.000

**FICHA TECNICA LANCIA DELTA**

	Delta GT	Delta Turbo
<b>MOTOR</b>		
Disposición .....	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros .....	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c. ....	1.585	1.585
Distribución, árbol de levas .....	2 en cabeza	2 en cabeza
Alimentación .....	carb. doble	carb. doble tur.
Compresión/combustible .....	9,3/96 octanos	8,0/56
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	105/5.800	130/5.600
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	13,8/3.300	19,5/3.700
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción .....	Delantera	Delantera
N.º de marchas .....	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. .	23,9/29,0	26,3/33,7
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		
Tipo de dirección .....	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante .....	3,5	3,5
Diámetro de giro, m. ....	10,5	10,5
Frenos delant./traseros .....	Disco/disco	Disco/disco
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera .....	Independiente	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente	Independiente
Llantas .....	Alea. 5,5x14	Ale. 135 TR 340
Neumáticos .....	165/65 SR 14	170/65 R 340
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha, kg. ....	975	1.000
Velocidad del maletero, dm.³ .....	230	230
Capacidad depósito comb., litros .	40	45
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	6,7/8,8	6,8/9,5
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	9,7	9,8
Velocidad máxima, km/h. ....	174,1	198,2
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	31,3	30,5
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	33,6/38,1	32,2/37,5
Frenada a 100 km/h., metros .....	33,3	33,3
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	76,5	69,3
<b>PRECIO</b>		
Pesetas .....	1.691.056	1.985.729

**LANCIA DELTA GT/LANCIA DELTA HF**

**FAMILIARES DE CARRERAS**

Votado como mejor coche del año de Europa en 1980, el Lancia Delta es un automóvil poco llamativo, pero de estilo refinado, como si de una prenda de vestir italiana se tratase. En cambio su corazón es el de un fuera de serie: en cualquiera de las dos versiones probadas, GT y HF, su comportamiento es irreprochable y el irrimprochable de los motores, especialmente el del HF, se corresponde con el de un verdadero deportivo. Los 105 caballos del GT permiten obtener unas prestaciones sorprendentes sin que el consumo se resienta demasiado. En el caso del HF el motor es el mismo que el del GT, pero sobrealimentado por un turbocompresor que sube la potencia hasta los 130 caballos, con lo cual las

prestaciones suben de tal manera que en esta versión el Delta roza la barrera de los míticos 200 kilómetros por hora de velocidad máxima. El único aspecto que enturbia el sensacional



comportamiento de estos coches es la dureza e imprecisión de la palanca de cambio cuando se quieren aprovechar al máximo las posibilidades del motor. (Probado en los núms. 24 y 44.)

**VERTUDES**

- Excelente comportamiento.
- Confort de marcha.
- Buenas prestaciones.

**DEFECTOS**

- Accesibilidad a las plazas traseras.
- Depósito de combustible pequeño.
- Cambio poco preciso.



**FORD SIERRA 2.0 GL**

**UNA REVOLUCION ESTETICA**

Cuando la gran mayoría de los constructores recurren a carrocerías cada día más parecidas e impersonales, la aparición del Ford Sierra ha supuesto toda una revolución

**VERTUDES**

- Muy buen comportamiento.
- Comodidad y confort.
- Calidad de terminación.

**DEFECTOS**

- Transmisión muy larga.
- Equipamiento básico escaso.
- Luz de cruce mejorable.

**FICHA TECNICA FORD SIERRA 2.0 GL**

<b>MOTOR</b>		
Disposición .....	Del. longitudinal	Del. longitudinal
N.º de cilindros .....	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c. ....	1.993	1.993
Distribución, árbol de levas .....	en cabeza	en cabeza
Alimentación .....	1 carburador	1 carburador
Compresión/combustible .....	9,2/56	9,2/56
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	105/5.200	105/5.200
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	16,00/4.000	16,00/4.000
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción .....	Trasera	Trasera
N.º de marchas .....	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. .	32,3/39,4	32,3/39,4
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		
Tipo de dirección .....	Cremallera asist.	Cremallera asist.
Vueltas de volante .....	3,5	3,5
Diámetro de giro, m. ....	10,6	10,6
Frenos delant./traseros .....	Dis. vent./tamb.	Dis. vent./tamb.
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>		
Suspensión delantera .....	Independiente	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente	Independiente
Llantas .....	Chapa 4,5x13	Chapa 4,5x13
Neumáticos .....	175 HR 13	175 HR 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha, kg. ....	1.025	1.025
Velocidad del maletero, dm.³ .....	360	360
Capacidad depósito comb., litros .	60	60
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>		
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	6,3/7,2	6,3/7,2
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	10,8	10,8
Velocidad máxima, km/h. ....	177,3	177,3
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	34,2	34,2
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	38,1/44,0	38,1/44,0
Frenada a 100 km/h., metros .....	40,5	40,5
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—	—
<b>PRECIO</b>		
Pesetas .....	1.753.534	1.753.534

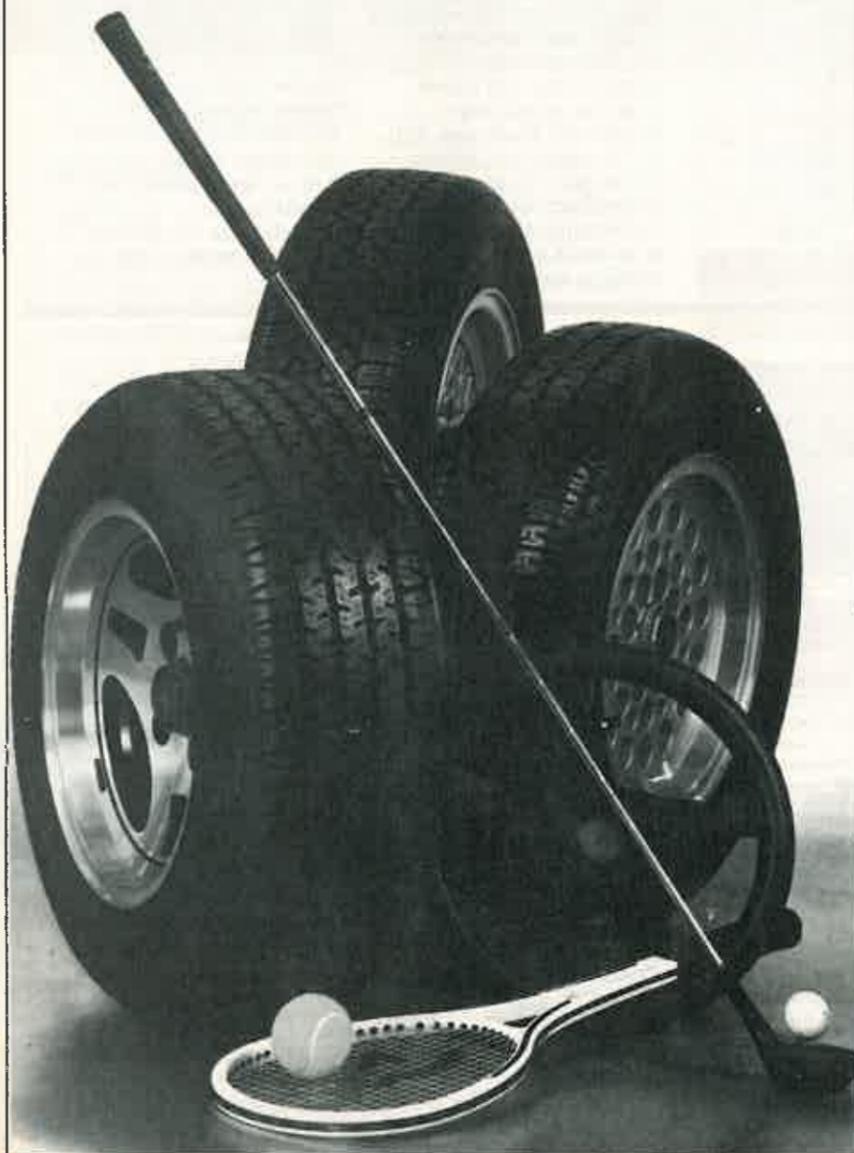


San Norberto, 16  
Tels. 796 69 50 - 795 46 22  
Télex 43 715 - MADRID-21

### DELEGACIONES Y DEPOSITOS

Afuera, s/n. Teléfs. (93) 660 12 54 y  
660 03 95, Vallirana (Barcelona)  
Avda. del Cid, 140. Teléf. (96) 359 27 09  
Valencia 14  
Esperanto, 10. Teléf. (94) 444 52 46  
Bilbao  
Carretera Oviedo-Alto Pumarín. Nave  
Pañeda. Teléf. (985) 14 01 00  
Gijón (Oviedo)

## ideas anchas



### VIRTUDES DEFECTOS

- Prestaciones y consumo.
- Buena frenos.
- Equipamiento completo
- Estabilidad mediocre.
- Suspensión dura.
- Desarrollos muy largos.

### FICHA TECNICA

#### FORD ESCORT XR3i

#### MOTOR

Disposición	Del. transversal
N.º de cilindros	4 en línea
Cilindrada, c.c.	1.597
Distribución, árbol de levas	En cabeza
Alimentación	Inyección
Compresión/combustible	9,5/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	105/6.000
Par máx./régimen, mkg./rpm	13,8/4.800

#### TRANSMISION

Tracción	Delantera
N.º de marchas	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	25,9/32,5

#### DIRECCION Y FRENOS

Tipo de dirección	Cremallera
Vueltas de volante	3,75
Díámetro de giro, m.	10,9
Frenos delant./traseros	Disc. vent./tam.

#### SUSPENSIONES Y RUEDAS

Suspensión delantera	Independiente
Suspensión trasera	Independiente
Llantas	Aleac. 5,5x14
Neumáticos	185/60 HR 14

#### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha, kg.	920
Volumen del maletero, dm.³	320
Capacidad depósito comb., litros	48

#### CONSUMOS Y PRESTACIONES

Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,7/8,0
Cons. medio pond., l. 100 km.	9,6
Velocidad máxima, km/h.	179,8
Acel. 1 km. salida parada, seg.	31,9
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	33,7/36,9
Frenada a 100 km/h., metros	37,6
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	70,8

#### PRECIO

Pesetas	1.726.042
---------	-----------



### FORD ESCORT XR 3i

## INYECCION DE POTENCIA

La escalada de potencia que han venido sometiendo los vehículos alemanes, sólo se justifica ante la enorme

competencia. Quien, en un vehículo de vocación familiar, sea capaz de meter más caballos, dentro de una utilización racional, habrá ganado una batalla. Este es el caso del Escort, que con su motor 1600 de carburadores, se había quedado claramente desfasado respecto al

Kadett GT/E y al Volkswagen Golf GTi. Por ello, el Ford recurre a la inyección electrónica y da un salto hacia delante, situándose ahora en los míticos 105 caballos, que parece ser la cifra ideal para este tipo de automóviles. La caja de cambio, de cinco

velocidades, es de gran precisión y manejo muy suave. Lo único criticable son los largos recorridos entre marcha y marcha. Por desgracia, unos desarrollos muy largos estropean el resultado final.

(Probado en el núm. 45.)



### LANCIA PRISMA 1600

## BUEN GUSTO POR NORMA

Para disponer en su gama de un modelo de aire clásico, Lancia partió de su modelo Delta y bajo las mismas bases diseñó el Prisma, una berlina de tres

volúmenes, con un estilo inconfundiblemente italiano y unas prestaciones y comportamiento que no tienen nada que envidiar a las de su hermano el Delta. Por ser un coche de una categoría media-alta, el equipo de serie es muy completo y el diseño de su interior está muy cuidado, por lo que el resultado es

un conjunto muy armonioso y útil. La carrocería de tres volúmenes del Prisma es menos aerodinámica que la del Delta, en forma de cuña, por lo que tanto las prestaciones como los consumos se ven algo penalizados, pero, no obstante, el Prisma acelera muy brillantemente y los

consumos nunca llegan a ser escandalosos. El escalonamiento de su cambio de cinco velocidades es muy bueno, y los únicos problemas de esta caja hay que buscarlos en el sistema de accionamiento: hace falta bastante fuerza para mover la palanca.

(Probado en el núm. 46.)

### VIRTUDES DEFECTOS

- Frenos eficaces y resistentes
- Dirección precisa
- Equipamiento completo
- Accesibilidad a las plazas traseras
- Insonorización mediocre
- Cambio duro.



### FICHA TECNICA

#### LANCIA PRISMA 1.600

#### MOTOR

Disposición	Del. transversal
N.º de cilindros	4 en línea
Cilindrada, c.c.	1.585
Distribución, árbol de levas	En cabeza
Alimentación	1 carburador
Compresión/combustible	9,3/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	105/5.800
Par máx./régimen, mkg./rpm	13,8/3.300

#### TRANSMISION

Tracción	Delantera
N.º de marchas	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	24,8/30,0

#### DIRECCION Y FRENOS

Tipo de dirección	Cremallera
Vueltas de volante	3,8
Díámetro de giro, m.	10,6
Frenos delant./traseros	Disco/disco

#### SUSPENSIONES Y RUEDAS

Suspensión delantera	Independiente
Suspensión trasera	Independiente
Llantas	Aleac. 5,5x14
Neumáticos	165/65 SR 14

#### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha, kg.	975
Volumen del maletero, dm.³	490
Capacidad depósito comb., litros	45

#### CONSUMOS Y PRESTACIONES

Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	7,1/8,4
Cons. medio pond., l. 100 km.	9,4
Velocidad máxima, km/h.	171,4
Acel. 1 km. salida parada, seg.	34,3
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	36,3/40,4
Frenada a 100 km/h., metros	33,3
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	72,9

#### PRECIO

Pesetas	1.822.256
---------	-----------

RENAULT FUEGO GTX

COUPE DE FAMILIA

España es uno de los países donde el Renault Fuego GTX ha tenido más aceptación, hasta el punto que, en la actualidad, la casi totalidad de la producción de este modelo va dirigida al mercado español. El Fuego es un coupé de tres puertas y cuatro plazas de verdad, con una habitabilidad semejante a la de un R-18. El motor es el mismo que

montaba el R-20, y que ahora monta el R-25 GTS, pero ligeramente modificado en los colectores para subir la potencia a 110 caballos, que le permiten obtener unas prestaciones honestas, aunque sin alardes. La insonorización del motor no está lo conseguida que cabría esperar de un coche de esta categoría y el ruido del motor se hace notar en el interior del habitáculo, sobre todo en regímenes altos. El extraordinario coeficiente de penetración, muy bajo gracias a las líneas estilizadas y

**PROBADO MOTOR 16**

**VIRTUDES**

- Comportamiento.
- Consumo.
- Buena amplitud para un coupé.

**DEFECTOS**

- Motor ruidoso.
- Dirección sensible.
- Tacto del pedal del freno.

redondeadas de su carrocería permite al Fuego superar con facilidad los 180 kilómetros por hora y obtener unos consumos razonables, teniendo en cuenta su cilindrada y potencia. Su comportamiento, bueno, se ve penalizado por el eje rígido trasero. (Probado en el núm. 32.)

FICHA TECNICA RENAULT FUEGO GTX

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Eje rígido
Cilindrada, c.c.	1.995	Llantas	Aleac. 5,5 x 14
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	185/65 HR 14
Alimentación	1 carb. doble	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	9,2/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	1.080
Potencia máx./régimen, CV/rpm	110/5.500	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	170
Par máx./régimen, mkg./rpm	16,6/3.000	Capacidad depósito comb., litros	57
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	7,1/8,6
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	9,8
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	28,1/33,6	Velocidad máxima, km/h.	183,4
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg.	32,7
Tipo de dirección	Cremallera asist.	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	36,0/39,6
Vueltas de volante	2,7	Frenada a 100 km/h., metros	36,8
Diámetro de giro, m.	10,2	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	69,8
Frenos delant./traseros	Dis. vent./tam.	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas	1.840.999



PEUGEOT 505 GTI/TURBO INYECCION

DOS HERMANOS CON GARRA

Poco a poco, Peugeot está perdiendo la filosofía ultraconservadora que la había caracterizado

RENAULT 25 GTS/GTX

LO MAXIMO DE RENAULT

El Renault 25 es el coche de más categoría que tiene en la actualidad Renault. Las versiones de gasolina que se importan en España van dotadas de un motor de cuatro cilindros, pero, mientras en el GTS la alimentación se realiza mediante un carburador de doble cuerpo, en la GTX se ha optado por la inyección mecánica, que hace subir la potencia del motor de 103 a 123 caballos. Pero la mayor ventaja no son esos 20 caballos de diferencia, sino la ganancia en elasticidad, con lo cual resulta que, si los consumos del GTS son buenos, los del GTX son aún mejores. En el

**DEFECTOS**

- Motor ruidoso.
- Acabado.
- Tacto del pedal de freno.

**VIRTUDES**

- Confort.
- Comportamiento.
- Bajo consumo.



siempre. El primer paso fue la aparición de la versión GTI, equipada del motor 2,2 en aluminio, de origen común a Renault y Peugeot. En el 505, la potencia disponible es de 130 caballos, que permiten unas prestaciones muy interesantes. Pero la transformación del coche de los notarios, tal y como

**DEFECTOS**

- Motor ruidoso.
- Interior sobrio.
- Dirección sensible.

**VIRTUDES**

- Estabilidad.
- Frenos eficaces.
- Altas prestaciones.

FICHA TECNICA RENAULT 25

<b>MOTOR</b>		<b>R-25 GTS</b>	<b>R-25 GTX</b>
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c.	1.995	2.165	2.165
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación	1 carb. doble	Inyección	Inyección
Compresión/combustible	9,2/96 octanos	9,9/96 octanos	9,9/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	103/5.500	123/5.250	123/5.250
Par máx./régimen, mkg./rpm	16,5/3.000	18,5/2.750	18,5/2.750
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
N.º de marchas	5	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	31,0/37,1	28,2/35,6	28,2/35,6
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección	Cremallera asist.	Cremallera asist.	Cremallera asist.
Vueltas de volante	3	3	3
Diámetro de giro, m.	10,8	10,8	10,8
Frenos delant./traseros	Dis. vent./tam.	Dis. vent./tam.	Dis. vent./tam.
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas	Chapa 5,5 x 14	Chapa 6 x 15	Chapa 6 x 15
Neumáticos	185/70 HR 14	195/60 HR 15	195/60 HR 15
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg.	1.155	1.200	1.200
Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	400	400	400
Capacidad depósito comb., litros	67	72	72
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	7,2/8,9	7,4/7,3	7,4/7,3
Cons. medio pond., l. 100 km.	9,4	10,8	10,8
Velocidad máxima, km/h.	183,2	196,4	196,4
Acel. 1 km. salida parada, seg.	32,9	31,8	31,8
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	36,5/39,8	34,8/36,9	34,8/36,9
Frenada a 100 km/h., metros	43,5	41,3	41,3
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	70,9	70,1	70,1
<b>PRECIO</b>			
Pesetas	1.932.962	2.270.493	2.270.493



apartado de carrocería hay que destacar la gran amplitud interior del vehículo y la comodidad de la que disfrutaron sus ocupantes, tanto de las plazas delanteras como posteriores. El único

inconveniente encontrado durante las pruebas es el pobre acabado de algunos detalles, que contrasta con el excelente acabado de los coches Renault fabricados en España. (Probado en los núms. 26, 32 y 49.)

FICHA TECNICA PEUGEOT 505

<b>MOTOR</b>		<b>505 GTI</b>	<b>505 Turbo Iny.</b>
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c.	2.165	2.155	2.155
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación	Inyección	Inyección	Inyección y turbo
Compresión/combustible	9,8/96 octanos	8,1/96 octanos	8,1/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	130/5.750	160/5.200	160/5.200
Par máx./régimen, mkg./rpm	19,5/4.250	25,0/3.000	25,0/3.000
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera autob.
N.º de marchas	5	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	29,2/35,6	30,4/36,9	30,4/36,9
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección	Cremallera asist.	Cremallera asist.	Cremallera asist.
Vueltas de volante	3	3	3
Diámetro de giro, m.	10,7	11,1	11,1
Frenos delant./traseros	Disco/disco	Dis. vent./dis.	Dis. vent./dis.
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas	Chapa 5,5 x 14	Aleac. 6 x 15	Aleac. 6 x 15
Neumáticos	185/70 HR 14	195/60 HR 15	195/60 HR 15
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg.	1.235	1.330	1.330
Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	420	420	420
Capacidad depósito comb., litros	70	70	70
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	8,1/9,1	8,3/9,7	8,3/9,7
Cons. medio pond., l. 100 km.	11,0	12,0	12,0
Velocidad máxima, km/h.	176,1	199,8	199,8
Acel. 1 km. salida parada, seg.	32,3	31,7	31,7
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	35,6/38,9	33,9/38,4	33,9/38,4
Frenada a 100 km/h., metros	—	37,8	37,8
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—	65,8	65,8
<b>PRECIO</b>			
Pesetas	1.887.558	2.970.338	2.970.338



### OPHEL REKORD 2.0 E

## MILAGROS DEL MAQUILLAJE

Clásico y conservador, el Opel Rekord se ofrece como una buena berlina de formato medio-grande. Su mecánica, con motor de

dos litros, combina elementos muy clásicos, como el eje rígido trasero, con sus limitaciones, y un motor de inyección francamente avanzado. La concepción de la carrocería se ha optimizado, con motivo de la presentación de la gama 83, que consistió en mejorar el aspecto, los detalles de acabado y la aerodinámica. El modelo destaca por su buena habitabilidad, por lo adecuado de la transmisión y por las buenas cualidades de su motor. En lo negativo, un comportamiento que podría ser más brillante con una suspensión actual. (Probado en el núm. 9.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Espaciosa interior.	• Comportamiento
• Transmisión.	• Pedal del freno
• Motor energético.	• Mando de luces.

#### FICHA TÉCNICA

### OPHEL REKORD 2.0 E

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Eje rígido
Cilindrada, c.c.	1.979	Llantas	Chapa 5,5 x 14
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	185/70 R 14
Alimentación	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	9,4/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	1.145
Potencia máx./régimen, CV/rpm	110/5.400	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	422
Par máx./régimen, mkg./rpm	16,5/3.000	Capacidad depósito comb., litros	65
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,9/7,9
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	10,4
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	27/33,7	Velocidad máxima, km/h.	184,8
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg.	31,7
Tipo de dirección	Cremallera asist.	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	36,1/39,4
Vueltas de volante	3,5	Frenada a 100 km/h., metros	32,3
Diámetro de giro, m.	9,9	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas	2.064.659

### OPHEL MANTA 1200

## LA IMAGEN DE LA COMPETICION

Con la colaboración del preparador alemán Irmscher, General Motors ha desarrollado este modelo, que equipa el motor de dos litros potenciado —125 caballos— y los accesorios y toques de decoración necesarios para convertirlo en uno de los deportivos más llamativos del mercado. Sus resultados en funcionamiento responden a esta imagen externa y, aunque el comportamiento del vehículo —por su ya arcaica concepción mecánica— se hace algo difícil, lo cierto es que

brinda unas muy respetables prestaciones. La postura de conducción es muy agradable, con un cambio excelente. En materia de confort está algo flojo, y el motor se muestra extremadamente ruidoso. Sobre todo cuando su régimen de funcionamiento es elevado. (Probado en el núm. 16.)



#### FICHA TÉCNICA

### OPHEL MANTA 1200

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Eje rígido
Cilindrada, c.c.	1.979	Llantas	Aleac. 6 x 14
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	195/60 HR 14
Alimentación	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	9,4/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	1.060
Potencia máx./régimen, CV/rpm	125/5.900	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	335
Par máx./régimen, mkg./rpm	16,3/4.700	Capacidad depósito comb., litros	58
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	8,4/8
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	11,8
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	31,4/39	Velocidad máxima, km/h.	197,6
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg.	31,2
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	37,1/41
Vueltas de volante	3,7	Frenada a 100 km/h., metros	41,3
Diámetro de giro, m.	10,8	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas	2.112.640

VIRTUDES	DEFECTOS
• Buenas prestaciones.	• Comportamiento difícil.
• Coche llamativo y bien equipado.	• Confort mediocre.
• Buen manejo del cambio.	• Motor ruidoso.



### BMW 316/320i/323i

## PARA TODOS LOS GUSTOS

Cuatro son las versiones que contiene actualmente la llamada serie 3 de BMW. Tres de ellas emplean motores

de inyección, y sólo una de carburadores. Todas pueden obtenerse en carrocerías de dos y cuatro puertas. La más económica es la 316, que lleva un carburador electrónico alimentando el motor de cuatro cilindros 1,8 litros. Sus prestaciones son

modestas con respecto a sus hermanos, pero no con respecto a lo que se puede esperar de un motor 1,8 litros, que tiene además un consumo bastante bajo. El 320i puede considerarse como el coche razonable de

la gama. Sus 125 caballos le confieren unas buenas prestaciones, y los consumos son relativamente bajos. Con 25 caballos más, el 323i va destinado a los amantes de la conducción deportiva, que necesiten una habitabilidad para cuatro plazas. (Probados en los núms. 46, 12 y 38.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Buenas prestaciones.	• Desarrollos de cambio largos.
• Bajo consumo.	• Alumbrado mediocre.
• Acabado impecable.	• Comportamiento nervioso.

#### FICHA TÉCNICA

### BMW SERIE 3

MOTOR	BMW 316	BMW 320i	BMW 323i
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
N.º de cilindros	4 en línea	6 en línea	6 en línea
Cilindrada, c.c.	1.767	1.991	2.316
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación	1 carb. doble	Inyección	Inyección
Compresión/combustible	9,5/96 octanos	9,8/96 octanos	9,8/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	90/5.500	125/5.800	150/6.000
Par máx./régimen, mkg./rpm	14,3/4.000	17,3/4.000	20,9/4.000
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
N.º de marchas	5	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	32,8/40,5	25,8/31,9	24,4/30,1
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4	4	4
Diámetro de giro, m.	10,5	9,8	10,5
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	D. vent./tambor	D. vent./disco
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas	Chapa 5 x 14	Aleac. 5,5 x 14	Chapa 5,5 x 14
Neumáticos	175/70 R 14	195/60 HR 14	195/60 VR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg.	990	1.070	1.090
Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	410	410	410
Capacidad depósito comb., litros	55	55	55
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,3/7,8	7,0/8,9	7,8/9,8
Cons. medio pond., l. 100 km.	9,1	9,3	11,6
Velocidad máxima, km/h.	176,2	191,2	204,2
Acel. 1 km. salida parada, seg.	33,4	30,9	29,2
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	36,6/40,8	39/44,1	32,3/35,4
Frenada a 100 km/h., metros	33,5	29,10	29,5
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	68,2	—	67
<b>PRECIO</b>			
Pesetas	2.219.597	2.782.913	3.295.208



# "llegan más lejos..."

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

### S-211



### HS-1



### S-660



## Firestone



En huellas: Normal, Ancha y Superancha.

# Pon un poco de F.1 en tu coche.



En los coches de F.1 sólo hay cuatro instrumentos básicos: cuentarrevoluciones, manómetro de aceite, termómetro de agua y termómetro de aceite. Veglia sabe mucho de ello porque equipa varios modelos de F.1. Si en tu coche faltan estos instrumentos, ponlos y así podrás controlar perfectamente las prestaciones de tu motor como lo hace un piloto de F.1. Solicita un folleto explicativo a la dirección reseñada y te enterarás de la amplia gama de instrumentos Veglia, tan fiables y tan necesarios que equipan los bólidos rojos de Ferrari y Alfa Romeo.



Veglia, S.A.E. Ctra. de Barcelona, Km. 11,200. Madrid-22. ó Calle Enamorados, 34 - 36 Barcelona-13.



## FORD CAPRI 2.8i

### AÑOS EN LA BRECHA

Ahora que ha dejado de producirse, es cuando verdaderamente comienza a echarse de menos a este buen Ford Capri, uno de

los últimos ejemplares de auténticos coches deportivos de raza. Cuando los deportivos *descafeinados*, exentos de dificultades, inundan el mercado, plagados de concesiones al más puro marketing, la versión más potente del Capri (160 caballos), nos vuelve a la



## FICHA TÉCNICA FORD CAPRI 2.8 i

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	6 en V	Suspensión trasera .....	Eje rígido
Cilindrada, c.c. ....	2.792	Llantas .....	Aleac. 7 x 13
Distribución, árbol de levas .....	Central	Neumáticos .....	205/60 SR 13
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,2/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.130
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	160/5.700	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	230
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	22,5/4.300	Capacidad depósito comb., litros ..	58
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	8,6/10,2
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	12,6
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. ..	30,2/35,1	Velocidad máxima, km/h. ....	205,0
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	30,3
Tipo de dirección .....	Crem. asistida	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª ....	32,2/35,1
Vueltas de volante .....	3,2	Frenada a 100 km/h., metros .....	43,2
Díámetro de giro, m. ....	10,8	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—
Frenos delant./traseros .....	D. vent./tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	2.293.109

época en que se exigía cierto nivel para ir deprisa con un coche potente. También hay que decir que algunos de los defectos del Capri eran difíciles de admitir, como el eje trasero rígido o demasiado bien guiado, o los frenos más bien escasos, que hacían perder parte de la posible efectividad del modelo. (Probado en el núm. 16).

VIRTUDES	DEFECTOS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buenas prestaciones.</li> <li>• Llamativo y bien equipado.</li> <li>• Silencio de funcionamiento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comportamiento delicado.</li> <li>• Confort mediocre.</li> <li>• Frenos justos.</li> </ul>



mercado. En España, la oferta se reduce a la versión con motor 2 litros, que le permite superar los 180 kilómetros por hora en punta y tener unas brillantes aceleraciones. Rápida y estable, tiene la virtud de compaginar estas cualidades con un buen confort de marcha, sólo perturbado por las

importantes inclinaciones de la carrocería en curva si el conductor insiste en rodar rápido con cuatro pasajeros a bordo. Además de esto se puede criticar también la lentitud de la dirección, lo resbaladizo del volante y que, como en todos los Alfa, rasca la primera. (Probado en el núm. 47.)

## ALFA ROMEO GIULIETTA 2.0

### JULIETA DE MIL AMORES

Es una de las berlinas con prestaciones de deportivo más interesantes del

VIRTUDES	DEFECTOS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buenas prestaciones.</li> <li>• Frenos potentes.</li> <li>• Estabilidad a toda prueba.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mediocre manejo del cambio.</li> <li>• Inclinación de la carrocería en curva.</li> <li>• Dirección lenta y pesada.</li> </ul>

## FICHA TÉCNICA ALFA ROMEO GIULIETTA 2.0

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Eje de Dion
Cilindrada, c.c. ....	1.962	Llantas .....	Chapa 5,5 x 14
Distribución, árbol de levas .....	2 en cabeza	Neumáticos .....	185/65 HR 14
Alimentación .....	2 carb. dobles	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9:1/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.100 kg.
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	130/5.400	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	370
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	18,1/4.000	Capacidad depósito comb., litros ..	50
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	7,8/8,5
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	10,4
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. ..	26,2/31,8	Velocidad máxima, km/h. ....	182,4
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	30,2
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª ....	32,8/35,7
Vueltas de volante .....	3,5	Frenada a 100 km/h., metros .....	39,6
Díámetro de giro, m. ....	10,9	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	70,5
Frenos delant./traseros .....	Disco/disco	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	2.295.608



progresiva y la elegancia de sus líneas, por citar sólo algunos aspectos relevantes. Con el paso del tiempo, la mecánica ha ido modernizándose. Prueba de ello es la versión GTi, que recurre a una inyección electrónica Bosch de gran rendimiento, con la que se logra una potencia máxima de 138 CV, lo que le

permite acercarse a los 190 kilómetros por hora.

(Probado en el núm. 15.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Confort general	• Climatización mediocre.
• Excelente equipamiento.	• Balanceo de la carrocería.
• Frenos muy potentes.	• Requiere un periodo de adaptación.

CITROËN CX GTI

LA VETERANIA ES UN GRADO

Cuando el Citroën CX apareció en el mercado hace diez años, se situó en la vanguardia de la tecnología automovilista, siendo una de las berlinas de gran difusión más logradas del momento. La gran mayoría de sus soluciones técnicas todavía aguantan bastante bien el paso del tiempo: las suspensiones hidroneumáticas, la servodirección de dureza

FICHA TÉCNICA

CITROËN CX 25 GTI

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	2.500	Llantas	Aleac. 150x390
Distribución, árbol de levas	Lateral	Neumáticos	190/65 HR 390
Alimentación	Inyección	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	8,7/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	1.370
Potencia máx./régimen, CV/rpm	138/5.000	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	330
Par máx./régimen, mkg./rpm	21,5/4.000	Capacidad depósito comb., litros	68
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	8,6/10,2
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	12,5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	28,9/37,1	Velocidad máxima, km/h.	186,3
DIRECCION Y FRENSOS		Acel. 1 km. salida parada, seg.	32,5
Tipo de dirección	Cremallera asis.	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	35,2/38,9
Vueltas de volante	2,5	Frenada a 100 km/h., metros	40,7
Diámetro de giro, m.	11,7	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—
Frenos delant./traseros	Disco/disco	PRECIO	
		Pesetas	2.363.078

VOLVO 360 GLE

RETORNO A LO CLASICO

Con la incorporación de un maletero separado y la adopción de un sistema de inyección electrónica en el motor de dos litros, el Volvo 360 ha pasado a ser una berlina clásica, de cuatro puertas de prestaciones brillantes. nada o casi nada se pa a sus orígenes, de los que mantiene el puente trasero De Dion, una rareza hoy en día, pero que sigue siendo sumamente eficaz a la hora de mantener las ruedas siempre perpendiculares al suelo, y por el buen compromiso entre agarre y confort de marcha.



Por lo demás, se trata de una berlina bastante anodina, en la que destaca un reducido consumo. La industria automovilística sueca, volcada hacia la búsqueda de soluciones en los aspectos de seguridad pasiva, se cae en la insustancialidad cuando cambian sus objetivos.

(Probado en el núm. 12.)

FICHA TÉCNICA

VOLVO 360 GLE

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Eje de Dion
Cilindrada, c.c.	1.896	Llantas	Aleac. 5 x 13
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	175/70 SR 13
Alimentación	Inyección	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	9,2/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	1.095 kg.
Potencia máx./régimen, CV/rpm	117/6.000	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	325
Par máx./régimen, mkg./rpm	17,1/3.600	Capacidad depósito comb., litros	57
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,8/8,6
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	9,0
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	30,8/37,3	Velocidad máxima, km/h.	181,6
DIRECCION Y FRENSOS		Acel. 1 km. salida parada, seg.	31,5
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	40,1/44,6
Vueltas de volante	4,4	Frenada a 100 km/h., metros	36,6
Diámetro de giro, m.	9,2	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	PRECIO	
		Pesetas	2.397.026

VIRTUDES	DEFECTOS
• Comportamiento noble.	• Motor ruidoso.
• Confort de suspensión.	• Cambio duro de manejo.
• Bajo consumo.	• Dirección dura.

Mercado

LOS RELEVOS EN RENAULT

Del cuadro de ventas totales en los diez meses transcurridos se desprenden algunos aspectos, entre los que destaca la situación de nada menos que cuatro modelos de FASA Renault, entre los 10 primeros. Llama la atención la acertada política de sustitución de modelos a la baja, sin precipitaciones y sin dejar caer las ventas. Así, cuando el R-18 ha perdido dos puntos, se apresta ya a lanzar la

Ventas hasta el 1 de noviembre Penetración %

1.º Renault 9	33.280	7,84
2.º Renault 11	32.010	7,64
	8.189	1,92
3.º Opel Corsa	31.074	7,22
	25.617	6,04
4.º Ford Fiesta	25.624	5,89
	26.152	6,93
5.º Peugeot 205	23.654	5,88
6.º Renault 5	25.782	5,92
7.º Renault 18	22.326	5,27
	31.683	7,28
8.º Seat Ronda	21.740	5,13
	27.448	6,31
9.º Seat Panda	20.875	4,93
	24.887	5,72
10.º Ford Escort	17.778	4,19
	23.874	5,48

año 1984 1983 Total ventas 1984 423.644 1983 435.185



versión dos litros y un restyling del modelo; cuando el R-5 comienza ya a decaer, se anuncia ya para los próximos meses su sustituto. Ha dejado de producir el R-14, pero el lanzamiento de su sustituto, el R-11 le permite incrementar seis puntos de penetración. Los dos Seat, Ronda y Panda no conocen sus momentos más boyantes. El Ronda, pese a la incorporación del motor Porsche, sigue perdiendo cuota y el Panda se mantiene aproximadamente igual que el pasado año. La llegada de los Volkswagen y del Ibiza resienten las ventas de los otros Seat.

J. M. C.



Oferta de la semana

GENERAL Motors inicia en esta semana la comercialización de los nuevos Opel Kadett, que recientemente han sufrido una transformación profunda que afecta a la carrocería y a la mayoría de los órganos mecánicos. Por ahora se ofrecen cuatro versiones: GL 1.3, con un precio final de 1.397.164 pesetas. El Kadett GL diesel, con el motor 1600 tiene un precio final de 1.532.610 pesetas, incorporando de serie la dirección asistida. Las dos versiones de mayor po-

tencia son, respectivamente, la GLS 1600, cuyo precio final de 1.505.630 pesetas, y la atractiva GSi, en carrocería de dos puertas y con un velocidad punta superior a los 200 kilómetros por hora.

Su precio final sin opciones es de 1.740.161 pesetas. Durante esta semana mantenemos en la lista de precios la gama antigua para que el lector pueda evaluar los incrementos de precio, muy moderados pese a las mejoras de los nuevos modelos. Opel, en algunos concesionarios como Movilauto, vende los coches sin entrada, con financiación al 12 ce por 100, concedida por el Barclays Bank.



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 añaden 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.

## RUIDOS NO, GRACIAS

Tengo un Simca 1200 GLS y quisiera que me informasen sobre la forma de insonorizarlo y los materiales que se deben emplear. Si es posible, quisiera saber la dirección de algún taller o tienda en que se dediquen a este tema. También me gustaría saber si es posible montar aire acondicionado y los talleres que se dedican a ello. Por último, me gustaría conocer la forma de evitar en parte el ruido de rodadura para que no entre al interior.

**Julián Gujardo**  
Belmonte (Cuenca)

**Respuesta.**—Para mejorar la insonorización del coche, lo mejor, y prácticamente el único sistema al alcance del automovilista, es añadir fieltros especiales antisonoros en diversas partes de la carrocería. Los mate-

riales a emplear son, normalmente, fieltros compuestos de una gruesa capa de fibra de vidrio o elemento aislante poroso de similares características y una lámina delgada de material asfáltico recubierta con frecuencia con papel de aluminio. En España no conocemos ninguna casa especializada en «kits» de insonorización de automóviles, aunque sí sabemos de algunas en otros países de Europa que quizá pudieran asesorarle. Una de ellas es la siguiente: Oligier-France, 40 Rue du Stade, St. Louis 57820, Lutzembourg (Francia).

Prácticamente es posible montar aire acondicionado en cualquier modelo. Un taller especializado donde podrán sacarle de dudas respecto a su coche es, por ejemplo, Electroclima; calle Francisco Ramiro, número 42. Madrid. Tel. 255 12 44. El ruido de rodadura puede reducirlo cambiando a neumáticos más flexibles, de carcasa metálica.



## EL PORQUE DE LAS COSAS

Me gustaría que me explicaran la utilidad de los alerones traseros de algunos automóviles. También quisiera saber qué significa motor central y cuál es la causa de que dos motores con idéntica cilindrada tengan diferente potencia, e incluso los hay que con cilindrada inferior tienen muchos más caballos.

**Rafael Jordá**  
Cocentaina (Valencia)

**Respuesta.**—Los alerones traseros, en la mayoría de los casos, tienen como finalidad proporcionar un mayor apoyo del eje trasero, gracias al efecto aerodinámico. Pero también es verdad que en no pocos casos sólo cumplen una función estética, a menudo perjudicial.

Se dice que un automóvil tiene motor central cuando éste se ubica entre los dos ejes, delantero y trasero. En la mayoría de los casos, el motor se coloca sobre el eje trasero, pero la mayor proporción del peso debe ir por delante del eje.

No siempre hay una relación exacta entre cilindrada y potencia. Para una misma cilindrada se puede incrementar notablemente la potencia mejorando la carburación, montando dispositivos de alimentación forzada, como el turbo o la inyección, o también modificando algunos elementos de la distribución, como el árbol de levas.

## PARA VER Y HACERSE OIR

Soy propietario de un

Seat 127 LS al que quisiera hacerle algunas mejoras: colocar junto a los faros de origen un juego de halógenos auxiliares, ¿cómo tengo que hacer la instalación para que los auxiliares se enciendan sólo con las largas?; también tengo un juego de dos bocinas que me gustaría instalarlas con un interruptor, para que en la posición de apagado suenen sólo las dos del coche, y en la de encendido se accionen las dos auxiliares. Por último, quisiera saber cómo tengo que instalar el lavacristales y limpiaparabrisas trasero.

**Angel Cuevas Cancio**  
San Baudilio de Llobregat (Barcelona)

**Respuesta.**—Para instalar los faros suplementarios siga las instrucciones dadas en el número 8 de MOTOR16 sobre cómo montar unos faros antiniebla; pero, en lugar de conectar el relé al cable de las cortas, conéctelo al cable de las largas. Para instalar las bocinas siga las instrucciones que aparecen en el número 42 de MOTOR16, y el limpia y lavaventana trasero aparecen en los números 12 y 21, respectivamente.

## Soluciones a los pasatiempos

**Sopa de letras:** Gasolineras, Señales, Badenes, Curvas, Arcén, Mojones, Quitamiedos, Puertos, Rectas, Atajos, Túneles, Talleres, Desvíos, Puentes, Autopistas.

**Retrato robot:** 1, Peugeot 505; 2, Renault 25; 3, Opel Kadett; 4, Ford Orion.

**Jeroglífico:** Arriba, ese Solara tapa la salida. Panel loco: Citroën, Talbot, Jaguar, Renault y Skoda.

## COMBUSTIBLES

	Ptas.
Gasolina normal .....	87
Gasolina súper .....	93
Gasolina extra .....	97
Gasóleo .....	58

## SEGURO OBLIGATORIO

	Precios	
Gr. 1, hasta 28 CV .....	2.322	
Gr. 2, de 29 a 33 CV ..	2.798	
Gr. 3, de 34 a 42 CV ..	3.365	
Gr. 4, de 43 a 53 CV ..	4.007	
Gr. 5, de 54 a 75 CV ..	4.829	
Gr. 6, de 76 a 118 CV ..	5.795	
Gr. 7, de 119 a 215 CV ..	6.930	
Gr. 8, 216 en adelante ..	7.963	

Estos precios tienen un recargo del 40 por 100 si el conductor tiene menos de veintidós años y el carnet menos de dos años.

El recargo es del 20 por 100 si se cumple sólo una de estas condiciones.

## FINANCIERAS DE MARCA

(Tipo anual de interés)

	A 12 meses	A 24 meses	A 36 meses
Ford Credit .....	17,5	35	62,5
Soficron .....	18,2	32,4	52,5
GM-AC .....	16	32	48
Renault FI .....	15,8	31,2	46,8
Colic (Peugeot-Talbot) .....	16,2	32,4	48,6
Flasat .....	16,2	32,4	48,6



## LOS PRECIOS DE LOS NEUMATICOS

Estos precios incluyen ya el ITE, pero no el montaje y equilibrado. Siempre que existan, se refieren a neumáticos sin cámara y, cuando la cifra aparece en la columna de otros modelos, se ha escogido el más barato.

Llanta	Firestone			Michelin			Pirelli		
	S-1	S-211	Otros	MX	MXL	Otros	P4	P8	Otros
<b>Llanta 12"</b>									
135 .....	4.346	4.659				4.576			4.873
145 .....	5.126	5.462	4.561			5.376			5.867
155 .....	5.597	5.986	5.238			5.893			5.867
165/70 .....			6.239						6.621
<b>Llanta 13"</b>									
145 .....	5.151	5.509	4.820	5.774		5.123	5.982		6.076
155 .....	5.726	6.123	5.357	6.178		6.057	6.652		5.909
165 .....	6.122	6.548	5.730	6.605		6.476	7.102		
175 .....			6.425						8.725
145/70 .....					5.488				5.783
155/70 .....		5.883	6.091		5.925	7.809	6.464		6.118
165/70 .....		6.557	6.788		6.779	8.938	7.160		6.893
175/70 .....		7.456	7.717		7.536	9.935	8.306		7.992
185/70 .....		7.970	8.248		8.058	10.627	9.138		8.578
165/65 .....			6.506					7.390	
175/65 .....								8.374	
185/65 .....								9.306	
175/60 .....			9.584			9.827			10.782
185/60 .....									12.289
195/50 .....									
205/60 .....			12.561						16.754
<b>Llanta 14"</b>				5.582					
145 .....									4.849
165 .....	6.347					6.682			7.042
175 .....	7.718		8.832	8.288		8.126	9.431		8.929
185 .....		8.255	8.586	9.154		8.419			9.745
165/70 .....					7.207				
175/70 .....					7.912				8.306
185/70 .....			7.990		8.354	10.242			9.379
195/70 .....			8.592		8.354	11.013			10.467
205/70 .....			9.848		10.158				
165/65 .....			10.991					8.212	
175/65 .....			7.584					8.862	
185/60 .....			10.766						13.283
205/60 .....									17.227
<b>Llanta 15"</b>									
135 .....	4.508		4.560			5.028			5.328
145 .....		6.105	5.342			6.010			6.699
165 .....						6.265			7.338
185/65 .....							10.884		
205/60 .....			15.734						22.216

## ACEITES

	1 litro (Ptas.)	2 litros (Ptas.)	3 litros (Ptas.)	5 litros (Ptas.)
<b>NACIONALES</b>				
Multigrado .....	244	488	—	1.177
Supermultigrado .....	259	517	—	1.249
Grafitados .....	—	625	—	1.519
HD monogrado .....	—	468	—	1.128
HD .....	—	427	—	1.024
<b>IMPORTADOS</b>				
Supermultigrado 20/50 .....	285	558	—	1.353
Multigrado 20/40 .....	278	545	—	1.319
HD .....	244	475	—	1.151
Multigrado larga duración .....	—	596	—	1.447
Sintético 2000 Agip .....	485	—	1.434	—

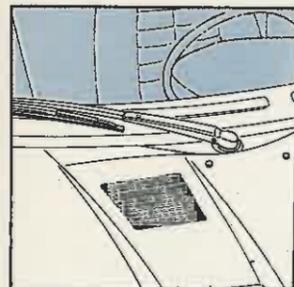
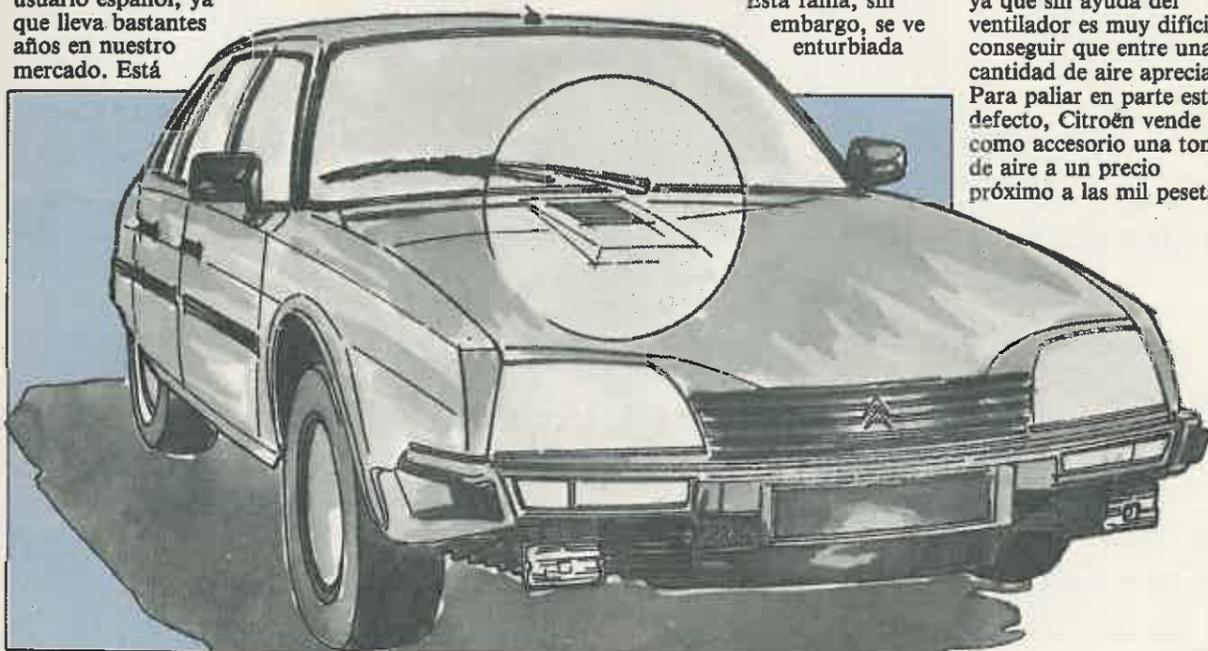
## MAS AIRE PARA SU CX

El Citroën CX es un coche bien conocido para el usuario español, ya que lleva bastantes años en nuestro mercado. Está

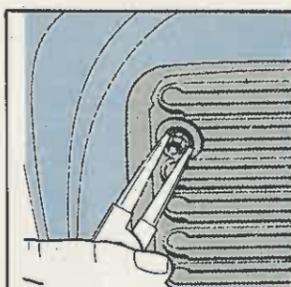
catalogado como una berlina de clase alta y ha

conseguido una merecida fama de coche comfortable. Esta fama, sin embargo, se ve enturbiada

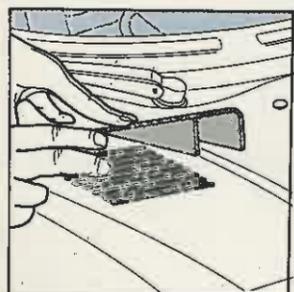
por una deficiente ventilación del habitáculo, ya que sin ayuda del ventilador es muy difícil conseguir que entre una cantidad de aire apreciable. Para paliar en parte este defecto, Citroën vende como accesorio una toma de aire a un precio próximo a las mil pesetas.



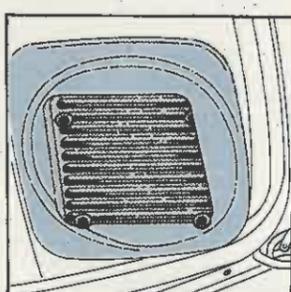
La rejilla de la aireación se encuentra en una especie de cúpula sobre el capó. Para instalar la toma de aire no es necesario hacer ningún agujero ni nada por el estilo.



Con unos alicates, empuje la arandela de sujeción hasta el fondo, sujetando con la otra mano la toma de aire para que quede bien firme sobre el capó del coche.



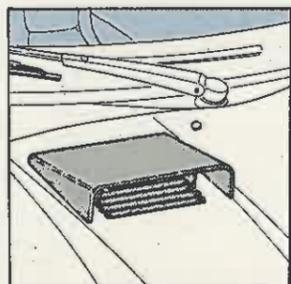
La toma de aire está estudiada para este modelo, por lo que hay que colocarla en una posición determinada para que toda la rejilla quede cubierta y los pivotes de plástico, bien encajados.



Siga el mismo proceso que los otros tres pivotes hasta que todo el conjunto quede sólidamente fijado. Si quiere asegurar un poco más las arandelas, puede poner un poco de pegamento fuerte en cada una.



Junto con la toma de aire hay cuatro arandelas planas y otras cuatro que se quedan aprisionadas en los pivotes de plástico. Introduzca primero las arandelas planas y después las de sujeción hasta donde pueda con la mano.



Una vez hecho esto ya queda la toma de aire instalada. Los resultados no son espectaculares, pero sobre todo cuando se rueda a velocidades superiores a los 80 kilómetros por hora se nota una sensible mejora.

## RETRATO-ROBOT



Este coche está formado por las partes características de cuatro modelos de diferentes marcas, correspondientes a las zonas numeradas. ¿Serían capaces de localizarlos?

### SOPA DE LETRAS

G S E T N E U P R A Q Z  
Z A K H T P U E R T O S  
S N S S A T C E R A Y O  
A O R O L W Q H T J E D  
T P H D L W R B U O S E  
S T S E E I Z A W N E I  
I U K S R H N D C E L M  
P N N V E F P E U C A A  
O E L I S T K N R R N T  
T L N O T V T E V A E I  
U E R S W Y Q S A H S U  
A S M O J O N E S I U Q

Localizar el nombre de las 15 cosas que podemos ver en un viaje.

### PANEL LOCO

PANEL LOCO	
TRINEO	C
TOTAL	B
AGUJA	R
LUNERA	T
SODA	K

Formar cinco conocidas marcas automovilísticas de las palabras que aparecen en los casilleros de la izquierda. La letra que falta puede tomarse de la casilla del centro.

### JEROGLIFICO



¿Qué te impide salir del garaje?

(Las soluciones en la página 72)

## Aquellos locos en sus cacharros

### Herr Daimler y su odio a los caballos

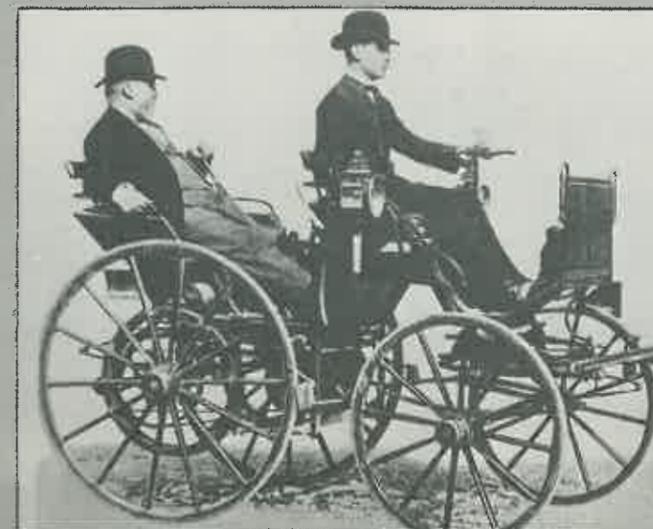
EL señor opulento, barbudo y con bombín que, repantingado y agarrado a su paraguas, se deja conducir en el asiento de atrás de este automóvil es, nada más y nada menos, que Herr Gottlieb Daimler, ingeniero alemán, pionero del coche a motor de explosión. La máquina infernal era producto de su tozudez, su tesón y sus denodados esfuerzos, lo que explica su cara de complacencia, satisfacción y orgullo.

El joven conductor barbilampiño —la juventud siempre rebelándose contra las costumbres decentes de sus padres— es su hijo Adolf que continuó la lucha tesonera de su padre por desarrollar y perfeccionar los coches automoviles. El año: 1886, y quién sabe si Herr Daimler odiaba a los caballos desde pequeño.

Herr Daimler se arruinó varias veces y consiguió arruinar a muchos socios capitalistas por su testaruda insistencia en adaptar los

motores de explosión al coche de caballos. Primero le puso un motor a un triciclo y, más tarde, cuando junto con otro loco peligroso, el ingeniero Maybach, pusieron a punto el motor de cilindros en V, decidieron ensayar con un carricoche, pudiendo desarrollar la vertiginosa velocidad de doce kilómetros a la hora. Una locura. Tres años después en la exposición de París de 1889, Daimler presentó un modelo mucho más depurado. El sueño loco de Daimler ya era realidad.

Cuando Herr Daimler e hijo salieron a dar un paseo por su ciudad de Constant en el prototipo que ven ustedes, hubo comentarios para todos los gustos. Los únicos que no hicieron comentarios, al menos que se sepa —aunque su futuro había sido duramente afectado—, fueron los caballos, pobres, que se quedaron para siempre sin empleo.



*Carlson Bro-Geddy*

# Agenda personal

## «Grand Prix» en TV

El complejo e incomparable mundo de la Fórmula 1, lleno de emoción y peligro, está reflejado en «Grand Prix», una superproducción rodada en 1966. La película, que logró tres Oscar, cuenta con un excelente plantel de actores, entre los que destacan Ives Montand, James Garner y Eva Marie Saint, además de importantes pilotos, como Bob Bondurant y los ya desaparecidos Bruce McLaren y Graham Hill.



## ARTE Y AUTOMOVIL

Los coches van llegando a las salas de exposición. Andrés Nagel ha llevado uno a la galería Alenson —calle Villanueva, 21, Madrid—. El vehículo de Nagel, una escultura-collage fabricada con papel y cartón, es todo un símbolo, a pesar de sus ruedas triangulares y la falta de visi-

bilidad de sus parabrisas. En cualquier caso, merece analizarse tanto por amigos del arte como por sociólogos. La exposición se puede visitar de 11 a 14 horas y de 17 a 21 horas hasta el día 30 de noviembre. Si el gusta, recuerde que no arranca ni empujando.

## La foto premiada



## CON PEDALES Y A LO LOCO

CUALQUIER vehículo de ruedas puede resultar excitante, incluso con unos simples pedales. Vean, sino, la pirueta —involuntaria— lograda con este cochecito playero. La foto es de Alberto Lastres Couto, que recibirá como premio una suscripción a nuestra revista durante seis meses.

## La tecnología del futuro

Honeywell convoca un concurso para estudiantes, que consiste en escribir breves ensayos sobre el desarrollo tecnológico de los próximos 25 años. Los participantes deberán elegir dos de las nueve áreas que la empresa propone, entre las que se encuentran los transportes. Ciento cincuenta mil pesetas y un puesto de trabajo durante el verano de 1985 serán los premios del ganador, además de la posibilidad de ganar una de las cuatro becas para estudiar un año en una Universidad americana. Dirigirse a Honeywell, S. A., calle Pradillo, n.º 48, Madrid; teléfono: 416 01 00.

## 24 horas Vespa

El día 24 de noviembre, a las 12 de la mañana, comenzará en la explanada del estadio Santiago Bernabéu la cuarta edición de las 24 Horas Vespa, una excursión turístico-deportiva en la que pueden participar todo aquel que disponga de un Vespa de cualquier cilindrada o modelo. Las inscripciones se pueden hacer en Vespa Ruta Club, calle Francisco Campos, n.º 25, de Madrid. Teléfono: 261 05 39.

## Carreras, carreras

El domingo día 25 de noviembre se celebrará en el circuito del Jarama la última carrera de la temporada: las Dos Horas Renault, que se iniciará a las doce de la mañana; los entrenamientos comenzarán a las nueve horas. Este mismo fin de semana —24 y 25 de noviembre— tendrá lugar el rallye de Gerona, última prueba del Campeonato de España. La salida se dará a las 19 horas del sábado, y desde Llanfranch, y la llegada está prevista a las 9,12 horas del domingo al mismo lugar.

# Comprar y vender



**OPEL**  
**CORSA,**  
**EL PRESTIGIO**  
**COMO META**



## Movilauto, S. A.

20 años de experiencia en OPEL.

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50. MADRID  
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**

## Los mejores coches ingleses.



Véelos en:  
Galileo, 104. Teléfono: 253 34 00  
P.º de Recoletos, 16. Teléfono: 276 46 00  
Coslada, 5. Teléfono: 256 91 57  
Goya, 99. Teléfono: 431 67 07  
Ríos Rosas, 56. Teléfono: 234 58 72  
Padre Damián, 7. Teléfono: 458 08 00

## AUTOCOMPONENTES

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

### VEHICULOS INDUSTRIALES

MÁS 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

**motor gas**  
**CONCESIONARIO OFICIAL**



**ABRIMOS**  
**SABADOS TARDE**

JUNTO A LA IGLESIA MEXICANA

MADRID

JUNTO AL BERNABEU

Victor de la Serna, 12. Tels. (91) 458 65 00/04

Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/61

**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. MADRID 28045



## Talleres BENJA

**ESPECIALISTA EN COCHES INGLES Y LAMBORGHINI**  
**COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS**

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

## Talleres intermitente

su mejor amigo

- PREPARADOR DE AUTOMOVILES
- ESPECIALISTA EN COCHE INGLES

Jose Arcones Gil, 11. Posterior, nave F  
Tel. 267 75 53. MADRID

# Mi primer amor

El primer coche de José María Rodero fue un VW «Escarabajo», que le duró ocho años. Después ha tenido otros muchos de marcas distintas, y ahora en la familia hay una pequeña flota de cinco coches, una furgoneta y dos motos.

## JOSE MARIA RODERO

### "ME APASIONAN LOS COCHES"

FUE aquel maravilloso caballo viejo y resabiado de *Historia de un caballo* y hoy es el espléndido Max Estrella que creara Ramón del Valle-Inclán para sus *Luces de bohemia*. Sin duda, José María Rodero es uno de los actores de teatro más completos de la escena española. Sin embargo, el cine nunca le ha tenido en cuenta, y desde *La noche de los bastones largos* no ha vuelto a pisar un plató cinematográfico. Su actividad se centra en el teatro y su familia. Casado con la actriz Elvira Quintillá, tiene dos hijos y una flotilla familiar de automotores: cinco coches, una furgoneta y dos motos.

«Los coches siempre me han apasionado y han sido una pieza fundamen-

descansar. Quedé destrozado y decidí no volver a intentarlo. Ya no cometo ese tipo de barbaridades.»

Cualquier desperfecto es motivo para llevarlo al mecánico. «Soy comodón y prefiero que lo arregle quien sabe. Yo no entiendo mucho de mecánica, pero soy capaz de cambiar bujías y platinos, porque me gusta y soy muy aficionado al bricolaje.»

A lo largo de su vida ha tenido once coches.

«A los veintiséis años me compré mi primer coche, del que tengo el mejor de los recuerdos, porque fue mi primera gran posesión. Lo cuidé mucho, como a todos los que tuve, y lo cambié no porque estuviera en mal estado, sino porque me cansé. Era un *Escarabajo*

tener como media los ciento treinta kilómetros por hora es cómodo, pero poco posible. Ir a más velocidad es peligroso, y tampoco es frecuente hacerlo a ciento treinta, porque en la carretera sólo puedes ir a esa velocidad si está despejado y no tienes ni radar ni policía cerca.»

No es demasiado pretencioso con sus coches, y sólo exige un buen funcionamiento.

«La técnica ha nivelado las ofertas y las diferencias sólo se notan en los precios. Porque entre un Porsche, un Mercedes o un BMW la diferencia es mínima.»

Actualmente, la flotilla familiar está compuesta por cinco coches, una furgoneta y dos motos.



tal en mi vida, tanto por mi trabajo como por comodidad. Lo único que lamenta es que sean tan caros.»

Además de las consabidas giras teatrales, José María Rodero tiene otra casa en Pozuelo, donde suele ir, periódicamente con la familia. «Para desplazarse con tranquilidad, un coche es fundamental. Me apasionan y mi elección siempre se basó en que fueran cómodos y resistentes por el tute de las giras. Pero los cuidó mucho, con mimo, y cuando los dejó, están como nuevos.»

Su afición por ellos le llevó a participar en un rallye a Barcelona ida y vuelta.

«Quería ver si resistía, si era capaz de hacer un rallye, y fui ida y vuelta sin

negro, un Volkswagen, y lo tuve ocho años. Nunca me dio trabajo ni me dejó tirado. Estaba en tan buen estado que se lo vendí a un operario de la casa Volkswagen por el doble de lo que lo había comprado. Y lo cambié por otro *Escarabajo*, pero blanco.»

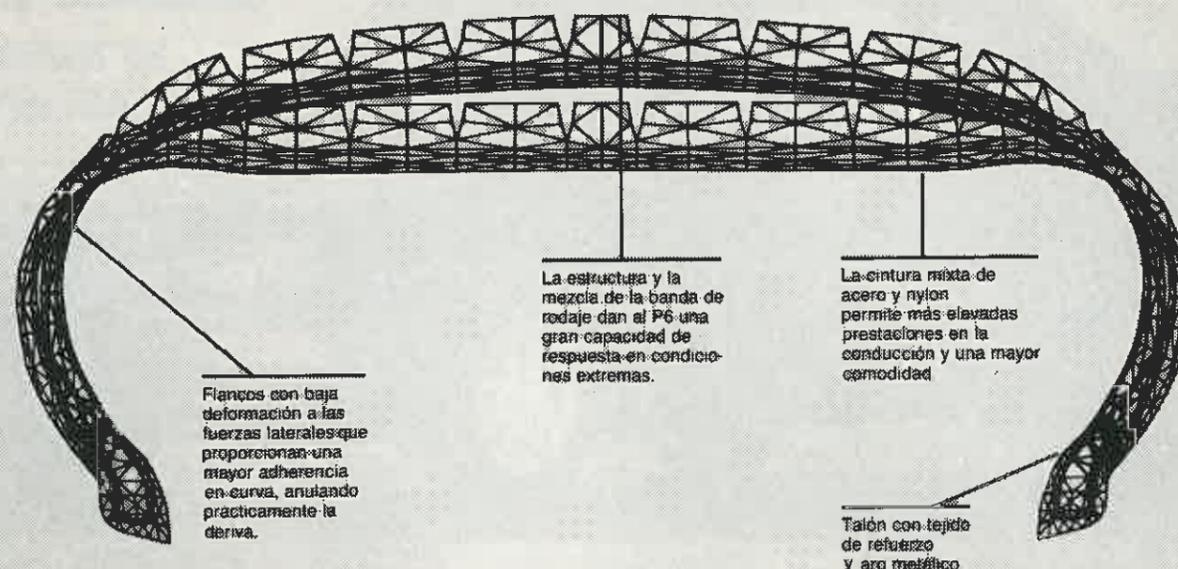
José María Rodero no ha tenido problemas con los coches ni ningún accidente, salvo alguna que otra abolladura.

«Me gusta cuidarlos hasta en los pequeños detalles. Por eso cuando los cambio es por cansancio. En una época me emborraché el tema de los coches, y los cambié con mayor frecuencia; y de marcas.» Le gusta conducir prudentemente, pero le gustaría poder ir a 130 kilómetros por hora. «Creo que

«Por supuesto que cada uno se hace cargo de su propio utilitario, porque el presupuesto de garaje es bastante abultado. Pero aunque cada uno tiene su coche, todos podemos utilizar el del otro si es necesario. Mis hijos son mayores y todos tenemos actividades en que necesitamos vehículo propio para no depender ni molestar al otro. Todos estamos acostumbrados a cuidar los coches. La única anécdota de frustración con un coche la tuvo Elvira, mi mujer, que tenía uno muy pequeño. Apenas cabían tres personas y una vez, al buscar a los chicos al colegio, metió once. Por supuesto, el coche no lo resistió. Ese fue el único *disgusto*.

Inés Prat

# P6



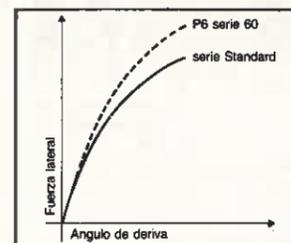
Flancos con baja deformación a las fuerzas laterales que proporcionan una mayor adherencia en curva, anulando prácticamente la deriva.

La estructura y la mezcla de la banda de rodaje dan al P6 una gran capacidad de respuesta en condiciones extremas.

La cintura mixta de acero y nylon permite más elevadas prestaciones en la conducción y una mayor comodidad.

Talón con tejido de refuerzo y aro metálico.

## Una conducción más precisa. Otra razón para cambiar de ancho.



Los neumáticos P6 de Pirelli son la respuesta ancha a una conducción exigente y de alta velocidad. Su cintura ofrece una estructura diferenciada compuesta por bandas longitudinales de acero y nylon reforzadas lateralmente por nuevas bandas más estrechas de este último material. El radio de curvatura de los flan-

cos, junto con la presencia de nylon y acero en la cintura, constituyen una estructura única que proporciona indeformabilidad a la superficie de contacto que prácticamente anula la deriva. La geometría de la banda de rodaje ha sido desarrollada de acuerdo con la técnica «concepción asistida por ordenador». El resultado es un perfil anti-aquaplaning con un drenaje principal, con canales longitudinales, cuyos robustos bloques en forma de hélice forman un efecto turbina que elimina velozmente el agua.

Si usted precisa cambiar de neu-

máticos elija unos P6 de Pirelli, tanto si ya es usuario de la marca como si no. En la mayoría de los coches no es ni siquiera preciso cambiar de llanta. Sin embargo usted apreciará un cambio sustancial en la conducción.

Por un ancho margen.

Consulte a su concesionario Pirelli. El le aconsejará sobre la serie P6 más adecuada a las necesidades de su vehículo y estilo de conducción. En la mayoría de los casos no precisará cambio de llanta.





### FORD SIERRA XR 4i

## DOS ALERONES DESAFIANTES

Quien diga que sobre gustos no hay nada escrito, es que nunca se ha parado a mirar una buena librería: hay centenares de títulos. Eso no resta para que los planteamientos del Sierra XR4i sean, cuanto menos, discutibles. Un doble alerón posterior sigue siendo algo demasiado llamativo para un coche de

todos los días, pero, innegablemente, ha sido resuelto con gran elegancia. Claro que el Sierra de mayor potencia no es sólo un par de alerones: tiene un excepcional

equipamiento y acabado; es de muy buena eficacia a la hora de rodar deprisa y se conduce con una extraordinaria facilidad, hasta el punto de que se olvida que casi alcanza los

200 kilómetros por hora. El único pero es un balanceo algo excesivo de la carrocería en un coche de carácter deportivo como es el XR 4i. (Probado en el núm. 38.)

### FICHA TÉCNICA

#### FORD SIERRA XR4i

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	6 en V	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	2.792	Llantas .....	Aleac. 5,5 x 14
Distribución, árbol de levas .....	1 central	Neumáticos .....	195/60 VR 14
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,2/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.175
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	150/5.700	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	360
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	22/3.800	Capacidad depósito comb., litros ..	60
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	8,7/10,0
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	12,2
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. .	29,9/36,2	Velocidad máxima, km/h. ....	192,5
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	32,1
Tipo de dirección .....	Cremallera asis.	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º ....	32,8/35,2
Vueltas de volante .....	3,5	Frenada a 100 km/h., metros .....	47,0
Diámetro de giro, m. ....	10,6	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	70,6
Frenos delant./traseros .....	Disc. vent./disco	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	2.420.558

- VIRTUDES**
- Muy confortable.
  - Comportamiento muy bueno.
  - Motor elástico.
- DEFECTOS**
- Recorridos de palanca de cambio.
  - Mala posición de los pedales.
  - Estética demasiado llamativa.



está en **NOVAUTO**  
CON TODA SU GAMA DE NUEVOS MODELOS

C/ Serrano 231- P.º de la Castellana 230  
ABRIMOS INCLUSO SABADOS



### ALFA ROMEO ALFETTA 2.0

## RASGOS DE NOBLEZA

A punto de ser reemplazado por el nuevo Alfa 90, el Alfetta ha terminado por recibir un sistema de inyección en su motor 2 litros, que se ha adaptado perfectamente al mismo. Esta última versión del Alfetta no sólo consume menos, sino que cuando menos mantiene las prestaciones de la versión de carburadores, permitiéndose superar en este terreno a un rival de

### DEFECTOS

- Motor ruidoso.
- Rebotes del eje trasero.
- Calidad de acabado.

### VIRTUDES

- Buenas prestaciones.
- Frenos eficaces.
- Habitabilidad.



gran clase como es el BMW 520i. Amplio, más en longitud que en anchura, en los últimos tiempos Alfa ha hecho un esfuerzo para mejorar la presentación, lo que no ha logrado del todo, quedándose sólo en lo llamativo en vez de llegar a lo elegante. (Probado en el núm. 42.)

### FICHA TÉCNICA

#### ALFA ROMEO ALFETTA 2.0

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Puente de Dion
Cilindrada, c.c. ....	1.962	Llantas .....	Aleac. 5,5 x 14
Distribución, árbol de levas .....	2 en cabeza	Neumáticos .....	185/70 HR 14
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.140
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	130/5.400	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	540
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	18,5/4.000	Capacidad depósito comb., litros ..	49
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	5,8/7,3
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	8,8
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. .	31,4/38,2	Velocidad máxima, km/h. ....	183,7
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	31,5
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º ....	38,7/42,5
Vueltas de volante .....	3,5	Frenada a 100 km/h., metros .....	39,8
Diámetro de giro, m. ....	10,1	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	67,0
Frenos delant./traseros .....	Disco/disco	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	2.592.989

### FORD GRANADA 2.8i

## ESPERANDO EL RELEVO

Cuando ya prácticamente está en la calle su sustituto, el Ford Lugano, el veterano Granada sigue siendo una generosa berlina de representación, equipada con una generación de motores muy bien modernizados, entre los que destacan el poderoso 6 cilindros en V, que con inyección electrónica desarrolla la nada despreciable cifra de 150 caballos. Lamentablemente, la caja de cambio automática con que se equipa opcionalmente el coche, y que fue objeto de la prueba, suprime parte de la

alegría del motor y, lo que es también un grave defecto, acusa unos tirones que sorprenden en una firma con la dilatada experiencia en automatismos como es Ford. De cualquier forma, el acabado del Granada es casi perfecto. (Probado en el núm. 23.)



### FICHA TÉCNICA

#### FORD GRANADA 2.8i AUTOMATICO

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	6 en V	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	2.792	Llantas .....	Aleac. 6 x 14
Distribución, árbol de levas .....	1 central	Neumáticos .....	185 HR 14
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,2/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.380
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	150/5.700	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	430
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	22,0/4.000	Capacidad depósito comb., litros ..	65
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	10,7/12,3
N.º de marchas .....	3 automático	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	13,7
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. .	—	Velocidad máxima, km/h. ....	184,6
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	33,3
Tipo de dirección .....	Cremallera asis.	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º ....	35,5 (autom.)
Vueltas de volante .....	3,5	Frenada a 100 km/h., metros .....	50,4
Diámetro de giro, m. ....	11,2	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—
Frenos delant./traseros .....	Dis. vent./tamb.	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	2.936.227

### VIRTUDES

- Gran habitabilidad.
- Confort y silencio de marcha.
- Buen comportamiento urbano.

### DEFECTOS

- Reacciones extrañas de la suspensión trasera.
- Transmisión automática brusca.
- Consumo elevado.



### VOLVO 740 GLE

## FRIJO ACERO SUECO

Al fin parece que la firma sueca Volvo se olvida de fabricar tanques muy rápidos, para acometer con seriedad el diseño de automóviles seguros y

pesados, pero en los que no sea obsesivo el proporcionar a los pasajeros la certeza de salir indemnes de un choque frontal. En este sentido, el 740, hermano pequeño del 760, aparecido con anterioridad, es todo un ejemplo de ello. Se trata de la versión con motor de menor potencia, de la gran berlina, en la que se ha hecho especial hincapié en el confort y en la personalidad de diseño. Las peculiaridades del mercado español, con los altos impuestos a la importación hacen un poco inexplicable el acudir a la versión menor, pero ahí está. (Probado en el núm. 38.)

### FICHA TÉCNICA VOLVO 740 GLE

<b>MOTOR</b>	
Disposición	Del. longitudinal
N.º de cilindros	4 en línea
Cilindrada, c.c.	2.316
Distribución, árbol de levas	En cabeza
Alimentación	Inyección
Compresión/combustible	10,0/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	131/5.400
Par máx./régimen, mkg./rpm	19,4/3.600
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Trasera
N.º de marchas	4+Overdrive
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	32,2/39,0 (Ov.)
<b>DIRECCION Y FREOS</b>	
Tipo de dirección	Creml. asistida
Vueltas de volante	3,5
Diámetro de giro, m.	9,9
Frenos delant./traseros	Disco/disco
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Suspensión delantera	Independiente
Suspensión trasera	Eje rígido
Llantas	Chapa 5,5 x 14
Neumáticos	185/70 HR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Peso en orden de marcha, kg.	1.300
Volumen del maletero, dm.³	548
Capacidad depósito comb., litros	60
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	8,3/10,3
Cons. medio pond., l. 100 km.	13,1
Velocidad máxima, km/h.	179,7
Acel. 1 km. salida parada, seg.	32,1
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	37,4/43,8 (Ov.)
Frenada a 100 km/h., metros	36,9
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	64,9
<b>PRECIO</b>	
Pesetas	3.192.749

**VIRTUDES**

- Excelentes frenos.
- Motor muy elástico.
- Carrocería muy personal.

**DEFECTOS**

- Asientos de laneros incómodos.
- Pedal de acelerador mal situado.
- Consumos elevados.



### BMW SERIE 5

## EL PRECIO DE LA FAMA

Dentro de la oferta de gasolina de la Serie 5 de BMW, existen cuatro versiones. De ellas hay una especialmente económica, resultado de un cuidadoso

estudio llevado a cabo por BMW, y en principio destinada al mercado americano, que posteriormente ha sido difundida en el resto del mundo. Es un motor de mucho par, con relaciones largas, que permite, en ciertas condiciones, consumos realmente bajos. Sin embargo, en España,

con escasez de autopistas y una orografía montañosa, no resulta rentable. La versión 520i, más económica de compra, con mejores prestaciones, obtiene en conjunto un mejor consumo global. Junto a estas versiones más tranquilas, existe la 528i, con 185 caballos, de la que se lanzó una serie limitada,

llena de extras, con cambio deportivo, diferencial autoblocante y suspensión rebajada. El coche tiene un excelente comportamiento y unas excelentes prestaciones, sin que ello afecte a su confort de marcha. En lo que a acabado se refiere, éste es muy bueno, pero es criticable la excesiva

### FICHA TÉCNICA BMW SERIE 5

	BMW 520i	BMW 525e	BMW 528i Sport
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
N.º de cilindros	6 en línea	6 en línea	6 en línea
Cilindrada, c.c.	1.991	2.693	2.788
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación	Inyección	Inyección	Inyección
Compresión/combustible	9,9/96 octanos	11/98 octanos	9,3/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	126/5.800	125/4.250	184/5.800
Par máx./régimen, mkg./rpm	17,3/4.000	24,5/3.250	24,5/4.200
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
N.º de marchas	5	4 automático	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	28,9/35,5	—	28/35,3
<b>DIRECCION Y FREOS</b>			
Tipo de dirección	Creml. asist.	Creml. asist.	Creml. asist.
Vueltas de volante	3,5	3,5	3,5
Diámetro de giro, m.	10,9	10,9	10,9
Frenos delant./traseros	Dis. vent./dis.	Dis. vent./dis.	Dis. vent./dis.
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas	Chapa 5,5 x 14	Chapa 5,5 x 14	Al. 165 TR 390
Neumáticos	175 SR 14	175 HR 14	TRX 200/60 VR 390
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg.	1.220	1.250	1.320
Volumen del maletero, dm.³	410	410	410
Capacidad depósito comb., litros	70	70	70
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	7,6/8,6	6,8/8,4	8,7/12,4
Cons. medio pond., l. 100 km.	10,2	12,6	13,6
Velocidad máxima, km/h.	180,3	177,2	213,6
Acel. 1 km. salida parada, seg.	34,4	33,4	29,9
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	38,8/44,6	31,8	31,6/34,8
Frenada a 100 km/h., metros	—	—	23,0
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—	—	66,3
<b>PRECIO</b>			
Pesetas	3.156.763	3.345.188	4.644.668

**VIRTUDES**

- Confort en marcha.
- Prestaciones.
- Dirección.

**DEFECTOS**

- Presentación sobria.
- Pérdidas de adherencia.
- Alumbrado mediocre.



austeridad de su presentación. Lo mejor es que el paquete de opciones que convertían al 528i normal en el Sport era barato. (Probado en los números 5 y 6.)

### ALFA ROMEO GTV-6 2.5

## ALLEGRO MOLTO VELOCE

Es, con el Porsche 944, el único coupé deportivo que queda. Los demás coupés están más cerca de las berlinas de turismo que de un deportivo. El motor V-6 de 2,5 litros, equipado de inyección, le permite superar ampliamente los 200 kilómetros por hora con toda seguridad. Los frenos son perfectos y la dirección, aunque un poco pesada, lo suficientemente directa y precisa. La estabilidad es excelente, aunque el coche balancee

sensiblemente la carrocería en las curvas. Además, desde el punto de vista del confort, la suspensión hace un excelente trabajo. Por otra parte, si bien está pensado para dos plazas, dos personas pueden acomodarse aceptablemente en la parte trasera. (Probado en el núm. 41.)



### FICHA TÉCNICA ALFA ROMEO GTV-6 2.5

<b>MOTOR</b>	
Disposición	Del. longitudinal
N.º de cilindros	6 en V
Cilindrada, c.c.	2.492
Distribución, árbol de levas	1 en cabeza
Alimentación	Inyección
Compresión/combustible	9,1/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	160 CV/6.000
Par máx./régimen, mkg./rpm	21,7/4.000
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Trasera
N.º de marchas	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	28,9/35,0
<b>DIRECCION Y FREOS</b>	
Tipo de dirección	Creml. asist.
Vueltas de volante	3,5
Diámetro de giro, m.	10,1
Frenos delant./traseros	Disc. vent./disco
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Suspensión delantera	Independiente
Suspensión trasera	Eje de Dion
Llantas	Aleac. 6 x 15
Neumáticos	195/60 HR 15
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Peso en orden de marcha, kg.	1.210
Volumen del maletero, dm.³	252
Capacidad depósito comb., litros	75
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,4/7,5
Cons. medio pond., l. 100 km.	11
Velocidad máxima, km/h.	220
Acel. 1 km. salida parada, seg.	30,1
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	33,1/36,9
Frenada a 100 km/h., metros	30,7
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	67,2
<b>PRECIO</b>	
Pesetas	3.195.248

**VIRTUDES**

- Prestaciones excepcionales.
- Comportamiento irreprensible.
- Frenos resistentes.

**DEFECTOS**

- Acabado mejorable.
- Rasca la primera velocidad.
- Embrague poco progresivo.



### OPEL MONZA GSE

## Y LA BERLINA SE HIZO COUPE

El Monza dispone de la misma mecánica que el Senator, que es la berlina de gran clase de Opel. Sólo que con una carrocería

deportiva de aspecto y configuración coupé, pero con cuatro excelentes plazas. La versión GSE es la más cara de cuantas se comercializan. En lo bueno y en lo malo, el Monza responde de forma muy parecida a como lo hace el Senator. No en vano éste dispone de un motor y una

configuración mecánica muy avanzada. Equipa un motor de seis cilindros y tres litros de cilindrada, que brinda 180 caballos de potencia. Por ello consigue unas brillantes prestaciones y un comportamiento irreprochable a cualquier

velocidad. El equipamiento es muy completo. En lo negativo, el Monza carece de una habitabilidad en consonancia con las dimensiones del coche. La dirección es lenta y la elasticidad del motor mejorable. (Probado en el núm. 30.)

**VIRTUDES**

- Prestaciones deportivas.
- Comportamiento.
- Equipamiento completo.

**DEFECTOS**

- Habitabilidad relativamente reducida.
- Elasticidad del motor mejorable.
- Dirección lenta.

### FICHA TECNICA OPEL MONZA GSE

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	6 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	2.969	Llantas .....	Aleac. 6 x 15
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	205/60 VR 15
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,4/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.360
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	180/5.800	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	375/670
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	25,3/4.200-4.800	Capacidad depósito comb., litros ..	66
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	7,6/9,7
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	13,1
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	33,4/41,5	Velocidad máxima, km/h. ....	204,8
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	32,2
Tipo de dirección .....	De bolas asist.	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	36,2/39,4
Vueltas de volante .....	4	Frenada a 100 km/h., metros .....	42,5
Diámetro de giro, m. ....	10,1	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	70,7
Frenos delant./traseros .....	Disc. vent./disco	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	3.449.521



### AUDI 100 CD

## EL PRIMER PASO

En su deseo de acercarse a las posiciones de Mercedes, el Audi 100, vencedor del trofeo del Coche del Año en 1983, fue el primer paso. Los diseñadores

alemanes consiguieron una carrocería muy aerodinámica, asombrando al mundo con un coeficiente de penetración —CX— hasta entonces inalcanzable por una berlina, y a la vez muy ligera, con una gran habitabilidad y un gran confort de marcha. Equipado con el motor de

2,2 litros (2.144 centímetros cúbicos) de 136 caballos, el coche tiene una excelente velocidad punta y unos bajos consumos. En cambio le faltaba nervio en aceleraciones y reprises, en buena parte por causa de lo largo de los desarrollos que le fueron aplicados a su caja de cambio. de

marchas, en la que la quinta es una marcha económica, únicamente para rodar por autopista o en llano a una velocidad constante. Lo que sí tiene es un excelente confort, a lo que hay que añadir un acabado intachable. (Probado en el núm. 32.)

**VIRTUDES**

- Motor elástico y silencioso.
- Dirección suave y precisa.
- Confort de marcha.

**DEFECTOS**

- Relaciones de cambio.
- Frenos demasiado justos.
- Ventilación escasa.

### FICHA TECNICA AUDI 100 CD

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	En línea	Suspensión trasera .....	Eje rígido
Cilindrada, c.c. ....	2.144 c.c.	Llantas .....	Chapa 5,5 x 14
Distribución, árbol de levas .....	1 en cabeza	Neumáticos .....	185/70 HR 14
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,3/98 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.210
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	136 CV/5.700	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	510
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	18,3/4.800	Capacidad depósito comb., litros ..	80
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	7,3/7,6
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	11,1
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	26,9/34,8	Velocidad máxima, km/h. ....	196,8
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	31,2
Tipo de dirección .....	Crem. asistida	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	34,5/45,6
Vueltas de volante .....	3,5	Frenada a 100 km/h., metros .....	48,6
Diámetro de giro, m. ....	11,6	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	65,3
Frenos delant./traseros .....	Disc. vent./disc.	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	3.552.730



### OPEL SENATOR 3.0 EC

## LUJO VELOZ

Como modelo de lujo, el Senator viene representando a Opel en el mercado europeo de las berlinas clásicas de prestigio. Una buena terminación, un excelente aspecto y una buena dosis de confort de marcha lo permiten. Entre las virtudes del vehículo hay que citar su buena estabilidad, que le permite un uso exigente de todos sus caballos de potencia en cualquier terreno, así como unos frenos muy eficaces y un motor potente, que consiente prestaciones brillantes. En el lado negativo, la elasticidad del motor podría ser mejorada, a pesar de los seis cilindros y sus tres litros de cilindrada que dan 180



caballos muy civilizados y a un régimen muy moderado. La dirección es lenta y la habitabilidad, aún siendo por concepto muy buena, no permite toda la capacidad que sería razonable en un coche de sus generosas dimensiones. (Probado en el núm. 23.)

**VIRTUDES**

- Excelente estabilidad.
- Prestaciones en consonancia.
- Frenos muy eficaces.

**DEFECTOS**

- Habitabilidad relativamente limitada.
- Elasticidad del motor mejorable.
- Dirección lenta.



### FICHA TECNICA OPEL SENATOR 3.0 EC

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	6 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	2.969	Llantas .....	Aleac. 6 x 14
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	195/70 VR 14
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,4/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.375
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	180/5.800	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	440
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	25,3/4.200-4.800	Capacidad depósito comb., litros ..	75
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	10/12
N.º de marchas .....	3 Automático	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	13,2
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	—	Velocidad máxima, km/h. ....	200
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	32,9
Tipo de dirección .....	De bolas asist.	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	—
Vueltas de volante .....	4	Frenada a 100 km/h., metros .....	42,8
Diámetro de giro, m. ....	10,8	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—
Frenos delant./traseros .....	Disc. vent./disc.	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	3.557.216



# Ninguna llega tan lejos.

Única con: **DOBLE TECNOLOGIA**

Batería Femsas Sin Mantenimiento. La única con **DOBLE TECNOLOGIA** de plomo-calcio y plomo antimonio. Una tecnología en exclusiva cargada de ventajas:

Para que Vd. no tenga que poner agua a su batería.

Para disponer siempre de la mayor energía y potencia de arranque.

Para olvidarse de que lleva batería durante años y años. No todas las baterías Sin Mantenimiento son iguales. Exija **FEMSA SIN MANTENIMIENTO**. Ninguna llega tan lejos.

**Batería FEMSA**  
**sin mantenimiento**  
**Con toda energía.**

FEMSA. Líderes en el mundo de los componentes eléctricos del automóvil.



## SAAB 900 TURBO

### COMO UN AVION

Saab es una marca que como fabricante de automóviles tiene poca historia. En cambio es bien conocida por sus aviones.

Cuando entró en el terreno de los automóviles diseñó una carrocería cuya línea general se ha mantenido hasta hace pocos años. En el modelo 900, bajo el capot hay un motor 2 litros con turbo, con 145 caballos, que permite unas muy brillantes prestaciones. El coche se distingue por la



#### FICHA TECNICA

#### SAAB 900 TURBO

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Eje rígido
Cilindrada, c.c. ....	1.985	Llantas .....	Aleac. 5,5 x 15
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	195/60 HR 15
Alimentación .....	Inyecc. y turbo	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	8,5/90 ó 96 oct.	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.210
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	145/5.000	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	540
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	24,0/3.000	Capacidad depósito comb., litros ..	63
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	8,4/9,4
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	12,4
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	29,7/36,7	Velocidad máxima, km/h. ....	204,7
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	31,9
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª ....	34,3/38,8
Vueltas de volante .....	3,6	Frenada a 100 km/h., metros .....	41,3
Diámetro de giro, m. ....	10,3	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	69,6
Frenos delant./traseros .....	Disco/disco	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	3.562.601

estabilidad a toda prueba y un buen confort. Se ofrece en tres, cuatro y cinco puertas, entre las cuales la de tres puertas es la que parece tener más adeptos. La presentación y el acabado están muy cuidados, pero el coche resulta caro respecto a sus competidores. (Probado en el núm. 29.)

- | VIRTUDES   | DEFECTOS  |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Comportamiento del motor ajustado</li> <li>Progresividad</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Voladizos exagerados</li> <li>Frenos justos</li> <li>Aspecto poco atractivo</li> </ul> |

## AUDI 80 QUATTRO

### A TODA TRACCION

Después de haber lanzado el coupé Quattro con tracción permanente a las cuatro ruedas, que ha estado dominando los rallyes de estos últimos años, Audi trasladó este tipo de tracción a una berlina más modesta, la denominada Quattro. El motor es el cinco cilindros de 2,2 litros y la potencia pasa a las cuatro ruedas, lo que le da una capacidad motriz excepcional en terrenos resbaladizos —nieve, barro, tierra, etcétera—. Como en el coupé, la tracción es permanente en las cuatro



ruedas, pudiendo el conductor bloquear o no los diferenciales. La estabilidad de este coche es excepcional, sin que este sistema de transmisión lo penalice excesivamente en peso o en pérdida de potencia. Súmese la ventaja propia de una amplia berlina familiar. (Probado en el núm. 22.)

#### FICHA TECNICA

#### AUDI 80 QUATTRO

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	5 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	2.144 c.c.	Llantas .....	Chapa 5,5 x 14
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	175/70 HR 14
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,3/98 oct.	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.190
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	136/5.900	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	440
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	17,9/4.500	Capacidad depósito comb., litros ..	70
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	A las 4 ruedas	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	7,9/9,9
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	12,2
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	24,9/32,2	Velocidad máxima, km/h. ....	191,8
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	30,8
Tipo de dirección .....	Cremallera asist.	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª ....	33,9/36,8
Vueltas de volante .....	3,5	Frenada a 100 km/h., metros .....	25,8
Diámetro de giro, m. ....	10,5	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	72
Frenos delant./traseros .....	Disc. vent./disco	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	3.771.392

- | VIRTUDES   | DEFECTOS  |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Estabilidad a toda prueba</li> <li>Frenos potentes</li> <li>Berlina amplia</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Motor ruidoso</li> <li>Ventilación escasa</li> <li>Asientos de lantereros incómodos</li> </ul> |



### ROVER VITESSE

## DEL CIRCUITO A LA CALLE

Es la última y más deportiva evolución del Rover, un modelo que pese a sus ocho años de existencia en el mercado sigue vigente por su forma. Los éxitos deportivos en los circuitos británicos incitaron a sacar a la calle esta versión semideportiva con 193 caballos. El coche tiene una excelente velocidad punta y unas excelentes aceleraciones. Su comportamiento es

francamente bueno pese a su gran volumen. Lo peor es un cambio excesivamente duro y una dirección demasiado sensible. La presentación es

muy cuidada y el equipamiento abrumador. De serie ofrece hasta aire acondicionado, lo que hace que constituya una oferta interesante incluso para

aquellos que no quieran correr y que deseen sólo un coche confortable y potente. (Probado en el núm. 30.)

### FICHA TÉCNICA ROVER VITESSE

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	8 en V	Suspensión trasera .....	Eje rígido
Cilindrada, c.c. ....	3.532	Llantas .....	Aleac. 6,5 x 15
Distribución, árbol de levas .....	Central	Neumáticos .....	205/60 VR 15
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,75/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.440
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	193/5.280	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	550
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	30,4/4.000	Capacidad depósito comb., litros ..	66
<b>TRANSMISIÓN</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	7,9/9,8
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	13,7
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. .	37,4/47,3	Velocidad máxima, km/h. ....	204,7
<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	31,6
Tipo de dirección .....	Cremallera asist.	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	37,9/40,5
Vueltas de volante .....	3,75	Frenada a 100 km/h., metros .....	42,0
Diámetro de giro, m. ....	11,2	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	67,8
Frenos delant./traseros .....	Disco v./tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	3.821.956

- VENTAJAS**
- Rendimiento deportivo
  - Confort de marcha
  - Equipamiento muy completo
- DEFECTOS**
- Tacto del pedal de freno duro
  - Cambio incómodo
  - Dirección sensible



### MERCEDES 190 E

## CHIQUITO, PERO RESULTON

El último modelo de Mercedes representa un intento de la marca de llegar a un más amplio sector de público por



medio de un modelo más compacto de cuanto tenían hasta ahora. Esto no quiere decir que hayan hecho un coche barato, aunque sí algo menos caro.

El Mercedes 190 se distingue por lo excelente de su estudio aerodinámico, pese a que su carrocería no tiene las formas exageradamente redondas de otros competidores. El motor, de cuatro cilindros y dos litros con inyección, es, por otro lado, un prodigio de economía.

Es muy confortable y tiene estabilidad a toda prueba, habiendo servido de base para una versión deportiva de altas prestaciones. (Probado en el núm. 4.)

### FICHA TÉCNICA MERCEDES 190 E

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	1.997	Llantas .....	Chapa 5 x 14
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	175/70 HR 14
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,1/96 oct.	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.100
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	122/5.100	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	450
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	18,2/3.500	Capacidad depósito comb., litros ..	55
<b>TRANSMISIÓN</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	7/7,7
N.º de marchas .....	4	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	9,5
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. .	34,4	Velocidad máxima, km/h. ....	194,6
<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	33,2
Tipo de dirección .....	Cremall. serv.	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	22,4
Vueltas de volante .....	3,5	Frenada a 100 km/h., metros .....	—
Diámetro de giro, m. ....	10,6	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	—
Frenos delant./traseros .....	Discos/discos	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	3.782.513

- VENTAJAS**
- Buen comportamiento
  - Confort de suspensión
  - Frenos potentes
- DEFECTOS**
- Volante demasiado grande
  - Desarrollos de cambio largos
  - Equipamiento pobre

### PORSCHE 924

## LOS CAPRICHOS SE PAGAN

Es un coche presentado con pulcritud, con un interior reservado para dos personas adultas y, a lo sumo, dos niños pequeños en la parte trasera. Su motor da unas prestaciones excelentes para sus dos litros de cilindrada, con unos consumos que siempre resultan razonables si no se excede un uso convencional. Su comportamiento es muy bueno en carreteras rápidas de buen piso, gracias a la equilibrada disposición mecánica: motor delantero y transmisión central con tracción trasera, disposición utilizada por Porsche por primera vez en

su 924. En lo negativo, el coche resulta excesivamente caro para lo que ofrece; sus frenos son muy justos en caliente y la postura de conducción es poco acertada, defectos que no desvirtúan su comportamiento y calidad, digna de tan ilustre marca. (Probado en el núm. 50.)



### FICHA TÉCNICA PORSCHE 924

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	1.984	Llantas .....	Aleac. 6 x 14
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	185/70 HR 14
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,3/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.130
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	125/5.800	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	220/440
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	16,8/3.500	Capacidad depósito comb., litros ..	66
<b>TRANSMISIÓN</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	6,5/8,6
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	10,7
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. .	26,6/34,4	Velocidad máxima, km/h. ....	207,2
<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	32,3
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	36/41,4
Vueltas de volante .....	3,8	Frenada a 100 km/h., metros .....	34,9
Diámetro de giro, m. ....	10,1	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	70,8
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	4.251.076

- VENTAJAS**
- Comportamiento en carreteras rápidas
  - Excelente reparto de pesos
  - Precisión de manejo
- DEFECTOS**
- Postura de conducción inadecuada
  - Frenos escasos en caliente
  - Precio disuasivo

en segundos...

...analizará el sistema eléctrico del automóvil

**FERVE** *Car*  
**F-45**

CON LA NUEVA TECNICA DEL "LED DISPLAY"

Con sólo enchufar al encendedor de su automóvil el ANALIZADOR F-45, éste le indicará inmediatamente, por mediación de sus LED's, el estado de carga de la batería, el buen funcionamiento del alternador o dinamo y el estado del regulador.

#### BATERIA

La iluminación del LED rojo indica que la batería está descargada en un -25%, la de los LED's rojo y ámbar que la batería está en estado de carga aceptable, o sea en un 50%, y si sólo se ilumina el LED de color ámbar nos indicará que la batería está en buen estado, cargada en un 100%.

#### ALTERNADOR O DINAMO

Si se iluminan los LED's ámbar y verde nos indican que la corriente suministrada por el alternador o dinamo es insuficiente o bien la tensión del regulador demasiado baja, por lo que la batería no se carga lo suficiente. La iluminación del LED verde confirma el buen funcionamiento del circuito de carga de la batería.

#### REGULADOR

Si la tensión del regulador es demasiado alta, se iluminarán los LED's rojo y verde, y la batería, sobrecargada de forma continua, sufrirá deterioro.

DIMENSIONES: 100 x 40 x 20 mm. PESO: 25 gramos

EQUIPOS AL SERVICIO DE LA BATERIA

**FERVE**



- TEST DE COMPROBACION:
- BATERIA**
- BAJA -25%
  - MEDIA 50%
  - NORMAL 100%
- ALTERNADOR**
- BAJO
  - NORMAL
- REGULADOR**
- ALTO

PATENTADO

MADE IN SPAIN BY FERVE, S. A.



### AUDI 200 TURBO VANGUARDISTA

Aprovechando la aerodinámica carrocería del modelo 100, Audi ha lanzado la gama 200, en la que ha presentado una versión sobrealimentada en la que el motor, de 2.144

centímetros cúbicos, pasa a tener una potencia de 182 caballos que, la aerodinámica mediante, acerca al coche a los 230 kilómetros por hora de velocidad punta. Con este coche, Audi se permitió durante algunos meses ser la marca con la berlina más rápida, imponiéndose por



FICHA TECNICA		AUDI 200 TURBO	
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	5 en línea	Suspensión trasera	Eje rígido
Cilindrada, c.c.	2.144	Llantas	Aleac. 6 x 15
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	205/60 VR 15
Alimentación	Inyec. y turbo	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	8,8/98 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	1.290
Potencia máx./régimen, CV/rpm	182/5.700	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	510
Par máx./régimen, mkg./rpm	25,7/3.600	Capacidad depósito comb., litros	80
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
N.º de marchas	5	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	7,6/10,5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	30,2/37,5	Cons. medio pond., l. 100 km.	12,0
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección	Cremallera asist.	Velocidad máxima, km/h.	226,2
Vueltas de volante	3,5	Acel. 1 km. salida parada, seg.	29,5
Diámetro de giro, m.	10,8	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	33,7/37,5
Frenos delant./traseros	Disco vent./disco	Frenada a 100 km/h., metros	23,0
<b>PRECIO</b>			
Pesetas			5.604.784

tanto a su rival tradicional, Mercedes, que respondería poco después con el lanzamiento del modelo 190 2.3/16. Efectivamente rápido, el Audi 200 Turbo se hace un poco complicado de conducir en rutas sinuosas, particularmente si está mojado el pavimento. (Probado en el núm. 19.)

- | VIRTUDES                        | DEFECTOS                           |
|---------------------------------|------------------------------------|
| • Velocidad máxima              | • Presentación sobria              |
| • Consumo relativamente bajos   | • Falta de potencia a bajo régimen |
| • Sistema anti-bloqueo de serie | • Pedal de freno esponjoso         |

### PORSCHE 944 CARA EFICACIA

Sobre la base del modelo 924, que muchos calificaron como un *Porsche a medias*, la firma alemana ha construido el 944, que tiene suficientes argumentos como para recuperar la confianza de

aquellos puristas que miraban por encima del hombro a su hermano menor. El 944 se caracteriza por un motor excelente, de dos litros y medio: potente, elástico y relativamente económico para su categoría. En él se ha mejorado todo, hasta conseguir un gran coche; pero permanecen algunos



FICHA TECNICA		PORSCHE 944	
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	2.479	Llantas	Aleac. 7 x 15
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	185/70 VR 15
Alimentación	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	10,6/98 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	1.180
Potencia máx./régimen, CV/rpm	163/5.800	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	220
Par máx./régimen, mkg./rpm	20,9/3.000	Capacidad depósito comb., litros	66
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Trasera	<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
N.º de marchas	5	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	7,2/8,3
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	28,7/37	Cons. medio pond., l. 100 km.	11,2
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección	Cremallera	Velocidad máxima, km/h.	217
Vueltas de volante	3,75	Acel. 1 km. salida parada, seg.	29,8
Diámetro de giro, m.	10,3	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	33,7/37,2
Frenos delant./traseros	Discos vent.	Frenada a 100 km/h., metros	32
<b>PRECIO</b>			
Pesetas			5.781.713

defectos del 924, como las plazas traseras, que son un auténtico simulacro y no mejoran su condición de biplaza. La dirección es demasiado lenta y además el volante está situado muy abajo, creando una evidente incomodidad de conducción, sobre todo en ciudad o en terrenos muy virados. Los frenos son, en este caso, impecables. Y la estabilidad excepcional. (Probado en el núm. 55.)

- | VIRTUDES                              | DEFECTOS  |
|---------------------------------------|---|
| • Motor excelente                     | • Estrictamente biplaza                         |
| • Comportamiento absolutamente neutro | • Dirección lenta                               |
| • Frenos a toda prueba                | • Posición de conducción forzada (volante bajo) |



MERCEDES 280 SE

### UN CLASICO

Es la versión más económica de la gama más cara y prestigiosa de Mercedes... Su carrocería conjuga a la vez la eficacia aerodinámica con la elegancia. Bajo el capot se encuentra el motor de 6 cilindros y 2,8 litros, con 187 caballos. Pese a ellos, la velocidad máxima es de sólo unos 205 kilómetros por hora. Pero en cambio ofrece un confort excepcional y una estabilidad envidiable pese



a lo voluminoso de su tamaño.

La presentación está cuidadísima, pero en cambio el equipamiento es mínimo. Para conseguir un equipamiento a tono con la categoría del coche hay que gastarse mucho dinero en opciones, que no son precisamente baratas. (Probado en el núm. 19.)

#### FICHA TECNICA MERCEDES 280 SE

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	6 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	2.746	Llantas .....	Chapa 6 x 14
Distribución, árbol de levas .....	Doble en cabeza	Neumáticos .....	195/70 HR 14
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.560
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	185/5.800	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	454,5
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	24,5/4.500	Capacidad depósito comb., litros ..	90
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Trece .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	9,8/11,9
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	14,2
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. ..	33,7/41,6	Velocidad máxima, km/h. ....	203,4
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	32,3
Tipo de dirección .....	De bolas asist.	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	38,6/43,2
Vueltas de volante .....	3,2	Frenada a 100 km/h., metros .....	30,6
Diámetro de giro, m. ....	11,8	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—
Frenos delant./traseros .....	Disc. vent./disco	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	5.806.703

**VERTIDOS DEFECTOS**

- Comportamiento poco dinámico
- Confort de suspensión
- Buena presentación
- Atentos de interiores sin sujeción lateral
- Volante demasiado grande
- Excesivo recorrido de la palanca de cambios

JAGUAR XJ12 HE SOVEREIGN

### LA EROTICA DEL PODER

Potente, confortable, refinado, el Jaguar XJ12 es, después del Rolls-Royce, la máxima

expresión del clasicismo en materia del automóvil. Y también es inglés. Tal concepción determina un carácter inconfundible, en el que lo que primero llama la atención son unas prestaciones impresionantes, de acuerdo con la fantástica potencia de su motor V-12. El



#### FICHA TECNICA JAGUAR XJ12 HE SOVEREIGN

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	12, en V	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	5.343	Llantas .....	Aleac. 6 x 15
Distribución, árbol de levas .....	4 en cabeza	Neumáticos .....	215/70 VR 15
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	12,3/98 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.930
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	295/5.500	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	470
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	44/3.250	Capacidad depósito comb., litros ..	91
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Trece .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	12,3/13,8
N.º de marchas .....	3 automático	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	17,4
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. ..	—	Velocidad máxima, km/h. ....	230,2
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	28,3
Tipo de dirección .....	Cremallera asist.	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	—
Vueltas de volante .....	—	Frenada a 100 km/h., metros .....	40,2
Diámetro de giro, m. ....	13,4	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—
Frenos delant./traseros .....	Disc. vent./disco	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	6.772.396

confort es otra de sus bazas, ya que el fabricante y el usuario no renuncian a nada en materia de espacio y equipamiento. En contra, el consumo es muy elevado y no permite muchas alegrías si no hay respaldo presupuestario. El maletero es pequeño en relación a las dimensiones del coche y la servodirección es en exceso enérgica. (Probado en el núm. 20.)

**VERTIDOS DEFECTOS**

- Confort
- Muy buenas prestaciones
- Equipo completo
- Consumo elevado
- Maletero relativamente pequeño
- Dirección demasiado ligera
- Pedales y palanca de cambios duros
- Maletero puramente simbólico
- Escasos puntos de asistencia



PORSCHE 911 CARRERA

### APRENDED, PEQUEÑOS

Con más de veinte años a sus espaldas, el 911 es un coche que se resiste a perder actualidad. Sus valores son suficientes como para asegurarle la permanencia en el mercado por muchos años más, sobre todo si se tiene en cuenta que las sucesivas evoluciones de la versión inicial le van añadiendo eficacia. Así, por ejemplo, la última versión Carrera, con un potentísimo motor de 231 caballos, consigue consumir menos que sus predecesores. Su interior es

reducido y poco generoso en detalles, con un equipo que se limita a lo más elemental. Asimismo, su aerodinámica deja algo que desear a alta velocidad. Pero su comportamiento, con gran tendencia a derrapar de atrás, es delicioso para los deportistas. El Porsche 911

sigue siendo un coche excepcional en carreteras de montaña en las que esta tendencia a derrapar del eje trasero le confiere una particular agilidad. Sin embargo, en autopista y a altas velocidades, pese a los retoques aerodinámicos que ha recibido en estos últimos años, su

conducción se hace delicada siendo sensible, no sólo al viento lateral, sino a las irregularidades del pavimento. Afortunadamente, la dirección, muy directa, permite corregir con rapidez y sin problemas cualquier desviación. (Probado en el núm. 27.)



#### FICHA TECNICA PORSCHE 911 CARRERA

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Tras. longitud.	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	6 hor. opuestos	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	3.164	Llantas .....	Aleac. 6/7 x 5
Distribución, árbol de levas .....	Doble en cabeza	Neumáticos .....	185/60 VR15 (D)
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	10,3/98 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.160
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	231/5.900	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	180
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	28,6/4.800	Capacidad depósito comb., litros ..	80
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Trece .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	7,6/8,9
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	13,2
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. ..	30,9/39,1	Velocidad máxima, km/h. ....	241,8
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	25,3
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	29,9/34,3
Vueltas de volante .....	2,8	Frenada a 100 km/h., metros .....	31,3
Diámetro de giro, m. ....	10,9	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	76,6
Frenos delant./traseros .....	Discos vent.	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	8.355.683

**VERTIDOS DEFECTOS**

- Comportamiento brillante
- Inequivocas prestaciones deportivas
- Consumo muy razonable
- Pedales y palanca de cambios duros
- Maletero puramente simbólico
- Escasos puntos de asistencia

# Flexo Antiniebla Valeo KINBY

Por su especial diseño, el flexo antiniebla Kinby se integra en los parachoques de plástico o en los spoilers, formando parte de la línea de su automóvil y sin dar la sensación de "cuerpo extraño".  
Con el flexo antiniebla Kinby, la seguridad es diseño.



## Diseño + Seguridad.

Valeo



### FERRARI 308 GTSi

## PLACER PROHIBIDO

Aunque forma parte de la gama baja de la firma, el 308 GTSi es el más conocido y representativo de los actuales Ferrari, combinando el carácter deportivo de las dos plazas con una potencia razonable, sin llegar a las exageraciones del 512 BB o, más recientemente, del Testarossa. El coche es la última interpretación del modelo que naciera en 1975 y utiliza un motor V-8 a inyección, de tres litros, que alcanza los 240



caballos. Las prestaciones son magníficas, pero a la vez el motor es suficientemente elástico para ser llevado con facilidad. La estabilidad del coche es una de sus bazas, dada la neutralidad de concepción y funcionamiento. (Probado en el n.º 48.)

### FICHA TECNICA FERRARI 308 GTSi

#### MOTOR

Disposición	Cent. transversal
N.º de cilindros	8 en V
Cilindrada, c.c.	2.927
Distribución, árbol de levas	4 en cabeza
Alimentación	Inyección
Compresión/combustible	9,2/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	240/7.000
Par máx./régimen, mkg./rpm	26,5/5.000

#### TRANSMISION

Tracción	Trasera
N.º de marchas	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	22,9/31

#### DIRECCION Y FRENSOS

Tipo de dirección	Cremallera
Vueltas de volante	3,5
Diámetro de giro, m.	12
Frenos delant./traseros	Discos vent.

#### SUSPENSIONES Y RUEDAS

Suspensión delantera	Independiente
Suspensión trasera	Independiente
Llantas	Alea. 165 TR 390
Neumáticos	220/55 VR 390

#### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha, kg.	1.340
Volumen del maletero, dm.³	220
Capacidad depósito comb., litros	74

#### CONSUMOS Y PRESTACIONES

Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	8,2/10
Cons. medio pond., l. 100 km.	15,5
Velocidad máxima, km/h.	250
Acel. 1 km. salida parada, seg.	27,8
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	28,7/30,6
Frenada a 100 km/h., metros	—
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—

#### PRECIO

Pesetas	10.281.145
---------	------------

### PORSCHE 928 S

## LA FIERA DOMADA

El 928 no es un modelo reciente, pues desde su aparición en 1977 y pensado en principio para las exigencias del mercado norteamericano, ha sufrido

distintas modificaciones. Tal evolución desemboca en un coche deportivo de alto lujo, cuya conducción no encierra tantos secretos como en los clásicos y peculiares 911. Sus valores son sólidos: a una mecánica excepcional, a base de un poderoso motor V-8 de 4,7 litros y 300 caballos de potencia, se



### FICHA TECNICA PORSCHE 928 S

#### MOTOR

Disposición	Del. longitudinal
N.º de cilindros	8 en V
Cilindrada, c.c.	4.664
Distribución, árbol de levas	Doble en cabeza
Alimentación	Inyección
Compresión/combustible	10/98 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm	300/5.900
Par máx./régimen, mkg./rpm	39,2/4.500

#### TRANSMISION

Tracción	Trasera
N.º de marchas	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	31,9/43,4

#### DIRECCION Y FRENSOS

Tipo de dirección	Cremallera asist.
Vueltas de volante	3,25
Diámetro de giro, m.	11,5
Frenos delant./traseros	discos vent.

#### SUSPENSIONES Y RUEDAS

Suspensión delantera	Independiente
Suspensión trasera	Independiente
Llantas	Aleac. 7x16
Neumáticos	225/50 VR 16

#### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha, kg.	1.450
Volumen del maletero, dm.³	196
Capacidad depósito comb., litros	86

#### CONSUMOS Y PRESTACIONES

Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	8,9/11,1
Cons. medio pond., l. 100 km.	22,2
Velocidad máxima, km/h.	247,8
Acel. 1 km. salida parada, seg.	27,4
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	28,7/30,9
Frenada a 100 km/h., metros	30
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—

#### PRECIO

Pesetas	11.417.910
---------	------------

une un refinado concepto de confort, con una presentación de lujo. El coche de máximas prestaciones con mucho confort. Sin embargo, padece las restricciones de todo deportivo en materia de habitabilidad. El consumo es sencillamente poco razonable. (Probado en el n.º 7.)

#### VIRTUDES DEFECTOS

• Prestaciones muy brillantes	• Techo demasiado bajo
• Comportamiento dócil	• Palanca de cambio mal situada.
• Presentación y acabado	• Plazas posteriores mínimas.



# Pulsar Quartz

*Faces of Love*



NQ 175

EB 047

Fabricados por la empresa relojera más importante del mundo.  
250 modelos de 5.000,- a 30.000,- ptas.



## FERRARI 400i

### FRUTO DEL PARAISO

El 400i es el último de los Ferrari que responden a la concepción clásica del gran turismo y el único en la marca que ofrece el motor situado en posición delantera. Es, además, de doce cilindros en V: lo más típico de Ferrari desde hace muchos años. Este gran turismo mítico posee un motor auténticamente fuera de serie, que también consume cifras excepcionales de gasolina. Está respaldado por una concepción mecánica que asegura una buena estabilidad, pese a que la dirección es lenta y el peso del coche, cercano a las dos toneladas. El habitáculo es caluroso y su conducción en mojado es delicada por causa del cambio automático: para acelerar violentamente es



## FICHA TECNICA FERRARI 400i

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	12 en V	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	4.823	Llantas .....	Alea. 180 TR 415
Distribución, árbol de levas .....	4 en cabeza	Neumáticos .....	240/55 VR
Alimentación .....	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	8,8/98 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.818
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	315/6.400	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	106
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	42/4.200	Capacidad depósito comb., litros ..	120
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	14,7/17,2
N.º de marchas .....	3 automático	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	23,7
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. .	—/—	Velocidad máxima, km/h. ....	233,8
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	28,4
Tipo de dirección .....	De bolas asist.	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	—/—
Vueltas de volante .....	3,8	Frenada a 100 km/h., metros .....	32,1
Diámetro de giro, m. ....	13,2	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	70,4
Frenos delant./traseros .....	discos vent.	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	16.361.806

mejor que las cuatro ruedas estén alineadas, si no los 315 caballos del motor pueden proporcionar más de una brusca sorpresa en forma de desbandada del eje trasero. (Probado en el núm. 33.)

VIRTUDES	DEFECTOS
● Motor fuera de serie.	● Peso elevado.
● Estabilidad excelente.	● Dirección lenta.
● Confort de suspensión	● Habitáculo caluroso.

## RENAULT ESPACE 2000 TSE

### PARA FAMILIAS MUY NUMEROSAS

En el mercado del automóvil hay un hueco entre los turismos y las furgonetas, y el Espace ha llegado para ocuparlo. El Espace es un vehículo con la capacidad de una furgoneta que se desenvuelve en el tráfico como un turismo y cuyas posibilidades de uso son múltiples. En la versión 2000 TSE se ha montado el mismo motor dos litros del Fuego, que rinde 110 caballos y es capaz de llevar a sus siete ocupantes a velocidades próximas a los 180 kilómetros por hora. A plena carga, los frenos resultan algo justos y las frenadas se hacen más largas de lo deseable. En cuanto al equipamiento interior y acabado, es el mismo que se puede

## FICHA TECNICA RENAULT ESPACE 2000 TSE

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Eje semirígido
Cilindrada, c.c. ....	1.995	Llantas .....	Chapa 5,5 x 13
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	185/70 SR 13
Alimentación .....	1 carb. doble	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,2/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.200
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	110/5.500	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	65
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	16,6/3.000	Capacidad depósito comb., litros ..	—
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	7,1/9,3
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	9,8
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. .	30,7/36,7	Velocidad máxima, km/h. ....	179,4
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	33,5
Tipo de dirección .....	Cremallera asist.	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	38,4/43,2
Vueltas de volante .....	2,75	Frenada a 100 km/h., metros .....	41,1
Diámetro de giro, m. ....	11,2	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	71
Frenos delant./traseros .....	Disc. vent./tamb.	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	No se importa

encontrar en un turismo de categoría media alta. El confort de marcha es bueno, aunque se ve enturbiado por las vibraciones del motor al pasar de las 4.500 vueltas. (Probado en el núm. 36.)

VIRTUDES	DEFECTOS
● Espacio muy conseguido	● Frenos poco potentes.
● Prestaciones y consumo	● Posición del volante.
● Manejabilidad	● Vibraciones del motor.





### VOLKSWAGEN GOLF GLX

## UNA BUENA SEGUNDA PARTE

El nuevo Volkswagen Golf tomó, el pasado año, el relevo del modelo de mayor éxito comercial de la marca desde la aparición del popular «escarabajo». Es un vehículo amplio, con asientos confortables y de diseño muy anatómico, algo no muy frecuente en un coche alemán. Su conducción es agradable; la dirección, asistida, es suave, rápida y precisa, pero manteniendo siempre el tacto suficiente. No se



puede decir lo mismo de la palanca de cambio, imprecisa en su manejo, y del pedal de freno, de tacto duro. Lo más destacable del nuevo Golf es su comportamiento, óptimo en cualquier terreno, y que hace que sea un vehículo divertido de conducir. (Probado en el núm. 3.)

### FICHA TÉCNICA VOLKSWAGEN GOLF GLX

<b>MOTOR</b>			
Disposición .....	Del. transversal		
N.º de cilindros .....	4 en línea		
Cilindrada, c.c. ....	1.781		
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza		
Alimentación .....	1 carburador		
Compresión/combustible .....	10/96 octanos		
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	90/5.200		
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	14,8/3.300		
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción .....	Delantera		
N.º de marchas .....	5		
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	29,8/38,2		
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección .....	Cremallera		
Vueltas de volante .....	3,5		
Diámetro de giro, m. ....	10,5		
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor		
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera .....	Independiente		
Suspensión trasera .....	Independiente		
Llantas .....	Chapa 5,5x13		
Neumáticos .....	175/70 HR 13		
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg. ....	900		
Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	366		
Capacidad depósito comb., litros .	55		
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	5,8/6,4		
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	8,5		
Velocidad máxima, km/h. ....	176		
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	32,5		
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	36,6/40,8		
Frenada a 100 km/h., metros .....	—		
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—		
<b>PRECIO</b>			
Pesetas .....	No se importa		



#### VIRTUDES DEFECTOS

- Vehículo amplio y confortable.
- Comportamiento
- Excelente dirección.
- Palanca de cambio.
- Tacto duro del pedal de freno.
- Mala colocación de los retrovisores.



### PEUGEOT 205 TURBO 16

## 4 x 4... TURBO 16

Construido en una pequeña serie de sólo doscientas unidades, este coche no tiene otra razón de ser que la de poder homologar el

nuevo coche de rallyes de la marca, derivado directamente de él. Bajo un aspecto de 205 GTI, la carrocería esconde diferencias radicales. El motor es central y transversal, equipado de turbo, y la tracción es a las cuatro ruedas. En esta versión destinada al mercado, la potencia se ha limitado a 200 caballos, pero en la de competición puede subir al doble. Tiene sólo dos plazas, y prácticamente no hay sitio para equipajes. El coche está siendo comprado por gente caprichosa y coleccionistas capaces de pagar los cerca de veinte millones de pesetas que cuesta. (Probado en el núm. 33.)

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Excepcional tracción.
- Buenos frenos.
- Eficacia en cualquier terreno.
- Falta de potencia a bajo régimen.
- Acabado mediocre.
- Insonorización casi nula.

### FICHA TÉCNICA PEUGEOT 205 TURBO 16

<b>MOTOR</b>			
Disposición .....	Central transv.		
N.º de cilindros .....	4 en línea		
Cilindrada, c.c. ....	1.775		
Distribución, árbol de levas .....	2 en cabeza		
Alimentación .....	Inyec. y Turbo		
Compresión/combustible .....	8,1/96 octanos		
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	200/6.750		
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	26/4.000		
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción .....	A las 4 ruedas		
N.º de marchas .....	5		
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	27,1/34,8		
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección .....	Cremallera		
Vueltas de volante .....	3,1/4		
Diámetro de giro, m. ....	10,5		
Frenos delant./traseros .....	Discos vent.		
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera .....	Independiente		
Suspensión trasera .....	Independiente		
Llantas .....	aleac. TRX 165		
Neumáticos .....	TRX 18-66x390		
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg. ....	980		
Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	—		
Capacidad depósito comb., litros .	2x55		
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	8,4/12,2		
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	—		
Velocidad máxima, km/h. ....	209		
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	27,8		
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	35,5/39		
Frenada a 100 km/h., metros .....	—		
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—		
<b>PRECIO</b>			
Pesetas .....	No se importa		



### FIAT RITMO

## VIEJOS CONOCIDOS CON NUEVAS CARAS

Pese a que no se comercializan en España debido a los acuerdos entre Fiat y Seat, este modelo en sus distintas versiones está presente en el mercado europeo. El Ritmo sufrió un lavado de cara, al igual que hiciera Seat para convertirlo en Ronda, que le ha permitido alargar su ya prolongada estancia en los mercados europeos. Esta transformación trajo consigo una serie de mejoras que vienen a remediar algunos defectos que tenía originalmente, tal

como la escasa ventilación interior; se ha mejorado la aerodinámica y se han cambiado algunos detalles de acabado que resultan muy espartanos en la anterior versión. Han sido dos las versiones probadas por MOTOR16: el Ritmo 85 S, equiparable al Ronda 1.5, y la versión deportiva de la gama, el 130 Abarth. Esta última con 130 caballos de potencia, que permiten obtener unas prestaciones de primer orden. Por contra, las suspensiones tan duras y los neumáticos de perfil 60 hacen del Ritmo Abarth un coche un tanto difícil de conducir y que está indicado para amantes y conocedores de la conducción deportiva, que a su volante pueden sacarle un gran partido, pues, en

definitiva, se trata de una máquina pensada para ir muy deprisa. Es uno de los coches europeos más eficaces en su formato. (Probado en los núms. 4 y 44.)

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Consumo
- Frenos
- Ventilación muy mejorada.
- Dirección pesada.
- Asientos.
- Precio.

### FICHA TÉCNICA FIAT RITMO

<b>MOTOR</b>		<b>Ritmo 85 S</b>	<b>130 Abarth</b>
Disposición .....	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros .....	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c. ....	1.498	1.995	1.995
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Dos en cabeza	Dos en cabeza
Alimentación .....	1 carburador	Dos carb. dobles	Dos carb. dobles
Compresión/combustible .....	9,2/96 octanos	9,4/96 octanos	9,4/96 octanos
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	82/5.800	130/5.900	130/5.900
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	12,2/3.000	18/3.600	18/3.600
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción .....	Delantera	Delantera	Delantera
N.º de marchas .....	5	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	27,8/34,7	26,6/31,8	26,6/31,8
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>			
Tipo de dirección .....	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante .....	3,5	3,5	3,5
Diámetro de giro, m. ....	10,8	10,8	10,8
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	Dis. ven./dis.	Dis. ven./dis.
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>			
Suspensión delantera .....	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente	Independiente	Independiente
Llantas .....	Chapa 5,5x14	Aleac. 5,5x14	Aleac. 5,5x14
Neumáticos .....	165/65 SR 14	185/60 HR 14	185/60 HR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
Peso en orden de marcha, kg. ....	850	950	950
Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	334/658	334/658	334/658
Capacidad depósito comb., litros .	—	—	—
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>			
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	5,2/8,2	6,8/8,2	6,8/8,2
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	8,2	10,4	10,4
Velocidad máxima, km/h. ....	159,6	190,9	190,9
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	34,1	30,6	30,6
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	37,1/41,8	30,1/35,3	30,1/35,3
Frenada a 100 km/h., metros .....	37,6	34,8	34,8
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—	72	72
<b>PRECIO</b>			
Pesetas .....	No se importa	No se importa	No se importa





### TOYOTA COROLLA COUPE GT

## CINTURON NEGRO

Aunque no se vende en nuestro país más que con placa turística, ha sido interesante conocer a fondo lo que ofrece en estos momentos la industria japonesa, referido a un coupé de carácter deportivo y de gran difusión. Algo parecido a lo que en Europa significa un BMW 323i o un Opel Kadett GSi, por poner dos ejemplos. Pues bien, el coche nipón nos ha sorprendido por su enorme facilidad de conducción y por la



eficacia con que aborda la carretera. Lamentablemente, un eje posterior rígido no demasiado bien resuelto empaña parcialmente el resultado final. A su favor, unos frenos mucho más eficaces de lo normal y unas prestaciones de primer orden. (Probado en el núm. 39.)

### FICHA TECNICA TOYOTA COROLLA COUPE GT

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Eje rígido
Cilindrada, c.c. ....	1.587	Llantas .....	aleac. 5x13
Distribución, árbol de levas .....	2 en cabeza	Neumáticos .....	185/70 HR 13
Alimentación .....	inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,4/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	855
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	124/6.600	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	270
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	14,5/5.200	Capacidad depósito comb., litros ..	50
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	6,8/7,3
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	8,2
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	25,2/29,6	Velocidad máxima, km/h. ....	195,0
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	30,8
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	34,0/37,7
Vueltas de volante .....	3,5	Frenada a 100 km/h., metros .....	38,0
Diámetro de giro, m. ....	10,4	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	65,0
Frenos delant./traseros .....	disc. vent./disco	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	No se importa

VIRTUDES	DEFECTOS
<ul style="list-style-type: none"> <li>Motor elástico.</li> <li>Facilidad de conducción.</li> <li>Frenos muy eficaces.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabilidad mejorable.</li> <li>Repuestos caros.</li> <li>Iluminación insuficiente.</li> </ul>



### FIAT PANDA 4x4 EL TODO-TERRENO DE BOLSILLO

El boom de las cuatro ruedas motrices llegó a los utilitarios de la mano de

Fiat mediante este Panda medio utilitario y medio todo-terreno. Este vehículo va dirigido principalmente a todo usuario que necesita un coche capaz de recuperar los obstáculos que se pueden presentar en caminos de mal estado, ya que fuera de los caminos su movilidad está muy limitada por su escasa altura al suelo, por lo que los terrenos en los que más se evidencian sus posibilidades son los resbaladizos. El resto del coche es exactamente igual que el Panda español, pero con unos neumáticos todo-terreno y la suspensión elevada y reforzada. El coste de mantenimiento no es superior al del Panda normal. (Probado en el núm. 19.)

### FICHA TECNICA FIAT PANDA 4x4

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. transversal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Eje rígido
Cilindrada, c.c. ....	965	Llantas .....	Chapa 4 x 13
Distribución, árbol de levas .....	Lateral	Neumáticos .....	145 SR 13
Alimentación .....	Carb. doble	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	9,2/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	740
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	48 a 5.800	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	243/981
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	6,8/3.500	Capacidad depósito comb., litros ..	35
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	A las 4 ruedas	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	6,7/8,2
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	8,0
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	19,1/26,2	Velocidad máxima, km/h. ....	125,8
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	40,2
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	40,5/45,8
Vueltas de volante .....	3,3	Frenada a 100 km/h., metros .....	37,5
Diámetro de giro, m. ....	9,2	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	No se importa

VIRTUDES	DEFECTOS
<ul style="list-style-type: none"> <li>Buen comportamiento en caminos.</li> <li>Bajo consumo.</li> <li>Vehículo muy ligero.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Carácter todo-terreno reducido.</li> <li>Dirección lenta.</li> <li>Pedal de freno duro.</li> </ul>



### SUZUKI SJ 410 UN TURISMO CON ALAS

Este modelo japonés, concebido para el mercado del ocio, proporciona fuertes sensaciones de conducción. Es un todo-terreno de extrema ligereza, cuyo comportamiento fuera de las carreteras es irreprochable, por tracción, potencia — pese a que 45 caballos no son muchos— y facilidad de manejo de la transmisión. Es un raro ejemplo por la reducida capacidad de su motor, que funciona con gasolina. Y sus resultados son inesperados. El Suzuki consigue casi los 120 kilómetros por hora en carretera, con transmisión larga, a la vez que dispone de grandes cualidades —por su reductora— en



### FICHA TECNICA SUZUKI SJ410

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Eje rígido
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Eje rígido
Cilindrada, c.c. ....	970	Llantas .....	Chapa 5,5 x 15
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	195 SR 15
Alimentación .....	1 carburador	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	8,8/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg. ....	815
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	45/5.500	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	110
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	7,5/3.000	Capacidad depósito comb., litros ..	40
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	A las 4 ruedas	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	9,3/—
N.º de marchas .....	4	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	11
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	19,3/—	Velocidad máxima, km/h. ....	118,9
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	40,4
Tipo de dirección .....	De bolas	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	39,4/—
Vueltas de volante .....	4,1	Frenada a 100 km/h., metros .....	22,8 (a 90)
Diámetro de giro, m. ....	9,8	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	Sin comercialic.

fuera-carretera. El acabado es digno, pero el equipamiento, como la capacidad de la carrocería, es casi inexistente. El conjunto de la transmisión resulta ruidoso en exceso, lo que se convierte en una de sus principales pegas. (Probado en el núm. 39.)

VIRTUDES	DEFECTOS
<ul style="list-style-type: none"> <li>Plenas aptitudes en todo-terreno.</li> <li>Maniobrabilidad y ligereza.</li> <li>Manejo de la transmisión.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Equipo y presentación elemental.</li> <li>Transmisión ruidosa.</li> <li>Plazas traseras y maletero pequeños.</li> </ul>

# SEAT IBIZA. LA PASION POR LA TECNOLOGIA.

**E**l Seat Ibiza le hará sentir pasión por la tecnología. Pasión por ese refinamiento técnico que ha sido capaz de desarrollar un motor como el Seat System Porsche. De alto rendimiento y bajo consumo. Potente, ligero, fiable, seguro y silencioso.

Pasión por la tecnología que Seat, en colaboración con los mejores especialistas del mundo, ha sabido utilizar para armonizar las exigencias de economía y diseño con la línea más bella.

Pasión por la tecnología que ha sido capaz de obtener un aprovechamiento integral del espacio. Para ofrecer, en un reducido volumen, la mayor amplitud interior de su categoría. Para proporcionarle a usted el máximo grado de confort.

Venga a los concesionarios de la Red Seat y descubra el Seat Ibiza. Descubrirá la pasión por la tecnología.

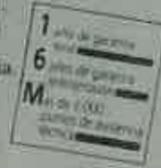
Desde 625.000 ptas. FF.



	POTENCIA	VELOCIDAD	CONSUMO	GASOLINA
MOTOR 1.5	85 CV	175 Kms/h.	4,8	96 NO
MOTOR 1.2	63 CV	155 Kms/h.	4,9	90 NO
DIESEL 1.7	55 CV	150 Kms/h.	5,2	Gas-Oil



Red Seat.  
La garantía más fuerte.



## TALBOT SAMBA CABRIOLET

### PININFARINA AL DESCUBIERTO

Es el sueño de muchas personas para cuando llega el verano; un capricho caro, pero sumamente atractivo. En recompensa por el alto precio de compra, el Cabriolet ofrece unos consumos reducidos a cualquier velocidad. Su estabilidad y prestaciones, así como su manejabilidad, le hacen un coche divertido para circular por nuestras carreteras. La caja de cambio es suave y precisa, teniendo como pega más destacable en su mecánica

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Buena estabilidad.
- Consumo reducido.
- Prestaciones excelentes.
- Mecánica ruidosa.
- Mala visibilidad hacia atrás.
- Ruidos de carrocería sobre mal piso.



el ruido que emite. De ruidosa se puede calificar también su carrocería cuando se circula por mal piso. La capota dificulta la visibilidad hacia atrás, y como el resto de los Samba, el maletero y las plazas traseras son limitados. (Probado en Núm. 22.)

## FICHA TECNICA TALBOT SAMBA CABRIOLET

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	1.360	Llantas	Aleac. 5 x 13
Distribución, árbol de levas	Arbol en cabeza	Neumáticos	165/70 SR 13
Alimentación	1 carb. doble	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	9,3/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	850
Potencia máx./régimen, CV/rpm	72 CV/6.000	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	117
Par máx./régimen, mkg./rpm	10,9/3.000	Capacidad depósito comb., litros	40
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	5,8/7,7
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	7,3
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	26/32,3	Velocidad máxima, km/h.	152,1
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg.	34,4
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	36,6/41,8
Vueltas de volante	4	Frenada a 100 km/h., metros	30
Dímetro de giro, m.	9,9	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	72,1
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas	1.274.085

## FORD ESCORT CABRIOLET

### UN EJERCICIO DE ESTILO

El Escort ha sido el coche más vendido en Europa durante el pasado año; parte de este éxito se justifica por la gran cantidad de versiones ofrecidas. Con el modelo Cabrio, Ford amplía su oferta para entrar en la línea de coches descapotables, que últimamente exigen un considerable número de usuarios. Los técnicos de la marca alemana han desarrollado este vehículo sobre la base de la versión dos puertas, pero ni aún

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Buena velocidad máxima.
- Maletero muy capaz.
- Acabado pulcro.
- Carrocería poco resistente.
- Capota de difícil manejo.
- Estabilidad mediocre.

## FICHA TECNICA FORD ESCORT XR 3i CABRIOLET

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	1.597	Llantas	Aleac. 5,5 x 14
Distribución, árbol de levas	1 en cabeza	Neumáticos	185/60 HR 14
Alimentación	Inyección	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	9,5/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	970
Potencia máx./régimen, CV/rpm	105/6.000	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	320
Par máx./régimen, mkg./rpm	13,8/4.800	Capacidad depósito comb., litros	48
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	7,1/8,4
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	9,7
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	25,9/32,5	Velocidad máxima, km/h.	170,5
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg.	31,9
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	33,7/36,9
Vueltas de volante	3,75	Frenada a 100 km/h., metros	37,6
Dímetro de giro, m.	10,9	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	72,4
Frenos delant./traseros	Dis. vent./Tam.	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas	2.187.107

así han logrado dotar al conjunto de la rigidez necesaria, pese al generoso arco de seguridad y los refuerzos en el piso. Esta falta de rigidez se acusa inmediatamente cuando se atraviesa una zona bacheada, que hace aparecer inmediatamente crujiidos y ruidos. (Probado en el Núm. 22.)



CABRIOLETS



perfección, resultando muy económico de mantenimiento y consumo. El acabado es bueno y las remodelaciones que ha ido sufriendo en pequeños detalles hacen que su línea no quede desfasada. Las soluciones mecánicas del R-12 están, en la actualidad, superadas, pero

para un conductor tranquilo, que no pretenda más que tener un coche robusto en el cual poder llevar a la familia sin aperturas, le serán válidas. (Probado en el Núm. 26.)

VIRTUDES	DEFECTOS
Terminación agradable.	Velocidad máxima, escasa.
Consumo.	Volante demasiado grande.
Iluminación potente.	Estabilidad limitada.

RENAULT 12 GTL

VOLUMEN POR LOS CUATRO COSTADOS

A pesar de que el sector de los coches familiares es minoritario respecto del total de las ventas, Renault mantiene el R-12 en su versión familiar, dada la gran aceptación que sigue teniendo entre los usuarios de turismos de tamaño medio, pero que necesitan de una gran capacidad de maletero. El R-12 GTL es un coche sin pretensiones, pero que cumple a la

FICHA TÉCNICA RENAULT 12 GTL FAMILIAR

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Eje rígido
Cilindrada, c.c.	1.397	Llantas	Chapa 5x13
Distribución, árbol de levas	Lateral	Neumáticos	155 SR 13
Alimentación	1 carburador	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	9,2/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	975
Potencia máx./régimen, CV/rpm	70/5.500	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	760/1.300
Par máx./régimen, mkg./rpm	11/3.500	Capacidad depósito comb., litros	50
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	7,1/8,3
N.º de marchas	4	Cons. medio pond., l. 100 km.	8,8
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	27,1/—	Velocidad máxima, km/h.	132,8
DIRECCION Y FRENOS		Acel. 1 km. salida parada, seg.	38,9
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	39,3/—
Vueltas de volante	4,2	Frenada a 100 km/h., metros	44,3
Diámetro de giro, m.	10,1	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	75,1
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	PRECIO	
		Pesetas	1.048.930



FORD FIESTA 1.6 D

PERCHERON INCANSABLE

Ford no ha sido nunca muy partidaria de las mecánicas diesel, pero esta línea se ha roto con el lanzamiento de los Fiesta,

Escort y Orion equipados con el motor de gasóleo. El Fiesta 1.6 D es un vehículo utilitario que une a las virtudes clásicas en los modelos de la firma: buen acabado, asientos bastante cómodos, amplitud interior, etcétera y un atractivo especial, el de un consumo muy recortado no

FICHA TÉCNICA FORD FIESTA L 1,6 D

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Eje rígido
Cilindrada, c.c.	1.597	Llantas	4,5x13
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	155/70 SR 13
Alimentación	Bomba inyectora	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	22,5/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg.	780
Potencia máx./régimen, CV/rpm	54/4.800	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	215
Par máx./régimen, mkg./rpm	9,7/3.000	Capacidad depósito comb., litros	34
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	4,5/6,2
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	6,6
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	27,4/34,3	Velocidad máxima, km/h.	150,8
DIRECCION Y FRENOS		Acel. 1 km. salida parada, seg.	37,8
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	42,3/46,8
Vueltas de volante	3,2	Frenada a 100 km/h., metros	42,2
Diámetro de giro, m.	9,8	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	71,4
Frenos delant./traseros	Disco/tambor.	PRECIO	
		Pesetas	1.014.055



sólo en ciudad, sino también en carretera. Los inconvenientes del Fiesta Diesel se desprenden de su propia estructura, en la que el eje rígido posterior y una suspensión bastante dura dan como resultado un comportamiento bastante nervioso. (Probado en núms. 17 y 29.)

VIRTUDES	DEFECTOS
Consumo.	Suspensión dura.
Acabado.	Eje trasero rígido.
Asientos delanteros.	Accesibilidad a las plazas delanteras.

CITROËN GSA FAMILIAR

LOS VIEJOS ROCKEROS NUNCA MUEREN

Desde que en el año 69 hizo su aparición, el GSA

(antes GS) ha mantenido incólumes todas sus virtudes, que son muchas. Desgraciadamente, un acabado que se podría mejorar y un caro servicio posventa han mermado considerablemente sus ventas, sin que se puedan tampoco explicar únicamente por estas dos razones. Como los viejos



FICHA TÉCNICA CITROËN GSA BREAK SPECIAL

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 opuestos	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	1.299	Llantas	Chapa 4,5x15
Distribución, árbol de levas	2 en cabeza	Neumáticos	145 SR 15
Alimentación	1 carburador	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	8,7/96 octanos	Peso en orden de marcha, kg.	920
Potencia máx./régimen, CV/rpm	65/5.500	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	570
Par máx./régimen, mkg./rpm	9,8/3.500	Capacidad depósito comb., litros	43
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,9/8,2
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	8,7
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	24,3/30,2	Velocidad máxima, km/h.	158,3/5
DIRECCION Y FRENOS		Acel. 1 km. salida parada, seg.	37,6
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	40,2/44,5
Vueltas de volante	3,8	Frenada a 100 km/h., metros	43,3
Diámetro de giro, m.	9,7	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	74,5
Frenos delant./traseros	Disco/disco	PRECIO	
		Pesetas	1.005.094



rockeros, el GSA podrá gustar o no gustar, pero nadie puede dudar de que no es fácil superar al veterano modelo en cualquiera de los conceptos que se analicen. En el caso concreto de la versión break (familiar), y dejando al margen los condicionantes estéticos, la racionalidad con que ha sido concebido convierte a este coche en un imbatible producto funcional. (Probado en el Núm. 26.)

VIRTUDES	DEFECTOS
Estabilidad a toda prueba.	Instrumentación difícil.
Frenos muy potentes.	Acabado muy elemental.
Buenas prestaciones.	Frenos de tacto delicado.

CITROËN VISA 17 RD

INYECCION DE FUERZA

El Visa Diesel ha sido el iniciador en nuestro país de una línea destinada a tener gran éxito, la línea de los diesel pequeños. Los argumentos del Visa en este campo son muy interesantes: es un coche de precio ajustado, rápido, con aceleraciones y recuperaciones de primera línea que, además, consume como un mechero. En la versión 17 RD el Visa ha mejorado con respecto a sus hermanos en capítulos como el de la dirección, y el del comportamiento: el coche es ahora más noble y, al mismo tiempo, ofrece



mayor comodidad a los pasajeros. Los aspectos menos positivos hay que centrarlos en el reducido espacio del interior y en la ausencia de parabrisas laminado o piloto antiniebla. (Probado en núms. 23 y 29.)

FICHA TÉCNICA CITROËN VISA 17 RD

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	1.769	Llantas	4,5x13
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	145 R 13
Alimentación	Bomba inyectora	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	23/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg.	890
Potencia máx./régimen, CV/rpm	60/4.600	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	300
Par máx./régimen, mkg./rpm	11,4/2.000	Capacidad depósito comb., litros	43
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	4,5/6,1
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	6,8
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	27,1/34,7	Velocidad máxima, km/h.	151,7
DIRECCION Y FRENOS		Acel. 1 km. salida parada, seg.	36,9
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	37,2/38,1
Vueltas de volante	3,81	Frenada a 100 km/h., metros	34,2
Diámetro de giro, m.	10,06	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	71,8
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	PRECIO	
		Pesetas	1.068.134



VIRTUDES	DEFECTOS
Prestaciones	Equipamiento.
Accesibilidad al interior.	Acabado mejorable.
Dirección	Instrumentación complicada.



### FIAT UNO D

## LA MINIMA EXPRESION

El emparejamiento de una mecánica diesel casi miniaturizada con la carrocería creada por

Giugiaro ha dado lugar al Fiat Uno Diesel, el coche europeo que tiene el motor de gasóleo más pequeño. El consumo bastante ajustado, la honorable velocidad punta y la sencillez de manejo derivada de una dirección suave y unos frenos

eficaces son los aspectos relevantes de este modelo italiano, un coche que sufre en su precio la penalización económica impuesta por el paso de la frontera. Los aspectos menos favorables del Uno en su versión diesel hay que centrarlos en el



capítulo mecánico: la elasticidad del motor es reducida, la palanca de cambio exige cierta fuerza muscular para su manejo y el ruido de funcionamiento es tan patente que nunca quedan dudas sobre la clase de motor empleada. (Probado en el núm. 42.)

### FICHA TECNICA FIAT UNO DIESEL 5P

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	1.301	Llantas	4,5 x 13
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	155/70 SR 13
Alimentación	Bomba inyectora	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	20/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg.	810
Potencia máx./régimen, CV/rpm	45/5.000	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	300
Par máx./régimen, mkg./rpm	7,6/3.000	Capacidad depósito comb., litros	42
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	4,8/6,2
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	6,7
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	25,3/29,5	Velocidad máxima, km/h.	147,8
DIRECCION Y FRENOS		Acel. 1 km. salida parada, seg.	39,6
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	39,1/40,2
Vueltas de volante	4	Frenada a 100 km/h., metros	35,4
Diámetro de giro, m.	9,8	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	71,8
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	PRECIO	
		Pesetas	1.133.386

**VIRTUDES DEFECTOS**

- Dirección suave.
- Consumo bajo.
- Accesibilidad y habitabilidad.
- Poca elasticidad.
- Caja de cambio dura.
- Ruidos de marcha.



### RENAULT 9 Y RENAULT 11 DIESEL

## MUCHO RUIDO Y MUCHAS NUECES

El Renault 9 y el Renault 11 juegan con dos bazas básicas a ojos de cualquier usuario: la calidad del acabado y el buen diseño, tanto del interior como del puesto de conducción. En sus versiones diesel, los R-9/R-11 mantienen esas virtudes para



### SEAT RONDA DIESEL

## UN VETERANO

Seat fue la primera marca en abrir el capítulo de los diesel ligeros; su modelo Ritmo, convertido después en Ronda, inició una carrera que después ha sido continuada por todos los demás fabricantes. La veteranía del Ronda Diesel,

el precursor en esta carrera por popularizar el gasóleo, se nota en varios detalles mecánicos, y de forma muy especial en su motor, que tiene una potencia muy justa para mover el coche con soltura; las aceleraciones y las recuperaciones del Ronda son aceptables pero su velocidad punta es baja si se compara con los

modelos directamente rivales. Los aspectos menos positivos del Ronda saltan a la vista con el coche en marcha: la dirección es bastante pesada, lo que convierte las maniobras de aparcamiento en un pequeño suplicio, mientras que el cambio es bastante impreciso. La posición de conducción tampoco es nada del otro; la base del



asiento es muy alta y el conductor de talla media tiene la sensación de llevar las piernas demasiado colgadas. (Probado en el núm. 1.)

### FICHA TECNICA SEAT RONDA 1.7 DIESEL GL

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	1.714	Llantas	5 x 13
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	155 SR 13
Alimentación	Bomba inyectora	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	20/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg.	950
Potencia máx./régimen, CV/rpm	55/4.500	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	334
Par máx./régimen, mkg./rpm	10,2/3.000	Capacidad depósito comb., litros	50
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,0/7,8
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	7,6
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	24,8/29,9	Velocidad máxima, km/h.	135,7
DIRECCION Y FRENOS		Acel. 1 km. salida parada, seg.	40,2
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	40,0/42,0
Vueltas de volante	4,1	Frenada a 100 km/h., metros	35,4
Diámetro de giro, m.	10,3	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—
Frenos delant./traseros	Disco/tambor.	PRECIO	
		Pesetas	1.160.948

**VIRTUDES DEFECTOS**

- Precio.
- Motor silencioso.
- Equipamiento.
- Dirección pesada.
- Cambio áspero e impreciso.
- Pedales mal colocados.

### FICHA TECNICA RENAULT 9 GTD/RENAULT 11 GTD

MOTOR	R9 GTD	R11 GTD
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada, c.c.	1.596	1.596
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza
Alimentación	Bomba inyectora	Bomba inyectora
Compresión/combustible	22,5/gasóleo	22,5/gasóleo
Potencia máx./régimen, CV/rpm	55/4.800	55/4.800
Par máx./régimen, mkg./rpm	10,4/2.250	10,4/2.250
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
N.º de marchas	5	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	27,1/33,6	30,2/37,4
DIRECCION Y FRENOS		
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4	4
Diámetro de giro, m.	9,8	10,2
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES Y RUEDAS		
Suspensión delantera	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente
Llantas	5,5 x 13	5,5 x 13
Neumáticos	165/70 300	175/70 SR 13
PESOS Y CAPACIDADES		
Peso en orden de marcha, kg.	930	950
Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	446	305
Capacidad depósito comb., litros	47	47
CONSUMOS Y PRESTACIONES		
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	4,9/6,3	4,9/6,3
Cons. medio pond., l. 100 km.	7	7
Velocidad máxima, km/h.	146,9	148,2
Acel. 1 km. salida parada, seg.	39,4	39,4
Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	40,4/43,1	40,4/43,1
Frenada a 100 km/h., metros	37,8	38,2
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—	71,9
PRECIO		
Pesetas	1.137.120	1.158.966

complementarlas con una mecánica que, si bien es bastante ruidosa, ofrece, sin embargo, un nivel de prestaciones bastante digno y un consumo que puede calificarse de muy contenido. Los dos modelos han salido al mercado con el nivel de equipamiento GTD, que renuncia a algunos detalles de confort, pero a cambio recorta algo el precio final. La dirección, algo dura, y los frenos, demasiado sensibles al esfuerzo, son características comunes al R-9 y R-11; este último modelo sufre, además, un defecto particular por culpa de sus sistema de faros dobles: en luz de cruce la visibilidad es bastante reducida. (Probado en los núms. 1, 7 y 48.)

**VIRTUDES DEFECTOS**

- Amplitud interior.
- Confort de conducción.
- Acabado.
- Motor ruidoso.
- Frenos sensibles al esfuerzo.
- Dirección pesada.



### TALBOT HORIZON EXD

## DIO EN EL CLAVO

Las características clásicas del Horizon: buen comportamiento, gran estabilidad en todas las circunstancias y confort de

marcha, se conservan en el modelo equipado con la mecánica diesel; esta mecánica es de una brillantez poco común y transforma el coche en un pequeño proyectil alimentado por gasóleo, sin castigar en ningún momento el capítulo de consumos. La versión

### FICHA TÉCNICA TALBOT HORIZON EXD

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. transversal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	1.905	Llantas .....	5 x 13
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	165/70 SR 13
Alimentación .....	Bomba inyectora	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	23,5/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.020
Potencia máx./régimen, CV/rpm .....	65/4.600	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	446
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	12,2/2.000	Capacidad depósito comb., litros .....	47
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	4,6/6,2
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	7,2
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. ....	27,0/34,6	Velocidad máxima, km/h. ....	149,6
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	36,6
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	38,8/41,4
Vueltas de volante .....	2,3	Frenada a 100 km/h., metros .....	34,5
Diámetro de giro, m. ....	10,2	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	—
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor.	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	1.235.889

EXD, que incorpora de origen la dirección asistida, elimina mucho trabajo, pero requiere cierta atención cuando se rueda a fuerte velocidad, porque es muy sensible. El acabado del EXD es bueno pero la presencia del conjunto es muy simple. (Probado en el núm. 1.)

**VIRTUDES DEFECTOS**

- Prestaciones.
- Confort de marcha.
- Estabilidad.
- Dirección sensible.
- Balanceo de carrocería.
- Presentación simple.



### FORD ESCORT 1.6 D

## MECHERO CON RUEDAS

El Escort Diesel tiene una virtud de choque dentro de su categoría: el mínimo consumo. El motor diseñado por Ford para sus modelos pequeños y medios, Fiesta, Escort y Orion, es lo menos parecido a un motor de carreras, pero, a cambio, ofrece las virtudes de un percherón incansable y sobrio, que siempre está preparado para el esfuerzo. La buena insonorización es otro de los aspectos más favorables del Escort

### FICHA TÉCNICA FORD ESCORT 1.6 D

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. transversal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	1.597	Llantas .....	5,0 x 13
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	155 SR 13
Alimentación .....	Bomba inyectora	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	22,5/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg. ....	890
Potencia máx./régimen, CV/rpm .....	54/4.800	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	320
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	9,7/3.000	Capacidad depósito comb., litros .....	48
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	4,8/5,7
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	5,6
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. ....	31,2/39,0	Velocidad máxima, km/h. ....	143,6
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	41,2
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	41,1/45,3
Vueltas de volante .....	37	Frenada a 100 km/h., metros .....	40,9
Diámetro de giro, m. ....	10,1	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	69,9
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	1.302.840

**VIRTUDES DEFECTOS**

- Mínimo consumo.
- Bajo nivel sonoro.
- Maletero amplio.
- Suspensión dura.
- Frenos justos.
- Dirección pesada.

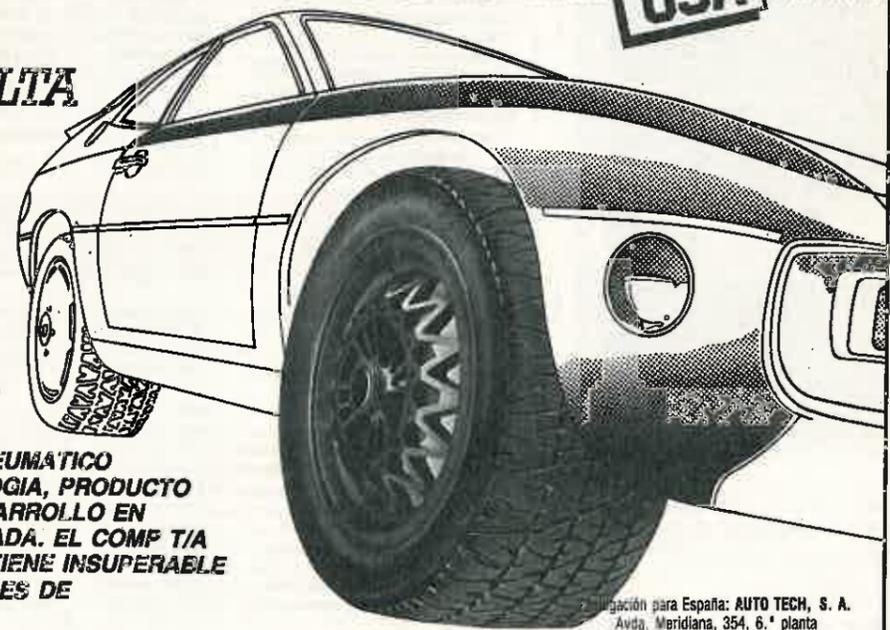
Diesel. En la parte negativa de la balanza hay que situar la dureza de la suspensión, los frenos bastante justos y la pesadez de dirección, inconvenientes achacables al incremento de peso introducido por el nuevo motor. (Probado en el núm. 48.)

# BF Goodrich

## NEUMATICOS RADIALES DE ALTA VELOCIDAD

### MODELO COMP TA<sup>®</sup>

EL NEUMATICO COMP TA HA SIDO DESARROLLADO TENIENDO SOLO EN CUENTA EL RENDIMIENTO, Y SIN IMPONER LIMITACIONES A NUESTROS INGENIEROS EN SU DISEÑO. EL RESULTADO ES UN NEUMATICO UNICO, RADIAL DE ALTA TECNOLOGIA, PRODUCTO DE MAS DE UNA DECADA DE DESARROLLO EN CARRERAS Y TECNOLOGIA APLICADA. EL COMP TA ES TAN AVANZADO, QUE SE MANTIENE INSUPERABLE EN LAS CARACTERISTICAS TOTALES DE FUNCIONAMIENTO.



- DISTRIBUIDORES:**
- ALICANTE: NEUMATICOS FARINA, S. L. Orihuela, 117. Tel. (965) 28 14 36.
  - BARCELONA: GENESA, Loreta, 4-6. Tel. (93) 260 05 16.
  - BILBAO: OMNIA MOTOR, Zancoseta, 9 bis. Tel. (94) 441 27 51.
  - CORDOBA: NEUMATICOS FONTA, S. A. Ctra. Madrid-Cádiz, km. 388. Tel. (957) 25 00 35.
  - CUENCA: PEDRO ALEGRIA, S. A. República Argentina, 1. Tel. (99) 22 22 21.
  - GRANOLLERS (Barcelona): NEUMATICOS TONICO, Fomento, 29. Tel. (93) 870 05 53.
  - GUANAR (Sta. Cruz Tenerife): DANIEL CAMPO E HIJO, Socorro, 1. Tel. (922) 51 16 54.
  - MADRID: LLANTAUTO, S. A. Peñitas, 18. Tel. (91) 871 22 70.

- OVIEDO COLLOTO (Asturias): PALMA DE MALLORCA, P. SABATER BALAGUER, P. Guillem Colom, 4. Tel. (971) 26 52 19.
- TEIDE (Gran Canaria): COMERCIAL EL RODUE, Defensores del Alcázar, 14-16. Tel. (922) 89 38 31.
- TOLEDO: M. ALONSO, S. A. Ctra. Madrid-Toledo, km. 63,300. Tel. (929) 35 78 41.
- VALENCIA: ANGEL GIL, Seguria, 172. Tel. (96) 398 03 78.
- ZARAGOZA: DELTA-3, Avda. Navarra, 32. Tel. (976) 33 67 03.



### TALBOT SOLARA ESCORIAL 1.9 D EX

## UN MONUMENTO BARATO

El Solara Diesel es una de las incorporaciones más recientes al grupo de los coches que utilizan motor de gasóleo. Los técnicos de

la factoría española de Villaverde han puesto a punto este modelo al reunir la carrocería del Solara con el motor ya visto en los Talbot Horizon y Citroën BX Diesel; el resultado es un coche de precio muy competitivo que impresiona no sólo por su buen comportamiento, sino también por su confort de



### FICHA TÉCNICA TALBOT SOLARA ESCORIAL 1.9 D

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. transversal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	1.905	Llantas .....	5 x 13
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	165/70 SR 13
Alimentación .....	Bomba inyectora	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	23,5/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.059
Potencia máx./régimen, CV/rpm .....	65/4.600	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	320
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	12,2/2.000	Capacidad depósito comb., litros .....	58
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	5,3/7,4
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	7,8
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h. ....	27,2/34,9	Velocidad máxima, km/h. ....	148,6
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	39,9
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º .....	38,7/42,9
Vueltas de volante .....	2,9	Frenada a 100 km/h., metros .....	45,4
Diámetro de giro, m. ....	11,3	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	71,0
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	1.375.360

marcha. Entre los aspectos mecánicos menos favorables hay que situar la capacidad algo escasa de los frenos y el consumo algo elevado, aunque sin ser nunca alarmante. Los asientos delanteros tienen una buena forma anatómica pero son poco envolventes. (Probado en el núm. 53.)

**VIRTUDES DEFECTOS**

- Comportamiento.
- Confort de marcha.
- Precio competitivo.
- Consumos.
- Frenos escasos.
- Asientos poco envolventes.



### FIAT REGATA DIESEL 1.7

## Un importado barato

Los técnicos de Fiat, pioneros en el tema diesel, han mejorado mucho el motor lanzado en los primitivos Ritmo, y la demostración salta a la vista en el Regata. En este coche sorprende, de forma muy favorable, la buena potencia a bajo régimen, lo que permite conducir en cuarta o quinta a muy baja velocidad sin que aparezcan traqueteos o tirones. Por contra, debe criticarse tanto el alto nivel de ruido producido por el conjunto, como las

vibraciones detectables al ralentí. El precio del Regata 1.7 Diesel es uno de sus aspectos favorables. El Regata tiene un comportamiento noble que no da ningún problema, siempre y cuando no se conduzca en plan de carreras.

(Probado en el n.º 37.)



### FICHA TÉCNICA FIAT REGATA DIESEL 1.7

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	1.714	Llantas	4 1/2 x 13
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	155/13
Alimentación	Bomba inyectora	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	20,5/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg.	980
Potencia máx./régimen, CV/rpm	58/4.500	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	464
Par máx./régimen, mkg./rpm	10,5/3.000	Capacidad depósito comb., litros	55
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	5,3/6,3
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	7,3
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	—/32,4	Velocidad máxima, km/h.	150,1
DIRECCION Y FRENOS		Acel. 1 km. salida parada, seg.	39,0
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	39,3/43,4
Vueltas de volante	4	Frenada a 100 km/h., metros	33,80
Díámetro de giro, m.	10,3	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	71,4
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	PRECIO	
		Pesetas	1.437.773

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Consumo.
- Comportamiento.
- Asientos como dos.
- Vibraciones.
- Ruidos mecánicos y aerodinámicos.
- Acabado pobre.



### RENAULT 18 GTD

## DISCRECION Y EFICACIA

Eficacia y discreción son los objetivos que mejor definen al R-18 GTD, un coche que tiene una mecánica diesel muy

moderna. El motor de dos litros empleado en este coche es potente y sumamente elástico, lo que hace posible el conseguir no sólo una velocidad máxima del orden de los 155 kilómetros por hora, sino también unas recuperaciones enérgicas muy interesantes en el



### FICHA TÉCNICA RENAULT 18 GTD

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Eje rígido
Cilindrada, c.c.	2.068	Llantas	5,5 x 13
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	175/70 SR 13
Alimentación	Bomba inyectora	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	21,5/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg.	1.050
Potencia máx./régimen, CV/rpm	66,5/4.500	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	348
Par máx./régimen, mkg./rpm	12,9/2.250	Capacidad depósito comb., litros	53
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	5,7/7,6
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	8,2
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	29,6/35,4	Velocidad máxima, km/h.	154,8
DIRECCION Y FRENOS		Acel. 1 km. salida parada, seg.	37,2
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	38,0/41,7
Vueltas de volante	2,6	Frenada a 100 km/h., metros	34,1
Díámetro de giro, m.	10,25	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	67,1
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	PRECIO	
		Pesetas	1.444.035

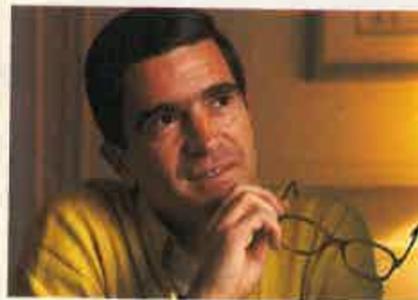
momento de adelantar en carretera. Los problemas del R-18 hay que situarlos en el comportamiento, que es delicado en carreteras de mal piso; en la poca potencia de los frenos, y en el diseño de los asientos delanteros.

(Probado en los números 11 y 37.)

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Dirección.
- Prestaciones.
- Acabado.
- Comportamiento.
- Mal diseño de los asientos.
- Frenos justos.

# ¿Cuánto quiere ganar el día que se jubile?



Pensar hoy en la jubilación, no le va a adelantar el momento de jubilarse. Pero sí puede ayudarle a asegurar su futuro. Seguros Banco Vitalicio ha creado el Plan de Jubilación Asegurada. Un plan que le permite decidir hoy la jubilación que Vd. quiere tener mañana. Que le permite decidir cuánto dinero quiere ganar y a qué edad quiere empezar a recibirlo. Aún más. Que le permite cambiar de planes cuando quiera, porque lo que Vd. paga, siempre será suyo.



**PLAN DE JUBILACION ASEGURADA**  
Decida hoy la jubilación que quiere tener mañana.



### VOLKSWAGEN PASSAT 1.6 CL DIESEL

## NADA DEL OTRO MUNDO

El Passat Diesel ha sido uno de los primeros Volkswagen que Seat ha montado en nuestro país tras sus últimos acuerdos. El Passat es un coche que permite viajar sin problemas de espacio a cinco personas adultas, pero la comodidad del conjunto merece, tan sólo, el calificativo de pasable. En el aspecto mecánico el Passat Diesel admite pocas críticas; el motor es brillante en consumos, pero deja que desear en cuanto



a prestaciones; el cambio se maneja con toda suavidad y el ruido producido por el conjunto en funcionamiento es mínimo. Las quejas deben centrarse en la dirección que, además de lenta y pesada, emplea un volante de diámetro muy grande y situado bastante alto.

(Probado en el n.º 13.)

### FICHA TÉCNICA VOLKSWAGEN PASSAT CL DIESEL

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Semiindepend.
Cilindrada, c.c.	1.588	Llantas	5 x 13
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	165 SR 13
Alimentación	Bomba inyectora	PESOS Y CAPACIDADES	
Compresión/combustible	23/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg.	1.025
Potencia máx./régimen, CV/rpm	54/4.800	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	370
Par máx./régimen, mkg./rpm	10,2/2.300	Capacidad depósito comb., litros	60
TRANSMISION		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	5,2/6,3
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	6,8
Vel. a 1.000 rpm en 4.º/5.º, km/h.	29,0/36,2	Velocidad máxima, km/h.	147,4
DIRECCION Y FRENOS		Acel. 1 km. salida parada, seg.	39,2
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.º/5.º	41,0/45,6
Vueltas de volante	4,2	Frenada a 100 km/h., metros	34,0
Díámetro de giro, m.	10,7	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	PRECIO	
		Pesetas	1.528.469

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Consumos.
- Manejabilidad del cambio.
- Amplitud interior.
- Equipamiento pobre.
- Desarrollos del cambio.
- Dirección lenta y pesada.

CITROËN BX 19 RD

**VOLAR EN UN TAPIZ**

El consumo del Citroën BX Diesel, mínimo para un coche de su categoría y la comodidad de marcha, siempre excepcional, son los aspectos clave de un modelo que da la impresión de volar por encima de la carretera. La eficacia filtradora de la suspensión hidroneumática, distintivo de los Citroën más avanzados, ve reforzada su tarea por unos asientos de primera categoría y por un equipamiento supercompleto. El

VIRTUDES		DEFECTOS	
• Consumo.	• Dirección lenta y dura	• Motor ruidoso.	• Diámetro de giro excesivo.
• Equipamiento	• Visibilidad hacia atrás.	• Motor ruidoso.	• Motor ruidoso.
• Confort de marcha.	• Frenos poco progresivos.	• Vehículo polivalente.	• Posición de conducción.



BX 19 RD tiene, además, un comportamiento irreprochable incluso a velocidades muy altas. Los inconvenientes deben centrarse tanto en la dirección, que necesita la servoasistencia ineludiblemente, como en el excesivo tacto exigido por los frenos. (Probado en el núm. 11.)

FICHA TÉCNICA

CITROËN BX 19 TRD

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición	Del. transversal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	1.905	Llantas	Chapa, 5x14
Distribución, árbol de levas	En cabeza	Neumáticos	165/70 R 14
Alimentación	Bomba inyectora	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	23,5/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg.	990
Potencia máx./régimen, CV/rpm	65/4.600	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	380
Par máx./régimen, mkg./rpm	12,2/2.000	Capacidad depósito comb., litros	52
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Delantera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	4,6/7,0
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	7,2
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	28,2/36,1	Velocidad máxima, km/h.	151,2
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg.	38,3
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	37,8/42,4
Vueltas de volante	4,4	Frenada a 100 km/h., metros	44,7
Diámetro de giro, m.	10,2	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—
Frenos delant./traseros	Disco	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas	1.596.741



LAND ROVER 109 SUPER TURBO

**PELEON Y AVENTURERO**

La imagen de este todo-terreno es sumamente familiar, el Land Rover ha ido evolucionando sin



descanso hasta llegar a la versión Turbo. El 109 Turbo puede considerarse un vehículo familiar con capacidad para nueve plazas que se comporta con mucha dignidad en carretera y que se mueve con toda soltura en el campo a pesar de su gran tamaño. La potencia del motor es algo escasa, pero tiene bastante elasticidad. La veteranía del diseño se nota en dos detalles: por un lado, el diámetro de giro excesivo del vehículo, defecto más patente en recorridos urbanos, y por otro lado, la mala postura ante el volante, resultado del extraño posicionamiento de los pedales y el asiento. (Probado en el núm. 28.)

FICHA TÉCNICA

LAND ROVER 109 D SUPER TURBO

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Eje rígido
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Eje rígido
Cilindrada, c.c.	2.286	Llantas	5,5x16
Distribución, árbol de levas	Lateral	Neumáticos	7,50 R 16
Alimentación	B. iny./turbo	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	20,5/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg.	1.800
Potencia máx./régimen, CV/rpm	75/4.000	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	—
Par máx./régimen, mkg./rpm	18/2.000	Capacidad depósito comb., litros	93
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Trasera/total	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	11,8/15,7
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	14,6
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	24,1/29	Velocidad máxima, km/h.	121,4
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg.	45,7
Tipo de dirección	Bolas	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	43,8/48,1
Vueltas de volante	4,2	Frenada a 100 km/h., metros	—
Diámetro de giro, m.	15	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	82,1
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas	1.961.565



VIRTUDES		DEFECTOS	
• Frenos potentes.	• Buen comportamiento.	• Vehículo polivalente.	• Diámetro de giro excesivo.
			• Motor ruidoso.
			• Posición de conducción.



NISSAN PATROL

**JAPONES CON ACENTO CATALAN**

El Patrol es el primer todo-terreno que ha nacido de la colaboración entre una empresa española,

Motor Ibérica, y una firma japonesa, Nissan. El Patrol ha traído nuevos conceptos por cuanto se refiere a equipamiento y calidad de acabado, pero todavía tiene que mejorar en prestaciones y en confort de marcha. Por su amplitud interior y sus medidas exteriores se puede catalogar como un vehículo familiar en el que caben cinco pasajeros con una gran cantidad de equipaje, casi como si se tratara de un coche de la gama media-alta. La dirección asistida se maneja con toda facilidad, pero es demasiado lenta y poco precisa, por lo que hace falta mucho movimiento de manos cuando se circula campo a través. El motor es el antiguo Perkins, que tiene poca potencia y es excesivamente ruidoso. (Probado en el núm. 21.)

VIRTUDES		DEFECTOS	
• Frenos excelentes.	• Buen acabado.	• Habitabilidad notable.	• Dirección imprecisa.
			• Motor ruidoso.
			• Colocación de la rueda de repuesto.

FICHA TÉCNICA

NISSAN PATROL

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Eje rígido
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Eje rígido
Cilindrada, c.c.	2.710	Llantas	5,5x16
Distribución, árbol de levas	Lateral	Neumáticos	205 SR 16
Alimentación	Bomba inyectora	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	21/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg.	1.745
Potencia máx./régimen, CV/rpm	70/3.600	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	472
Par máx./régimen, mkg./rpm	15,5/2.000	Capacidad depósito comb., litros	82
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Trasera/total	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	9,8/11,1
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	11,6
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	30,8/37,3	Velocidad máxima, km/h.	123,5
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg.	46,4
Tipo de dirección	Bolas	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	42,9/46,2
Vueltas de volante	4,3	Frenada a 100 km/h., metros	—
Diámetro de giro, m.	11	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	—
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas	1.691.270



PEUGEOT 505 GTD TURBO

**MAAS TURBO QUE DIESEL**

El GTD Turbo recoge los ingredientes necesarios para vender un diesel: es un coche cómodo, amplio por dentro y de buen acabado, que anda muy bien y sabe ser, al mismo tiempo, parco en consumos. El comportamiento es otro de los puntos favorables del 505 en esta versión GTD Turbo, la suspensión independiente a las cuatro ruedas es responsable no sólo de tal virtud, sino también del elevado confort de los pasajeros en todo tipo de carreteras. Las densas nubes de humo negro que salen por el tubo de escape, la rumorosidad



del motor al ralentí o la capacidad muy justa de los frenos son los inconvenientes que nota el conductor del 505 Turbo Diesel. Otro punto dudoso es la dirección, que al estar demasiado asistida exige una atención suplementaria en caso de circular muy deprisa. (Probado en núms. 6 y 45.)

FICHA TÉCNICA

PEUGEOT 505 GTD TURBO

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición	Del. longitudinal	Suspensión delantera	Independiente
N.º de cilindros	4 en línea	Suspensión trasera	Independiente
Cilindrada, c.c.	2.498	Llantas	5,5x14
Distribución, árbol de levas	Lateral	Neumáticos	185/70 R 14
Alimentación	B. inject./turbo	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible	21/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg.	1.340
Potencia máx./régimen, CV/rpm	95/4.150	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup>	420
Par máx./régimen, mkg./rpm	21/2.000	Capacidad depósito comb., litros	70
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km.	6,4/8,1
N.º de marchas	5	Cons. medio pond., l. 100 km.	8,7
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h.	34,4/40,7	Velocidad máxima, km/h.	158,2
<b>DIRECCION Y FRENO</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg.	35,4
Tipo de dirección	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª	37,2/41,6
Vueltas de volante	3	Frenada a 100 km/h., metros	35,5
Diámetro de giro, m.	10,7	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB	69,1
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas	2.028.449



VIRTUDES		DEFECTOS	
• Comportamiento.	• Posición de conducción.	• Maletero.	• Motor ruidoso.
			• Frenos justos.
			• Interior sobrio.



FIAT ARGENTA  
TURBO DIESEL

## SIEMPRE EN LA BRECHA

El Argenta es una evolución del 132, un modelo muy conocido por

el usuario español, ahora mejorado en puntos tan concretos como las prestaciones y el comportamiento. El motor diesel turbo del Argenta es un prodigio de potencia y elasticidad, que lleva al coche hasta los 160 kilómetros por hora, pero



FICHA TÉCNICA

FIAT ARGENTA TURBO D

<b>MOTOR</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal
N.º de cilindros .....	4 en línea
Cilindrada, c.c. ....	2.445
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza
Alimentación .....	B. inyect./turbo
Compresión/combustible .....	22/gasóleo
Potencia máx./régimen, CV/rpm .....	90/4.100
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	20/2.400
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción .....	Trasera
N.º de marchas .....	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. ....	34,6/41,5
<b>DIRECCION Y FRENO</b>	
Tipo de dirección .....	Bolas
Vueltas de volante .....	3,8
Diámetro de giro, m. ....	10,8
Frenos delant./traseros .....	Disco
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Suspensión delantera .....	Independiente
Suspensión trasera .....	Eje rígido
Llantas .....	5,5 x 14
Neumáticos .....	185/65 SR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Peso en orden de marcha, kg. ....	1.305
Volumen del maletero, dm.³ .....	380
Capacidad depósito comb., litros .....	60
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	5,8/7,3
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	8,2
Velocidad máxima, km/h. ....	164,3
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	35,7
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	37,3/42,6
Frenada a 100 km/h., metros .....	35,6
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	66,7
<b>PRECIO</b>	
Pesetas .....	2.173.366

permite, al mismo tiempo, ir al paso de una persona sin traqueteos. El buen acabado del coche, así como la amplitud del interior y el maletero son otros elementos destacables de este coche. El ruido al ralenti del motor diesel recuerda demasiado su origen industrial. (Probado en el n.º 45.)

<b>VIRTUDES</b>	<b>DEFECTOS</b>
• Consumo.	• Caja de cambio dura.
• Velocidad punta.	• Balanceo de carrocería
• Amplitud interior.	• Ruido al ralenti



RENAULT 25  
TURBO DIESEL

## A POR TODAS

El Renault 25 TD entra de lleno en la categoría de las grandes berlinas y por sus atributos debe atraer a muchos usuarios de fuerte poder adquisitivo; sus virtudes son: amplitud del interior, gran comodidad de todas las plazas y silencio de marcha, virtudes que son tan destacables como la buena velocidad punta o el consumo reducido. El noble comportamiento del R-25 en todas las circunstancias es otro de

los factores que deben atraer a quienes viajan con frecuencia por carreteras de montaña. La carrocería del R-25 atraviesa el aire sin ningún esfuerzo, pero esta facilidad aerodinámica se traduce en una climatización poco eficaz. (Probado en los números 44 y 52.)



FICHA TÉCNICA

RENAULT 25 GTD TURBO DIESEL

<b>MOTOR</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal
N.º de cilindros .....	4 en línea
Cilindrada, c.c. ....	2.068
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza
Alimentación .....	B. inyect./turbo
Compresión/combustible .....	21,5/gasóleo
Potencia máx./régimen, CV/rpm .....	85/4.250
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	18,5/2.000
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción .....	Delantera
N.º de marchas .....	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. ....	32,9/40,8
<b>DIRECCION Y FRENO</b>	
Tipo de dirección .....	Cremallera
Vueltas de volante .....	2,8
Diámetro de giro, m. ....	10,8
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Suspensión delantera .....	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente
Llantas .....	5,5 x 14
Neumáticos .....	185/70 R 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Peso en orden de marcha, kg. ....	1.230
Volumen del maletero, dm.³ .....	400
Capacidad depósito comb., litros .....	67
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	5,5/6,9
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	7,9
Velocidad máxima, km/h. ....	174,9
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	35,4
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	37,2/40,9
Frenada a 100 km/h., metros .....	46,7
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	70,7
<b>PRECIO</b>	
Pesetas .....	2.500.984

<b>VIRTUDES</b>	<b>DEFECTOS</b>
• Vehículo confortable	• Detalles de acabado.
• Buenas prestaciones.	• Mala ventilación.
• Bajo consumo.	• Vibraciones del volante.

# Dé un tratamiento antidesgaste al motor de su coche

métal 5 es una aleación regeneradora antidesgaste, un nuevo tratamiento metalizante que mejora el funcionamiento del motor de gasolina o diesel, permitiendo conservar de manera óptima sus «performances». métal 5 es un compuesto de micro-partículas de cobre

## métal 5

tratadas al vacío con cinc y plata bañadas en aceite neutro. No es un aditivo. Sus propiedades permiten realizar un «remodelaje» de efectos múltiples de las piezas mecánicas allí donde hay rozamiento, es decir, desgaste. Por ello, métal 5 prolonga la vida del motor.

métal 5 ASEGURA:

- una acción antifricción y antidesgaste en los motores nuevos,
- una acción regeneradora sobre los motores más antiguos.

ADEMAS:

- métal 5 reduce el sobreconsumo de aceite y carburante,
- restablece las compresiones, ayuda eficazmente a un buen reglaje del motor y mejora su rendimiento.



Su motor consume ¡Carburante, aceite... y se desgasta! Protéjalo con métal 5, una buena solución... y un ahorro notable. ¡Pruébalo!

métal 5 es un producto fabricado en Suiza y distribuido en España por:



**Brudisa**  
Brugarolas Distribución, s.a.  
Polígono Cova Solera Rubí (Barcelona)  
Tel. (93) 699 35 00 (10 líneas) Télex 51453 BRUG E

Ruego me envíen contra reembolso..... envases de métal 5 al precio de PTAS. 2.990,- unidad y GRATUITAMENTE su Catálogo «LA PROTECCION DE SU MOTOR» en él, a 20 preguntas de consumidores, contestamos con 20 respuestas métal 5

Apellidos ..... Nombre .....

Dirección .....

Ciudad ..... D.P. .... Provincia .....

CITROËN CX TRD

## UN JOVEN CON CANAS

El Citroën CX es un veterano que ha adoptado hace pocas fechas el motor turbo-diesel; el emparejamiento ha sido una operación feliz en el

capítulo de prestaciones y, sobre todo, en elasticidad de marcha. El CX está bien acabado, tiene una insonorización muy conseguida y sus asientos son cómodos, por lo que se convierte en un verdadero «buque insignia» de la carrocería. La dirección y los frenos son los puntos criticables de un conjunto



FICHA TÉCNICA

CITROËN CX25 TRD TURBO

<b>MOTOR</b>	
Disposición .....	Del. transversal
N.º de cilindros .....	4 en línea
Cilindrada, c.c. ....	2.500
Distribución, árbol de levas .....	Lateral
Alimentación .....	B. inyect./turbo
Compresión/combustible .....	21/gasóleo
Potencia máx./régimen, CV/rpm .....	95/3.700
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	22/2.000
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción .....	Delantera
N.º de marchas .....	5
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. ....	34,1/44,6
<b>DIRECCION Y FRENO</b>	
Tipo de dirección .....	Cremallera
Vueltas de volante .....	2,5
Diámetro de giro, m. ....	13,4
Frenos delant./traseros .....	Disco
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Suspensión delantera .....	Independiente
Suspensión trasera .....	Independiente
Llantas .....	5,5 x 14
Neumáticos .....	185 HR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Peso en orden de marcha, kg. ....	1.405
Volumen del maletero, dm.³ .....	328
Capacidad depósito comb., litros .....	68
<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	6,8/7,5
Cons. medio pond., l. 100 km. ....	10
Velocidad máxima, km/h. ....	169
Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	36,3
Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	38,4/42,4
Frenada a 100 km/h., metros .....	45,5
Nivel de ruidos a 90 km/h., dB .....	67,9
<b>PRECIO</b>	
Pesetas .....	2.549.298

mecánico que tampoco es demasiado eficaz en el capítulo de consumos. El diseño vanguardista de la instrumentación tiene el inconveniente de su poca efectividad, un problema con el que se enfrentan todos los usuarios en el momento de consultar el tablero. (Probado en los números 44 y 52.)

<b>VIRTUDES</b>	<b>DEFECTOS</b>
• Prestaciones	• Consumo
• Confort y sonoridad	• Instrumentación complicada
• Motor elástico	• Dirección sensible.



### ROVER 2.400 SD TURBO

## COCTEL ITALO-BRITANICO

El Rover 2.400 esconde una mecánica muy clásica bajo una carrocería de gran espectacularidad; amplitud interior y comodidad de todas las plazas son los detalles más relevantes de un coche de categoría que presenta, sin embargo, ciertos problemas de visibilidad, sobre todo para los conductores de menor estatura. El motor turbo diesel empleado en el Rover es el VM de origen italiano, es un motor no



sólo potente, que da a este coche una velocidad punta de primera clase, sino también muy elástico, lo que permite circular despacio en cuarta o quinta sin traqueteos, por contra este cuatro cilindros genera muchas vibraciones. (Probado en el n.º 2.)

### FICHA TECNICA ROVER 2.4 SD

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Eje rígido
Cilindrada, c.c. ....	2.393	Llantas .....	5,5 x 14
Distribución, árbol de levas .....	Lateral	Neumáticos .....	175 HR 14
Alimentación .....	B. inyect./turbo	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	22/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.350
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	91/4.200	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	548
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	19,7/2.350	Capacidad depósito comb., litros .	67
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	6,6/13,2
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	9,6
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	29,6/38,5	Velocidad máxima, km/h. ....	172,2
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	36,6
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	36,5/42,1
Vueltas de volante .....	3,75	Frenada a 100 km/h., metros .....	36,5
Diámetro de giro, m. ....	11,2	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	69
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	2.723.404

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Amplitud interior.
- Velocidad punta.
- Elasticidad de motor.
- Vibraciones originadas por el motor.
- Acabado mejorable.
- Poca visibilidad.



### ALFA ROMEO ALFETTA TD

## UN DIESEL DEPORTIVO

El nombre Alfa se asocia siempre a un estilo deportivo, y el Alfetta 2.4 TD responde a esa



tradición con unas prestaciones y un comportamiento que tienen muy poco en común con lo habitual en grandes berlinas de motor diesel. El Alfetta acelera con energía, se recupera muy bien y rueda por carreteras de montaña con una soltura que haría enrojecer a coches considerados como deportivos. Los inconvenientes del Alfetta TD hay que buscarlos en la eficacia reducida de sus frenos y en la dureza de la dirección, que se hace verdaderamente pesada en maniobras de aparcamiento. (Probado en el n.º 34.)

### FICHA TECNICA ALFA ROMEO ALFETTA 2.4 LD

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Eje De Dion
Cilindrada, c.c. ....	2.393	Llantas .....	5,5 x 14
Distribución, árbol de levas .....	Lateral	Neumáticos .....	165 SR 14
Alimentación .....	B. inyect./turbo	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	23/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.270
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	93/4.200	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	540
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	19/2.400	Capacidad depósito comb., litros .	49
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	6,2/7,9
N.º de marchas .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	10,0
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	31,5/38,2	Velocidad máxima, km/h. ....	163,7
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	34,7
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	35,9/38,2
Vueltas de volante .....	3,8	Frenada a 100 km/h., metros .....	38,5
Diámetro de giro, m. ....	11,4	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	69,3
Frenos delant./traseros .....	Disco	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	2.769.377

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Comportamiento.
- Prestaciones.
- Elasticidad de motor.
- Volante demasiado resbaladizo.
- Frenos poco eficaces.
- Dirección dura en maniobras.

# SUPER BUJIA BOSCH Potencia.



Núcleo de cobre

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

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



### BMW 524 TD

## GASOLEO A TODA VELOCIDAD

El BMW 524 TD no se ha diseñado como un modelo ahorrativo a ultranza, en BMW el hecho de utilizar un motor a gasóleo no ha supuesto, ni mucho menos, una renuncia a las prestaciones; el 524 TD presume de ser uno de los diesel más rápidos del mundo, y sus 175 kilómetros por hora de velocidad máxima en la versión automática que probamos así lo atestiguan; a la misma altura de la velocidad se encuentran los

frenos y la dirección, que dan al coche una facilidad de manejo tan sólo enturbiada por la suspensión trasera, una suspensión que se lleva mal con las irregularidades del suelo. El alto precio de este coche tiene su respaldo en la tecnología de vanguardia empleada en toda su mecánica. (Probado en el n.º 5.)



### FICHA TECNICA BMW 524 TD

<b>MOTOR</b>		<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	6 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	2.443	Llantas .....	5,5 x 14
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	175 HR 14
Alimentación .....	B. inyect./turbo	<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
Compresión/combustible .....	22/gasóleo	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.300
Potencia máx./régimen, CV/rpm ..	115/4.800	Volumen del maletero, dm. <sup>3</sup> .....	—
Par máx./régimen, mkg./rpm .....	21,4/2.400	Capacidad depósito comb., litros .	70
<b>TRANSMISION</b>		<b>CONSUMOS Y PRESTACIONES</b>	
Tracción .....	Trasera automático	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	6,4/6,6
N.º de marchas .....	—	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	10,1
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. .	—	Velocidad máxima, km/h. ....	174,6
<b>DIRECCION Y FRENOS</b>		Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	36,0
Tipo de dirección .....	Cremallera	Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª .....	34,0
Vueltas de volante .....	3,5	Frenada a 100 km/h., metros .....	53,5
Diámetro de giro, m. ....	10,9	Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	<b>PRECIO</b>	
		Pesetas .....	3.469.097

#### VIRTUDES DEFECTOS

- Confort de marcha.
- Frenos.
- Dirección.
- Presentación sobria.
- Comportamiento en terreno irregular.
- Precio.



**VOLVO 760  
GLE TURBODIESEL**

**CORAZON  
ALEMAN  
Y PIEL SUECA**

La carrocería angulosa del Volvo 760 ofrece no sólo un espacio habitable de gran amplitud, sino también un inmenso maletero en el que pueden acomodarse sin problemas los equipajes de cinco personas; el 760 TD es una berlina diesel de la categoría superior que está bien acabada y tiene un equipamiento muy completo. El motor es de origen Volkswagen y se



caracteriza por su buen empuje, lo que da al coche una agilidad importante si se tiene en cuenta su tamaño; el problema radica en las importantes emisiones de humo que genera en todo momento, poco compatibles con su imagen lujosa. (Probado en el n.º 2.)

**FICHA TECNICA  
VOLVO 760 GLE TURBODIESEL**

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	6 en línea	Suspensión trasera .....	Eje rígido
Cilindrada, c.c. ....	2.383	Llantas .....	6x15
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	195/60 HR 15
TRANSMISION		PESOS Y CAPACIDADES	
Tracción .....	Trasera	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.400
N.º de marchas .....	5	Volumen del maletero, dm.³ .....	548
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. ....	32/40	Capacidad depósito comb., litros .	60
DIRECCION Y FRENOS		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tipo de dirección .....	Cremallera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	6,5/10,1
Vueltas de volante .....	3,25	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	10,5
Diámetro de giro, m. ....	9,9	Velocidad máxima, km/h. ....	171,9
Frenos delant./traseros .....	Disco	Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	34,9
		Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª ....	34,8/40,7
		Frenada a 100 km/h., metros .....	—
		Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—
		PRECIO	
		Pesetas .....	4.486.190

VIRTUDES	DEFECTOS
• Amplitud interior.	• Emisiones de humo.
• Prestaciones de calidad acabada.	• Salpicadero.
	• Tirones al desconectar el overdrive.



**PEUGEOT 205 SRD**

**EL DIESEL QUE  
NO LO PARECE**

La versión diesel del 205 va a completar en breve espacio de tiempo la oferta en nuestro país de este modelo Peugeot. El 205

Diesel utiliza un motor irreprochable que ofrece un nivel de prestaciones excepcional para un vehículo que utiliza gasóleo. El coche es muy manejable y en ningún momento da la impresión de ser un diesel, sus reacciones son rápidas, el cambio se maneja con



**FICHA TECNICA  
PEUGEOT 205 SRD**

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición .....	Del. transversal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Independiente
Cilindrada, c.c. ....	1.769	Llantas .....	4,5x13
Distribución, árbol de levas .....	En cabeza	Neumáticos .....	165/70 SR 13
TRANSMISION		PESOS Y CAPACIDADES	
Tracción .....	Delantera	Peso en orden de marcha, kg. ....	895
N.º de marchas .....	5	Volumen del maletero, dm.³ .....	264
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. ....	29,8/38,1	Capacidad depósito comb., litros .	50
DIRECCION Y FRENOS		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tipo de dirección .....	Cremallera	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	4,1/5,5
Vueltas de volante .....	3,81	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	6,6
Diámetro de giro, m. ....	10,5	Velocidad máxima, km/h. ....	154,9
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	37,4
		Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª ....	38,9/41,7
		Frenada a 100 km/h., metros .....	37,1
		Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	69,6
		PRECIO	
		Pesetas .....	No se importa

facilidad y la única pega viene por parte de la dirección, algo dura en maniobras a coche parado. El acabado no es el punto fuerte del 205 y también merece un reproche la poca efectividad de la iluminación. El cuadro de mandos se lee con facilidad. (Probado en el n.º 29.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Consumo.	• Acabado mejorable.
• Prestaciones.	• Dirección dura en maniobras.
• Comportamiento.	• Iluminación mediocre.

**BFGoodrich USA  
NEUMATICOS RADIALES  
PARA VEHICULOS  
TODO TERRENO**



Todas las medidas con diferentes diseños en varias calidades para:

- NISSAN PATROL,
- LAND ROVER,
- RANGE ROVER,
- JEEP,
- LADA NIVA,
- SUZUKI,
- TOYOTA,
- ETC.



Distribuidores: ALICANTE: NEUMATICOS FARINA, S. L. Orihuela, 117. Tel. (065) 25 14 30. BARCELONA: GENESA. Loreto, 4-6. Tel. (93) 250 05 15. BILBAO: OMNIA MOTOR. Zancoeta, 8 bis. Tel. (94) 441 27 51. CORDOBA: NEUMATICOS FONIA, S. A. Ctra. Madrid-Cádiz, km. 398. Tel. (957) 25 00 36. CUENCA: PEDRO ALEGRIA, S. A. República Argentina, 1. Tel. (969) 22 22 21. GRANOLLERS (Barcelona): NEUMATICOS TONICO. Fomento, 23. Tel. (93) 870 05 53. GUIMAR (Bta. Cruz Tenerife): DANIEL CAMPO E HIJO, Socorro, 1. Tel. (822) 51 16 54. MADRID: LLANTAJITO, S. A. Pajaritos, 18. Tel. (91) 871 22 70. OVIEDO COLLOTO (Asturias): AUTO SEGURIDAD, Ctra. de Santander, 4. Tel. (985) 79 25 57. PALMA DE MAYORCA: P. SABATER BALAGUER, P. Guillen Colom, 4. Tel. (971) 25 52 18. TERRE (Girona): COMERCIAL EL ROQUE, Defensores del Alcázar, 14-16. Tel. (922) 69 35 31. TOLEDO: M. ALONSO, S. A. Ctra. Madrid-Toledo, km. 63.500. Tel. (926) 35 78 41. VALENCIA: ANGEL GIL, Seguro, 172. Tel. (96) 366 03 78. ZARAGOZA: DELTA-3, Avda. Navarra, 32. Tel. (978) 33 67 03.

Delegación para España: AUTO TECH, S. A. Avda. Maritima, 354, 6.ª planta Tel. (93) 311 25 57 (4 líneas) - Barcelona-27



**PEGASO J4 1.100**

**FAMILIAR ANTE  
TODO**

El microbús Pegaso es una buena solución para los usuarios que deben viajar continuamente en compañía de seis o siete personas.



**FICHA TECNICA  
PEGASO J4 1.100**

MOTOR		SUSPENSIONES Y RUEDAS	
Disposición .....	Del. longitudinal	Suspensión delantera .....	Independiente
N.º de cilindros .....	4 en línea	Suspensión trasera .....	Eje rígido
Cilindrada, c.c. ....	1.794	Llantas .....	4,5x14
Distribución, árbol de levas .....	Lateral	Neumáticos .....	6,7 - 14
TRANSMISION		PESOS Y CAPACIDADES	
Tracción .....	Trasera	Peso en orden de marcha, kg. ....	1.350
N.º de marchas .....	5	Volumen del maletero, dm.³ .....	—
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª, km/h. ....	23,3/25,4	Capacidad depósito comb., litros .	37
DIRECCION Y FRENOS		CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Tipo de dirección .....	De husillo	Cons. a 90/120 km/h., l. 100 km. ....	10,4/12,3
Vueltas de volante .....	5	Cons. medio pond., l. 100 km. ....	10,4
Diámetro de giro, m. ....	10	Velocidad máxima, km/h. ....	108,3
Frenos delant./traseros .....	Disco/tambor	Acel. 1 km. salida parada, seg. ....	48,5
		Recup. 1 km. desde 40, 4.ª/5.ª ....	46/47,7
		Frenada a 100 km/h., metros .....	25,8
		Nivel de ruidos a 90 km/h., dB ....	—
		PRECIO	
		Pesetas .....	1.418.723

La J4 tiene a su favor la agilidad resultante de un tamaño exterior reducido, la eficacia de los frenos y la sobriedad de los consumos, comparables con los de cualquier berlina diesel de la categoría superior. La conducción es sencilla y tan sólo debe criticarse el excesivo número de vueltas de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro y la resistencia de la palanca de cambio, que exige un brazo derecho digno de un levantador de pesos. El espacio interior del microbús J4 es amplio y los asientos hacen gala de gran comodidad, pero los pasajeros pueden quejarse por el ruido de la mecánica. (Probado en el n.º 2.)

VIRTUDES	DEFECTOS
• Espaciosidad interior.	• Vehículo muy ruidoso.
• Manejo sencillo.	• Potencia escasa.
• Frenos potentes.	• Equipo pobre.



# LOS QUE MAS Y LOS QUE MENOS

Si tenemos la paciencia de coger una calculadora: o mejor aún, si tenemos la posibilidad de introducir los datos de los coches en un ordenador —como es nuestro caso— podemos analizar algunos aspectos curiosos que nunca se reflejarán en las pruebas comparativas. Algunos de estos datos obtenidos son puramente anecdóticos; otros revelan aspectos interesantes e incluso trascendentes.

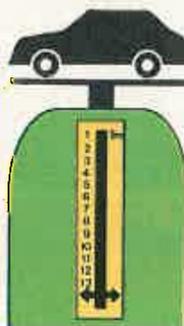
Podían igualmente habérselo elegido otros parámetros, pero sería ya demasiado extensa la relación. Uno de los que más nos han llamado la atención y teníamos verdadero interés en conocer es el precio por kilo de coche. Es incluso un parámetro que se utiliza para estudios económicos y de rentabilidad de producto. Es curioso constatar como estos valores son similares entre vehículos del mismo tipo y que, alrededor de las 1.000 pesetas/kilo, también se mueven los precios de otros productos de elaboración metalúrgica, como los electrodomésticos y que los valores en los camiones y maquinaria de obras públicas es dos, tres o cinco veces superior, sin que haya una explicación ni económica ni industrial. Este es otro ejemplo más del gran esfuerzo de la industria del automóvil, obligada a absorber parte de sus cuantiosísimos gastos en investigación.

NO sorprende gran cosa la lista de los más caros, con los Ferrari y Porsche en los primeros

lugares, y más de 10 veces superior al valor del modestísimo Citroën 2 CV. Lo que ya es más

significativo es el tercer lugar, entre los coches más baratos, del importado Austin Metro.

El kilo del coche más caro	Ptas./k.
1.º Ferrari 400	8.990
2.º Porsche 928 S	7.870
3.º Ferrari 308 GTSi	7.670
4.º Porsche 911 C	7.200
5.º Porsche 944	4.890
6.º Audi 200 Turbo	4.340
7.º Porsche 924	3.760
8.º Mercedes 280 SE	3.720
9.º BMW 528i	3.520
10.º Jaguar XJ 12	3.510



El kilo de coche más barato	Ptas./k.
1.º Citroën 2 CV	840
2.º Renault 4 TL	870
3.º Metro 1,3 HLE	990
4.º Citroën Visa 11 E	1.000
5.º Peugeot 205 GL	1.010
6.º Seat Ibiza 1.5	1.010
7.º Citroën LNA	1.020
8.º Talbot Samba GL	1.020
9.º Talbot Horizon GLS	1.040
10.º Seat Fura Dos	1.060

QUE los dos Porsche le ganen en aceleración al Ferrari no debe dejar muy tranquilos a los responsables de Maranello, que ya anuncian la llegada del mercado del impresionante

Testarossa para muy pronto. Ya entre los modestos, el Citroën 2 CV vuelve a situarse en cabeza. Los dos 4x4 de gasolina probados están casi empatados, y no parece

muy bien situado el ya desaparecido Seat Fura Dos, que ha perdido muchísimos puestos respecto al primitivo Seat 127, que aceleraba magníficamente bien para su época.

Los que más aceleran	seg. (*)
1.º Porsche 911 Carrera	25,3
2.º Porsche 928 S	27,4
3.º Ferrari 308 GTSi	27,8
4.º Peugeot 205 Turbo 16	27,8
5.º Jaguar XJ 12	28,3
6.º Ferrari 400i	28,4
7.º BMW 323i	29,2
8.º Audi 200 Turbo	29,5
9.º Porsche 944	29,8
10.º BMW 528i Sport	29,9



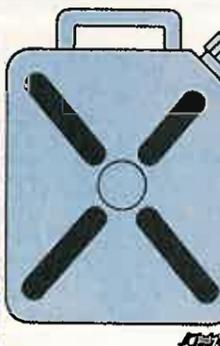
Los que menos aceleran	seg. (*)
1.º Citroën 2 CV	44,8
2.º Renault 4 TL	44,0
3.º Seat Fura Dos CL	42,6
4.º Ford Fiesta L	41,6
5.º Suzuki SJ 410	40,4
6.º Fiat Panda 4x4	40,2
7.º Renault 5 GTL	39,5
8.º Citroën LNA 11 RE	39,2
9.º Renault 12 GTL Fam.	38,9
10.º Opel Corsa 1.0	38,9

MIENTRAS no aparezca quien le supere, por ahora, el Fiat Uno 55 S es el automóvil de menor consumo de cuantos se

venden en nuestro país, superando casi por tres cuartos de litro al Peugeot 205 GR. Todo un éxito de Fiat.

Acclaremos que estos consumos se han obtenido en condiciones reales de conducción, a una media de 90 kilómetros por hora.

Los que más consumen (gasolina)	l/100 km
1.º Ferrari 400	14,7
2.º Jaguar XJ 12	12,3
3.º Ford Granada 2.8i Autam.	10,7
4.º Opel Senator 3.0	10,0
5.º Mercedes 280 SEL	9,9
6.º Suzuki SJ 410	9,3
7.º Porsche 928 S	8,9
8.º BMW 528i	8,7
9.º Ford Capri 2.8i	8,6
10.º Citroën CX GTI	8,6

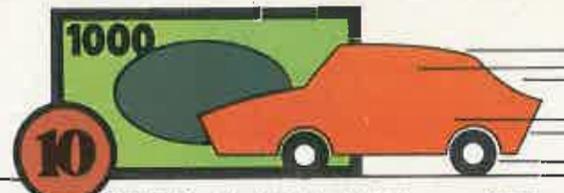


Los que menos consumen (gasolina)	l/100 km
1.º Fiat Uno 55 S	4,3
2.º Peugeot 205 GR	5,0
3.º Opel Corsa 1.2 S	5,1
4.º Ronda P 1.5 GLX	5,1
5.º Opel Corsa 1.2 TR	5,2
6.º Fiat Ritmo 85 S	5,2
7.º Metro 1300 HLE	5,3
8.º Peugeot 205 GL	5,4
9.º Ford Fiesta L	5,5
10.º Fiat Regata ES	5,5

Los que más consumen (diesel)	l/100 km
1.º Land Rover 109 Turbo	14,6
2.º Nissan Patrol	11,6
3.º Volvo 760 GLE TD	10,5
4.º Pegaso J/4	10,4
5.º BMW 524 TD	10,1

Los que menos consumen (diesel)	l/100 km
1.º Ford Escort	5,8
2.º Ford Fiesta	6,6
3.º Peugeot 205	6,6
4.º Fiat Uno	6,7
5.º Citroën Visa	6,8

A menudo pagamos bastante más dinero por conseguir un coche más veloz. En este cuadro se ponen las cosas en su sitio, comparando únicamente estos dos parámetros: velocidad máxima y precio de venta. Las diferencias —es lógico— son abismales y cerca de diez veces superior el más caro respecto al más barato. Ferrari, Porsche, Mercedes, Jaguar, Volvo y Audi, son marcas de gran prestigio y prestaciones, pero está claro que el prestigio y las prestaciones no las dan gratis. Y en cuanto a los más baratos, el dominio alemán es aplastante.

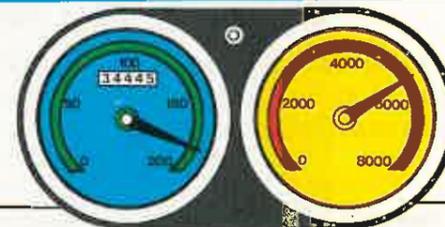


La velocidad más cara	Ptas. km/h	La velocidad más barata	Ptas. km/h
1.º Porsche 928 S	46.040	1.º Opel Corsa 1.7	5.713
2.º Ferrari 308 GTSi	41.125	2.º Ford Fiesta 1.1	5.715
3.º Porsche 911 Carrera	34.526	3.º Polo CL	4.743
4.º Mercedes 280 SEL	31.005	4.º Opel Corsa 1.3 TR	5.759
5.º Jaguar XJ12	28.445	5.º Peugeot 205 GT	5.772
6.º Volvo 760 GLE Turbo	26.083	6.º Seat Fura Dos CL	5.829
7.º Audi 200	24.800	7.º Peugeot 205 GR	5.836
8.º BMW 528i	23.514	8.º Renault 5 GTL	5.958
9.º Porsche 924	20.537	9.º Citroën Visa 11 RE	5.987
10.º BMW 524 TD	19.823	10.º Seat Ibiza 1.2	6.083

ES muy interesante analizar los modelos de la columna más barata, en la que aparece como líder el Talbot Samba S. En este caso lo que se prima es la potencia a precio asequible. Los tres turbos nacionales aparecen entre los primeros, poniendo de manifiesto la eficacia de la turboalimentación para lograr potencia a bajo coste. Una vez más, el Metro vuelve a ponerse entre los mejores, gracias a su bajo coste de adquisición. Y ya entre los más caros, la retahíla de siempre: Ferrari, Porsche y un par de turbos para corroborar la afirmación anterior. Varios modelos diesel, el BMW, el Rover, el Citroën, se intercalan entre los de gasolina. ¿Hay todavía quién lo duda?



Los caballos más caros	ptas./CV	Los caballos más baratos	ptas./CV
1.º Ferrari 308 GTSi	42.838	1.º Talbot Samba S	10.853
2.º Volvo 760 GLE Turbo	40.784	2.º R-5 Capa Turbo	11.539
3.º Porsche 928 S	38.060	3.º Peugeot 205 GT	11.613
4.º Mercedes 280 SEL	34.022	4.º Seat Ibiza 1.5	11.810
5.º Porsche 924	34.009	5.º R-10 Turbo	11.871
6.º Audi 200	30.795	6.º Citroën Visa GT	12.235
7.º BMW 524 TD	30.156	7.º Renault 11 Turbo	12.299
8.º Rover 2400 SD	29.928	8.º Austin Metro 1.3	12.777
9.º R-25 GT Turbo	29.423	9.º Corsa 1.3 TR	12.907
10.º Citroën CX TRD	28.909	10.º Ronda P 1.5	12.972



Los más veloces (gasolina)	km/h.	Los más lentos (gasolina)	km/h
1.º Ferrari 308 GTSi	250,0	1.º Citroën 2 CV	122,0
2.º Porsche 928 S	247,8	2.º Renault 4 TL	123,1
3.º Porsche 911 Carrera	241,8	3.º Ford Fiesta L	129,8
4.º Ferrari 400i	233,8	4.º R-12 GTL Fam.	132,8
5.º Jaguar XJ 12	230,2	5.º Seat Fura CL	134,3
6.º Audi 200 Turbo	226,2	6.º Renault 5 GTL 5v.	138,3
7.º Alfa GTV 2.5	220,0	7.º Citroën LNA 11 RE	138,9
8.º Porsche 944	217,0	8.º Opel Corsa 1.0	142,4
9.º BMW 528i Sport	213,6	9.º Ford Fiesta L 1.1	144,3
10.º Ford Capri 2.8i	205,0	10.º Peugeot 205 GL 4v.	146,4

Los más veloces (diesel)	km/h.	Los más lentos (diesel)	km/h
1.º Renault 25 TD	174,9	1.º Pegaso J/4	108,3
2.º BMW 524 TD Automático	174,6	2.º Land Rover 109 Turbo	121,4
3.º Rover 2400 TD	172,2	3.º Nissan Patrol	123,5
4.º Volvo 760 GLE TD	171,9	4.º Seat Ronda D	136,7
5.º Citroën CX TRD	169,0	5.º Ford Escort D	143,6

AL fin pueden despejarse algunas discusiones de barra de cafetería. Estas cifras corresponden a modelos cronometrados por nuestra publicación, olvidándonos de los datos de los catálogos o de la publicidad. El Ferrari 308 GTSi ha superado a los Porsche, con el cronometro en la mano. Además, curiosamente entre los diez primeros están casi todos los que superan los 200 por hora. Quedan otros cuatro coches que superen esta mítica cifra, entre los que se cuentan el BMW 323i y el Peugeot 505 Turbo inyección. Y entre los menos veloces, la sempiterna pareja 2 CV-R4, si que para ellos signifique ningún desdoro. Entre los diesel, todos son turbo y el R-25 es el más rápido.



## Gente sobre ruedas

**IAN GIBSON**

# HISTORIA SE ESCRIBE CON COCHE

Irlandés por nacimiento, hispanista por vocación y desde hace apenas un mes español por méritos propios. Las diversas etapas de su vida siempre han estado relacionadas con algún coche. Le gustan sencillos y prácticos, pero sobre todo potentes, destacando en sus recuerdos un Morris Minor y un MG TD.

**A**UNQUE ha vivido siempre con la incertidumbre económica del escritor y a caballo entre Francia, Irlanda y España, se aferra con fuerza a sus recuerdos, los buenos y los malos, los desagradables y los placenteros... Porque en definitiva todos han hecho de Ian Gibson el hombre que es hoy.

De su padre no sólo aprendió el horror al pecado y a la agresividad, sino también el amor por la naturaleza, el deporte, la lectura, que sería básica para su posterior formación, y la ornitología. Cuando su trabajo le deja algún momento libre, se va a Manzanares del Real porque en su embalse hay una gran concentración de aves migratorias.

Su madre inculcó en él la afición a los automóviles, que, según afirma, son uno de sus grandes placeres y mucho más que simples máquinas. A los

diecisiete años le enseñó a conducir en un viejo Morris Minor de la familia.

«Entonces no había auto-escuelas ni exámenes de conducir y conseguir un carnet sólo costaba dinero. Era una locura poner un coche en manos de una persona inexperta, pero la ventaja es que había menos y además eran poco veloces.»

A los dieciocho años, Ian recibió un premio de estudios por valor de 200 libras y las empleó en hacer realidad uno de sus sueños, poseer un MG TD de color negro.

«Todavía podría reconocer el ruido de su motor entre otros muchos —asegura—. Era una auténtica maravilla y me fascinaban sus cromados tan brillantes.»

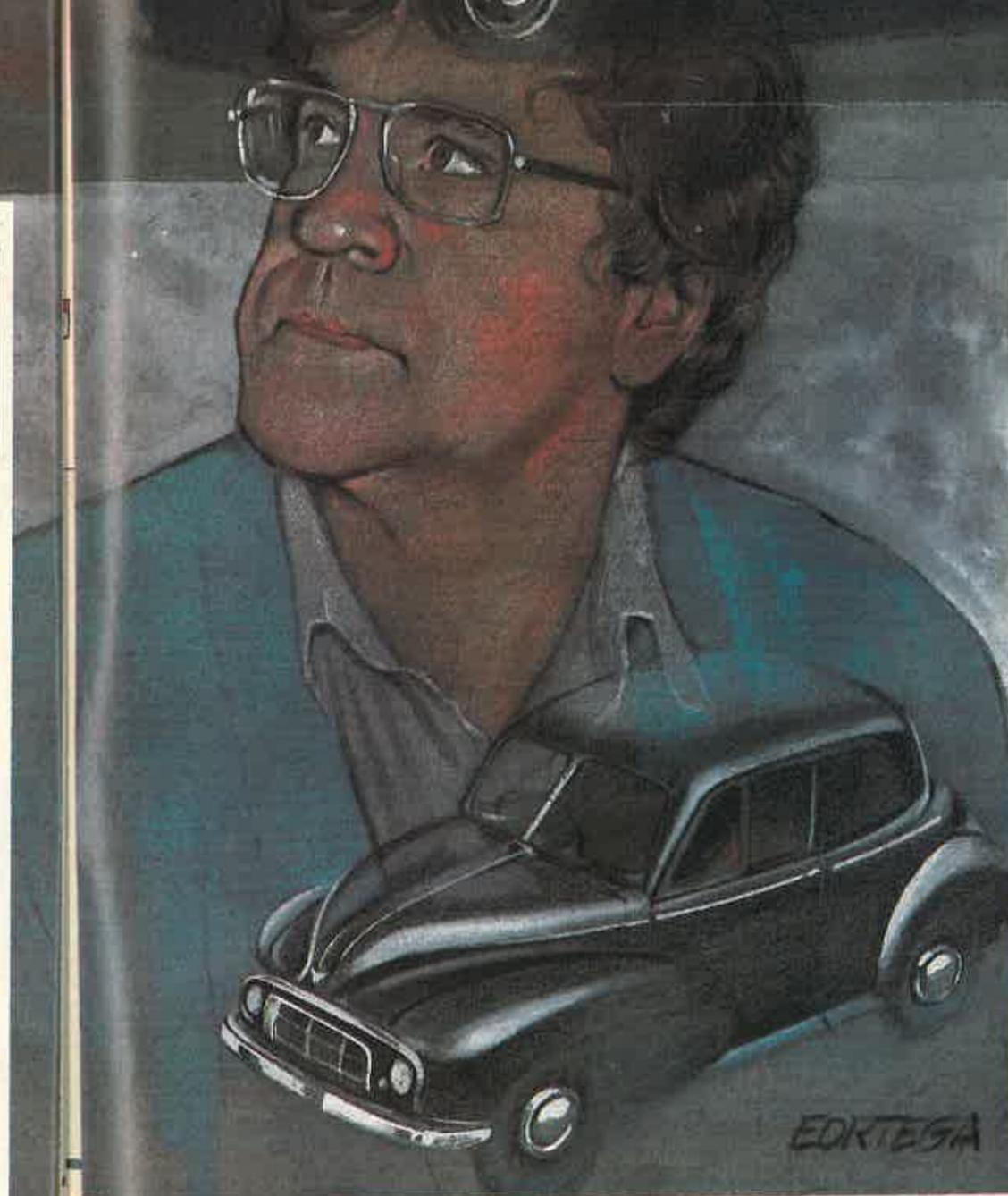
En la década de los cincuenta, tener dieciocho años y un coche tan llamativo como aquél no era frecuente, pero Ian Gibson ha querido ser siempre el

número uno en todo lo que emprende. «Mis padres nos educaron a mis dos hermanas, mi hermano y yo para ser perfectos. A mi hermano le destrozaron, ha ido de un hospital a otro y actualmente vive a fuerza de fármacos. En mi caso, el resultado ha sido un hombre ambicioso.»

Pero esa ambición ha estado encauzada hacia su profesión. Por sus manos han pasado cientos de libros escritos en nuestro idioma y posee muchos metros de cinta grabada con la voz de muchos de los protagonistas de nuestra historia más reciente.

En la venta de su primer coche intervinieron en partes iguales la necesidad de costearse un viaje a España y la opinión de su padre, que consideraba aquella máquina demasiado ostentosa.

«A mí también me gustan los coches sencillos, pero, por encima de cualquier otra consideración, potentes. Aunque



«Mi madre me enseñó a conducir a los diecisiete años en un Morris Minor. A los dieciocho recibí un premio de estudios y me compré un fascinante MG TD color negro. Ahora tengo un Peugeot 504 furgoneta con el que me traje a España todos mis libros»

me sobrase el dinero no compraría un Rolls; eso sí, miro con sana envidia el BMW que tiene un alemán amigo mío.»

Actualmente, Ian Gibson tiene un Peugeot 504 furgoneta a gasóleo que compró en Francia. No es precisamente la culminación del sueño de su amo, porque sólo alcanza los 130 kilómetros por hora, pero guarda entrañables recuerdos; en él ha trasladado a España sus libros y material de investigación.

«Sólo tiene cien mil kilómetros, y aún le queda mucha vida. Es grande e incómodo, pero no puedo cambiarlo porque los escritores, pese a la creencia de la mayoría de la gente, no tenemos mucho dinero.»

Sin embargo, la verdadera razón de Ian es su apego a los coches. Los considera una prolongación de su casa y todos los que han pasado por su vida son recordados con afecto. El Volkswagen Variant que trajo en 1965 a España y tanta admiración despertó en las carreteras andaluzas; el Reliant Scimitar (que él llama cariñosamente Cimitarra), casi una pieza de artesanía, que le produjo muchos momentos de placer, pero que tuvo que vender «porque tragaba gasolina como un loco», según cuenta...

Hace años, a Ian le asustaba la violencia de nuestras carreteras, los insultos de los conductores y la falta de civismo. Actualmente se siente más seguro ante las agresiones, porque sabe asumir su propia agresividad.

«Ser agresivo era en mi familia uno de los peores pecados y yo he tenido siempre una gran carga de agresividad. Según cuenta mi madre, a los cuatro años intenté enterrar a una de mis hermanas, a la que consideraba una competidora. Parece que he participado muchas veces en escenas terribles, rompiendo puertas y arrojando sillas al jardín, pero no tengo ningún recuerdo de aquellos hechos. Me he defendido de ellos reprimiéndolos por completo.»



«Aunque me sobrase el dinero no me compraría un Rolls; eso sí, miro con sana envidia el BMW que tiene un alemán amigo mío»

Sin embargo, esa agresividad ha impulsado la vida y la obra de Gibson, que no tolera el aburrimiento y vive abierto a todas las sorpresas.

«He pasado muy malas épocas y sé lo que es la depresión, pero nadie tiene derecho a sentarse para ver cómo pasa la vida. Como dijo un poeta francés reaccionando contra el simbolismo y su subjetividad: "El mundo exterior existe." Los coches me han ayudado mucho en este sentido porque cuando voy al volante me parece que estoy absorbiendo la vida.»

Pero aunque ama los coches, Ian Gibson no entiende nada de mecánica y se ve en un conflicto cuando se le cae

algún tornillo y tiene que averiguar dónde estaba.

«Ahora me faltan unos cuantos. Cuando aprendo a reparar algo, siempre me surge una avería distinta y lo que sé no me sirve de nada. Prefiero dejar la mecánica para los profesionales. Recuerdo que en un viaje Zaragoza-Madrid tuve un parón en los Monegros, el paisaje más desolado de España. Llovía terriblemente y a mi lado pasaban cientos de camiones conducidos por impacientes. Acudieron de un taller para arreglarme una correa que se había roto, y aunque tenían mil, ninguna era la que necesitaba. El incidente terminó en una charla sobre política y un arreglo que era una verdadera obra de arte.»

Sin duda es un hombre afortunado. Lleva más de veinte años casado y se confiesa un marido feliz, tiene dos hijos a los que no ha podido dedicar nunca mucho tiempo, pero que le consideran su mejor amigo, y ejerce una profesión que le apasiona.

«Tal vez soy un poco egoísta por ha-

ber hecho vivir a mi familia en una constante y loca aventura. Cuando mis amigos están pensando en jubilarse dentro de quince años, yo tengo que empezar de nuevo. Me gustaría quedarme aquí para siempre, trabajar y ganar suficiente dinero para poder comprar una casa. Estoy harto de vivir en pisos alquilados, pagando grandes cantidades a fondo perdido y sin dar a los míos ninguna seguridad para el futuro.»

Pero también el *Hada buena de las carreteras* parece acompañar siempre a Ian. Dos veces que se quedó sin gasolina pudo parar delante de un surtidor y sólo ha tenido una multa en treinta años por saltarse un stop en Segovia.

Hubo una época en que deseaba ser pastor y estudiaba minuciosamente todos los errores del catolicismo para poder combatirle. Entonces se encontra-



ba muy lejos de este hombre flexible que comprende cualquier ideología y relativiza todas las verdades.

Nos acercamos al coche de Ian para hacer algunas fotos. Una de sus puertas está aboyada y él comenta. «Es el regalo de unos chicos que no estaban de acuerdo con mis opiniones sobre José Antonio.»

Y tal vez no sea esta la última vez que su coche sufre algún desahogo político, pues, según nos ha contado, desea militar en algún partido socialista y ecologista para corresponder de alguna manera con todo lo que nuestro país le ha dado a él. Teniendo en cuenta su deseo de convertirse en número uno cuando emprende cualquier camino, puede que algún día nos encontremos con un presidente de Gobierno de origen irlandés. Sería una correspondencia de la historia, puesto que el gran líder de la independencia irlandesa, Edmund de Valera, era de origen español.

Ante dicha anécdota, Ian Gibson ríe y hace comentarios con su español correcto, pero matizado por un ligero acento, y salpica sus frases con un *taco* tan castizo que parece venir de la Cava Baja o el barrio de Chamberí.

Angeles G-Maroto

## José Luis Cano Un viaje por la Costa del Sol en 1924

ALGUIEN ha dicho que la infancia es la patria del poeta. Y, ciertamente, hay recuerdos de la infancia que están como pegados a nuestra piel y reviven con frecuencia en nuestra mente. Los millones de turistas que acuden cada verano a la malagueña Costa del Sol no pueden imaginarse lo que era esa costa, hoy famosa en todo el mundo, allá por los años mil novecientos veintitantos, en que yo, siendo niño, la recorrí por primera vez. Era entonces un lugar tranquilo y olvidado en el sur de España, y mucho más bello que hoy. Los pocos pueblos que jalonaban la costa —que aún no se llamaba Costa del Sol— eran humildes pueblecillos de pescadores, cuya única riqueza —aparte la modesta pesca— era la blancura deslumbrante de la cal, que moldeaba, tan sólidamente como el mármol, las fachadas de las casitas de un solo piso, alineadas a lo largo de las calles llenas de sol. Cuando evoco mi primer viaje por la costa —tenía yo apenas doce años—, hacia 1924, con mi padre y mis hermanos, en un viejo y destartado Ford, que tardaba unas cinco horas en recorrer la rudimentaria carretera que llevaba de Málaga a Algeciras —más del doble de lo que hoy tarda el más modesto coche—, recuerdo siempre que, más allá de Estepona, donde solíamos hacer una parada para comer, la carretera se adentraba hacia el interior, y pasaba por el pueblecito de San Enrique de Guadiaro. Había que cruzar el río de este nombre, pero aún no existía el magnífico puente de hierro que se construyó pocos años después, y por el cual los coches ya no tienen que pasar hoy. No había otra solución para cruzar el río que una gran balsa de madera, en la que introducíamos al viejo Ford, y con la ayuda de unas cuerdas que flanqueaban la balsa, ésta podía llegar a la otra orilla. Recuerdo que había que bajarse del coche para tirar de las cuerdas, y los niños, sobre todo, nos jalábamos al tirar de ellas, como los pescadores al sacar el copo al amanecer en las playas de la costa.

El sistema de la balsa no podía ser más primitivo, pero para nosotros, los niños, era lo más emocionante del viaje, como una aventura en una selva desconocida, que nos recordaba las nove-

las de Salgari. Seis años después, en 1930, todavía se podía recorrer la carretera de la costa sin encontrar un solo hotel, y apenas coches. Y cuando Salvador Dalí escogió Torremolinos para pasar su luna de miel con Gala —«la musa de los surrealistas», que había abandonado al poeta Pual Elaurd para unirse al pintor español—, alquiló una casa junto al mar, con amplia terraza y un estudio para pintar, donde le visité, en la primavera de 1930, con el poeta malagueño Emilio Prados. Pintaba entonces Dalí unos enormes cuadros surrealistas, en los que objetos y símbolos marinos dominaban. Prados, que había dirigido años antes la revista «Litoral», donde se dieron a conocer casi todos los poetas de la generación del 27, propuso a Dalí publicar una revista que fuese el órgano del surrealismo español. Otro poeta malagueño de la generación,

José María Hinojosa, se ofreció a patrocinarla económicamente. Pero el proyecto fracasó al retirarse Hinojosa del grupo, por miedo a que la revista fuera demasiado revolucionaria.

Pero mucho antes que Dalí, en 1904, Rubén Darío había buscado en Málaga y en sus playas un refugio para su amor con Francisca Sánchez, la campesina castellana a la que hizo su amante y que

le fue fiel hasta su muerte. Rubén encontró en Málaga el paraíso ideal para su aventura y para su alma, necesitada de paz y de sol. Solía acudir al amanecer a las playas para contemplar el espectáculo de los pescadores sacando el copo, y en su libro *Tierras solares* recuerda a Málaga como la ciudad predilecta de los dioses y del sol, y nos habla de los poetas malagueños a los que conoció entonces: Salvador Rueda, Arturo Reyes, Narciso Díaz de Escobar, Salvador González Anaya. Fue Rubén Darío uno de los primeros en descubrir la más honda y pura Andalucía, que no es la superficial y colorista, la Andalucía de pandereta que han convertido en tópico tantos viajeros extranjeros, sino otra mucho más sencilla y misteriosa a la vez.

José Luis Cano, Algeciras (Cádiz), 1912. Escritor y profesor. Es autor de numerosos libros de poesía y de estudios sobre literatura española. Es premio Fañenath de la Real Academia Española.

## nuevo SKODA '85

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

**650.000 Ptas.**  
PRECIO TOTAL - MATRICULADO

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

NO LO DUDE, VISITENOS HOY MISMO



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

# CONTIGO AL FIN DEL MUNDO.



Si tienes un Peugeot 205 te puedes ir con él a cualquier sitio. Por lejos que esté o por duro que sea el camino. Su potente motor no conoce obstáculos. Y su consumo no conoce rival.

Amplio habitáculo para los que quieren confort. Y hasta 190 Km/h. para los que quieren velocidad.

Y además, con una autonomía fuera de lo normal: 1.000 kilómetros sin repostar.

Para poder llegar de un tirón al fin del mundo.

## FICHA TECNICA

	GL	GR	SR	GT	GTI
Cilindrada	1.118 cc	1.204 cc	1.294 cc	1.442 cc	1.580 cc
Potencia (DIN)	55 CV	63 CV	65 CV	83 CV	105 CV
Consumos a los 100 Kms.	5,1 l.	4,9 l.	5,2 l.	5,4 l.	5,6 l.
Velocidad máxima	145 Km/h.	160 Km/h.	161 Km/h.	172 Km/h.	190 Km/h.
Precio (F.F.)	602.000	642.000	682.000	742.650	1.348.000

 **PEUGEOT 205**



PEUGEOT TALBOT **FUERZA DINAMICA**

 Lubricantes recomendados

### RICARDO TORMO

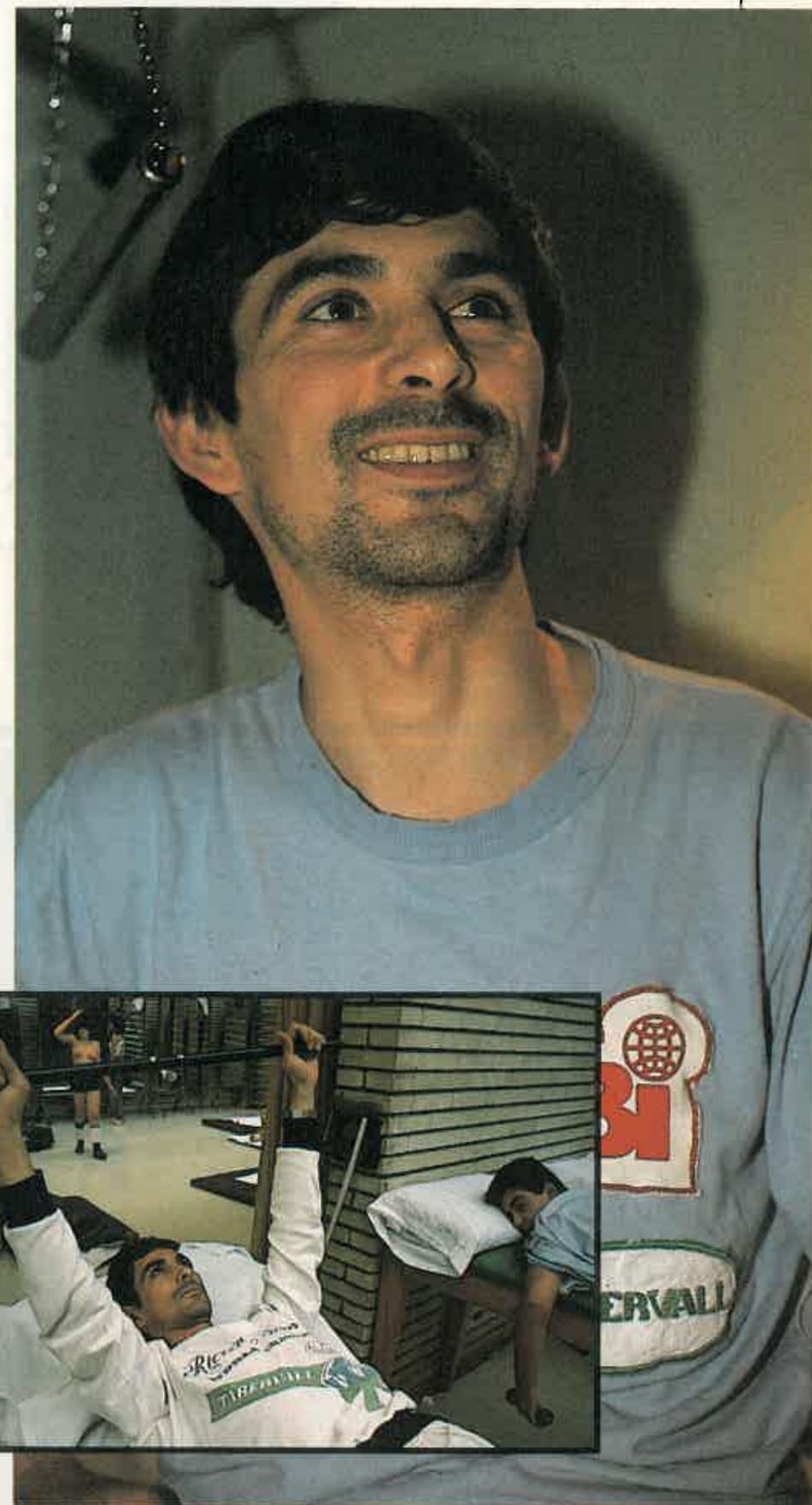
## "EN EL 85 VOLVERE A CORRER"

**P**OR vez primera, casi como recordando tiempos de *mili*, Tormo ha podido tener un *permiso largo*, ya que últimamente sólo había podido tener unas fugaces escapadas de fin de semana. Ahora son quince los días que va a poder pasar en su casa de Canals con su esposa y sus dos hijos, de los cuales el pequeño nació cuando lo más crudo de su recuperación. Justo antes de ese ansiado permiso, MOTOR16 estuvo con Tormo y fue testigo de la lucha de este hombre. Una lucha contra un destino cruel, una lucha consigo mismo, ya que está hecha de trabajo y sufrimiento en un cuerpo dolorido y maltrecho al que hay que volver a recomponer y educar.

Si lo concretamos a la frialdad de los

Hace poco más de seis meses, el fantasma de la amputación rondaba la maltrecha pierna derecha de Ricardo Tormo.

Hoy el piloto de Canals ve con optimismo su futuro: el próximo día 28 los médicos operarán de nuevo esa rodilla y si los resultados son positivos Ricardo podrá volver a montar una Derbi



números, el estado de Ricardo al llegar al hospital era el siguiente: trece fracturas repartidas así: seis en la pierna derecha, otras seis en el brazo derecho, una en la pierna izquierda y una vértebra cervical. A ello se añadían la lesión arterial, la vascular, la de partes blandas, la nerviosa y el shock traumático. Por breve, este enunciado no deja de ser apocalíptico. Es el doctor Recio, jefe de la sección de Traumatología, quien nos hace un balance actualizado de estas heridas: «En estos momentos tenemos pendientes la consolidación de las fracturas de tibia y del húmero derecho, al que ya se ha intervenido en dos ocasiones, la última el dieciséis de octubre. Estas dos fracturas están en vías de solución. Por contra tenemos dos problemas importantes, sobre todo al tener en cuenta la profesión de Ricardo: son su rodilla derecha y la lesión del nervio ciático popliteo externo, que es el que permite al pie hacer la flexión dorsal. La primera es el punto donde recibió el impacto y quedó destrozada y desprovista de músculo. Se tapó con un injerto para paliar esta pérdida de sustancia y habrá que intervenir para que pueda doblar lo suficiente como para montarse en una moto de carreras. En la otra la recuperación es buena y además el nervio ha ido creciendo, pasando a través de esa rodilla des-



“ La primera meta era levantar una pierna, luego fue la otra, después el poder andar solo, sin carro. Ahora mi meta es la recuperación, que va a ser la más dolorosa y dura ”

trozada, lo cual no era evidente que sucediese.» El doctor Recio hace hincapié en que la clave está en la rodilla derecha: «Se va a intervenir el día veintiocho de noviembre —dice— y será durante la misma intervención, a la vista de cómo se encuentre la rodilla, cuando se verá lo que se pueda hacer. Para mí éste es el momento clave, puesto que si ahora Ricardo la dobla hasta setenta grados, por métodos incruentos no puede avanzar más porque no da más de sí. Por eso se impone el abrir.»

Ricardo, prácticamente desde el primer momento, está al corriente del alcance de sus lesiones y siempre ha colaborado con los médicos: «Le interesa mucho la medicina y es de los enfermos que colaboran, es muy animoso porque seis meses de hospital son muy duros. El siempre nos va metiendo prisa y quiere resolver incógnitas», nos comenta el doctor. Un enfermo de notoriedad pública siempre es un acontecimiento en un hospital: «Ricardo es como otro enfermo cualquiera, y si al principio yo temía complicaciones —admite el doctor Recio—, la verdad es que por su parte no ha habido ninguna, y tal vez la única hayan sido los periodistas», nos confiesa con una sonrisa que no nos hace sentirnos ni aludidos ni culpables.

Entre los otros enfermos su presen-

cia no ha pasado inadvertida: «Sí, muchos y en especial niños le van a ver y les ha servido de estímulo», comenta el doctor. Nos cita el caso de Pedrito, un niño de diez años con lesiones de nacimiento en la columna. Estaba muy abatido, no quería comer, y al saber de la presencia de Ricardo quiso conocerle. El contacto con su ídolo devolvió al muchacho un poco de su pérdida alegría. «Pedrito —dice Ricardo— estaba muy mal y cogió moral. El verlo a él y a otros enfermos que trabajan casi sin esperanza, porque a no ser que la medicina haga un hallazgo no tienen posibilidad de restablecerse, me ha servido de estímulo, porque al estar yo mucho mejor que ellos pienso que debo luchar para recuperarme.» Y continúa: «Para ellos es importante estar con un famoso, y si primero venían a verme por eso, luego con muchos he entablado una amistad.» Pese a todo Ricardo tiene una visión algo pesimista de la relación entre los enfermos: «Nos conocemos, pero cada uno tiene sus problemas. Si la relación fuese intensa no bajaríamos y yo estoy aquí para trabajar. No queda mucho tiempo después del día para las relaciones.» Tal vez parecen duras estas palabras, pero traducen la voluntad que este hombre pone para restablecerse. «Es un poco como en la mili: hay una solidaridad

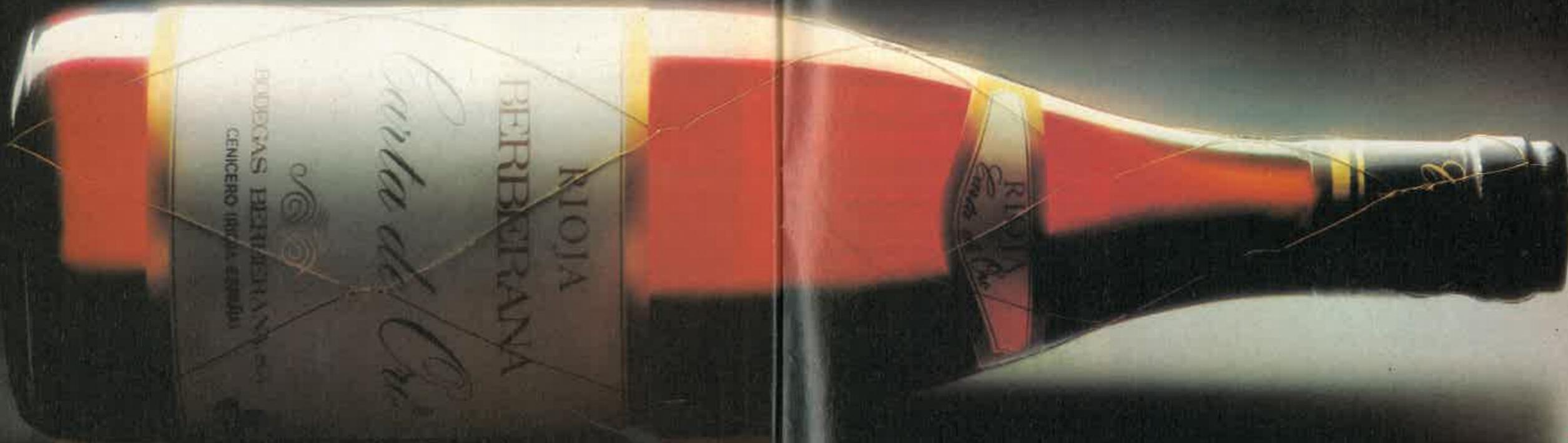


de grupo, pero sin particularizar.»

El horario de Ricardo es agotador: gimnasio y recuperación desde las nueve y media de la mañana hasta la una, y por la tarde de tres a seis y media. Son siete horas de esfuerzos y dolores, pero también de metas que se van estableciendo y paulatinamente se van cumpliendo. «Yo desde el principio —recuerda— ya entendía que la cosa era lenta. La primera meta era levantar una pierna, luego fue la otra, después el poder andar solo, sin carro.» En estos momentos Ricardo anda con muletas y es capaz de sostenerse y dar algún paso sin ellas, «pero los médicos no quieren que lo haga», apunta sonriendo entre travieso como un chiquillo y orgulloso de su progreso. Sin embargo, es la operación del día 28 el objetivo inmediato que tiene ante sí: «Esta es ahora mi meta, la operación y la recuperación, que va a ser la más dolorosa y dura.»

Al ver el terrible aspecto de esa rodilla —«y eso que ahora ya tiene un color sonrosado», apunta el doctor Recio— uno se siente empujado, y aún queda más admirado cuando oye decir a Ricardo: «Yo espero volver a subirme en una moto de carreras el año próximo, tal vez no en los primeros grandes premios, pero sí después, y además estoy convencido de que la

La buena crianza se demuestra en la mesa.



Carta de Oro Rioja bien criado.





Los hombres de Derbi vienen a verme con frecuencia. Ellos ya están buscando soluciones para que pueda conducir con la pierna menos flexionada: la estribera más baja, el asiento más elevado, etcétera... 99

Derbi va a ser la mejor moto del Mundial.» Los hombres de Derbi vienen a verme con frecuencia y a menudo estas visitas se convierten en reuniones de trabajo, en las que Ricardo es el más entusiasta de todos. Dado el problema del ángulo hasta el que pueda doblarse la rodilla, en Derbi ya están buscando soluciones para que su piloto pueda conducir con la pierna menos flexionada: la estribera más baja, el asiento más elevado, etcétera...

Ricardo ya empieza a vislumbrar la salida del largo túnel en el que su carrera penetró aquel 24 de abril. Una carrera en la que los accidentes no le han respetado excesivamente. «Si yo había tenido accidentes —dice— muchas de las veces era porque yo quería ir más deprisa que la moto, porque a veces no te-

nía suficiente moto para mis condiciones de piloto. Otras fueron fallos mecánicos o de otros pilotos y por fin éste, que sucedió porque tenía que pasar; no sé si el destino, la mala suerte, pero tenía que pasar y pasó...», concluye resignado. De todos los que ha sufrido Ricardo en su carrera, y son bastantes y algunos de cierta importancia, éste es el que mayor huella le está dejando: «Cuando salga de aquí la experiencia que he vivido en el hospital no la olvidaré nunca. Es imposible olvidar algunas cosas y además tanto tiempo en un lugar como éste te hace pensar en cosas que antes ni se te ocurrían. Luego tal vez se mitiguen, pero es imposible olvidar lo que he pasado, porque es algo importantísimo en mi vida y que me ha hecho pensar mucho en la vida, en

las personas, en muchas cosas. A partir de ahora me he dado cuenta de que aparte de mi profesión hay muchas cosas más, cosas que me gustaría hacer, muchas ilusiones que no he podido cumplir.»

Ricardo, tras esta experiencia, valora de otro modo la existencia. Si como es de esperar este 28 de noviembre los cirujanos pueden poner en condiciones su pierna, será un Ricardo Tormo distinto el que se presente a la parrilla de salida de los Grandes Premios de 1985. Un Ricardo Tormo con las mismas ganas de siempre o tal vez más, pero un Ricardo Tormo que sabe que si bien para él las motos siguen siendo lo más importante, no son la única cosa por las que merece la pena luchar.

Texto y fotos: J. L. Aznar

# WASHINGTON, CAPITAL DE CAPITALS

Un buen día se encuentra uno en una veloz autopista, a bordo de un larguísimo taxi amarillo, posiblemente en condiciones higiénicas bastante precarias que no impide llegar puntual a la cita, y descubre asombrado estar en una ciudad europea donde impresionantes edificios de piedra y magníficos monumentos están respaldados por largas avenidas.

LEGANTES comercios vienen precedidos de finísimos restaurantes y los hoteles sortean con exquisita táctica la primacía del bienestar del turista. Claro que esto no sería tan extraño si no fuera porque 400 kilómetros atrás acaban de abandonar Nueva York y el contraste de ambas ciudades —ninguna de las dos parece indicada de mostrar tanto la cultura como el sentimiento de ese país— hace dudar de la integridad arquitectónica americana.

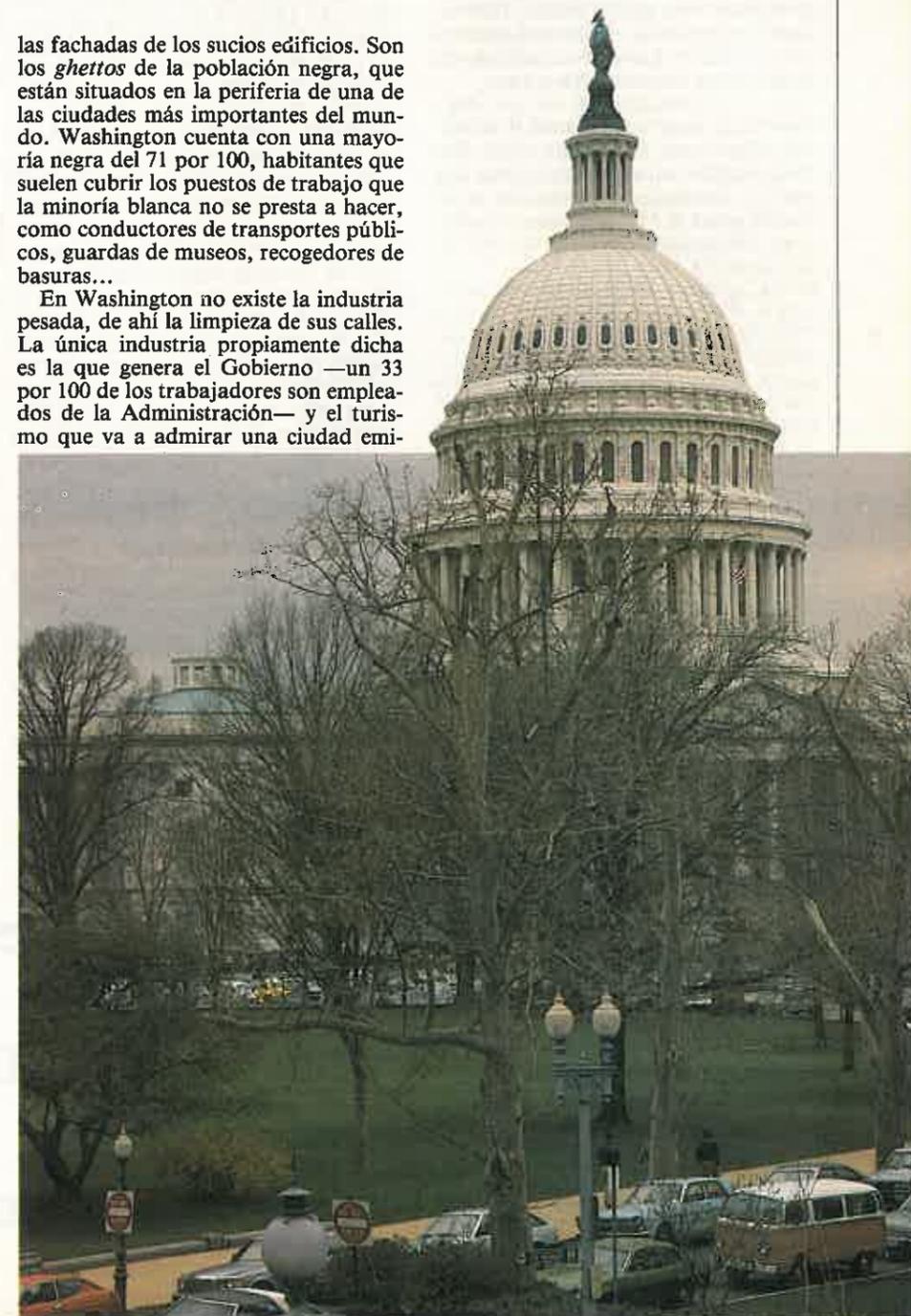
El viajero que llega a Washington viene habitualmente precedido de una estancia neoyorquina, pero su condición de capital de los Estados Unidos de América, lugar de residencia habitual del presidente de la nación, ha hecho de esta ciudad visita obligada para turistas que inician su andadura americana por la costa del Atlántico. La ciudad que diseñara el capitán de Zapadores y arquitecto francés Pierre Charles L'Enfant, que durante la guerra de la Independencia sirvió a las órdenes de George Washington y que recibiera de éste en 1791 el encargo de trazar el proyecto de la nueva capital, recibe anualmente un promedio de quince millones de visitantes que llegan de todas las partes del mundo. Por eso no es extraño que Washington viva expresamente para el turismo, una industria que genera más de 45.000 puestos de trabajo en una población que no supera los tres millones y medio de habitantes.

Washington es una ciudad limpia, algo sorprendente en este país. Las calles transmiten una sensación de tranquilidad que respalda el ciudadano medio que tímidamente pasea por el *Downtown*, entre Pennsylvania Avenue y Avenue of the Presidents, donde se encuentran los mejores comercios de la ciudad como el antiguo *Old Post Office*, hoy día restaurado y convertido en un edificio de tiendas y restaurantes.

Pero también existe la *cara oculta* de Washington, aquella que es ignorada por el visitante pero que también genera su propio arte, el que se cuelga en

las fachadas de los sucios edificios. Son los *ghettos* de la población negra, que están situados en la periferia de una de las ciudades más importantes del mundo. Washington cuenta con una mayoría negra del 71 por 100, habitantes que suelen cubrir los puestos de trabajo que la minoría blanca no se presta a hacer, como conductores de transportes públicos, guardas de museos, recogedores de basuras...

En Washington no existe la industria pesada, de ahí la limpieza de sus calles. La única industria propiamente dicha es la que genera el Gobierno —un 33 por 100 de los trabajadores son empleados de la Administración— y el turismo que va a admirar una ciudad emi-





ponentemente monumental. Los monumentos y edificios más importantes de la ciudad se encuentran con facilidad, incluso sin una guía o plano. Con escasas excepciones, están situados en torno a dos ejes que se encuentran en ángulo recto uno respecto a otro.

En la intersección de los ejes este-oeste y norte-sur se levanta el *Washington Monument*, la primera visita que suele hacer el turista cuando llega a la capital. El obelisco —conocido en la ciudad como el Monumento— se eleva unos 170 metros desde la cumbre de una pequeña loma en el Mall. Por la noche, grandes focos eléctricos iluminan el *Washington Monument* y luces rojas en la parte superior sirven de advertencia para los aeroplanos. Solamente la puerta en la base y las ventanas pareadas de la parte superior quiebran la superficie del monumento. Desde estas ventanas los visitantes pueden disfrutar de un panorama espectacular de toda la ciudad —ningún edificio o monumento puede superar en altura a este símbolo de veneración por uno de los héroes más grande de la historia de los Estados Unidos—, el río Potomac, la Tidal Basin, así como parte de los Estados de Virginia y Maryland, después de haber soportado una larga cola que llega en muchos casos a enlazar con la explanada del Mall, una extensión larga y abierta de césped situada entre el Capitolio y el Monumento a Washington. A ambos lados de esta explanada se encuentran los más bellos museos de la ciudad.

Este es un lugar donde la gente corre, hace volar cometas o simplemente pasea. El Hall es también un lugar donde

los visitantes pueden sentarse en bancos y descansar mientras deciden cuál de los museos del Smithsonian visitarán más tarde. Uno de los grandes atractivos del Smithsonian, que abarca un total de trece museos y el Zoológico Nacional es el Museo Nacional del Aire y del Espacio, donde se puede encontrar y admirar desde la primitiva máquina de los hermanos Wright con la que volaron en Kitty Hawk en 1903 hasta el módulo de comando del «Apolo» en el cual volieron los tres astronautas de la Luna en 1969. Se siente revivir la historia, expandir los horizontes, renacer el optimismo, renovarse la capacidad de asombro. El Castillo, edificio de arenisca roja con ocho torres almenadas, simboliza de alguna forma toda la Institución Smithsonian. Más adelante, y siempre dentro del marco del Mall, se pueden visitar el Museo



Washington, visita obligada en USA  
El viajero se encuentra de todo

Nacional de Arte Americano, la Galería Renwick o la Galería Nacional de Arte.

Entre las grandes ventajas que encuentra el turista para hacer más cómoda la visita a la ciudad y sus monumentos está el coger el *Tour mobile Sight-seeing* un autobús que sale cada cuarto de hora y que recorre los principales monumentos como la Casa Blanca, el Capitolio, la *casa del pueblo*, donde se reúne el Congreso para aprobar las leyes que gobiernan el país; la Corte Suprema, un edificio que inspira un gran respeto al pueblo americano; la Librería del Congreso, edificio estilo Renacimiento italiano donde se encuentra una fuente de datos de gran recurso con más de diez millones de artículos y que crece a razón de 7.000 artículos por día laborable; el cementerio nacional de Arlington, donde se encuentra la tumba del Soldado Desconocido; el Jeffer-

## Autoagenda

ASOCIACION DE VISITANTES Y CONVENCIONES DE WASHINGTON D.C.: 1575 Eye Street, N.W., Suite 250, tel. 789-7000.

Aeropuertos internacionales: «Baltimore», tel. 859-7100 y «Dulles», tel. 471-7838.

APARCAMIENTOS: Atlantic Garage, 1828 L. St., N.W. 20036, tel. 466-4300. Colonial Parking, 2145 K. St. N.W. 20037, tel. 965-5800. Diplomat Parking Corporation, Suite 211, 2033 K. St. N.W. 20006, tel. 822-1700.

ALQUILER DE COCHES: Ajax Rent A Car, 2620 Jefferson Davis Hwy, Arlington, tel. 979-3700. American Rental & Leasing System, 450 South Pickett, St. Alexandria, tel. 823-2400. Avis Rent A Car, 500 East Monroe Ave., Alexandria, tel. 683-6700. Budget Rent A Car, 1200 St., tel. 628-2750. Dollar Rent A Car Washington Inc., 2910 Jefferson Davis Hwy., Arlington, tel. 549-6704/421-6868. Hertz Corporation, Suite 410, 700 North Fairfax St., Alexandria, tel. 683-5333/336-2496. MPG Car Rental of Washington D.C., 1522 K. St., tel. 189-0283. National Car Rental, 1001, 12th St. tel. 347-4772/842-1000. Northeast Ford Rental Cars & Vans, 2175, West Virginia Ave., tel. 832-2000.

son Memorial, rodeado de cerezos japoneses, muestra de la amistad de Japón y los Estados Unidos. Todos los años, por primavera se celebra en Washington el Festival *Cherry Blossom* que se ha convertido en uno de los acontecimientos más importantes de los Estados Unidos. El festival dura toda una semana y en él hay demostraciones de todo tipo, musicales, teatrales, que culminan con una gran parada donde se escoge a la reina de las fiestas.

Continuando con la visita monumental no hay que olvidarse del Lincoln Memorial situado en West Potomac. El *Tourmobile* hace escala en todos los monumentos, aunque no espera al viajero que puede coger tranquilamente el siguiente. Después de dar un breve repaso por todas las galerías de arte, el autobús acerca al viajero al *John F. Kennedy Center*, centro cultural de indiscutible valor arquitectónico en cuya construcción colaboraron varios países. Pero Washington también ofrece al visitante otro tipo de diversión. Esta hay que buscarla en Georgetown, pequeña ciudad fundada en el siglo XVII y que ha quedado definitivamente unida a la capital. En Georgetown está la vida nocturna, el pequeño comercio, en definitiva la diversión de los jóvenes cuando cuelgan los libros. Los edificios de tres alturas iluminados con luces de neón guardan el calor de la música de jazz, del country, del rock. En la calle la juventud baila en «break-dance»; todo está permitido en Georgetown menos el aburrimiento.

## Block del Paparrutas

### En el corazón del imperio

**H**AY una comida que hago siempre con enorme placer en Washington y es el *brunch*, especie de abundante desayuno que se hace entre once y doce de la mañana, lo que permite saltarse el almuerzo y esperar una cena abundante y temprana. El sistema a mí me conviene y hay hoteles en la capital de la República Imperial (Raymod Aron *dixit*) en donde lo hacen delicioso.

La bebida es el café, ese café agudo, esa tisana ligera que se toma allí. Pero no se desdén la copa de algún vino ligero y de preferencia espumoso, californiano, español o francés.

La oferta incluye generalmente excelentes platos de ahumados combinados, charcutería y una buena docena de recetas distintas de huevos. Las tostadas suelen ser perfectas, y si se terciara, también sirven pan normal o «francés», que dicen allí.

El *brunch*, algo intermedio entre el desayuno y el almuerzo, es un inteligente invento para políticos, ejecutivos y hombres de negocios, que es lo que priva allí. Y es gente que trabaja, o por lo menos sabe dar la impresión de que trabajaba. El *brunch* da un tiempo suficiente de convivialidad sin la cortedad adusta del desayuno ni las colosales sobremesas que nosotros nos propinamos y que ellos de hecho nos envidian.

Una de las más interesantes apariciones en el *brunch* norteamericano son las ostras, que suelen servir en copa y con salsa a elegir. Y para eso va muy adecuada esa copa de algún espumoso de los arriba mencionados. Si se siente uno nacionalista, jamás falta el cava.

En Washington hay restaurantes de todas las cocinas del vasto imperio y de todos los países clientes. Los precios, en esa cosmópolis culinaria, no suelen ser muy elevados. Lo son más en los restaurantes más característicamente washingtonianos, frecuentados sobre todo por figuras y figurones de la política y del periodismo, como el Clark's.

En estos sitios, generalmente, no hay que ir a por alta cocina. La especialidad es la carne a la parrilla y es, a menudo, la mejor carne del mundo, sobre todo la de buey.

Saben hacerla. El T-bone steak, jugoso, tierno, de corruscante grasa, con el palo del hueso, suele ser de primera categoría y se acompaña con ensalada (casi siempre muy insípida) o con legumbres de la temporada, frescas y bien cocidas y presentadas.

Luego suele haber una buena gama de tartas frutales, a las que son muy aficionados, y esa es la cena ideal y más característicamente washingtoniana.

Es el momento de degustar algún tinto californiano. Los hay muy dignos, especialmente en las variedades Cabernet-Sauvignon y en los cepajes Gamay. Pero cuidado, esa botella se-

rá sin duda alguna el mayor dispendio de la cena. Si elegís entre lo mejor, no andaréis lejos de los cuarenta o cincuenta dólares botella.

En numerosos restaurantes hay, más baratos, vinos europeos, especialmente italianos, pero también españoles y, claro está, franceses. En tales esatalecimientos las bodegas están bien seleccionadas y cuidadas y el

servicio es bastante profesional. Los buenos hoteles suelen tener un sumiller enterado, pero no es muy aconsejable la cena en los hoteles. Lo más probable es que tengan cartas de cocina internacional, muy tradicional y anticuada, no demasiado bien hecha y bastante cara.

Washington es una ciudad relativamente pequeña, provinciana, y para la escala norteamericana, apacible y tranquila. Tiene un maravilloso museo moderno con una cafetería y «snack» bastante potable. Hay tres o cuatro librerías que quedan abiertas hasta tarde por la noche, en las que sirven café o té, y algunos bocatas en ambiente simpático. Es una ciudad laboriosa y culta con una gran Universidad. El corazón del imperio no da la menor impresión belicista y aterrizadora. Moscú, en cambio, sí la da.



## Comer y dormir

RESTAURANTES.—Billy Martin's Carriage House, 1238 Wisconsin Ave. N.W.; Rive Gauche, 3200 M. St. N.W.; Hogate's, 9 St./Maine Ave. S.W.; Two Continents, 1420 F. St. N.W.; Paul Young's, 1120 Connecticut Ave. N.W.; Sholl's Colonial (cafetería), 1032 Connecticut Ave. N.W.

HOTELES.—Madison (★★★), 15 & M. Sts. N.W.; Embassy Row (★★★), 2015 Massachusetts Ave. N.W.; Loew's L'Enfant (★★★), 480 L'Enfant Plaza East S.W.; Taj International Hotels, 1315 Sixteenth Street, N.W., Suite 100, tel. 462-7104; Shoreman, Calvert Street & Connecticut Ave. N.W. tel. 228-2121.

RESTAURANTE ESPECTACULO



PRESENTA  
EL HUMOR DE

FELIX EL MAÑO

Y EL BALLET ESPAÑOL DE  
SILVIA IVARS  
Y GALAS ESPECIALES

RESTAURANTE



Abierto medio día y noche

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

SEEP-SAIL  
VELAS  
TIERRA  
ADENTRO

**C**HOTT El Jerid es el mayor lago salado africano. Está situado en el sur de Túnez y todos los días lo vemos en las fotografías de los satélites meteorológicos, como una gran mancha negra. La mayor parte del año aparece seco, la superficie refleja la luz del sol en los cristales de sal y según la hora de día pasa del color violeta al plateado. Durante la mayor parte del año la soledad más absoluta reina sobre el Chott, pero durante el mes de mayo al año se convierte en el escenario del Campeonato del Mundo de Seep-Sail, y entonces se llena de velas multicolores, que en vista panorámica se asemeja a una playa de moda.

La modalidad seep-sail nació hace seis años, derivada directamente de las tablas de vela, y no son otra cosa que la misma tabla, con algunas modificaciones, provista de cuatro ruedas, que le permiten rodar por superficies más o menos llanas, como playas, desiertos, praderas o grandes aparcamientos. Pero sin duda un Chott de las características de El Jerid, con más de cien kilómetros de extensión, de una superficie completamente plana, es el lugar ideal para practicarlo, y por ello se ha elegido para celebrar el Campeonato del Mundo.

Como una curiosa excepción, este nuevo y apasionante deporte no ha nacido en California, sino en Francia, de la mano de Arnaud Rosnay. En 1977 presentó su idea en el Salón de la Navegación y en el 79 se incluyó en la Federación Francesa de Carros de Vela. Ese mismo año Rosnay alcanzó el primer récord al cubrir 1.300 kilómetros en doce horas entre Nouadhibou (Mauritania) y Dakar (Senegal). A pesar de su corta historia, algunas travesías de seep-sail, llevan camino de convertirse en clásicas, como la Newport-Dunkerque o la Challenge Léonce Deprez.

remo de clasificación. La primera figura mundial del seep-sail es el belga Yannick Boussemark, que por el momento ha ganado todos los premios, incluido el Campeonato Mundial del Chott de este año.

Aunque aparentemente el factor fuerza parece determinante para el dominio de las tablas, la habilidad, equilibrio y reflejos son las virtudes que más se ponen en juego sobre la tabla. En ésta, las ruedas van montadas en ejes que tienen un pequeño giro. Para que la superficie sea más antideslizante, llevan en la parte superior dos filas de tornillos que apenas sobresalen un centímetro, sobre los que las zapatillas se agarran con toda firmeza.

El equipo del corredor o navegante se compone de un mono resistente a la abrasión de la superficie, protecciones en los codos, rodillas y casco. La tabla y vela pueden fabricarse artesanalmente por el deportista, pero el equipo completo en Francia suele costar unas 36.000 pesetas aproximadamente.

Según los participantes del seep-sail de El Jerid, una de las mayores ventajas de

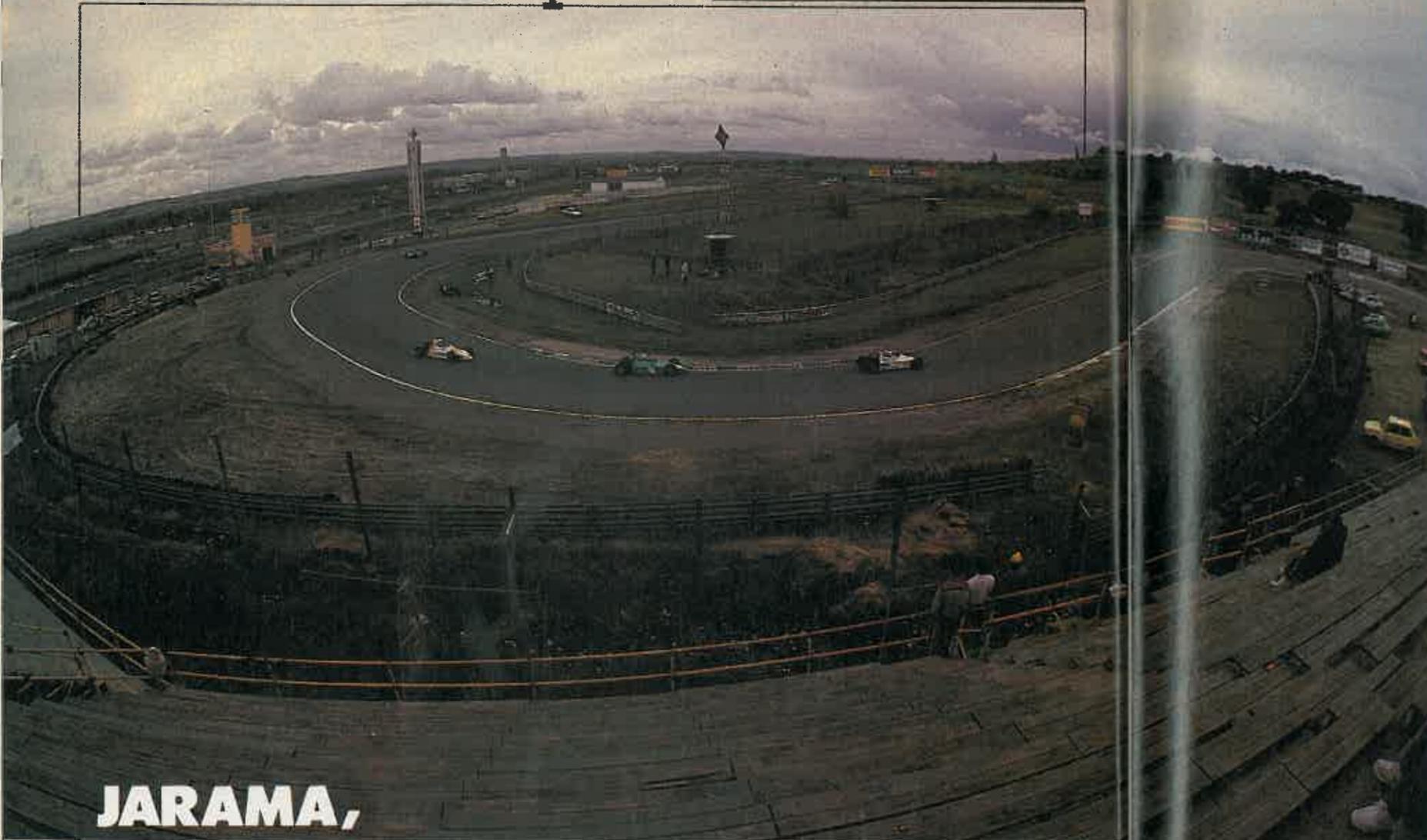


La organización de los Campeonatos del Mundo en el Chott El Jerid, en el sur de Túnez, comenzó en 1983. Como ya hemos dicho, el lugar, por su extensión y suelo llano, es el ideal, aunque en su primera edición la falta de viento disminuyó la espectacularidad de las pruebas, mientras que en el 84 fueron, precisamente, primero las lluvias y después los vientos, que alcanzaban los 80 kilómetros por hora, los que obligaron a suspender algunas pruebas. Hay que tener en cuenta que estas tablas logran duplicar la velocidad del viento y con una pequeña fuerza (36 kilómetros por hora) superan con facilidad los 50 kilómetros por hora.

Para la clasificación en los campeonatos se realizan pruebas en triángulo, slalom, velocidad pura y estilo libre. La suma de las puntuaciones establece el ba-

esta modalidad sobre las tablas náuticas, además de la facilidad de poder *navegar* sobre tierra firme, es la sencillez de aprendizaje: sólo se necesita poco tiempo para mantener el equilibrio y a los tres meses de práctica es posible atreverse con los slalom y algunas figuras de estilo libre. Los iniciadores de este nuevo deporte están entusiasmados por sus posibilidades, tanto por la práctica en sí como por la espectacularidad. En pocos años han conseguido un alto nivel de participación, esperando que en los próximos campeonatos mundiales las representaciones nacionales sean mayores y su máxima aspiración se centra en que el seep-sail se convierta en deporte olímpico.

Texto y fotos:  
Francisco del Brío.



JARAMA,

FINALES DE LOS CAMPEONATOS

UN MAL DIA EN LAS CARRERAS

UNA desangelada mañana, con lluvias intermitentes, recibió a los pilotos españoles que iban a disputar la última jornada de los Campeonatos de Velocidad en Circuito. Una matinal con el habitual escaso interés con que se celebran las pruebas del madrileño Jarama. Afortunadamente, tres campeonatos estaban aún por decidir, por lo que la incertidumbre ponía un cierto atractivo en esta reunión; la primera en la que Carlos Gracia estrenaba presidencia. Con su elección aún caliente, el nuevo presidente de la Española de Automovilismo debe haber tomado buena

nota de la urgencia de una reestructuración de los reglamentos o de la imperiosa necesidad de buscar soluciones para un automovilismo de circuito que se muere en la indigencia. De los seis campeonatos nacionales, tres estaban ya decididos antes de esta última carrera: la Copa Renault Iniciación, que ha sido conquistada por Gustavo Durán. De este trofeo se han celebrado siete pruebas en circuitos diferentes. En este aspecto, un sobresaliente para los organizadores. También había quedado resuelto el Campeonato de la Fórmula Nacional a favor de Tucho Cutillas. Sólo cinco

carreras; todas ellas, menos uno, en el Jarama. A comienzos de año se habían previsto ocho pruebas. Por último, también estaba resuelto el Campeonato Seat Fura, en la persona de Juan Escavias. Se han celebrado ocho pruebas en seis trazados diferentes, lo que tampoco está del todo mal. La Copa Renault tenía un gran aliciente: Jesús Díez, el que más méritos hizo a lo largo del año, tuvo un desafortunado fin de temporada, y se le acercaron peligrosísimamente Javier Miranda y Juan Bernal, hasta el punto de que cualquiera de los tres podía ganar la Copa. En la última prueba



Los pilotos de la Fórmula Ford están descontentos. Sólo han disputado cinco de las ocho pruebas programadas.

El día no acompañaba demasiado, pero el aspecto del circuito era de lo más triste, con las tribunas prácticamente vacías. Sin embargo, algunas de las carreras fueron entretenidas, como las del trofeo Autobianchi, en las que las carambolas fueron múltiples.

ba, Jesús no dio la menor opción a sus rivales y se adjudicó sin contemplaciones la carrera y el campeonato. Entre los turismos de producción, uno de los campeonatos de más interés teórico, y con Ford volcada para conseguirlo, fue el malagueño Francisco Romero, quien se llevó el gato al agua. Celebrada la carrera en un momento en que la lluvia cesó de caer, la superior potencia del Volkswagen se impuso a la mejor conducción del Ford, teniéndose que conformar Sasiambarena con la tercera posición en la carrera y la segunda en el campeonato. Y en la Fórmula Fiesta, el descon-



Cutillas (núm. 23) ya era el ganador del Campeonato de Fórmula Nacional. Jesús Díez (núm. 1) se adjudicó la Copa Renault. La lucha entre López de la Cámara (núm. 12) y Carlos Jodar (núm. 4) fue lo mejor del Campeonato Fura.



cierto es total. Nadie sabe quién ha ganado el Campeonato, porque los reglamentos no prevén un número tan corto de carreras celebradas. Si ya no se celebran más, la FEA tendrá que decidir cuántos resultados se retienen: si puntúan cuatro, el ganador es Villalba; si puntúan todos, es Gluckman el triunfador, al haber ganado en esta última carrera del Jarama... a la espera de una posible carrera en la semana próxima, coincidiendo con las Dos Horas Renault. Pero el RACE, que es quien tiene que dar los premios, no está muy por la labor.

### Los periodistas, muy rápidos

Por último, se celebró también una carrera en dos mangas, destinada a los periodistas, sobre los Autobianchi Abarth. La verdad es que resultaron las dos pruebas más interesantes de la jornada; sobre todo, la última, con un cerradísimo duelo entre Eduardo de Aysa, que finalmente resultó vencedor; Carlos de Miguel, que hizo una excursión a la tierra en la última vuelta, y Javier Hernández. Del nivel alcanzado por los periodistas da idea el que los mejores tiempos han sido iguales a los que lograron los participantes del trofeo en el año anterior, con los coches preparados.

### A todo gas

● Jesús Pareja ya tiene compañero para pilotar el Porsche 956 en los 1.000 kilómetros de Sandow Park. Se trata de Chris Grosmeier, con el que puede formar un equipo más homogéneo que con Manfred Winkelhock.

● Dos de los protagonistas de la Copa Renault de este año, Javier Moreno y Javier Miranda, se desplazarán próximamente a Gran Bretaña para sondear las posibilidades que tienen el año próximo de disputar toda una temporada de Fórmula Ford o Fórmula 3.

● Jaime Reh, uno de los pilotos más rápidos salidos de las fórmulas de promoción, está trabajando intensamente para ofrecer un programa coherente que pueda interesar a un sponsor y correr el año próximo junto con Juan Carlos Pareja la Renault European Cup.

● Los horarios de la última carrera del Jarama han tenido que ser modificados porque TVE no quiere transmitir ninguna carrera monomarca si no es mediante acuerdo económico: más de dos millones de pesetas es, por ahora, la tarifa oficial.

● Ricardo Tormo ha recibido un nuevo homenaje, esta vez a cargo de Derbi. En esta ocasión no faltó Angel Nieto, quien recordó sus rivalidades de antaño, asegurando que habían quedado completamente zanjadas.



### Montecarlo: ni Rallye ni Gran Premio

EN 1985 no habrá ni Rallye de Montecarlo ni Gran Premio de Mónaco de Fórmula 1, al quedar rotas las conversaciones existentes entre la FISA y el Gobierno monégasco. El problema del Rallye es que la Federación Francesa pedía un millón de francos por atender

el paso de la prueba por las carreteras francesas. Mientras que el problema del Gran Premio es que el Automóvil Club de Mónaco se niega a ceder los derechos de televisión a la FISA, y los ha vendido por su cuenta a la cadena norteamericana ABC, hasta 1989.

El Automóvil Club de Mónaco había decidido pagar el millón de francos —unos dieciocho millones de pesetas— a condición de que se diera luz verde al Gran Premio, cosa que no ha aceptado la FISA.

### Carlos Sainz prefirió a Renault

CARLOS Sainz ha firmado definitivamente contrato con Fasa-Renault para hacer el Campeonato de España de Rallyes en 1985. Carlos ha escogido la mayor libertad para participar en otras modalidades que le daba Renault, dejando de lado la importante oferta económica que le proponía General Motors.

Con la llegada de Carlos Sainz queda fuera del equipo Eugenio Ortiz, al que de todas formas se le ha ofrecido un programa de apoyo que le permitiría participar en tres de los rallyes más importantes. Existe la posibilidad de que Ortiz pueda hacer un programa completo, con un R-5 Turbo inscrito bajo los colores de Rothmans, que mantendría y revisaría la misma Fasa-Renault.

Rothmans está estudiando el programa de Ortiz, conjunta-

mente con el de Beni Fernández, que podría correr con un Lancia, el de Juan Carlos Oñoro y Guillermo Barreras. Tomarán una decisión a final de mes.



## Prendas tipo barbour en algodón engrasado.



Una exclusiva de:

**ALPHA** design CON Thinsulate

LA NUEVA FIBRA PARA MOTORISMO FABRICADA EN U.S.A. por 3M

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

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

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

Cinturón reversible reflectante en las dos versiones de ALPHA POLAR.

Modelo ALPHA POLAR

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

## 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 ENGINEERING S.A.

Polígono Industrial «EL SEGRE» Tel. (973) 20 16 62 / 20 16 65  
Tel. 51 492 IRESA-E LLEIDA / LEHIDA - (España)

Solicite información por escrito

## PERDIO ROCCI Carlos Gracia, presidente de la Federación Española

**C**ARLOS Gracia, que hasta ahora regía la Federación Aragonesa y Riojana, se ha convertido en el nuevo presidente de la Federación Española de Automovilismo tras la votación celebrada en la reunión del pleno, el pasado sábado, día 17 de noviembre. De los 136 componentes del mismo, 127 acudieron a la reunión, votando 64 de ellos a favor de Gracia y 60 por el hasta ahora presidente, Sandro Rocci. Hubo además dos votos en blanco y uno nulo.



De esta forma concluye un largo proceso electoral, iniciado el pasado mes de julio y que parecía destinado a dar cuatro años más de mandato presidencial a Sandro Rocci. Este fue votado abrumadoramente en el curso de una reunión del pleno de la Federación, convocada para el día 29 de septiembre, a la que sólo acudieron 67 miembros, aunque hubo otros que enviaron su voto por correo. El que no hubiera *quórum* para la reunión dio lugar a una larga discusión a la que la mesa electoral puso fin al decidir llevar a cabo la votación, dado que era el único punto que figuraba en el orden del día y que los votos que se iban a contabilizar eran de una mayoría de los componentes del pleno. Esta decisión no fue aceptada por uno de los candidatos, Miguel Angel Nalda que, levantándose, impugnó aquella reunión del pleno y, por tanto, cualquier decisión que pudiera surgir de ella.

Sin embargo, esta votación quedó anulada por la junta electoral, que tomó en consideración la impugnación de Nalda, obligando a

una nueva reunión del pleno de la Federación para proceder a una nueva votación.

En teoría, el resultado debería haberse mantenido, pero en el mes y medio transcurrido, Rocci tuvo algunas actuaciones que disgustaron a quienes le apoyaban.

Estos errores hicieron incluso que el Real Automóvil Club de España y el de Cataluña, que tenían posiciones encontradas, apoyando el primero de ellos a Rocci y el segundo a Nalda, se pusieran de acuerdo y decidieran ambos respaldar a Carlos Gracia. Este ha podido contar con el apoyo de los automóviles clubs y Federaciones del norte de España y de Canarias, las del sur —curiosamente las menos favorecidas en su mandato anterior— y la mayor parte de las oficiales. Puede decirse, por tanto, que más que haberlas ganado Carlos Gracia, las ha perdido Sandro Rocci, quien además parece que tampoco era demasiado bien visto por el Consejo Superior de Deportes, lo que puede haber tenido sus consecuencias.

### A todo gas

● Campsa está estudiando su presencia en el deporte del motor el año que viene. Parece seguro que Luis Pérez Sala contará con la ayuda del petrolero español para correr el Campeonato Británico de Fórmula 3. No lo es tanto que Luis Villamil vaya a poder contar con ella, sobre todo ante la competencia que le está haciendo Carlos Sainz, que podría ser patrocinado, tanto si quiere correr en Fórmula 3 como en rallies.

● Carlos Abella ha ganado el contencioso con Russell Spence, que le sacó de la pista en Brands Hatch. El piloto español había presentado una reclamación que inicialmente fue aceptada. Spence apeló, y ahora ha perdido la apelación. Una victoria moral, por tanto, para el piloto español, que ha terminado sexto en el Campeonato Británico. Para el año que viene se muestra más interesado en correr la Fórmula 3 de nuevo que la Fórmula 3.000. Lo que sí es seguro es que no continuará en el equipo de Dick Bennett.

● Mario Andretti ha conseguido su cuarto título de Fórmula Indy. El veterano piloto norteamericano conduce el T.800 de la escudería de Paul Newman y Karl Hass, de los que se rumorea

están interesados en ir a la Fórmula 1.

● El equipo Audi de rallyes tiene diversos objetivos la temporada próxima. Al margen de que alinee sus coches en pruebas de máximo prestigio, quiere conseguir el título europeo a través de Harald Demuth y el Open Británico con Michele Mouton.

● Salvador Cañellas quiere participar también en el Paris-Dakar. Tiene ya aceptada la inscripción, y dispone de un Range Rover preparado en Francia. Su copiloto será Fernando Domenech.

● Ayrton Senna Da Silva no ha podido comenzar los entrenamientos con Lotus a causa de la parálisis facial que le ha producido una infección vírica. El brasileño no podrá comenzar a trabajar con su nuevo equipo hasta primeros de enero.

● Vuelve a hablarse de la reaparición de Mercedes en competición. De nuevo sería en la modalidad de los rallies, con un 190-2.3/16 con cuatro ruedas motrices, transmisión que está terminando de poner a punto Porsche.

● Jaguar está estudiando la posibilidad de competir en el Campeonato del Mundo de Resistencia el año que viene. Tom Walkinshaw, que ha ganado el Campeonato de Europa de este año de Turismos con un Jaguar, lleva quince meses trabajando sobre el motor V-12, del que consigue sacar 620 caballos, respetando los máximos de combustible a consumir. Los chasis utilizados serían los XJR-15 empleados en Estados Unidos, que participaron también en las 24 Horas de Le Mans.



# Su teléfono marca por usted.



Marcador automático.

Hasta 60 números de teléfono.



Totalmente electrónico, este nuevo equipo le permite la marcación automática de los números de uso más frecuente. Su capacidad de programación llega hasta los 60 números telefónicos.

Con sólo pulsar una tecla

Así de sencillo. Con sólo pulsar una o dos teclas, según haga uso del primero o



segundo grupo de memorias, tendrá acceso inmediato

a uno de los teléfonos programados previamente por usted. Más rápido y más cómodo. Sin tener que marcar.



Y puede conectarlo a su teléfono.

El marcador automático es un equipo que se conecta a su aparato telefónico y es compatible con cualquier teléfono de la gama actual.

Venga a conocer los diferentes modelos y equipos telefónicos en cualquiera de las Oficinas Comerciales de Telefónica, o llame al 004 (llamada gratuita).



Telefónica



Realiza: Pilar Parra

## Caprichos

**1**  
Anorak de Ciré, hidrofugado con interior de pluma. Cuerpo azul marino con mangas en amarillo. Cuesta 4.925 pesetas.



**2**  
Jersey Citroën acrílico, no encoge ni se deforma. Su precio es de 2.790 pesetas y las tallas oscilan entre la 44 y la 54.

**3**  
Sudadera Citroën deportiva y de tacto muy agradable. Es resistente y no encoge. Su precio es de 2.560 pesetas.



**4**  
Cazadora de tenis en tejido tipo gabardina. Puede utilizarse igualmente para vestir. Su precio es de 4.880 pesetas.

Todas estas prendas se venden en los concesionarios Citroën.



# MERCEDES 190 D



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

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

### EFICACIA INTEGRAL.

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

### EFICAZ VALOR ESTABLE.

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

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

### MANTENIMIENTO REDUCIDO.

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

### CONSUMO Y PRESTACIONES.

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

### TECNICA Y SERVICIO.

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

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

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



**Mercedes-Benz**

Su buena estrella en todos los caminos.

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

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

# turbo

Montblanc crea un nuevo concepto:  
Turbo. La técnica más avanzada,  
con diseño de vanguardia.

- Estilográfica con sistema de cartuchos.
- Quickpen para cargas Micro, Medium y Roller.
- Esferógrafo con carga gigante.



**MONT  
BLANC** 

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

**EXTRA  
141  
PRUEBAS**

24 de noviembre de 1984

Núm. 57 • 200 ptas.



**TODOS  
LOS COCHES  
QUE SE VENDEN  
EN ESPAÑA**

**TURIN: SALON DE BELLEZA**

**DESCUBRA EL ALFA GIULIETTA DEL 86**

**LANZAMIENTO DEL BX-19 GT**