

PRUEBA DEL MERCEDES 190 DIESEL



SE SUBASTA
EL COCHE
DE FRANCO

Motor 16

SEMANAL

GRUPO

1 de diciembre de 1984

Núm. 58 • 165 ptas.

EL OPEL KADETT "COCHE DEL AÑO" QUINTO, EL SEAT IBIZA



Seat Ibiza.



Honda Civic.



Lancia Thema.



Renault 25.



Opel Kadett.

1985

PRESENTADOS LOS MERCEDES 200

NUEVOS ESPAÑOLES: BX-19GT CONTRA R-18GT

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

Esta semana

Señor ministro de Cultura

ESTIMADO señor Solana: Sólo unas líneas, que, por cierto, escribo cómodamente repantingado en el Imperial que perteneció a Franco, para hacerle llegar el testimonio de mi pena por la más que probable pérdida de esta joya, dado que tras la subasta pasará a un coleccionista privado y los españoles de a pie perderemos un testimonio histórico de enorme valor.

Es difícil definir la mezcla de emoción y congoja que se siente aquí dentro; en parte miedo no superado del pasado, en parte alivio e incluso temeridad, por atreverme a poner mis posaderas en el asiento trasero de un coche que, según los documentos que aún conserva en su guantera, era uno de los preferidos del dictador, ya que lo seguía utilizando el año 71, pese a disponer de coches mucho más modernos y equipados.

Analistas más expertos que yo encontrarían sin duda aquí dentro toda una serie de datos de interés sobre la intimidad y el talante de una persona que nos gobernó cuarenta años con mano de hierro. Entre estas sedas de un habitáculo que no está blindado disfrutarían sociólogos, historiadores y todos cuantos se interesan en el análisis del pasado y del poder.



Personalmente me vienen a la memoria, con enorme nitidez, recuerdos infantiles, concretamente las tres o cuatro veces que vi desde la acera o la cuneta a este mismo coche, rodeado de boinas rojas, capas blancas y con un ruido metálico que tenía más de sables que de bielas. En aquel entonces yo me preguntaba cómo sería realmente el personaje todopoderoso y terrible que allí viajaba y, la verdad sea dicha, hoy he encontrado algunas respuestas.

Le cuento todo esto para que medite sobre el papel histórico y cultural del automóvil y para que comprenda la grave ausencia que supone el no tener un museo nacional del automóvil que recoja a todos los modelos que han tenido algo que ver en nuestra historia. De los deportivos de Alfonso XIII a los Mercedes de Azaña, pasando por el Dodge de Carrero, el primer Pegaso o, ¡qué sé yo!, la primera motobomba del Cuerpo de Bomberos o las furgonetas de los guardias de asalto. Todo lo que se está perdiendo pero que, en parte, aún se puede recuperar. Me voy a entristecer si este apabullante Imperial termina en un museo californiano y, en parte, le voy a hechar la culpa a usted.

Tomás Cavanna

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16		36 AGENDA PERSONAL	
6 ACTUALIDAD	Seat-Fiat: Tras el divorcio, los celos	37 COMPRAR Y VENDER	
14 LO ULTIMO	Opel Kadett, el coche del año	42 MI PRIMER AMOR	Eloy Arenas
20	Mercedes: del 200 al 300 E	43 A FONDO	Mercedes 190 D: Estrella en diesel
24 GENTE SOBRE RUEDAS	Manuel Summers	48 FUERA DE SERIE	El Chrysler de Franco, a subasta
27 MERCADO	Oferta de la semana	52 OCIO	Que calda más tonda
28	Precios coches nuevos	56 VIAJES	México, tierra de dioses
30	Precios coches usados	57 XAVIER DOMINGO	... lindo y querido
32 CUENTENOS SU CASO		60 MOTOS	Salón de Londres: Cada vez más ligeras
34 CONOZCA SU COCHE	Mercedes 190	62 DEPORTE	20 millones por los aires
35 CARMEN RICO-GODOY	Aquellos locos en sus cacharros	66 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS	

**Pág.
8**

La guerra en el segmento de las berlinas que rondan los 100 caballos está en pleno auge. Esta semana se enfrentan dos productos nacionales: el Citroën BX 19 GT y el Renault 18 GTX.



**Pág.
17**

Lancia está a punto de presentar su nueva arma para el Mundial de Rallyes, el 038. Ofrecemos en exclusiva las fotos de este nuevo tracción integral de 400 caballos de potencia.





LANCIA Y10: PEQUEÑO E INMINENTE

FIAT tiene ya a punto su nuevo modelo pequeño. Se trata del Lancia Y10, que aparecerá el próximo mes de marzo y tendrá un tamaño equiparable al del Panda, pero con soluciones técnicas de vanguardia. Por ejemplo, dispondrán del nuevo motor FIRE 1000 de 45 caballos, con opción a una versión deportiva alimentada con un turbocompresor.

El camuflaje que viste el modelo sorprendido durante sus pruebas por carreteras italianas no puede evitar

que se descubra en él cierto parecido con el Fiat Uno. El Y10 será un coche de cierto lujo, en el que el confort se cuidará al máximo.

LA VESPA DE LOS MAS JOVENES

La gama PK 75 es la Vespa de los más jóvenes, que se puede conducir con el permiso A-1 a los dieciséis años de edad. Este modelo acaba de presentarse en la versión 85, con algunas mejoras respecto de los precedentes. Con el nuevo diseño de cilindros, escape, reglajes de carburación y válvula de admisión, ofrece una potencia de seis caballos, que le permite superar pendientes de hasta el 22 por 100 y alcanzar una velocidad en llano de 80 kilómetros por hora. Toda la gama está pensada para que con un sencillo trámite en las Delegaciones de Industria, al cumplir los dieciocho años y conseguir el carnet A-2, se pueda pasar a 125 centímetros cúbicos. Los precios totales de las tres versiones son los siguientes: Junior, 140.948 pesetas; Electronic, 156.007 pesetas, y Elestart, 169.229 pesetas.



Barcelona: Huelga contra autobuses

El accidente ocurrido hace unos días en la plaza de Cataluña, de Barcelona, sigue creando polémica. Ahora, el comité de empresa de Transportes Municipales de la Ciudad Condal ha propuesto a los trabajadores de la compañía que vayan a la huelga el próximo día 10 en el caso de que la dirección no retire de la circulación los doscientos autobuses Enasa de la serie 7.000, cuya seguridad ponen en entredicho los conductores. Según éstos, se han detectado treinta casos en que los autobuses han fallado en algún momento sin que después hubiera constancia de ninguna avería. Por ello, han solicitado también la creación de una comisión investigadora que resuelva de una vez el tema.



Jaguar cambia

La firma Jaguar, perteneciente al grupo Austin Rover, ha sido finalmente privatizada y, por tanto, independizada del consorcio estatal británico. Uno de los primeros resultados de esta operación será el cambio de importador para nuestro país. Recientemente ha sido nombrado Carlos de Salamanca, S. A., un prestigioso concesionario de esta firma y de otras británicas. A partir del primero de enero del 86, Carlos de Salamanca será el nuevo importador para todo el territorio nacional, encargándose de crear en España una nueva red comercial.

DIFICULTADES DE FASA-RENAULT

FASA-Renault se ha dirigido a sus trabajadores para darles cuenta de la próxima presentación de un expediente de regulación de jornada de cuarenta y dos días, que afectará a 15.500 puestos de trabajo en 1985, y ha fijado el excedente de plantilla en 3.000 trabajadores. Aunque Fasa sigue ocupando el primer lugar en el mercado español de automóviles, las cifras de negocio en los primeros nueve meses de este año han mostrado un descenso importante. Así, la producción ha caído respecto al pasado ejercicio en un 22,7 por 100; las ventas, en un 9 por 100, y las exportaciones, un preocupante 45 por 100.

¿BARCHETTA? SI, GRACIAS

TENIENDO en cuenta que sólo el mercado europeo absorbe cada año más de 250.000 coches deportivos (más aún en U.S.A.), los máximos responsables de Ford han decidido poner en producción un deportivo descapotable biplaza sobre la base del proyecto Ghia Barchetta, con la seria intención de construir 100.000 ejemplares por año. El prototipo presentado el pasado año ha sido analizado en las instalaciones de Dearborn y ahora se encuentra ya en América, donde se está decidiendo la base mecánica a utilizar, que podría ser la de los Escort/Lynx, disponibles a ambos lados del Atlántico, en lugar de la base del antiguo Fiesta XR2 con motor Kent, que era la inicialmente propuesta.

OCU, conciliadora

La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (GANVAM), y la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU), han firmado un acuerdo de colaboración para la tramitación, asesoramiento y conciliación en las reclamaciones que se produzcan entre los consumidores y vendedores y reparadores de vehículos a motor miembros de Ganvam. Este acuerdo, el primero que firma la OCU, viene a regular la colaboración ya existente entre ambas asociaciones para buscar la conciliación entre las partes implicadas antes de llegar a la vía judicial para resolver las diferencias. A medio y largo plazo los objetivos serán erradicar la actual piratería en las reparaciones y buscar la fórmula idónea para prevenir posibles abusos.

CIENT OCTANOS

- La compañía japonesa Nissan sigue muy interesada en negociar un acuerdo con Enasa, y recientemente ha invitado a dos funcionarios españoles a visitar sus factorías en Japón. Además, Nissan ha anunciado nuevas inversiones en Motor Ibérica.
- Para solventar un problema de corrosión, unos 30.000 coches Alfa Romeo del modelo Alfasud, fabricados entre 1973 y 1979, serán revisados en Francia por la marca italiana gratuitamente, con objeto de salvar su prestigio comercial.
- Luis Carlos Croissier, presidente del INI, ofreció a la delegación que acompañó al presidente chino en su visita a España los productos de su holding, especialmente los autobuses que fabrica Enasa.
- Tras el amplio abanderamiento de estaciones de servicio por refine-

rias, más de un centenar de gasolineras han solicitado también el abanderamiento de Campsa, utilizando su emblema y logotipo.

● Ford ha renovado su contrato con Explosivos Riotinto para el suministro de aceites Ertolil, para gasolina y diesel, como primer equipo en sus automóviles, comercializados bajo la marca Motorcraft.

● A algo más de veintiséis mil millones de pesetas ascienden las deudas contraídas por la empresa Audenasa, concesionaria de la autopista Izurzun-Tudela.

● Se ha presentado en Madrid la entidad Fiat Financiera, S. A., sociedad constituida a partes iguales por Fiat Finance Holding B.V. y Corporación Financiera Hispamer, del Banco Hispano Americano, y que preside Vittorio di Capua.



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 Carchenilla (Arte y Fotografía), Sergio Piccione (Producto). Redacción: María Jesús Beneit, José María García Cernuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña José Luis Aznar (Fotografía) Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Italia), Carlos Berbel (Gran Bretaña), Francisco Ibáñez (Suiza), Lía Levi (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. Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor), Enrique Blanco (Pruebas), Gigi Corbetta (Motos), Xavier Domingo (Gastronomía), Simonetta Garhi (Pruebas), Jaime Hernández (Pruebas), José Luis Leirado (Ilustraciones), Enrique Llorca (Ilustraciones), Andrés Mas (Pruebas), Enrique Ortega (Ilustraciones), Pilar Parra (Caprichos), Víctor Piccione (Pruebas), M. 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 Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel. (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel. (954) 43 22 11.

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

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

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

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

Tele-Ruta madrileño

La Comunidad Autónoma de Madrid ha llegado a un acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para poner en marcha en su área de influencia una oficina de información para los automovilistas madrileños en cuanto a carreteras se refiere. Inicialmente la oficina, que será permanente, ofrecerá datos sobre la vialidad invernal, a manera del servicio nacional de Tele-Ruta, en toda la red de carreteras que cruza la comunidad, incluidas las que son competencia del MOPU. Este servicio, cuya instalación ya ha sido concluida, entrará en funcionamiento a mediados de diciembre.

SEAT IBIZA-FIAT UNO: GUERRA DE PRECIOS

TRAS EL DIVORCIO, LOS CELOS

La aparición del Seat Ibiza en el mercado europeo, y especialmente en el italiano, ha provocado duras críticas de la dirección de Fiat a la política de precios seguida por Seat para la introducción de su nuevo modelo en el continente. El precio muy competitivo de los Ibizas ha llevado al administrador delegado y director general de Fiat Uno, Vittorio Ghidella, a acusar a la empresa española de agredir el mercado, porque se-

gún Ghidella «los precios tan bajos provocan situaciones que rompen la homogeneidad».

Sin embargo, la empresa italiana, que ataca directamente la política de precios seguida por Seat, parece jugar con las mismas cartas, pues el precio del Fiat Uno en España, a pesar de ser un coche de importación, no es mucho más elevado que el de su más directo competidor, el Seat Ibiza. La diferencia entre ambos modelos ya matriculados —véase cuadro adjunto— no supera las 5.000 pesetas. Además, el Fiat Uno básico, que en Italia se puede adquirir por poco más de nueve millones de liras —unas 831.000 pesetas—, se vende en nuestro país tan sólo 7.000 pesetas más caro. Si tenemos en cuenta que en España las cargas que pesan sobre el automóvil son mucho más cuantiosas que en el resto de Europa, y que aquí ha debido pagar aranceles aduaneros, esta mínima diferencia de precio indica que también Fiat aplica una estudiadísima política de precios para lograr que sus coches resulten competitivos en el mercado español.

La preocupación de Fiat por la aparición del Ibiza está justificada por el interés de Seat en el mercado italiano, donde es la séptima marca extranjera que más vende, habiendo llegado ya, desde que se separó de Fiat, al 2,03 por 100 del mercado, cuota de penetración que aumentará considerablemente si se cumplen las previsiones de la empresa española para el mercado exterior en 1985.

Según Seat, de 90.000 unidades del Ibiza que se fabricarán en 1985, dos terceras partes serán exportadas y tan sólo 30.000 quedará para el mercado interior. Las previsiones de ventas del modelo son con diferencia mucho más altas en Italia —21.000 unidades— y en Francia —17.000 unidades—, seguidas de Alemania —6.300—, Holanda —5.300—, Suiza —3.000—, Bélgica —2.800— y Austria —2.000—, quedando 2.600 unidades para ser repartidas por otros países. El alto volumen de ventas que se pretende lograr ha hecho necesario que la marca española ofrezca unos precios muy competitivos que le ayuden a cubrir sus objetivos, precios que —según la empresa española— nunca están por debajo del coste real del producto. Estos precios —siempre según la empresa— vienen dados por una planificada política comercial en base a los estudios de mercado realizados en ca-

da país, pero siempre sobre un único precio de fábrica que —afirman— marca también el coste de estos coches en España. La justificación al mayor precio del Ibiza en nuestro país, a pesar de ser un producto nacional, se encuentra en el hecho de que sobre los automóviles en España recaen unas tasas muy por encima de las que rigen en la mayoría de los países europeos.

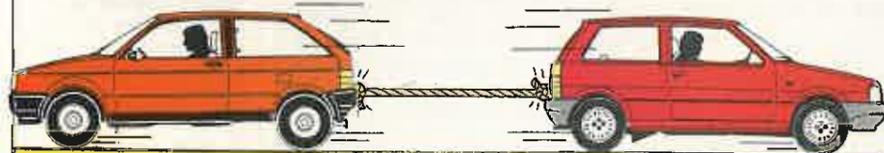
Objetivo: Europa

De cumplirse las previsiones de Seat para las ventas del Ibiza, en 1985 la facturación de este modelo en el mercado exterior superará los 31.000 millones, mientras que la facturación interna será de 21.100 millones de pesetas. Lo que indica el mercado interés de la marca española por lograr aumentar su penetración en Europa con el Ibiza, y de modo muy especial en Italia, donde la línea de este coche está muy acorde con el gusto de este país. Hasta octubre del 84 en España se han vendido 1.613 unidades del Fiat Uno, y se espera llegar al finalizar el año a las 2.000 unidades, lo que supone un 0,4 por 100 de penetración.

La aparición del Ibiza, y sobre todo su competitivo precio, ha creado una tensa situación entre las dos marcas.

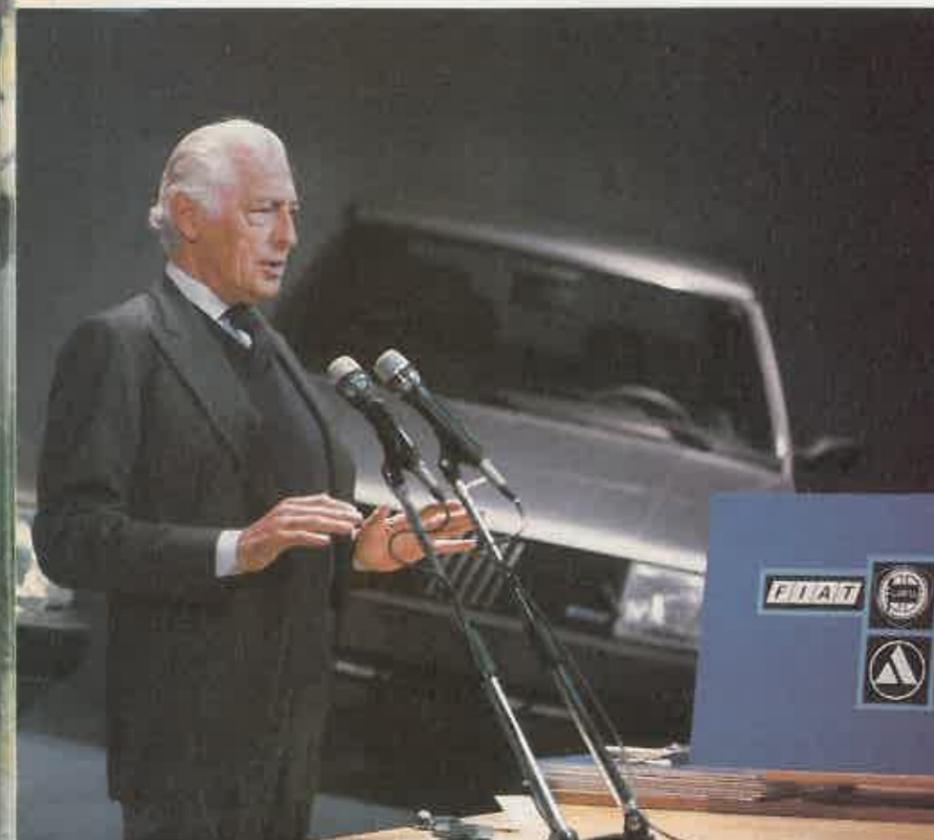
Las exportaciones del Ibiza a Europa son básicas y fundamentales para el futuro de Seat y así lo ve su presidente, Juan

Antonio Díaz Alvarez. Abajo, Agnelli en la rueda de prensa de Turín. A Fiat no le gusta la política de precios del fabricante español.



Dos en competencia

	Modelo	España (Pesetas)	Italia (Liras)	Francia (Francos franc.)	Bélgica (Francos belg.)	Holanda (Florines)
Fiat Uno	45	838.504	9.199.200	37.900	210.750	15.190
	55 ES	1.001.694	10.693.200	43.200	250.000	17.990
	70 ES	1.042.928	11.407.200	52.000	271.125	18.990
	Diesel ES	1.133.386	12.223.200	54.000	296.625	20.390
Seat Ibiza	L	833.960	8.160.000	39.780	224.400	15.290
	GL	912.437	8.925.000	44.268	255.000	16.983
	GLX	1.003.845	9.894.000	50.598	285.600	19.278
	GL Diesel	1.080.010	10.353.000	52.785	302.430	20.914



Sin embargo, el presidente del grupo Fiat, Giovanni Agnelli, declaró en la rueda de prensa celebrada con motivo del Salón de Turín en el Centro de Experimentos de Fiat, que las diferencias se dan por zanjadas y no se descarta una posible colaboración entre ambas marcas. Pero en Seat aseguran que sólo se trata de rumores, pues no existe actualmente ninguna negociación y por el momento no se ha previsto, aunque entre ambas marcas existen buenas relaciones en la actualidad.

El reciente Salón de Turín ha servido también para conocer la tremenda influencia del gigante Fiat en los medios de comunicación italianos, que han silenciado la presencia del Seat Ibiza en el certamen, aunque para salvar las apariencias, «La Stampa» de Turín, periódico ligado al grupo Fiat, fue el único, que destacó la novedad española.

Al margen de otras consideraciones deben entenderse como muy positivos estos hechos, que dan pie a interpretar, que por vez primera un automóvil español, preocupa a los más grandes.

FRENTE A FRENTE

R-18 GTX CONTRA BX-19 GT

LA GUERRA DE LOS 100 CABALLOS



CON una diferencia de una semana han sido lanzados al mercado el Renault 18 GTX y el Citroën BX 19 GT. Son las dos berlinas medias de fabricación nacional que tienen mayor venta, y en estas nuevas versiones ambas ofrecen motores de dos litros de cilindrada con una potencia equivalente por encima de los 100 caballos. En ambos casos el objetivo de sus fabricantes es atacar a un segmento del mercado del que prácticamente se habían enseñoreado los coches de importación. Ofreciendo estas versiones a unos precios sensiblemente inferiores a los de aquéllos, deberían hacerse rápidamente los dueños de esa



parcela de nuestro pobre mercado. Establecido lo ventajoso de su precio frente al de modelos importados el usuario español tiene ahora que decidir cuál de estos dos coches le interesa más. A lo largo de la prueba hemos querido dar a conocer las virtudes y defectos de ambos coches. Entre ambos existe una notable diferencia de costo a la hora de la compra, pero también la hay en prestaciones y sobre todo en consumo, que a la larga podría compensarla. El más caro pero más rápido y sobrio BX juega además la carta de la modernidad y el vanguardismo de sus líneas frente a las más vistas y conservadoras formas del R-18.

Precio en la calle:
1.372.275 ptas

Fecha de presentación: Noviembre de 1984.

Fabricante: FASA-Renault.

Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.

Número de talleres: 1.350.

Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Calidad de acabado.
- Equipamiento.
- Confort.

DEFECTOS

- Consumo elevado.
- Caja de cambios poco precisa.
- Eje trasero rígido.



El Renault 18 GTX mantiene una estética clásica ya muy conocida. En carreteras de montaña la carrocería tiene más balanceo que su rival el BX.

Precio en la calle:
1.533.260

Fecha de presentación: Noviembre de 1984.

Fabricante: Citroën Hispania, S. A.

Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.

Número de talleres: 866.

Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Bajo consumo.
- Prestaciones.
- Confort y equipamiento.

DEFECTOS

- Tacto extraño del pedal de freno.
- Instrumentación poco completa.
- Asiento trasero moldeado para dos plazas.



El Citroën BX 19 GT se diferencia de sus hermanos por los faros antiniebla. La suspensión hidroneumática marca diferencias cuando se rueda por carreteras de mal piso.

FICHA TECNICA



R-18 GTX

MOTOR Disposición: Delantera longitudinal. **Número de cilindros:** 4 en línea. **Cilindrada:** 1.995 c.c. (88x82 mm.) **Cigüeñal:** De 5 apoyos. **Distribución:** Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. **Alimentación:** 1 carburador. **Compresión:** 9,2 a 1. **Tipo de carburante:** Gasolina 96. **Capacidad del depósito:** 53 litros. **Potencia máxima:** 102 CV a 5.500 rpm. **Par máximo:** 16 mkg a 3.250 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. **Caja de cambio:** Manual, de 5 marchas. **Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha:** 1.ª, 7,45 km/h.; 2.ª, 14,01 km/h.; 3.ª, 21,64 km/h.; 4.ª, 29,60 km/h.; 5.ª, 35,41 km/h. **Embrague:** Mando monodisco en seco.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. **Vueltas de volante entre topes:** 2,6. **Diámetro de giro:** 11 metros.

FRENOS Sistema: Disco delanteros ventilados y tambor traseros.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación ligera, de 5,5 x 13 pulgadas. **Neumáticos:** 175/70 x 330.

PESO En orden de marcha: 1.070 kg.

FICHA TECNICA



BX 19 GT

MOTOR Disposición: Delantera transversal inclinado 30 grados hacia atrás. **Número de cilindros:** 4, en línea. **Cilindrada:** 1.905 c. c. (83x88 mm.). **Cigüeñal:** De 5 apoyos. **Distribución:** Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. **Alimentación:** Un carburador de doble cuerpo. **Compresión:** 9,3 a 1. **Tipo de carburante:** Gasolina 96. **Capacidad del depósito:** 52 litros. **Potencia máxima:** 105 CV a 5.600 rpm. **Par máximo:** 16,5 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. **Caja de cambio:** Manual, de cinco marchas. **Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha:** 1.ª, 8,84 km/h.; 2.ª, 15,55 km/h.; 3.ª, 21,52 km/h.; 4.ª, 27,38 km/h.; 5.ª, 33,85 km/h. **Embrague:** Mando monodisco en seco.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con asistencia hidráulica exterior. **Vueltas de volante entre topes:** 2,83. **Diámetro de giro:** 10,35 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y discos detrás.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5B14xFH4,25 pulgadas. **Neumáticos:** 165x70.

PESO En orden de marcha: 1.000 kg.

INTERIORES: CITROËN AMPLIO Y FUNCIONAL

Si exteriormente la anchura total de la carrocería del R-18 es ligeramente más ancha que la del Citroën, esta diferencia no se traslada al interior, más ancho en el Citroën, que también es superior medido longitudinalmente. El resultado es que se viaja más ancho en

coches. Las puertas tienen un buen ángulo de apertura y son suficientemente anchas. Para personas no muy ágiles, la mayor altura del R-18 les permitirá acomodarse con menores esfuerzos en su interior.

La posición al volante es buena en ambos coches. En el R-18 el volante queda un poco alto, pero no llega a ser molesto. Pedales y cambio de marchas quedan bien a la mano en ambos casos. La instrumentación se lee sin proble-



El cuadro de mandos del R-18 GTX. La instrumentación se acciona con facilidad y todos los datos se leen sin problemas.



El tablero de instrumentos del BX 19 es muy diferente del de sus hermanos. La instrumentación es escasa para lo que sería lógico esperar en un coche de su estilo.

el Citroën, en el que los pasajeros del asiento de atrás tienen más espacio para las piernas.

Los asientos son confortables en ambos coches y recogen bien el cuerpo de sus ocupantes. De todas formas nos gustan más los del Citroën, por tener un mullido un poco más firme, lo que se agradece en viajes largos. Y también es más larga la banqueta del sillón trasero, aunque tiene el defecto de estar reformadas para sólo dos ocupantes, lo que resta comodidad a un tercero en el centro del mismo.

La accesibilidad es buena en ambos

mas tanto en el R-18 como en el BX. En este último merece un aplauso el que se hayan cambiado los tambores con lupa y los cristales que se iluminan en favor de unos buenos y legibles relojes tradicionales. Lo que pasa es que la instrumentación es escasa para lo que sería lógico esperar en un coche de su estilo y prestaciones. Tiene cuentarrevoluciones y marcador del nivel de aceite, pero en cambio no lleva tan siquiera un termómetro del agua. El R-18 tiene prácticamente la misma instrumentación pero con termómetro de agua.

FRENTE A FRENTE

En lo que se refiere a mandos e interruptores, en el BX pueden accionarse prácticamente en su totalidad sin quitar las manos del volante. El problema es que su disposición es un poco particular y lleva algún tiempo asimilar en dónde está cada mando, pero una vez se ha logrado resulta cómoda. En el R-18, luces y limpiaparabrisas se accionan las habituales palancas junto al volante. Hay otros interruptores en el cuadro de instrumentos.

La calefacción es buena en ambos coches, pero la ventilación es superior en el BX pese a que es un coche más aerodinámico. En los dos se ofrece opcionalmente aire acondicionado, que cuesta alrededor de ochenta mil pesetas. Esta y la pintura metalizada son las únicas opciones de fábrica que ofrece Renault. Citroën en cambio ofrece la preinstalación de un equipo de alta fidelidad y cristales tintados con cortinillas detrás además del acondicionador de aire y la pintura.

En equipo ambos coches están a la par. En el BX los elevallunas son eléc-

EQUIPAMIENTO

Sin grandes diferencias	BX	R-18
Cuentarrevoluciones	SI	NO
Cuentakilómetros	SI	NO
Termómetro agua	NO	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO
Voltímetro/Amperímetro	NO	NO
Reloj	SI	SI
Testigo reserva carburante	SI	SI
Testigo freno mano	SI	SI
Testigo estérter	—	—
Testigo desgaste pastillas de freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros halógenos	SI	SI
Piloto antiniebla	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasera	SI	—
Luneta térmica	SI	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/NO	SI/NO
Espejo de cortesía	SI	SI
Elevallunas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/NO	SI/NO
Cerraduras centralizadas	SI	SI
Respaldo posterior divisible	NO	—
Luz orientable (lector mapas)	SI	SI
Tapón gasolina con llave	SI	SI

tricos tanto delante como detrás, tiene computadora de viaje y lleva faros antinieblas delanteros. El R-18, en lugar de estas tres cosas, lleva llantas de aleación de serie.

En lo que al maletero se refiere, es más grande el de Citroën que además puede ampliarse abatiendo el asiento trasero en caso de necesidad.

AL VOLANTE: EL BX POR COLEADA

Aunque son tres los caballos de diferencia que hay entre la potencia máxima del motor de 1.995 centímetros cúbicos del R-18 (102 caballos) y el nuevo motor de 1.905 centímetros cúbicos del BX (105 caballos), la diferencia en prestaciones entre ambos es importante. El BX es sensiblemente más rápido, acelera y se recupera mejor. Para colmo, a la hora de pasar por la gasolinera, las diferencias se mantienen, pues el consumo es claramente inferior, con di-

PRESTACIONES

El BX, más rápido

	Renault 18 GTX	Citroën BX 19 GT
VELOC. MÁXIMA (km/h.)	176,0	191,0
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,1	17,2
1.000 m. salida parada	33,0	31,8
De 0 a 100 km/h.	10,9	9,5
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	19,6	17,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,5	19,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	36,0	32,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	39,9	34,8
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	8,6	8,5
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	13,1	10,6

SOMORIDAD

Resuena el Renault

	Renault 18 GTX	Citroën BX 19 GT
Al ralentí (dB)	52,3	47,2
A 60 km/h. (dB)	65,5	66,5
A 90 km/h. (dB)	68,5	69,0
A 120 km/h. (dB)	71,5	72,5
A 140 km/h. (dB)	74,2	75,8
A tope (dB)	77,5	78,5

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

FRENOS

Ligera ventaja Renault

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Renault 18 GTX	Citroën BX 19 GT
A 60 km/h.	14,0	15,0
A 100 km/h.	33,5	41,0
A 120 km/h.	50,0	56,5

CONSUMO

Diferencias importantes

	Renault 18 GTX	Citroën BX 19 GT
Litros/100 km.		
CIUDAD		
A 25,2 km/h.	11,1	9,4
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,3	5,8
En conducción rápida	13,9	11,0
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	7,8	7,01
A fondo	10,5	8,8
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	9,3	8,1
Recorrido (kilómetros)	500	600



Los asientos delanteros del R-18 (arriba) son muy envolventes. La forma anatómica deja algo que desear en la zona del respaldo



El motor del R-18 ya ha tenido un uso deportivo. Es un motor que sólo responde bien a bajas revoluciones



Tan brillante como un motor de competición. El del BX responde con toda facilidad a cualquier régimen

ferencias que se acentúan según aumenta el ritmo de marcha. En total, una superioridad total en rendimiento de este nuevo motor lanzado por el grupo PSA, que mantiene exactamente la misma arquitectura que el motor de 1.600 centímetros cúbicos pero que no deriva de él. Es un motor que responde bien a muy bajos regímenes de giro.

El motor Renault es en cambio más tranquilo, aunque en el pasado haya sido empleado en alta competición puesto que Alain Prost ganó con él un Campeonato de Europa de Fórmula 3. Responde bien a bajas revoluciones, pero cuando alcanza las 4.800 ó las 5.000 revoluciones por minuto, parece que se frene. Además de esto, el Renault está penalizado con unos desarrollos de la caja de cambio más largos que los del Citroën, pese a lo cual, como se ha visto ya, tampoco puede presumir de economía.

La dirección es asistida en ambos coches. No hay nada que reprocharlas en su funcionamiento, pero se aprecia en recorridos de montaña el volante más bajo y de menor tamaño del BX.

En frenos, los del BX son más potentes y eficaces que los del R-18 a condición de que la persona que conduzca esté acostumbrada al tacto particular

del pedal de freno, de mínimo recorrido, que propicia el bloqueo de ruedas sobre pavimentos deslizantes si se frena con brusquedad. Los del R-18, que también funcionan bien, resultan más aseguibles pese al tacto esponjoso del pedal —todo lo contrario que en el BX— que tiene un recorrido bastante largo.

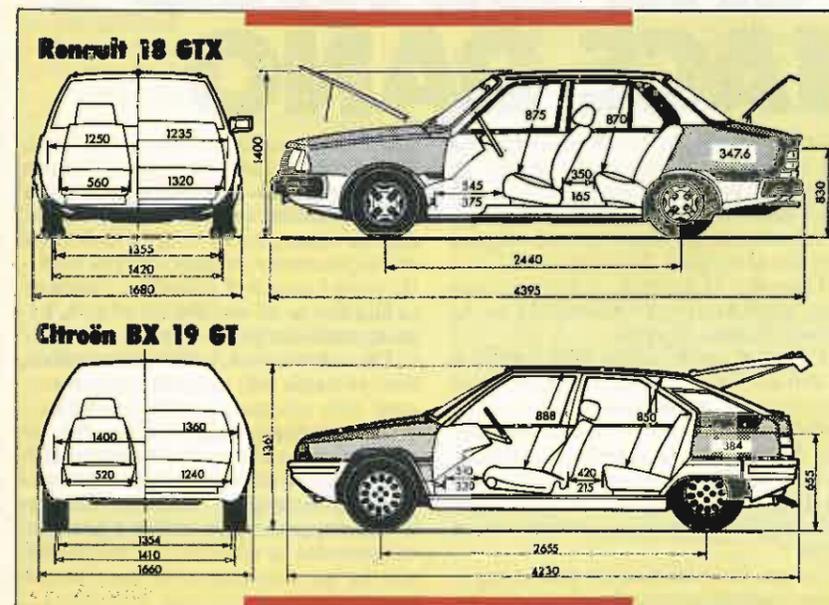
Entrando en el terreno de la estabilidad y dejando bien sentado que la de ambos es buena, a la hora de marcar diferencias resulta mejor la del BX, que balancea menos en las curvas y cuya suspensión —el R-18 lleva un eje rígido detrás— permite menos bamboleos, que cuando se rueda rápida pueden llegar a producir ciertos desequilibrios. Por lo demás, el comportamiento de ambos coches es semejante, con una tendencia, no excesivamente marcada, a derivar del eje delantero en las curvas como buenos tracciones delanteras que son. El confort de marcha es muy bueno en ambos coches, aunque sobre pavimento irregular o si se rueda rápido es mejor el que ofrece la suspensión hidroneumática del BX, con cuatro ruedas independientes, que la más convencional del R-18, con su eje rígido trasero. En insonorización, el motor del R-18 resulta más silencioso a bajos

regímenes que el del BX, pero a partir de las 4.500 revoluciones por minuto, este ruido se hace mucho más ronco y elevado que el de su rival. Además, la suspensión del Renault filtra peor ruidos y vibraciones de rodadura, lo que produce una resonancia adicional en el interior del habitáculo.

CONCLUSION: EL BX POR TODO MENOS POR PRECIO

Por lo escrito hasta ahora está claro que al margen de gustos personales —hay a quien los coches con quinta puerta no le gustan nada— el BX 19 GT se nos ha mostrado como un coche superior al R-18 GTX. A esto hay que añadir su línea más moderna, la mayor funcionalidad y algunas soluciones técnicas algo más avanzadas. Frente este nuevo BX, al Renault le queda jugar la baza del precio, de su acreditada fiabilidad y de su tradicional buen acabado. Aunque de esto último en Vigo y para aplicarlo al BX, han aprendido algo últimamente.

Sergio Piccione



BALANCE FINAL

Un claro vencedor

	Renault 18 GTX	Citroën BX 19 GT
Velocidad máxima	1.º	2.º
Aceleraciones	1.º	2.º
Reprises	1.º	2.º
Consumo	1.º	2.º
Transmisión	1.º	2.º
Caja de cambios	1.º	2.º
Frenos	1.º	1.º
Dirección	1.º	1.º
Comportamiento	1.º	2.º
Aptitudes urbanas	1.º	1.º
Autonomía	1.º	2.º
Habitabilidad	1.º	2.º
Maletero	1.º	2.º
Confort	1.º	2.º
Sonoridad	1.º	1.º
Equipamiento	1.º	1.º

En el segundo año, el Opel Kadett ha logrado el triunfo. Ha sido una victoria aplastante y esperada.



OPEL KADETT, VENCEDOR UN COCHE AL AÑO NO HACE DAÑO



Cuando, hace veintiún años, el periodista holandés Fred van der Vlugt puso en marcha el galardón *Coche del Año en Europa* estaba muy lejos de pensar en las enormes repercusiones comerciales que iba a alcanzar con el paso del tiempo. Durante estas dos últimas semanas, el tema de conversación entre los responsables de imagen de cada marca candidata no ha sido otro que analizar las posibilidades de cada modelo en esta lucha particular y, al igual que ocurre en el mundo de la cinematografía con la adjudicación de los *Oscar*, el modelo galardonado va a tener un nuevo y poderoso argumento publicitario.

Se ha desvelado al fin el secreto de los coches premiados en la edición de 1985; sin muchas sorpresas, el nuevo Opel Kadett ha sido finalmente el galardonado, sucediendo en este efímero reinado al italiano Fiat Uno.

Tampoco el segundo puesto ha sido muy disputado, y el Renault 25 se ha llevado el gato al agua.

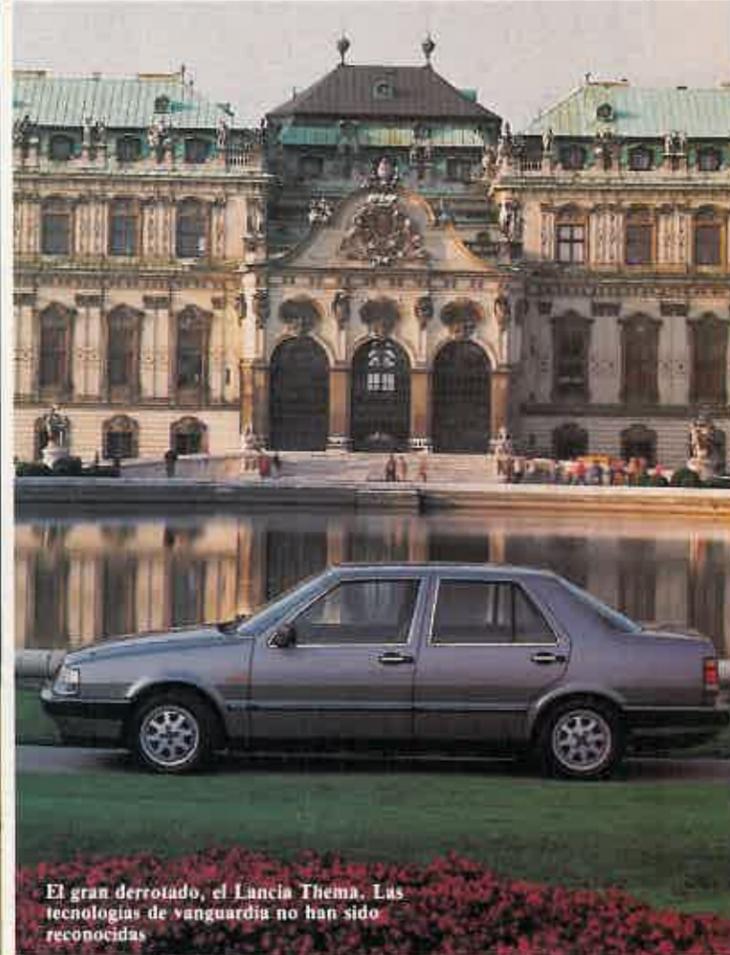
Ya por el tercer puesto la lucha sí que ha estado más cerrada: tres coches han competido y cualquiera de ellos había podido conseguir la medalla de bronce. Los 54 periodistas miembros del jurado han dado al fin su veredicto: el Lancia Thema y el Honda Civic han superado por muy poco al español Seat Ibiza.

Tenían los hombres de Seat depositadas muchas esperanzas en lograr en-

trar entre los tres primeros, y es posible que si a última hora no se hubiese colado el coche japonés, el automóvil español hubiese logrado su objetivo. Es curioso que, pese al poderío industrial de los japoneses, ninguno de sus modelos haya logrado el galardón, y sólo este Honda, en su versión del año 74, haya logrado un tercer puesto.

En cuanto a la industria española, Seat ya había sido candidata con el modelo 133, sin que tampoco en aquella ocasión le sonriese la fortuna. No por ello debe desanimarse la marca española, ya que nombres de tanta relevancia como Volkswagen, BMW o Alfa Romeo tampoco nunca han logrado vencer, aunque sí que han colocado algunos de sus modelos entre los tres primeros.

Del Renault 25 esperaban más los hombres de la regie. Pero algunos pequeños defectos no se perdonan.



El gran derrotado, el Lancia Thema. Las tecnologías de vanguardia no han sido reconocidas.

Así son los vencedores

Ya reiteradamente hemos informado del nuevo Opel Kadett, habiendo sometido incluso su versión GSi (la más interesante, sin duda) a nuestros análisis en profundidad.

El nuevo Kadett ha recibido una carrocería totalmente nueva, con un alto grado de eficacia aerodinámica y habitabilidad interior. Estéticamente no es el resultado más brillante de la marca, si bien hay que reconocer que, en general, los hombres de General Motors siempre se han inclinado más por la funcionalidad de sus modelos que por la estética en los coches medios de la gama.

Lo que sin duda se ha premiado ha sido la amplitud de la gama, con cinco motores diferentes y carrocerías de tres y cinco puertas. En este segmento del mercado, Opel ha apostado muy fuerte: ya con este mismo modelo (mismo desde el punto de vista de órganos mecánicos) logró el segundo puesto en el año 80, y ahora, notablemente mejorado, logra al fin un título que hasta el presente había rozado en dos ocasiones.

Señalemos que este Kadett fue pro-

Los ganadores de los últimos cinco años

- 1981 Ford Escort 326 puntos.
Fiat Panda, 308.
Austin Metro, 255.
- 1982 Renault 9, 355.
Opel Ascona, 304.
VW Polo, 252.
- 1983 Audi 100, 410.
Ford Sierra, 386.
Volvo 760, 157.
- 1984 Fiat Uno, 346.
Peugeot 205, 325.
VW Golf, 156.
- 1985 1.º Opel Kadett, 326.
2.º Renault 25, 261.
3.º Lancia Thema, 191.
4.º Honda Civic, 178.
5.º Seat Ibiza, 172.

puesto para su fabricación en Zaragoza (a la vez que en Alemania), pero fue finalmente desestimada su producción en España por razones estratégicas de la compañía. Se comercializa ya en nuestro país desde hace algunas semanas.

El Renault 25 es en la actualidad el coche de importación de más venta en España. Es, por tanto, un conocido de nuestras carreteras y ciudades, y dos de sus versiones han sido probadas por MOTOR16 en los últimos meses. Se trata de la berlina de alto *standing* que la Regie Renault ha lanzado al mercado para sustituir a los veteranos R-20 y R-30. Suponemos que a los responsables de la firma del rombo no les habrá hecho mucha gracia quedar en segunda posición cuando, por la categoría de este automóvil, aspiraban a la primera plaza. Pero la crítica especializada es muy severa y ha considerado que, en esta categoría, hay que aportar algunos elementos innovadores que no suelen ser muy bien vistos por los conservadores hombres de la regie en Francia.

Es curioso señalar que, para muchos especialistas, el R-25 no es más que una evolución del R-18 y Renault Fuego, y precisamente estos dos modelos de Re-



La sorpresa del Honda Civic y su cuarto puesto
En la foto, la rápida versión CRX Coupe



Un español entre los cinco primeros: Seat Ibiza
Se esperaba un puesto mejor

nault son los únicos en estos veinte años que no han logrado situarse entre los mejores. Evidentemente, el R-25 es un excelente automóvil, pero acusa bastantes problemas de terminación que han sido duramente castigados por el jurado.

El Lancia Thema era, para quienes dan importancia a la evolución de la técnica en la automoción, el candidato más evidente. Los responsables de Fiat-Lancia han logrado una berlina de extraordinarias cualidades, en algunos de cuyos modelos se han introducido elementos mecánicos muy interesantes, como la regulación electrónica de las suspensiones o los motores turboalimentados con presión variable. En definitiva, se reúnen en el Thema las innovaciones de vanguardia que ahora mismo utiliza Lancia.

Es también importante señalar que el Thema es el primer fruto de un trabajo común entre cuatro marcas europeas: Fiat, Alfa, Lancia y Saab. Cada una de ellas lanzará en los próximos meses un vehículo del mismo tipo, pero con sus peculiaridades diferentes.

Todos estos modelos buscan arañar parte del mercado de las grandes berlinas, que ahora dominan las marcas alemanas.

En cuanto al Honda, entramos de lleno en la filosofía japonesa del automóvil. Normalmente, cuando hablamos de distintas versiones de un mismo modelo es porque comparten los mismos órganos mecánicos y la misma plataforma, independien-

temente de qué carrocerías puedan variar ligeramente: de dos o tres volúmenes o versiones familiares. Pero en el Honda Civic cada versión es notable-

mente diferente de su homónima, hasta el punto de utilizar no sólo elementos mecánicos diferentes, sino plataformas distintas. Así, el actual Civic se ofrece en cuatro carrocerías, de las cuales una de ellas sólo se destina al mercado japonés y... al grupo británico Austin Rover, que lo utiliza para sus nuevos modelos 213/216.

Es, pues, un auténtico *meccano* de piezas y carrocerías, cada una de las cuales con sus peculiaridades. Es, por tanto, imposible dar una opinión sobre el conjunto, y suponemos que ésta ha sido una de las razones por las cuales los miembros del jurado han sido muy dispersos en sus votaciones. De entre los Civic destacamos el coupé CRX y el interesante Shuttle.

Hablemos del Ibiza. La verdad es que los responsables de Seat se habían hecho muchas ilusiones con las posibilidades del coche español, que lo situaban entre los tres primeros..., pero no ha sido así. La verdad es que, analizando quienes le preceden, se encuentra prácticamente en el lugar que le corresponde: ni mejor ni peor. Es un coche que todavía tiene que madurar algunos aspectos y del que las primeras unidades acusan algunos defectos de fabricación, que van a ser corregidos. Ofrece un diseño y una mecánica, de origen alemán, prestigiada. Pero hace falta una estructura muy compleja para situarse entre los mejores. Aunque no sirva de consuelo, siempre queda esa gran mentira de que *lo importante es participar*.

Fiat, la más premiada

Marca	Ganador	2.º clasificado	3.º clasificado
Fiat	Fiat 124 (67)	Aut. Primula (65)	L. Thema (85)
Lancia	Fiat 128 (70)	Fiat 125 (68)	
Autobianchi	Fiat 127 (72)	Aut. A 112(70)	
	Lan.Delta (80)	Fiat X1/9 (74)	
	Fiat Uno (84)	F. Ritmo (79)	
		F. Panda (81)	
Austin Rover	Rover 2000 (64)		Metro (81)
	Austin 1800 (65)		
	Rover 3500 (77)		
Audi	NSU Ro-80 (68)	Audi 100 (77)	Audi 50 (75)
NSU	Audi 80 (73)		Audi 80 (79)
	Audi 100 (83)		
Renault	R-16 (66)	R-15/17 (72)	R-12 (70)
	R-9 (82)	R-5 (73)	R-30 (76)
		R-25 (85)	
Talbot	Talbot 150 (76)		Hillman Imp (64)
Simca	Talb. Horizon (79)		Simca 1100 (68)
Chrysler			
Citroën	GS (71)		SM (71)
	CX (75)		
Opel	Kadett (85)	Kadett (80)	Old. Toronado (66)
G.M.		Ascona (82)	
Ford	Escort (81)	Sierra (83)	Mustang (65)
			Fiesta (77)
			Granada (78)
Mercedes	450 (74)	600 (64)	350 SL (72)
Peugeot	504 (69)	205 (84)	505 (80)
Porsche	928 (78)		
BMW		BMW 1600 (67)	
		BMW 2500 (69)	
		BMW serie 3 (76)	
		BMW serie 7 (78)	
Volkswagen		K-70 (71)	Polo (83)
		Golf (75)	Golf (84)
Rolls Royce		RR Silver S. (66)	
Alfa Romeo			1750 (69)
			Alfetta (73)
Honda			Civic (74)
Volvo			760 (83)



EL próximo mes de diciembre, Lancia presentará su nueva arma absoluta para el Campeonato del Mundo de Rallyes de 1985. Como puede apreciarse en las fotografías exclusivas que les ofrecemos, el nuevo Lancia 038 aparece en su versión definitiva, en una fase final de pruebas dotado de diversos aparatos de medida de alta precisión. Este coche sustituirá al actual

EL NUEVO LANCIA A PUNTO

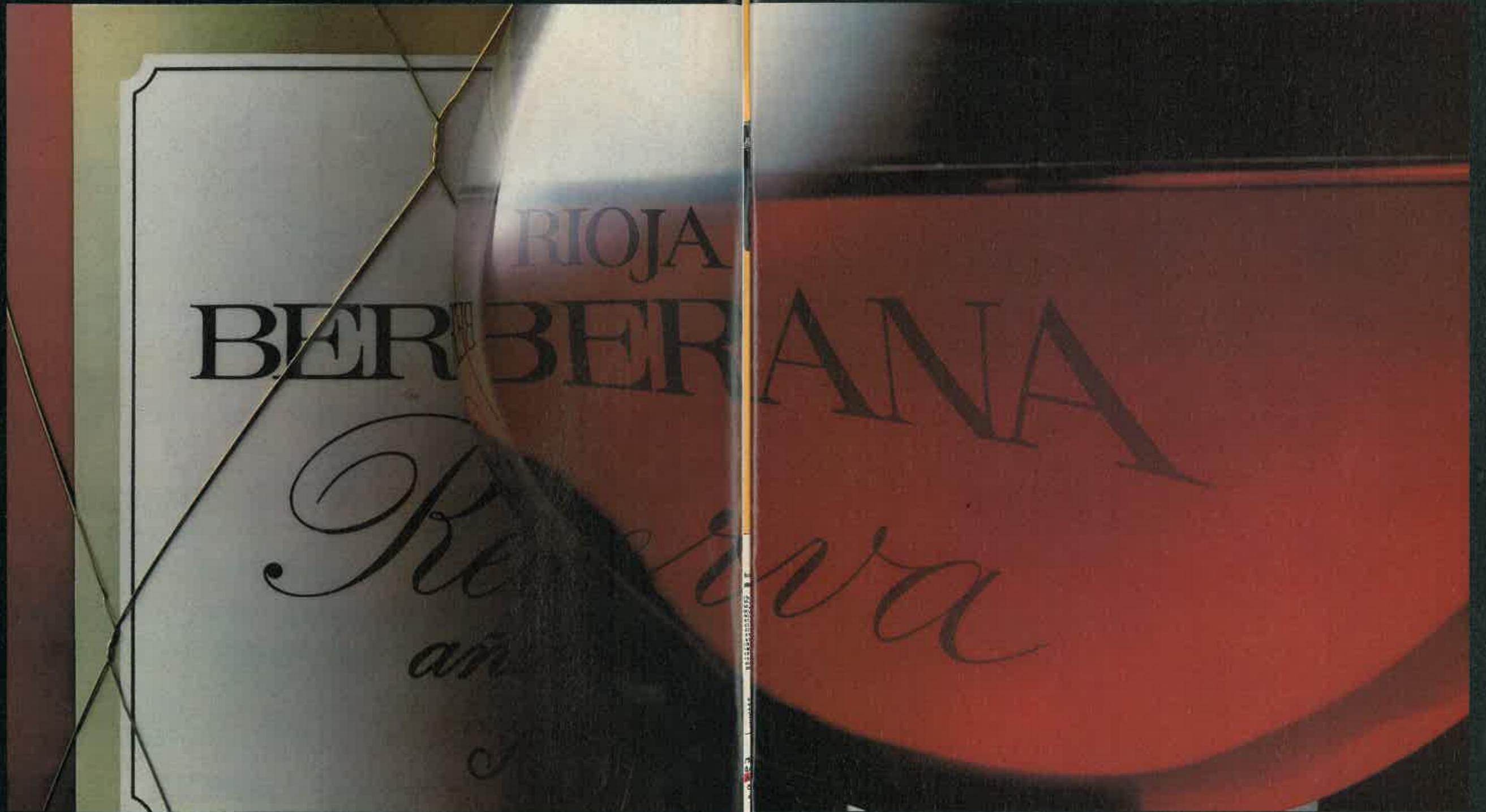
Lancia Rally, ex campeón del mundo, y para competir con los Peugeot 205 Turbo 16 dispondrá de una potencia estimable de 400 caballos.

lado, su tracción integral a las cuatro ruedas con repartición variable del par motor sobre los dos ejes y, por otro, la sobrealimentación mixta a base de compresor volumétrico y turbocompresor.

La carrocería se basa en la del Lancia Delta, pero estructuralmente no hay ningún parecido. El motor que equipa el Lancia 037 es un cuatro cilindros de 1780 centímetros cúbicos y 16 válvulas, y está dispuesto en posición central.

De este nuevo Lancia Delta Cuatro se construirán doscientas unidades para su homologación definitiva en grupo B.

1973/1975. Los mejores años de nuestras viñas.



Grandes Reservas Berberana. La virtud de reservar con tiempo.



DEL 200 AL 300E EL ESTILO DEL MAÑANA

La serie más veterana de Mercedes, la serie W 123, compuesta por los modelos de gasolina: 200, 230 E, 250 y 280 E, así como por los diesel 200 D, 240 D y 300 D, será sustituida a partir de enero del 85 por la serie W 124, una revolucionaria familia de coches que debe conmocionar el mercado de las berlinas medias de gran prestigio por su tecnología punta.

Los diseñadores de la gama W 124 se han basado en los Mercedes más pequeños, los 190 y 190 E, para dar vida a los nuevos coches; la carrocería, las suspensiones o el sistema de frenos son casi una reproducción de lo ya visto en los modelos más pequeños; la interpretación se ha hecho, sin embargo, a la luz de las mayores exigencias planteadas, no sólo por el superior tamaño del conjunto, sino también por las prestaciones más elevadas.

La carrocería de los W 124 toma las formas redondeadas de la gama 190 para lograr un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el inevitable Cx, comprendido entre 0,29 y 0,30; tal valor es uno de los más bajos ofrecidos en la actualidad por cualquier categoría de coches; tal valor posibilita una velocidad punta excelente, superior a 190 kilómetros por hora en el 300 D y por encima de los 230 kilómetros por hora en el 300 E, siempre con consumos bastante contenidos.

El tamaño exterior de los nuevos W 124 —4,74 metros de longitud, 1,74 metros de anchura y 1,44 metros de altura— es casi idéntico al de los modelos a los que sustituye, pero esta semejanza no ha supuesto ningún impedimento para los diseñadores; los estilistas, capitaneados por Bruno Sacco y Arno Jambor, han logrado un espacio todavía más amplio que el de sus predecesores y un maletero

supercapaz, con 520 litros de volumen libre para carga. Se ha reducido también el peso del conjunto; el adelgazamiento medio ofrecido por los nuevos modelos oscila entre los 80 y los 135 kilos, lo que representa una mejora del 6 al 10 por 100; con respecto a los antiguos, todo ello se ha conseguido gracias al empleo de estructuras más ligeras y a la utilización de materiales de menor peso.

Los nuevos Mercedes destacan, igualmente, por el empleo de motores inéditos, una generación desarrollada a partir de los motores de cuatro cilindros para gasolina y gasóleo, ya utilizados en los 190, 190 E y 190 D. Mercedes ha renunciado, en su nueva gama de berlinas, a los motores con doble árbol de levas en cabeza, para pasar al árbol de levas central y único; al mismo tiempo, ha incorporado los em-

pujadores de válvulas hidráulicos; la marca alemana ofrece, así, motores más sencillos, con menor tamaño y peso, así como un mantenimiento mínimo, tema en el que todos los constructores hacen el máximo hincapié.

La oferta de motores de gasolina para los W 124 se abre con dos y cuatro cilin-



La similitud de líneas entre los nuevos Mercedes W 124 y los ya conocidos 190 es evidente. Ahora se ha logrado un valor mínimo de resistencia a la penetración en el aire.



En algunas versiones aparece un mando que permite regular la posición del volante en profundidad. Los apoyacabezas del asiento posterior se repliegan con solo apretar un botón.

dro; el de dos litros de cubaje, alimentado por carburador con mando electrónico, que da 106 caballos de potencia y es la base del modelo 200, a su lado aparece el 2,3 litros con inyección mecánico-electrónica, que llega hasta los 136 caballos y es base del 230 E. Los dos motores más grandes son de seis cilindros, y también

equipan el mismo sistema de alimentación; el motor base del modelo 260 E tiene 2,6 litros y da 170 caballos, mientras que el tres litros, base del modelo 300 E, da 190 caballos. Los resultados de tanto empuje se traducen en velocidades máximas de primera línea, siempre por encima de los 190 km/h. En la versión más desarrollada, la 300 E, la aguja sobrepasa con cierta facilidad la cota de los 230 km/h. Los motores diesel son de cuatro, cinco y seis cilindros. El dos litros de cuatro cilindros es el mismo equipado por los 190 D, tiene 72 caballos de potencia y permite llegar al 200 D hasta los 160 kilómetros por hora. El cinco cilindros tiene dos litros y medio de cubaje y da 90 caballos de potencia, suficientes para alcanzar los 175 km/h., mientras que el seis cilindros de tres litros da 109 caballos y roza los 200 kilómetros por hora con la suavidad y el silencio de la mejor mecánica de gasolina.

Lo más destacado de esta familia de motores es el tema de consumos. Los valores promedio obtenidos a partir de los consumos en ciudad, carretera y autopista no superan nunca los diez litros en ninguno de los siete modelos inscritos en la serie W 124. Las nuevas tecnologías han permitido recortes de hasta 2,8 litros a los 100 kilómetros, lo que significa algo más de un 20 por 100 de ahorro en comparación con los antiguos motores.

La oleada inicial de W 124 entrará en el mercado durante los primeros meses del 85; los modelos familiares, la serie T, verán la luz después del verano, momento que será aprovechado para presentar el seis cilindros diesel turboalimentado, y para 1986 está previsto el lanzamiento de los coupés. En fechas más posteriores saldrán los descajonables que vienen a sustituir a los ya antiguos 280 SL, 380 SL y 500 SL.

Marcha triunfal, Opel Manta.



Nuevo Manta GSi.

Con el más depurado espíritu deportivo, la ingeniería alemana Opel ha creado el nuevo Manta GSi.

Tome sus mandos y en marcha.

Triunfe sobre la carretera a 190 km/h. impulsado por los 110 CV de su motor 2.0 de inyección.

Viva una nueva sensación de confort que le proporciona un interior perfecto, en el que todo está al alcance de su mano.

Presuma de un diseño audaz

con una línea que rompe con lo establecido. Atrévase.

Porque así es el nuevo Manta GSi: una marcha triunfal.

Y sólo Vd. y unos pocos son capaces de seguir su ritmo.

Vea el nuevo Opel Manta 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 Euro-service Assistance, que le asegura la asistencia gratuita durante un año en España y en otros 25 países europeos.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

Gente sobre ruedas

MANUEL SUMMERS

SILENCIO, SE RUEDA



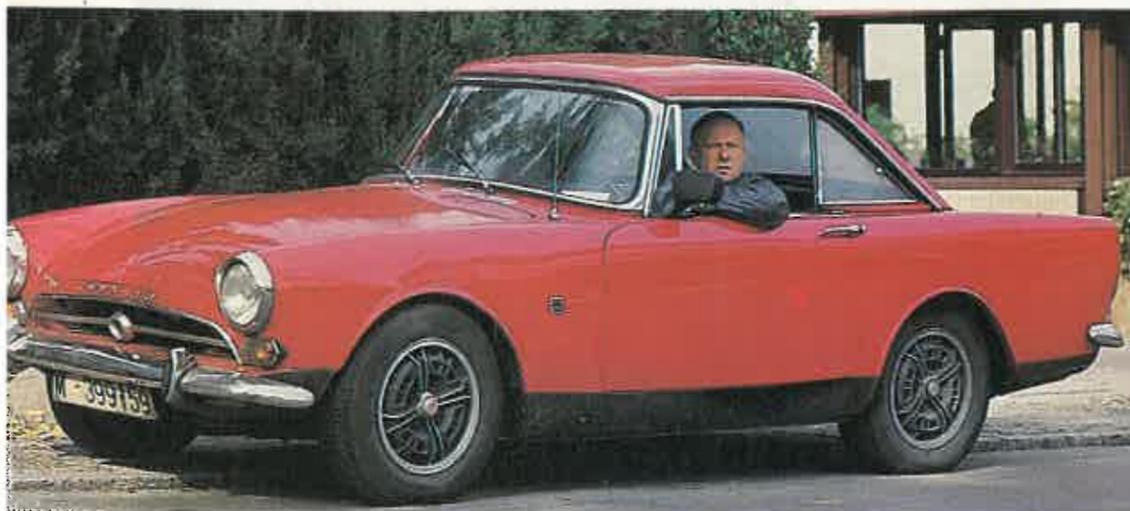
Director de cine, actor, guionista cinematográfico y humorista gráfico, es también un apasionado de los coches y, sobre todo, de los coches antiguos.

SOY el segundo de nueve hermanos y siempre tuve la ilusión de tener un coche descapotable de pedales, de esos de que tenían los niños ricos. Como vivíamos del sueldo de mi padre, que era fiscal, nunca pude tenerlo, y me conformaba con montar en el de mi hermano Paco. Creo que, desde entonces, he tenido una extraña fijación con los automóviles.»

zapatos, horrosos. No me gustan los diseños actuales.»

Lamentablemente, Manuel Summers no puede tener los coches antiguos que quisiera, porque el mercado se ha desfasado.

«La gente cree que tiene una joya, cuando, en realidad, tiene un coche viejo. Y todo porque alguien dijo por televisión que eso hay que pagarlo. Los Jaguar e Hispano-Suiza me encantan,



El director de *To'er mundo e' güeno*, cuando ganó su primer dinero, producto de su primera película, lo invirtió en comprar su primer coche, un 600. Luego, se compró un Mercedes 180 Diesel de segunda mano, y ahora usa un Sunbeam Alpine.

«Me gustan mucho los coches antiguos: tengo un MG, un Ford A de 1927, un Citroën de 1926 y un Fiat de 1931. Me gusta comprar coches antiguos, siempre y cuando no sean caros, porque hay gente que se aprovecha de esta afición y pide unos precios que no valen. Prefiero los coches antiguos, porque tienen más personalidad que los de ahora. Las líneas de Fiat en los Topolinos eran diferentes. Ahora, todos los coches son iguales. Prácticamente, no hay diferencia de líneas entre un Panda, un Ford Fiesta y un Volkswagen. Hacen los coches como cajitas de

pero son muy costosos, y es un lujo más caro que hacer películas. Además, hay mucha gente que cree que los coches del sesenta son antiguos, cuando, en realidad, son viejos. Hay mucha ignorancia en este sentido.»

Pero no solamente los coches antiguos han sido una obsesión para Manuel Summers; también los coches fúnebres le han quitado el sueño. «Siempre tuve la ilusión de tener uno. Son muy bonitos, con sus columnitas y cristales; pero, lamentablemente, ya no hay. Ahora te cabrea morirte, porque te transportan en vehículos verdaderamente horribles. Con los otros, la ceremonia se parecía más al teatro, era una preparación para el más allá, y todo tenía más argumento. He rodado muchas películas con coches de muertos.»

Las extravagancias de Summers lo llevaron a Cartagena a comprar un sub-

«Me gustan mucho los coches antiguos: tengo un MG, un Ford A de 1927, un Citroën de 1926 y un Fiat de 1931»



marino. «Quería poner un bar dentro del submarino, y en la terraza, poner mesas donde se pudiera mirar las piernas de las señoras con el periscopio. Era barato, porque en la subasta salía en 650.000 pesetas, pero lo que era verdaderamente caro era el desguace y el transporte. Para colmo, no tenía donde ponerlo, así que no me lo compré, aunque era realmente barato.»

Así, como suelen gustarle todo tipo de vehículos, las motos, en cambio, no le gustaron nunca.

«Tuve una de trial, con la que me divertí mucho hasta que tuve un golpe. Temo a los accidentes, sobre todo por mis hijos. Además, es muy incómoda, porque si vas por el campo te llenas de espinas.»

Una de las cosas que más le gusta es poner el coche a una velocidad de 140 kilómetros por hora.

«Pero no se puede correr, porque hay demasiado coche. Ciento veinte o ciento cuarenta me parece una velocidad normal para ir por carretera, porque creo que a menos velocidad el coche va mal. El Sunbeam que tengo tiene veinte años, pero siempre me pide que corra más. El medio de transporte que no me gusta nada es el avión. Huehlen muy mal, a gasolina de avión, y la comida sólo se come en el avión, porque en ningún otro sitio, por malo que sea, son capaces de darte lo que te dan en esos platos de plástico. Sólo soy capaz de montar en un avión cuando tengo mucha prisa o no queda más remedio. Para mí, lo mejor para viajar es el coche, aunque el índice de accidentes es alto. Nunca he tenido ninguno, a pesar de que viajo mucho, salvo un reventón. Soy prudente para conducir, conozco mis fallos y preveo al señor que va delante.»

Otro de los «hobbies» de Manuel Summers es la navegación. Tuvo un barco marino de madera con motor, para ir a pescar en Huelva.

«Pero tenía algunas averías, y gastaba mucho. Así que lo vendí, y luego, me di cuenta que pescar me angustiaba mucho, porque no puedo estar sin hacer nada. Recuerdo que compré cañas, carretes, anzuelos, de todo, y por ahí andan. Verdaderamente, lo que más me gusta es el coche. Me da independencia, satisfacción y velocidad. Para mí es como una segunda ca-



Gente sob...

sa, y me gustaría tenerlo bien arreglado, limpio y con radio. Pero con la democracia no puedo, porque a cada rato me rompen los cristales para robar la radio, y me está resultando imposible. No sé por qué a Fraga le preocupa tanto el precio de los garbanzos. A mí, lo que verdaderamente me preocupa es el precio de las radios, porque ya me han quitado tres. Un amigo me aconsejó que compre una de esas de quita y pon, para que no te la roben, pero me parece un horror andar cargando con la radio para que no te la quiten. Creo que no voy a poner más radio, y mi Sunbeam se quedará sin música y sin noticias.»



«Ahora te cabrea morirte, porque te transportan en vehículos verdaderamente horribles. Con los otros, la ceremonia se parecía más al teatro, y todo tenía más argumento. He rodado muchas películas con coches de muertos»

Actualmente, Manuel Summers espera la fecha de estreno de la tercera parte de *To'er mundo*, que se titula *To'er mundo e'demasiado*.

También está finalizando el montaje de la primera parte de su futura saga, *La Biblia en pasta*.

En su cine, Manuel Summers ha hecho muchos chistes de curas. «Como casi todos los españoles, nací entre curas, y muchos chistes de los que hago se me ocurrieron por ellos. Pero, como con los coches, me gustaban más los curas de antes. Los de ahora van de personas, y eso no me gusta. Lo mismo que las monjas. Antes parecían palomas, con esas enormes tocas blancas. Ahora, en cambio, parecen señoras comunes, un poco apagadas, pero como cualquier señora. Antes podías distinguirlos del resto de la gente. Ahora, en cambio, les ha pasado lo mismo que a los Panda y los Ford Fiesta: no diferencias a uno del otro.»

En la película que está terminando de montar, *La Biblia en pasta*, Manuel

Summers utiliza un vehículo que siempre le ha gustado: un coche de bomberos.

«Pero en plan bíblico. Va a ser algo así como *Los diez mandamientos* de Cecil B. de Mille, pero de cachondeo. Elegí el Antiguo Testamento porque creo que está lleno de magia. Además, todo es un gran espectáculo, el diluvio, los vendavales y Dios apareciendo entre las nubes, con rayos y centellas. En esta película, todos son actores desconocidos. Me gusta más trabajar con gente que no es actor profesional. Primero describes el traje y luego buscas el señor o la señora que le vengan bien a esas mangas y cintura que has delineado. Conservas más independencia. En este caso, Adán es un señor que vivía en la calle. Cuando le vi, me di cuenta que el único Adán posible era él, y no me equivoqué, porque lo hace muy bien. En el caso de Cain lo interpreta un cochero de caballos de Málaga. ¿Por qué va a hacerlo un actor si

esa gente lo hace mejor? El productor me deja hacer lo que quiero.»

En *La Biblia en pasta*, Manuel Summers ha utilizado gran cantidad de extras, camellos y todo tipo de ser vivo aparecido en la Biblia.

«Construimos hasta la Torre de Babel. Y todo esto sin salir de Barajas. Todo se rodó en un solar muy grande, donde montamos los decorados en abanico. Cuando se ve el desierto y el Jardín del Edén, en realidad estábamos en la Alameda de Osuna y La Pedriza.

La segunda parte, *La Biblia en verso*, se va a filmar en Túnez. Por allí aprovechará para ver si encuentra algún coche antiguo.

«No estoy obsesionado con ellos, pero a cada sitio que voy, si tengo tiempo, averiguo qué ofertas hay. Cuando los coches antiguos han tenido cuidados, son los que más resisten y más satisfacciones te dan. Tanto estética como prácticamente, creo que son mejores. Eran coches que duraban toda la vida y no te cansabas de mirarlos, porque el diseño tenía imaginación.»

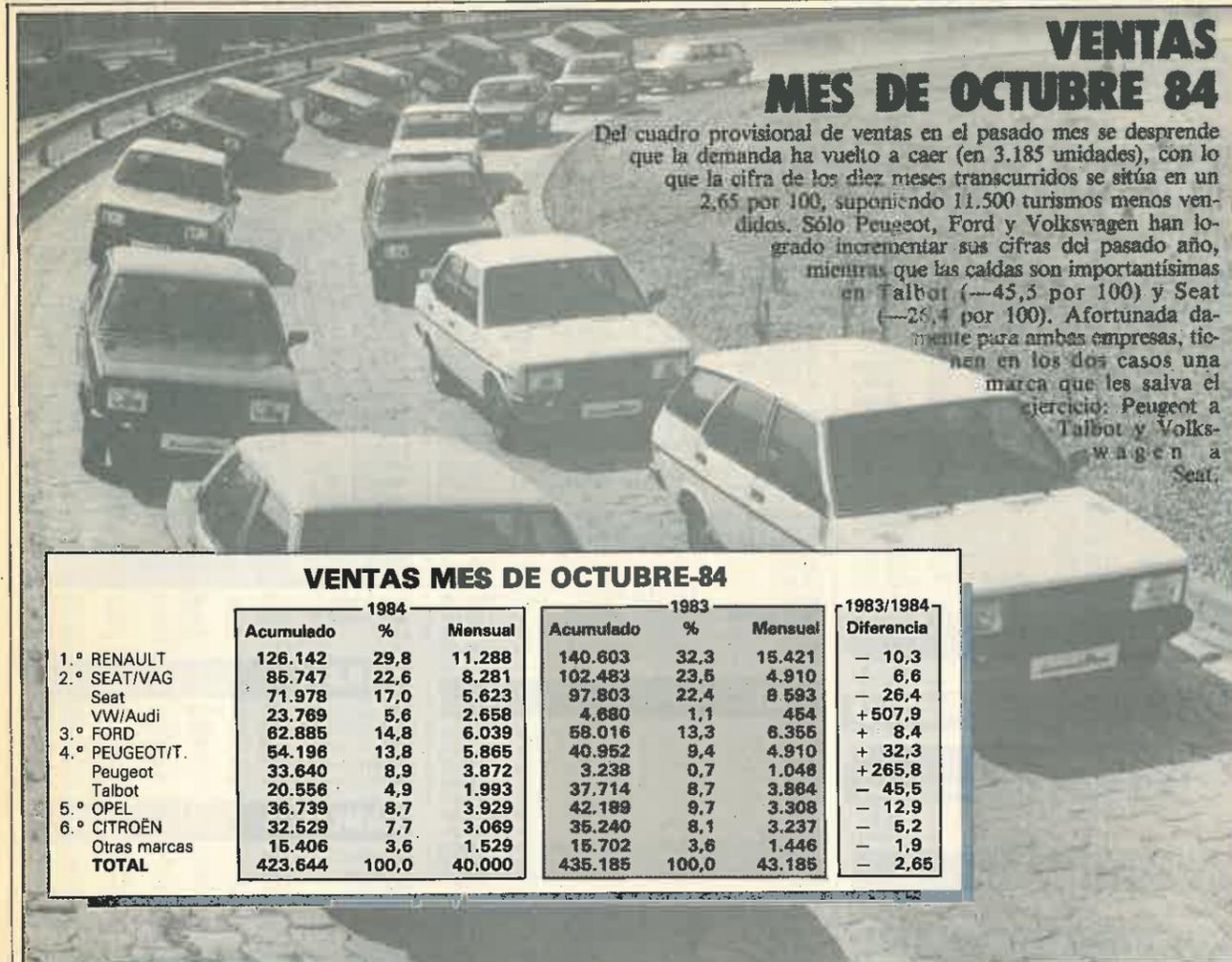
«Yo no cambiaría mi Sunbeam Alpine por ningún modelo actual. Corre y se tiene estupendamente. Lo utilizo para todo, y me gusta. El único problema es que resulta difícil, en algunas marcas, encontrar repuestos. Creo que el coche es fundamental en esta época en que vivimos. Aunque a mí los que más me gustan, además de los antiguos, son los de bomberos y los fúnebres. Si encontrara uno de aquéllos, llenos de columnitas y cristales, me lo compraría.»

Inés Prat

Mercado

VENTAS MES DE OCTUBRE 84

Del cuadro provisional de ventas en el pasado mes se desprende que la demanda ha vuelto a caer (en 3.185 unidades), con lo que la cifra de los diez meses transcurridos se sitúa en un 2,65 por 100, suponiendo 11.500 turismos menos vendidos. Sólo Peugeot, Ford y Volkswagen han logrado incrementar sus cifras del pasado año, mientras que las caídas son importantísimas en Talbot (-45,3 por 100) y Seat (-26,4 por 100). Afortunadamente para ambas empresas, tienen en los dos casos una marca que les salva el ejercicio: Peugeot a Talbot y Volkswagen a Seat.



VENTAS MES DE OCTUBRE-84

	1984			1983			1983/1984 Diferencia
	Acumulado	%	Mensual	Acumulado	%	Mensual	
1.º RENAULT	126.142	29,8	11.288	140.603	32,3	15.421	- 10,3
2.º SEAT/VAG	86.747	22,6	8.281	102.483	23,5	4.910	- 6,6
Seat	71.978	17,0	5.623	97.803	22,4	8.593	- 26,4
VW/Audi	23.769	5,6	2.658	4.680	1,1	464	+ 507,9
3.º FORD	62.885	14,8	6.039	58.016	13,3	6.355	+ 8,4
4.º PEUGEOT/T.	54.196	13,8	5.865	40.952	9,4	4.910	+ 32,3
Peugeot	33.640	8,9	3.872	3.238	0,7	1.048	+ 265,8
Talbot	20.556	4,9	1.993	37.714	8,7	3.864	- 45,5
5.º OPEL	36.739	8,7	3.929	42.189	9,7	3.308	- 12,9
6.º CITROËN	32.529	7,7	3.069	35.240	8,1	3.237	- 5,2
Otras marcas	15.406	3,6	1.529	15.702	3,6	1.446	- 1,9
TOTAL	423.644	100,0	40.000	435.185	100,0	43.185	- 2,65

Oferta de la semana

Mucho interés por el poco interés

Si hace un par de meses las estrategias de ofertas se centraban en los regalos parece que ahora la moda es ofrecer unos intereses en los préstamos por compra cada día más bajos. Estas son las ofertas de cada marca estas semanas. **Citroën:** 23 primeras letras a bajo interés. La última letra, de montante acumulado, puede refinanciarse en otros veinticuatro meses o recomprar el coche por el valor mínimo de esta letra. **Ford:** Sólo el 12 por 100 de interés anual por cualquier compra. **Renault:** Sólo el 9,6 por 100 de interés

en los modelos de oferta: los R-5 TX y GTL. **Nissan:** Sólo el 10 por 100 de interés anual en la compra del Cherry. **Opel:** Regalos de radiocasetes a los compradores de un Corsa. **Seat:** Sin interés en la compra de los

Panda, Ronda y modelos de importación en el primer millón. Intereses muy bajos en las compras del Fura (7,5 por 100) y 131 (10 por 100). **Talbot:** Regalo de 1.000 litros de combustible (58.000 pesetas) por la compra de un Horizon Diesel.



Cómo elabora los precios totales y costo por kilómetro MOTOR16

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

Empresas, Impuestos de Lujo, Tasas de Matriculación, Transporte y Seguro Obligatorio. Para la valoración del coste por kilómetro se ha realizado una ponderación de un uso de

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



VREDESTEIN

EL REY DEL INVIERNO

PÍDALOS EN ESTABLECIMIENTOS DEL RAMO

EUROPA OPINA



¡el más completo!

Distribuidor exclusivo para España

IBETSA

Pl. Urquinaona, 6, 10:a
Tel. 318 28 76
BARCELONA-08010



EL MAS COMPLETO PARA NIEVE HIELO Y AGUA

Automáticos de importación

Mercado

COCHES NUEVOS

MODELO	Cilindrada	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
ALFA ROMEO					
Sprint V.1.6 Q. Ver	1.490	105	180	8,1 26,4	1.944.707
Alfa 33 Q.V.	1.490	105	179	10,4 27,0	1.744.787
Giulietta 2.0*	1.962	130	182	10,4 31,7	2.296.608
Alfetta 2.4 T.D.*	1.962	130	184	8,8 32,6	2.592.989
Alfetta 2.4 T.D.*	2.394	95	164	10,0 31,6	2.789.377
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3 32,3	2.495.528
GTV 2.5-VE*	2.492	160	220	11,0 40,4	3.195.248
Spider 2000	1.962	128	190	11,0	2.057.803

ARO

Aro 10	1.197	65	130	9,5 19,5	993.705
Aro 10 D	1.714	55	120	6,5 17,8	1.319.774
243 D	3.129	65	110	10,1 20,4	3.568.568
244 D	3.120	55	110	10,1	3.383.901
320 D	3.120	65	110	10,1 19,9	3.331.312
Hispano D	2.710	79	120	10,0 21,3	3.514.031

AUDI

80-CD	1.921	115	182	8,1 31,9	2.549.465
80 CD TD	1.588	70	152	6,9 31,0	2.977.531
80 Quattro*	2.144	136	192	12,2 45,6	3.771.992
100-CD*	2.144	136	197	11,1 42,4	3.552.730
100 CD TD	1.986	87	168	7,2 40,6	4.109.841
Coupe-OT	2.144	130	196	8,3 36,8	3.169.533
Quattro	2.144	200	222	9,1 71,1	7.283.737
Audi 200 Turbo*	2.144	182	226	12,0 60,2	5.604.784

AUSTIN

Metre 1.3 BLE*	1.275	63	146	7,6 17,1	834.931
MG Metro	1.275	71	160	7,9 18,4	1.060.153
MG Metro Turbo*	1.275	93	175	8,7 23,0	1.401.925
Maestro MG 1.6*	1.588	103	186	12,5 27,9	1.613.964

AUTOBIANCHI

A 112 Junior	903	42	130	6,5 15,8	812.922
A 112 LX	965	44	137	7,6 17,8	938.464
A 112 Abarth	1.049	70	155	7,7 19,0	1.030.430

AUTOREPLICA

AR 50 Roadster	1.438	77	140	9,3 33,9	2.810.122
----------------	-------	----	-----	----------	-----------

BMW

315	1.573	75	154	9,0 26,4	1.843.860
315*	1.766	90	176	9,1 29,8	2.094.647
316 4p*	1.766	90	176	9,1 29,8	2.219.597
316 1	1.766	105	184	8,5 31,3	2.432.012
318 1 4p	1.766	105	184	8,5 32,3	2.556.962
320 1*	1.990	125	191	11,0 36,6	2.782.913
320 1 4p*	1.990	125	191	11,0 37,8	2.932.853
323 1*	2.316	150	204	11,6 40,6	3.145.268
323 1 4p*	2.316	150	204	11,6 41,8	3.295.208
520 1*	1.990	125	180	10,2 38,8	3.156.763
525 1	2.494	150	197	10,5 42,8	3.595.088
525 E*	2.693	125	177	12,8 42,8	3.345.188
528 1	2.788	184	212	10,4 46,1	3.999.938
528 1 Sport*	2.788	184	214	13,6 57,1	5.032.013
524 TD*	2.443	115	175	10,1 41,3	3.469.097
628 CSI	2.788	184	212	8,8 64,0	6.406.463
635 CSI	3.430	218	229	8,7 72,0	7.407.015
M 635 CSI	3.453	286	255	10,2 90,9	9.593.640
728 1	2.788	184	201	9,9 51,0	4.544.668
732 1	3.210	197	208	9,8 56,5	5.344.388
735 1	3.430	218	217	9,8 65,0	6.407.415
745 1 A	3.430	252	228	10,4 74,6	7.531.965

CITROËN

2 CV Especial*	602	29	122	7,3 12,9	492.118
2 CV6 CT*	602	29	122	7,3 13,7	588.984
Mehari	602	100	7,0	14,1	675.102
LNA	652	35	125	5,7 12,6	673.291
LNA 11 E*	1.124	48	139	8,9 15,9	722.033
LNA 11 RE*	1.124	48	139	8,9 16,2	766.451
Visa	652	35	124	6,8 14,4	721.676
Visa Club	652	35	124	6,8 14,8	775.725
Visa 11 E*	1.124	57	136	9,3 17,7	814.237
Visa 11 RE*	1.124	57	136	9,3 18,1	873.548
Visa 14 TRS	1.360	60	153	9,4 16,5	940.240
Visa GT*	1.360	80	175	9,9 19,2	978.812
Visa 17 D	1.769	60	152	6,8 14,1	988.867
Visa 17 RD	1.769	60	152	6,8 14,5	1.044.617
Visa 17 RD 5V*	1.769	60	152	8,2 15,2	1.068.134
GSA Especial	1.299	65	158	8,2 17,9	965.273

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
GSA X1	1.299	65	158	8,2 18,3	1.008.915
GSA Palas	1.299	65	158	8,2 18,5	1.033.520
GSA X3	1.299	65	158	8,2 19,3	1.134.400
GSA Special Familiar*	1.299	65	159	8,7 18,7	1.005.094
BX	1.360	62	155	7,5 18,2	1.076.125
BX 14 E	1.360	72	163	7,1 18,6	1.175.879
BX 14 RE*	1.360	72	161	8,0 19,9	1.232.419
BX 16 RS*	1.580	92	171	9,3 21,8	1.320.526
BX 16 TRS*	1.580	92	171	9,3 22,5	1.398.566
BX 19 D*	1.905	65	151	7,2 18,5	1.447.155
BX 19 RD*	1.905	65	151	7,2 18,8	1.454.913
BX 19 TRD*	1.905	65	151	7,2 19,7	1.596.741
CX 2D	1.995	106	176	9,2 26,8	1.829.966
CX GTI*	2.500	138	186	12,5 34,6	2.363.078
CX Prestige	2.500	138	200	9,3 39,7	3.380.571
CX 25 D	2.500	75	156	8,1 23,7	1.957.562
CX Diesel Familiar	2.500	75	151	8,2 26,2	2.251.194
CX 25 D Palas	2.500	75	156	9,6 26,7	2.213.709
CX 25 RD Turbo*	2.500	95	169	10,0 28,4	2.433.395
CX 25 TRD Turbo*	2.500	95	169	10,0 29,3	2.549.296
CX 25 TRD Turbo F.*	2.500	95	169	10,0 31,0	2.746.397

DE TOMASO

Longchamp	5.789	300	240	17,2 77,0	7.001.515
Pantera GTS	5.789	300	280	16,3 78,5	7.312.104

FERRARI

308 GTB*	2.927	240	250	15,9 99,1	9.941.104
308 GTS*	2.927	240	250	15,9 101,9	10.781.145
Nordial	2.927	240	240	11,1 102,5	10.544.245
Nordial convertible	2.927	240	240	11,1 112,6	12.208.752
400 GT	4.823	315	245	17,0 151,6	16.361.806
BB 512	4.943	340	280	14,0 156,4	17.333.667

FIAT

Uno 45 3P	903	45	140	6,6 16,1	838.504
Uno 45 ES 3P	903	45	140	5,8 15,6	868.492
Uno 55 3P*	1.116	55	148	6,4 17,0	972.956
Uno 55 5P*	1.116	55	148	6,4 17,2	1.001.694
Uno 70 3P	1.301	70	165	6,7 17,6	1.010.441
Uno 70 5P	1.301	70	165	6,7 17,8	1.042.928
Uno Diesel 3P*	1.301	45	148	6,7 15,4	1.057.167
Uno Diesel 5P*	1.301	45	148	6,7 15,0	1.133.385
Regata 70	1.301	68	155	7,1 19,6	1.209.114
Regata 70 S	1.301	68	155	7,1 20,9	1.374.048
Regata ES*	1.301	65	159	7,1 20,2	1.296.579
Regata 85 S	1.498	82	169	7,4 22,0	1.474.895
Regata 100 Super	1.585	100	180	7,9 23,2	1.562.360
Regata Diesel*	1.714	58	150	7,3 19,2	1.437.773
Argenta 2.0 IE	1.995	122	175	9,9 27,0	1.764.571
Argenta Volunex	1.995	135	185	9,8 28,6	1.975.736
Argenta 2.5 Diesel	2.445	72	150	9,1 24,0	1.911.333
Argenta Turbo D*	2.445	90	164	8,2 25,6	2.173.366

FORD

Fiesta Balcar	957	45	130	6,7 15,5	740.055
Fiesta Balcar D	1.597	54	151	6,6 14,9	977.796
Fiesta 957*	957	45	130	6,7 15,7	705.365
Fiesta 1.6 D	1.597	54	151	6,5 13,8	944.125
Fiesta L*	957	45	130	6,7 16,4	797.035
Fiesta L 1.1 5V*	1.117	50	144	9,3 17,7	822.936
Fiesta L 1.6 D*	1.597	54	151	6,6 14,4	1.014.055
Fiesta S 1.1 5V*	1.117	50	144	9,3 17,5	804.805
Fiesta S 1.3	1.296	69	152	9,3 18	861.245
Fiesta Ghia 1.1 5V*	1.117	50	144	9,3 18,2	882.505
Fiesta Ghia 1.3	1.296	69	152	9,3 18,6	940.240
Fiesta Ghia 1.6 D*	1.597	54	151	6,6 14,9	1.074.920
Fiesta XR2 1.6*	1.598	96	171	10,8 21,2	1.073.217
Escort Laser 1.1	1.117	55	145	7,2 16,7	936.355
Escort Laser 1.3	1.296	69	157	7,5 17,5	994.630
Escort Laser 1.6 D*	1.597	54	144	5,6 14,4	1.096.935
Escort L 1.1	1.117	55	145	7,2 16,9	958.370
Escort L 1.3	1.296	69	157	7,5 17,7	1.019.235
Escort L 1.6*	1.597	79	165	8,5 18,9	1.051.202
Escort L 1.6 D*	1.597	54	144	5,6 14,8	1.134.490
Escort GL 1.1	1.117	55	145	7,2 17,4	1.024.415
Escort GL 1.3	1.296	69	157	7,5 18,2	1.085.280
Escort GL 1.6*	1.597	79	165	8,5 19,5	1.117.247
Escort GL 1.6 D*	1.597	54	144	5,6 15,5	1.225.140
Escort Ghia 1.3	1.296	69	157	7,5 18,8	1.160.390
Escort Ghia 1.6*	1.597	89	157	8,5 20,1	1.195.242
Escort Ghia 1.6 D*	1.597	54	144	5,6 16,1	1.302.840
Escort XR3i*	1.597	105	180	9,6 26,5	1.726.042
Escort Cabrio 1.6*	1.597	79	159	8,5 25,8	1.948.577
Escort Cabrio 1.6 i*	1.597	105	171	9,7 30,2	2.187.107
Orion 1.3 GL*	1.296	69	150	9,1 19,9	1.109.885
Orion 1.6 GL*	1.597	79	164	9,4 20,5	1.

Mercado

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

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

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

MODELO 76 77 78 79 80 81 82 83

ALFA ROMEO

Alfasud	315	350	440	475	515	645	700	750
Alfasud TI	360	410	465	505	540	680	735	800
Alfetta 2000	595	640	685	730	785	840	900	1000
Alfetta GTV 2000	755	815	825	1200	1300	1400		
Giulietta 1600				610	785	885	985	
Giulietta 1800				675	840	925	1000	
Giulietta 2000				740	890	960	1030	
Alfetta GTV 2500					1600	1700	1800	

AUDI

80 L	250	300	380	425	450	525	560	600
80 GL 4p			605	630	680	730	805	880
80 GLE						830	905	980
100 LS	250	325						
100 CD 5 E					1200	1325	1425	1700
100 CD 5 D					1100	1350	1475	1620
200 T					1250	1400	1600	1800

BMW

520			750	850	1200	1350	1500	
520 i								2000 2100
525 i	880	1080	1160	1250	1460	1565	2150	2300
528			1050	1200	1290			
528 i						1600	1750	2400 2600
318 i			750	800	875	950	1150	1250 1600
320	800	875	925	1050	1250	1325	1425	
320 i								1850
323 i				1210	1460	1570	1660	2100

CITROEN

Responsable: Francisco Moreno. Teléfono 232 10 31.

2 CV	120	150	175	200	220	240	260	280
Dyane 6	110	140	165	190	210	230	250	270
C-8	80	95						
Mehari	145	165	190	205	220	240	260	280
Visa Special						330	350	370
Visa Club						380	380	400
Visa Super E						400	420	440
Visa Super X						420	440	460
Visa GT							500	520

GS	120	150	180	220	250			
GS Club	140	170	200	240	270			
GS Palas	180	210	240	280	310			
GS-X2			250	290	320			
GSA 1100				340	360	380	400	
GSA Club				380	400	425	450	470
GSA-X3				425	445	465	485	505
GSA Palas				420	440	465	485	505
GSA-X1							460	480
GSA Special							425	450
CX 2.4 Palas 4V	320	360	400					
CX 2.4 Palas 5V			520	555	590			
CX-20						700	730	750
CX GTI						900	950	1025 1100 1150
CX 25 D. Palas						900	950	1025 1100 1150
CX 25 D. Fam.						1000	1050	1125 1200 1250

FORD

Responsable: Rafael Díaz. Teléfono 270 67 00.

Fiesta N	200	230	250	285	295	325	350	395
Fiesta L 957	250	275	290	310	340	385	405	425
Fiesta L 1.1	280	300	315	340	370	400	425	460
Fiesta S	295	315	340	370	395	420	445	465
Fiesta S 1.3		325	345	380	405	430	460	480
Fiesta Ghia	305	330	370	405	420	450	475	510
Fiesta Ghia 1.3		340	385	415	430	460	490	530
Fiesta XR-2							600	650
Escort L 1.1							550	575 600

MODELO 76 77 78 79 80 81 82 83

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

MERCEDES BENZ

200 D	800	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800
220 D	900	1300						
240 D	1100	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2100
300 D		1700	1800	1900	2000	2200	2400	2600
230		900	1200	1300	1400			
230 E				1700	1850	2300	2500	
280 S		1300	1400	1500	1600	2200	2500	3100
280 SE		1500	1700	1900	2200	3500	3800	4000 4200
280 SEL		1500	1700	1900	2300	3600	3900	4100 4300
380 SE					3500	4000	4500	5000
380 SL					3500	4000	4500	5000
280 SL		2200	2400	2600	2900	3200	3600	4000 4400

OPEL

Responsable: Manuel Fernández. Teléfono 455 90 45.

Corsa 1.0							485	
Corsa L 1.2							400	520
Corsa TR L 1.2								550
Corsa TR 1.3								610
Corsa SR 1.3								595
Kadett 5 p. L 1.35						680	700	795 890
Kadett 3 p. 1.6						800	865	960 1050
Kadett 5 p. L 1.6 D						735	800	865 980
Kadett 3 p. GTE 1.8 E								1115
Ascona 4 p. L 1.6 S						775	835	925 1040
Ascona 5 p. L 1.6 S						800	865	955 1075
Ascona 4 p. L 1.6 D						837	910	1000 1020
Ascona 5 p. L 1.6 D						870	940	1037 1167
Ascona 5 p. B 1.8 E								1263
Manta GTE C 2.0 IE						800	866	985 1200
Rekord L 2.0 S						825	904	975 1212
Rekord L 2.3 D						965	1050	1181 1450
Senator 2.5 F								2525
Senator 3.0 OE						1650	1825	1995 2410

MODELO 76 77 78 79 80 81 82 83

Senator 4p.CD3.0OE						1850	2021	2190
Senator 3.0 CA								2575
Monza 3 p. 3.0 OE						1575	1875	2050 2132

PEUGEOT

104	310	345	430	465	500	545	585	625
305				650	700	750	810	870
504	350	400						
504 Familiar	540	610	760	820	950	1000	1100	1250
504 D Familiar	615	685	870	935	1000	1200	1275	1350
504-1800			400	450	500			
504-2000			450	500	550			
604 Diesel			600	640	685			
604 SL	550	605	655	705	760	825	890	970
604 STI			1135	1215	1315	1415	1515	
604 D Turbo			1135	1215	1315	1415	1510	
505 GR				695	765	820	880	
505 SR				845	895	945	970	
505 GRD				800	870	935	1000	
505 SRD				910	980	1040	1070	
505 STI					965	1035	1110	1140
505 SRD Turbo								

PORSCHE

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

RENAULT

R-4	140	165	190	215	235	255	275	295
R-4 TL	170	190	215	240	270	290	315	340
R-6 TL/GTL	205	235	265	295	320	350	375	400
R-8	100							
R-8 TS	105							
R-5 TL	230	265	300	330	360	385	405	425
R-5 GTL	255</							

Cuéntenos su caso

MONTAR UN TURBO

Soy propietario de un Seat Mirafiori Diesel. Leyendo la prueba que hicieron al Fiat Argenta Turbodiesel, veo que ambos incorporan el mismo motor Sofim. ¿Se puede acoplar a mi coche el mismo compresor que monta Fiat? ¿Cuál sería el coste aproximado de esta operación? ¿Valdría la pena? ¿Se sigue fabricando este motor Sofim?

Jesús Calle
Pinsoro, Zaragoza

Respuesta: El Fiat Argenta incorpora el turbo, compresor KKK de procedencia alemana. Existen en nuestro país varias firmas especializadas en el montaje de equipos de sobrealimentación; entre otras, Turmesa (calle Ponzano, 25. Madrid 28003). Esta firma comercializa un kit con el turbo japonés IHI sobradamente experimentado y con resultados apreciables, pero ya tiene que ser usted quien determine si vale la pena esta operación. Su coste ya instalado es de unas 125.000 pesetas, el ahorro de combustible se sitúa entre un 5 y un 8 por 100. También mejorarán ligeramente las prestaciones y la emisión de



humos. En cuanto al motor Sofim, se sigue fabricando en Italia, tanto en versiones atmosféricas como turboalimentadas.

TASAR A LA BAJA

Poseo un Ford Fiesta 1300 S del año 79. En la delegación Peugeot Talbot de Novelda (Alicante) me tasan este vehículo en 405.000 pesetas, pero me realizan una depreciación por kilometraje (he recorrido 106.000 kilómetros) del 15 por 100 de este valor, ¿son legales estas depreciaciones?

Mariano Beltra
Novelda. Alicante

Respuesta: La compra de un vehículo sólo está sujeta al acuerdo entre ambas partes, no hay por tanto ni legalidad ni ilegalidad en el precio que se acuerde. Los libros de tasa-

ciones, así como los precios medios de tasación, que también publica MOTOR16, son meramente informativos.

NEUMATICOS PARA NIEVE

Soy propietario de un Peugeot 505 SRD Turbo. Estoy descontento con las ruedas que monta este coche por su poco agarre en mojado, se trata de las Michelin XYZ 175 SR 14. Les agradecería que me aconsejasen unas ruedas más anchas que sean buenas para barro y nieve, que son los terrenos sobre los que suelo andar. Quisiera que estas cubiertas afectaran lo menos posible al consumo y a las prestaciones de mi coche.

Manuel Alonso
Santander

Respuesta: En primer lugar, decirle que desconocemos el tipo XYZ en Michelin. Las únicas cubiertas Michelin que existen en su medida en la actualidad son las XZX, las MX o las XVS.

Por otro lado, para barro y nieve, ir a una medida más ancha es totalmente desaconsejable, ya que el agarre sería inferior. También una medida más ancha, aunque mejorase el agarre en suelo

seco, incrementaría ligeramente el consumo y disminuiría las prestaciones. Si lo que quiere es un buen neumático para barro y nieve, nosotros le recomendamos el Unirroyal Rallye MS Plus, si bien tiene un precio ligeramente superior a los neumáticos nacionales.



NOSTALGIA DE LOS VETERANOS

Soy un lector de la revista, que colecciono desde su primer número. Mi carta va referida a los coches de los años sesenta y setenta; es decir, a los Seat 600, Seat 1500, Renault 10 y Renault Gordini... Por lo que leo, no les dan mucha importancia, y en su tiempo también fueron buenos coches.

José García
Cornellá, Barcelona

Respuesta: Nadie discute que en su día los coches que cita y muchos otros eran productos fiables y de buena calidad, como prueba la gran cantidad que todavía siguen circulando. Debe comprender que esta revista se dedica intensamente a analizar los productos nuevos que van saliendo al mercado. Muchas gracias por su atenta carta, estamos seguros que algún lector seguirá con interés su propuesta.

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

Sopa de letras: Suzuka, Nogaro, Daytona, Brno, Mosport, Monza, Jarama, Sandown, Santamónica, Albi, Fuji, Snetterton, Vallelunga, Imola, Enna, Estoril, Indianápolis, Pau, Interlagos, Wigram.

Panel loco: Jones, Ascari, Mansell, Andretti, Tambay, Stewart.

Jeroglífico: «Sí. Aparca de oído.»

CRITICA DE TIENDAS



Auto Ribes, S. A. Concesionario oficial Ford

Auto Ribes, S. A., el concesionario oficial más joven de Ford en Gandía, da servicio a 38 pueblos de la comarca de Bellreguart y tiene dos servicios oficiales dependientes de él, uno en Oliva y otro en Bellreguart.

Las instalaciones en Gandía tienen una superficie de 3.200

metros cuadrados, distribuidos entre la exposición, taller mecánico y los repuestos.

La exposición de vehículos de ocasión, adjunta a la de vehículos nuevos, mantiene a su vez un pequeño stock de coches usados.

Las entregas de los vehículos se realizan de forma inmediata.

Para comodidad del cliente, en la misma se puede tramitar la matriculación, ascendiendo los gastos de gestoría a 7.500 pesetas. Igualmente se pueden asegurar los automóviles adquiridos a través de las compañías de seguros Minerva y Mapfre, con las que trabajan habitualmente.

Para la financiación, Auto Ribes utiliza los sistemas normales de Ford Credit, utilizando además un sistema de financiación adecuado a las economías agrarias de la zona.

El taller mecánico intenta ofrecer un buen servicio, reparando las averías en el día si el cliente está de paso, aunque en los vehículos extranjeros puede tardar algo más.

Puntuaciones: Vendedores, 5; entregas, 8; exposición, 7; talleres, 7; stock, 8; financiación, 7.

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 veintisiete años y el carnet menos de dos años.

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

FINANCERAS DE MARCA

	(Tipo anual de interés)		
	A 12 meses	A 24 meses	A 36 meses
Ford Credit	17,5	36	52,5
Seficredit	16,2	32,4	52,5
GM-AC	16	32	48
Renault Fi	15,8	31,2	46,8
Cofic (Peugeot-Talbot)	16,2	32,4	48,6
Fisael	16,2	32,4	48,6



ACEITES

	1 litro (Ptas.)	2 litros (Ptas.)	3 litros (Ptas.)	5 litros (Ptas.)
NACIONALES				
Multigrado	244	488	—	1.177
Supermultigrado	259	517	—	1.249
Grafitados	—	625	—	1.519
HD monogrado	—	468	—	1.128
HD	—	427	—	1.024
IMPORTADOS				
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	—

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.

	Firestone			Michelin			Pirelli		
	S-1	S-211	Otros	MX	MXL	Otros	P4	P8	Otros
Llanta 12"									
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
Llanta 13"									
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	—
185/60	—	—	—	—	—	—	—	9.306	—
195/50	—	—	—	—	—	—	—	—	10.782
205/60	—	—	—	—	—	—	—	—	12.289
175/60	—	—	9.584	—	—	9.827	—	—	—
185/60	—	—	—	—	—	—	—	—	16.754
205/60	—	—	12.561	—	—	—	—	—	—
Llanta 14"									
145	—	—	—	5.582	—	6.682	—	—	4.849
165	6.347	—	—	—	—	8.126	9.431	—	7.042
175	7.718	8.255	8.832	8.288	—	8.419	—	—	8.929
185	—	8.586	9.154	—	—	—	—	—	9.745
165/70	—	—	—	—	7.207	—	—	—	—
175/70	—	—	7.990	—	7.912	10.242	—	—	8.306
185/70	—	—	8.592	—	8.354	11.013	—	—	9.379
195/70	—	—	9.848	—	10.158	—	—	—	10.467
205/70	—	—	10.991	—	—	—	—	—	—
165/65	—	—	7.584	—	—	—	—	—	—
175/65	—	—	—	—	—	—	—	8.212	—
185/60	—	—	10.766	—	—	—	—	8.862	—
205/60	—	—	—	—	—	—	—	—	13.283
175/60	—	—	—	—	—	—	—	—	17.227
Llanta 15"									
135	4.508	5.211	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

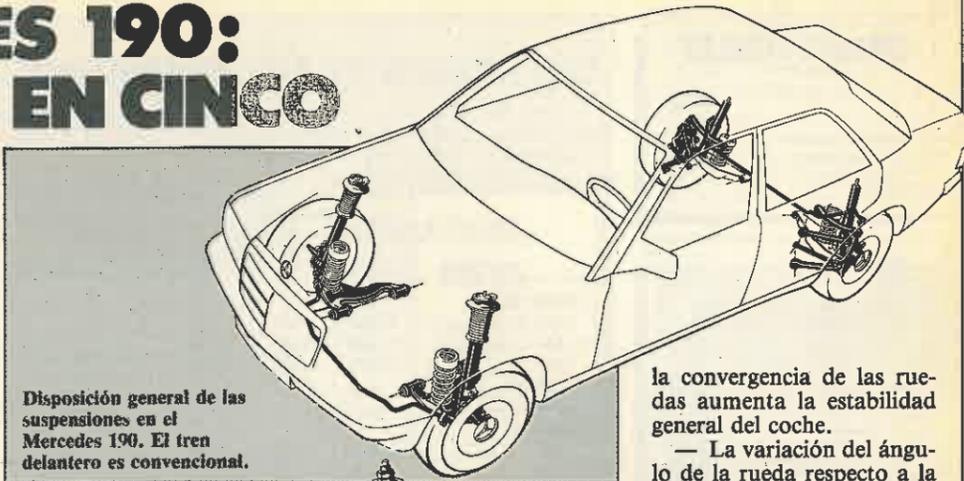
PEAJES

Tramo Itinerario	Peaje por km.		
	Km.	Turismos (*)	Motocicletas
A-1 Burgos-Cantábrico	76,1	6,90	4,10
A-2 Zaragoza-Vendrell	215,5	5,00	5,00
A-4 Sevilla-Cádiz	94,0	7,00	3,86
A-6 Villalba-Adanero	69,5	7,90	4,40
A-7 Barcelona-La Jonquera	150,5	5,20	5,20
A-7 Barcelona-Tarragona	99,0	5,35	5,35
A-7 Tarragona-Valencia	226,5	7,15	3,25
A-7 Valencia-Alicante	114,5	6,40	3,00
A-8 Bilbao-Behobia	111,0	8,50	4,20
A-9 Ferrol-Portugal	85,5	5,50	5,50
A-15 Iruzun-Tudela	99,0	5,80	2,20
A-19 Montgat-Mataró	16,5	8,20	8,20
A-66 León-Campomanes	89,0	9,80	9,80
A-68 Bilbao-Zaragoza	297,0	7,50	2,70

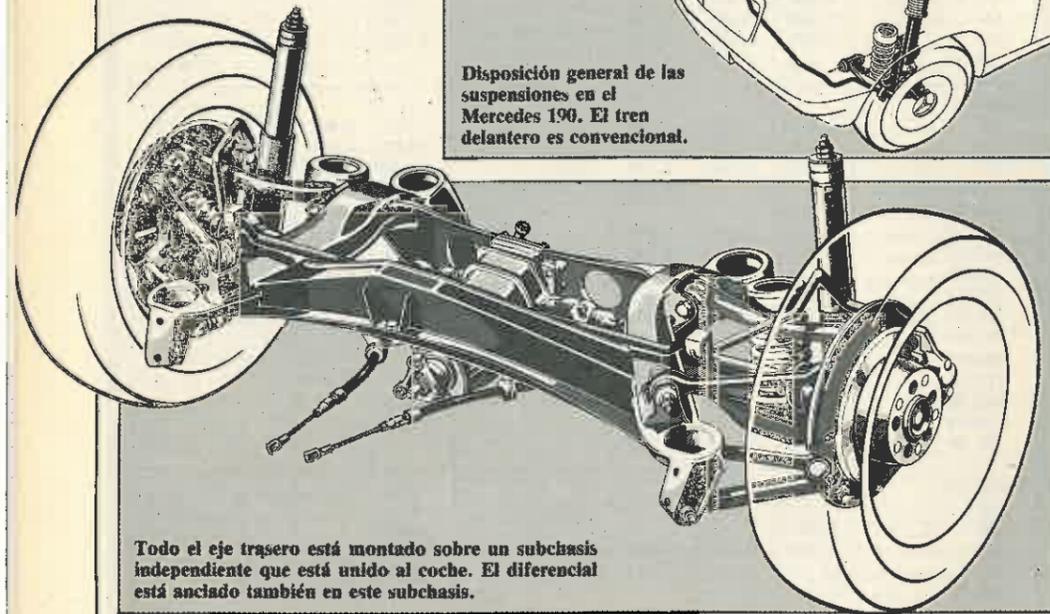
* Con cilindrada igual y superior a 1.000 c.c.

Conozca su coche

MERCEDES 190: EFICACIA EN CINCO BRAZOS



Disposición general de las suspensiones en el Mercedes 190. El tren delantero es convencional.



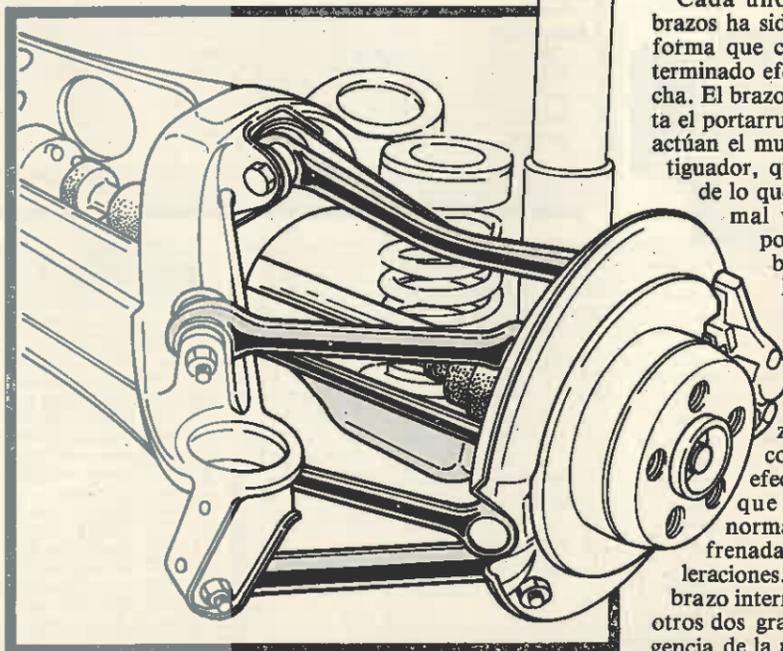
Todo el eje trasero está montado sobre un subchasis independiente que está unido al coche. El diferencial está anclado también en este subchasis.

El eje trasero de suspensión independiente con brazos múltiples fue introducido como absoluta novedad en vehículos de turismo por la marca Mercedes en noviembre de 1982. El modelo al que fue destinada esta suspensión fue el 190, en todas sus versiones y ahora recientemente se ha incorporado en la nueva serie W 124.

Básicamente la suspensión se compone de cinco brazos en cada rueda, cada uno de los cuales tiene una misión específica. El resultado final del conjunto aporta una serie de ventajas, tanto a nivel de confort como de seguridad, sobre los sistemas convencionales. Estas ventajas pueden resumirse en:

- Mejora del comportamiento; el coche no tiene tendencia a irse ni de delante ni de detrás, manteniendo un comportamiento neutro en cualquier circunstancia.
- El pequeño cambio en

Los cinco brazos están dispuestos de forma que cada uno controle un determinado efecto de la marcha. Todos los brazos están anclados en el portarruedas y en el subchasis.



la convergencia de las ruedas aumenta la estabilidad general del coche.

— La variación del ángulo de la rueda respecto a la carretera está controlada por uno de los brazos y es muy pequeña, de tal forma que incluso en las curvas más cerradas donde el apoyo es fuerte nunca llega a alcanzar la verticalidad respecto al suelo, por lo que la caída es siempre negativa.

— Gracias a la disposición de los brazos se reduce en un 60 por 100 el hundimiento de la parte trasera al acelerar y la elevación al frenar. Por ello se gana en capacidad motriz en las aceleraciones fuertes a la vez que aumenta la efectividad de las frenadas.

— Las diferentes uniones elásticas del conjunto han sido sobredimensionadas para reducir el nivel de ruido y las vibraciones producidas por la rodadura.

Cada uno de los cinco brazos ha sido dispuesto de forma que controle un determinado efecto de la marcha. El brazo principal sujeta el portarruedas y sobre él actúan el muelle y el amortiguador, que a diferencia de lo que suele ser normal van montados por separado. El brazo superior limita la inclinación de la rueda en cualquier posición.

Los dos brazos oblicuos contrarrestan los efectos de torsión que se producen normalmente en las frenadas y en las aceleraciones. Por último, un brazo intermedio entre los otros dos gradúa la convergencia de la rueda.

Pasatiempos

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

Localizar los 20 **SOPA DE LETRAS** circuitos de Fórmula contenidos en el recuadro (vertical, horizontal y diagonalmente dispuestos, al derecho y al revés).

Las soluciones, en la página 32

Descubrir los apellidos **PANEL LOCO** de los seis pilotos internacionales de Fórmula 1 escondidos en las claves. La letra solitaria del recuadro completa la solución.



RETRATO ROBOT

Descubrir qué marcas y modelos forman el extraño prototipo de la fotografía, a través de las cuatro secciones que lo componen.

PANEL LOCO	
SENO	J
CARAS	I
SELLAN	M
TIRANTE	D
TYMBA	A
ARTES	W

GEROGLIFICO

NOTA
A2
K5000I
NOTA

¿Tan mal conductor es?

Aquellos locos en sus cacharros

El negociante Panhard y su socio Levassor

RENÉ Panhard era un hombre de negocios que al caer los años ochenta del siglo pasado se aburría cantidad en París fabricando maquinaria. Ni siquiera le molestaban las aventuras amorosas de su socio el ingeniero Levassor, la comidilla del «jet-set» de la época que retozaba entre París, Niza y Baden-Baden. La amante de Levassor era una tal madame Sarrazin Della, y riquísima viuda de un industrial que al morir aconsejó a su señora que con la herencia fabricara sin tardanza los motores Daimler en Francia. Cuando René Panhard vio el primer coche a motor Daimler comprendió que el difunto esposo de la amante de su socio tenía toda la razón.

René Panhard decidió ampliar su negocio —con el dinero de madame Sarrazin, por cierto. «Si Daimler puede fabricar un carruaje que circule a dieciocho kilómetros por hora, yo también puedo», dijo. Panhard y Levassor pusieron manos a la obra y en 1893 presentaron en sociedad este magnífico ejemplar que René Pan-

hard —encontrando por fin un sentido a su existencia— bautizó con el nombre «voiturette».

Para probar y demostrar las excelencias del invento, Panhard envió a su hijo Hypolite y a su cuñado George Méric a bordo del cochecito desde París a Niza. Los audaces conductores recorrían una media de 140 kilómetros diarios no sin dificultades. «Se puede —escribió Hypolite a su padre— alcanzar los veinte kilómetros por hora, pero en cuesta abajo los frenos se calientan de tal forma que tengo que ponerme en los pies toallas empapadas en agua helada.»

Debió ser un viaje encantador. Pero al llegar a Niza, los Vips de toda Europa les recibieron con júbilo, admiración y champán. El gran duque Miguel Romanoff estaba tan entusiasmado con el vehículo Panhard-Levassor que inmediatamente encargó dos para su uso personal. Había empezado la era de los coches Panhard, que duró hasta 1957.



Carman Rico-Godoy.

I RALLYE VALEO

Las cinco de la tarde el sábado día 1 de diciembre se iniciará en el paseo de Camoens, del madrileño parque del Oeste de Madrid, el Rallye Valeo, puntuable para la Copa de España y el Campeonato de la región centro. La primera etapa comenzará con una prueba de velocidad en el circuito del Jarama y terminará a las 23,13 horas en la factoría Ferodo de Alcalá de Henares, donde hay prevista una neutralización de dos horas. La segunda etapa, última de la prueba, discurrirá por la provincia de Guadalajara, finalizando a las 12,24 horas del domingo día 2 en el paseo de Camoens, en el parque del Oeste.

RUTA DEL DESCUBRIMIENTO

El día 2 de diciembre sale, del puerto de Benalmádena, la regata transatlántica Ruta del Descubrimiento, que tendrá un recorrido parecido



La foto premiada



¿POR DONDE SE VA A RENEDO?

No sólo todos los caminos llevan a Roma. Está visto y he aquí la prueba de que también todos los caminos llevan a Renedo y por lo menos estamos seguros que desde este punto en la carretera S-492 la distancia es la misma. La fotografía nos ha sido remitida por Roberto Fernández Díaz de Oviedo, que recibirá como premio una suscripción gratuita por seis meses a MOTOR16.

a la ruta de Colón en su primer viaje a las Indias Occidentales. A pesar de que no está demasiado claro el primer punto de costa que tocó la expedición colombina, la regata tiene su llegada en Santo Domingo, en la isla La Española.

A pesar de que la regata está planteada, por alguna extraña razón para barcos de un tipo que no existe en España (multicascos oceánicos), una parte de la treintena de participantes es española.



PORSCHE EN POSTERS

JÜRGEN Lewandowski ha reunido en un magnífico libro editado por Verlag Friedr. Stadler los posters más representativos de la historia en la competición de Porsche desde 1952. Esta magnífica obra con 160 páginas y 330 ilustraciones cuesta 138 marcos —cerca de ocho mil pesetas— y se puede pedir a Verlag Friedr. Stadler. Inh. Michael Stadler, Postfach 52 20, 7750 Konstanz, Alemania.

Coches de ocasión en TV

Con el título «Coches carrozas», el programa «Consumo», de Televisión, dedica el espacio del

el espacio del próximo lunes día 3 de diciembre al coche de ocasión. A lo largo del programa, dirigido por Rafael Romero San José, tratarán de explicar a los espectadores si un coche está demasiado usado o gastado, qué aspectos se deben revisar y las garantías que se deben pedir a la hora de adquirir un vehículo de ocasión. El programa comenzará a las veinte horas, justo antes del «Telediario».



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.

 RANGE ROVER	 TRIUMPH ACCLAIM
 ROVER	 MG MAESTRO
 JAGUAR	 METRO

Véelos en:

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

AUTOCOMPONENTES

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

VEHICULOS INDUSTRIALES

MAS DE 200 AUTOMOVILES EN STOCK. REVISADOS Y GARANTIZADOS. MAXIMAS FACILIDADES DE PAGO

Ctra. Andalucía, km. 6,800 (Junto a Gasolinera) Teléfono 217 22 53 MADRID



motor gas

CONCESIONARIO OFICIAL

JUNTO A LA IGLESIA MEXICANA

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

ABRIMOS SABADOS TARDE

JUNTO AL BERNABEU

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

HERRAMAR SERVICIO OFICIAL SEAT Audi VW

ATENCIÓN, 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 INGLESSES Y LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.

Audi VW

VEHICULO NUEVO SEAT-AUDI-VW CON UN RADIO-CASSETTE TOTALMENTE INSTALADO

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

Comprar y vender

YE MONKS «LOS MONJES»

el famoso whisky escocés
PRECISA

Distribuidores exclusivos para diversas provincias españolas
— Con referencias bancarias favorables, organización e introducidos en hostelería y alimentación.

Interesados remitir información a nuestra dirección de:
CODILSA - Calle Montesa, 16, bajo D - MADRID-6.

NEUMATICOS Turini

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

Emilio Gayo

EL SISTEMA DE INSTALACION MAS PERFECTO EN
SONIDO CAR-HIFI

- ALARMAS
- PROTECCION PARA MUESTRARIOS DE VALOR

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

BLAUPUNKT
KENWOOD

PIONEER

FUJITSU
TEN

ALPINE

TELESPORT, S. A. VIDEO-RALLYE

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

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

¡Ponte en contacto con nosotros!

TELESPORT, S. A.
C/. Escocia, 60-1.º, 1.ª
08016 BARCELONA
Tels. (93) 349 90 64 - 321 02 42



VILARDELL

BALMES, 25. TEL. (93) 318 05 89. BARCELONA 7

Comprar y vender

AUTOMOVILES

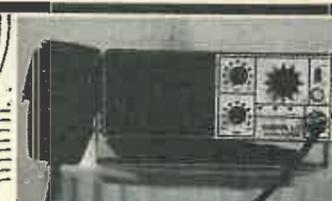
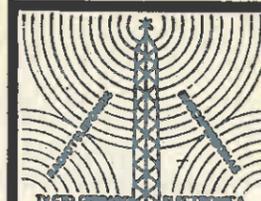
CANALCAR

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

EMPRESA
RECOMENDADA

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

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



MARVILSA

RADIOCOMUNICACIONES EMISORAS - BUSCAPERSONAS

Estudios y proyectos equipos. Instalaciones, reparaciones,
ajustes, reformas, revisiones y mantenimiento de
Radiocomunicaciones y teléfonos para el automóvil 40 km.
alcance.

TIENDA Y TALLERES PROPIOS

Castrojeriz, 1. MADRID-25. Tel. (91) 461 84 77

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

Exposición y venta: Antonio López, 117 - Madrid-28026. Teléfono 475 47 93

Instalador oficial

IRESA CENTRO
DISTRIBUIDOR

COLECTORES DE ESCAPE

- Mayor potencia ● Mayor aceleración
- Mejor combustión ● Menor consumo

KIT DE CARBURACION

- Aumento de potencia
- Mayor reprise y velocidad punta



Para los amigos del Club 16 vino Rioja "Sagasta 81" por solo 400 ptas.

"SAGASTA 1981", es un vino de crianza de las
bodegas Olarra de Logroño. Un vino exclusivo, con
etiquetas numeradas, para los amigos del Club 16.
Beneficiése de esta magnífica oportunidad que el
Club 16 le ofrece de adquirir este gran vino, a tan
magnífico precio.



Oferta válida sólo para el territorio nacional.
ENVIE ESTE CUPON A CLUB 16, Hnos. García Noblejas, 41. Madrid 17.

Envíenme
cajas de 6 botellas de Rioja Sagasta 1981, al precio de 2.400 ptas/caja.

Nombre _____

Dirección _____ Tel. _____

Localidad _____ D. Postal _____

Adjunto talón a nombre de INREVISA por un total de _____ ptas.

Giro Postal _____

Como suscriptor n.º _____ de _____, he aplicado un
descuento del 10% (total: 2.160 ptas/caja) al importe de mi pedido.

Suplemento para Canarias 100 ptas.

Las cajas serán transportadas por aitena, s. a.

¡ANUNCIESE
HOY!

Enviar a:
Motor 16

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

ENVÍENOS el presente cupón debidamente
cumplimentado. Escriba al texto
a máquina o en letras mayúsculas,
cada palabra en una de las casillas
reservadas al efecto. Calcule el precio de
su inserción a razón de 30 pesetas por
palabra. También puede anunciarse en
los módulos especiales de 40 x 40
mm., cuyo importe es de 4.000 pesetas.
Si desea anunciarse con módulos
de mayor tamaño, háganoslo saber
llamando al teléfono 91-268 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de
su anuncio mediante talón bancario a
nombre de INREVISA-MOTOR 16.

CADA SEMANA 394.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16, SEGUN EL ULTIMO
INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS. MOTOR 16 LE OFRECE
CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA
COMPRAR O VENDER

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos _____
Domicilio _____
Teléfono _____

Firma: _____

SUSCRIBASE A MOTOR 16

Para cualquier información complementaria o para suscribirse ahora mismo
llámenos al teléfono 91-268 04 02-03.

BOLETIN DE SUSCRIPCION

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

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

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

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

Firma: _____

Precios EXTRANJERO (1 año): Europa, 10.180 ptas. América, 16.080 ptas. Resto: 20.680 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.

Comprar y vender



MOTORLANDIA, S. A.

FINANCIACION ESPECIAL

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



ESCUCHE DEL 2 AL 30 DE NOVIEMBRE SU CORSA CON RADIOCASSETTE BLAUPUNKT INSTALADO GRATIS

Avda. PIO XII, 1 (Plaza Perú) Tel. 458 03 54 MADRID-16

FORD CAPRI 2000 Y 2800.
ALFA ROMEO ALFETTA 2000. M DX.
VOLKSWAGEN, VARIOS.
RENAULT 5 COPA TURBO. VARIOS.
RENAULT 5 TS. FORD FIESTA. VARIOS

C/ Azcona 62 (continuación Avda. Bruselas) Tels: 25586 21-255 86 22

MOTOR
SPRINT

El Bello y la Bestia



NISSAN PATROL
El Rayo Japonés



NISSAN CHERRY
CONCESIONARIO MADRID Y PROVINCIA

Iberauto
■ Sta. Mª de la Cabeza, 45
Tels. 230 86 85 MADRID
■ Galileo, 90-94
Tels. 445 93 63 MADRID
■ Carretera de Barcelona,
Km. 31,600 Tels. 889 33 11
■ ALCALA DE HENARES
■ Avd. de los Carabanchales, 2
Tels. 619 79 94 ALCORCON
■ MERCA MADRID
Tels. 785 27 14
ZONA COMERCIAL

NISSAN
Los Japoneses

PEUGEOT 504 Coupé B-CK, 850.000 pesetas. Dirección asistida. Aire acondicionado. Carrocería Pininfarina. Motor V-6. Teléfono: (93) 209 44 64. Noches ó 7 a 8 horas mañana.

MERCEDES italiano Fiat 2300 Bertone, full equip. Procedencia diplomática. Extras, como aire acondicionado, elevalunas antinieblas, etcétera. 65.000 km., totalmente nuevo. (91) 265 44 58.

FURGONETA Mercedes N-1300 B-DK, 600.000 pesetas. (93) 352 54 94.

BMW 318 automático, nuevo, sólo 35.000 km. Extras, como techo corredizo, radio cassette Blaupunkt. Tel. (91) 216 72 10. Noches.

PARTICULAR, Ford Fiesta, M-ET, 440.000. Paco. Tel. (91) 477 2795. Noches. Fenomenal.

RECAMBIOS ORIGINALES PARA MODELOS ALFA ROMEO

anteriores año 1975
J. R. VALLE
Tels.
(96) 369 48 08 - 369 49 62

MINUSVALIDOS

Aparatos adaptables a todos los vehículos nacionales e importados. Remitimos a toda España e instalamos en nuestros talleres. Veintiocho años de experiencia.

AUTOESCUELA

Senz

Fuente del Berro, 18
28009 MADRID
Teléfono (91) 401 60 91

Comprar y vender

SEAT Ardasa

Exposición y Venta: Capitán Haya, 35 - Teléfonos 456 18 11/95-456 16 51
Talleres y Recambios: Jorge Juan, 51/53 - Teléfonos 276 44 90/96-275 66 86. Madrid

**TODOS LOS IMPORTADOS
AUDI-VW VIENEN CON
UN ACCESORIO EXTRA
1.000.000 PTS. SIN INTERES
DURANTE UN AÑO**

AUTOMOVILES eladio

**TODOS LOS VEHICULOS
Y MARCAS EN OFERTAS
!!!DE OCASION!!!**

C/ Oca, 8 Teléfono 471 11 92 MADRID

**ESTE ANUNCIO VALE
16.000 ptas.**

MOTOR16 C/ Hermanos García Noblejas, 41, piso 4.º MADRID 28037
Tels. 407 27 00-407 41 00 Télex 43974NYE

Auto Beltrán s.a.

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

MERCEDES 500 SEL a estr.
MERCEDES 300 TD a estr.
MERCEDES 230 E a estr.
MERCEDES 230 SL B-537.
MERCEDES 350 SLC B-BT.
MERCEDES 300 SD Turbo-USA.
MERCEDES 350 SE V-S.
MERCEDES 280 SE M-Z.
MERCEDES 300 SEL 3.5 M-809.
MERCEDES 220 SE NA-58.
MERCEDES 280 SE M-733.
BMW 735 B-DY.
BMW 728 B-DU.
BMW 323i V-AV, aire.
BMW 3.0 CS M-AP.
BMW 3.0 S M-H.
PORSCHE Turbo B-BC.

MAZDA 323, varios colores a estr.
AUDI 200 Turbo B-EH.
AUDI GT B-FF.
VOLKSWAGEN JETTA GLI B-ES.
LAMBORGHINI Spada B-I.
MASERATI Merak SS V-AF.
JAGUAR E Coupe, B-775.
CADILLAC de Ville, B-AZ.
CADILLAC de Ville, desc.
FORD Granada Ghia Amer.
LINCOLN CONT. Mark IV B-AP.
MERCURY COUGART, B-634.
VOLVO 145 Ranch. B-EV.
ROVER 3.500 SDL B-J.
FIAT 130 Coupé B-K.
PEUGEOT 504 GL B-CU.
TALBOT Solara SX B-EP.

CONCESIONARIO OFICIAL mazda

VENDO

CITROËN
MEHARI

Perfecto estado, CU-B
Unico dueño
Tel. (91) 262 51 97

VENDO AUTOMOVIL FORD MUSTANG GHIA

(Americano)
Modelo 1982
Aire acondicionado
Perfecto estado
Tels. 866 10 06-866 01 73

A. HISPANO ALEMAN



NUEVO KADETT 6SI

NUEVO OPEL KADETT. EL COCHE EN SU MEJOR FORMA

PRUEBE USTED LA NUEVA GAMA-85. VEHICULOS DE IMPORTACION. KADETT, ASCONA, REKORD, MONZA, MANTA Y SENATOR

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



MOTOR REPRIS

GRAN VIA, 484. 224 93 04. BARCELONA

SUSCRIBASE A MOTOR16

Para cualquier información complementaria o para suscribirse ahora mismo llámenos al teléfono 91-268 04 02-03.



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

Mi primer amor

ELOY ARENAS

«CONDUCIR ES UN RELAX»

De un MG de quinta mano a un Mercedes; del humor compartido, al chiste en solitario; de hacer auto-stop, a recoger auto-stopistas. Todo sin dejar nunca de ser él mismo.

CUANDO Eloy Arenas compró su primer coche, en 1977, ya era un conductor experto. Su familia tenía un negocio de autotocares y él solía sacarlos de las cocheras antes de haber cumplido los dieciséis años.

«Hasta los veinte años conduje sin carnet, pero no cometí ni una sola infracción. Pero un día, en un Juzgado de Albacete, me impusieron una multa de 5.000 pesetas, y comprendí que debía someterme a los trámites burocráticos.»

Los primeros «duros» que ganó actuando en la obra «Charly, no te vayas a Sodoma» fueron para realizar un viejo sueño, ser propietario de un MG 1.000.

«Tenía un 602.000 de matrícula, cuando ya se habían incorporado las letras, y era de quinta mano, pero absolutamente maravilloso. Me costó 36.000 pesetas, pagué 10.000 de entrada y el resto en letras mensuales de 2.000. Recuerdo que las últimas me las protestaron.»

Lo peor fue que en su primer viaje largo, Madrid-Alicante, para ver a su familia, al MG se le rompieron las bielas. Tuvo que quedarse en Alicante, y la broma le costó 20.000 pesetas y otros tantos suspiros. Por eso, cuando su posición en el mundo del espectáculo se fue consolidando, aquel coche dio paso a un Seat 124 de segunda mano, y a éste le siguieron un Seat 127 y, más tarde, un Mercedes gasóleo en color beige, que es hoy el orgullo de su dueño.

«El modelo es del 68 y tiene una preciosa línea romántica. Además, es cómodo y rueda por poco dinero, dos cosas muy importantes para mí, que paso la vida en la carretera.»

Eloy puede terminar una actuación en Cabra a las cinco de la madrugada

y debutar a las siete de la tarde del día siguiente en el Parque de Atracciones de Barcelona. Conducir no es para él un esfuerzo, sino un relax.

«Devoró los kilómetros, pero no me gusta la velocidad. El haber contemplado muchos accidentes me ha hecho prudente. Las desgracias ocurren siempre por fallos humanos, no mecánicos, y pueden evitarse con cordura.»

Cuando formaba parte del grupo Arena y Cal, hizo muchos chistes sobre

la obtención del carnet de conducir y los talleres de reparación. Ahora se siente atraído por otros temas: la represión sexual, la actualidad política...

«Me separé de mi compañero por "humor propio" y desde entonces he sido fiel a mi propia forma de ver nuestra sociedad. Vivimos en un país que no tiene ningún sentido del humor, a pesar de que en todo el mundo se creen que somos alegres y divertidos.»

Defensor acérrimo del auto-stop, Eloy no deja a nadie en la carretera, a pesar de haber vivido experiencias poco agradables.

«Cuando trabajaba con Cal, vimos a un individuo junto a un coche haciéndonos señas con una lata en la mano. Ya estábamos a punto de parar, pero me di cuenta de que llevaba una navaja escondida y dije a mi compañero, que estaba al volante: "Arranca rápido." Mientras nos reponíamos del susto aparcados en el arcén y yo recibía una reprimenda por mi desconfianza, vimos pasar el coche con seis dentro.»

Claro que aquella experiencia no ha podido borrar sus años de auto-stopista sin un duro en el bolsillo y con un gran cargamento de sueños y esperanzas.

«La única condición que pongo a quienes suben en mi coche es la limpieza. Yo he podido visitar a mis padres muchas veces gracias a la amabilidad de otros conductores, y no podré olvidarlo por mucho tiempo que pase.»

Angeles G. Maroto



A FONDO

MERCEDES 190 D

ESTRELLA EN DIESEL



VIRTUDES DEFECTOS

Comportamiento excepcional

Equipamiento escaso

Consumos ajustados

Volante grande

Manejo del cambio

Precio desmesurado

DURANTE muchos años, Mercedes Benz ha mantenido una notable primacía en lo que a motores diesel se refiere. Desde que el año 36 hizo su aparición la primera versión (aquel legendario 260 D) hasta el pasado año en que se lanzó esta versión, los diesel han tenido una importancia capital en las ventas de Mercedes. En el caso concreto de nuestro país, las versiones diesel suponen el 45 por 100 de las ventas.

Por otro lado tenemos el modelo 190. Como la gran mayoría de nuestros lectores conocen, se trata del más pequeño Mercedes actualmente en producción. Es un automóvil de 4,4 me-

tros inscrito en el segmento D, directamente rival del BMW serie 3 o del Volkswagen Santana, por mencionar únicamente a dos rivales de procedencia germánica. Otra cosa es que la estrella sobre la parrilla del capó modifique sustancialmente la clásica división de los segmentos: a nadie se le ocurre comparar un 190 con un Renault 18 o un Talbot Solara, pero, por definición de producto, dejando al margen tecnologías, calidades y precios, todos estos modelos deberían ser comparables.

Y este es el enfoque que hay que darle al Mercedes, analizado únicamente como objeto funcional; es decir, un automóvil de tipo familiar, de tamaño

medio. La ya casi desaparecida gama W-123 (ahora sustituida por la recién estrenada W-124) y las superiores W-126 son segmentos superiores, destinados a públicos con otras inquietudes.

La carrocería del 190 en cualquiera de sus versiones (definida por las siglas W-201) incorpora una serie de cualidades que, aunque ya conocidas, conviene mencionar.

En primer lugar, su aspecto exterior, definido por el maletero en forma trapezoidal, con la tapa elevada sobre la línea de cintura, formando una línea muy característica y que ha sido ya imitada por algunos productos aparecidos recientemente. Ello proporciona una

excelente aerodinámica, a la vez que aumenta la capacidad del maletero, que se sitúa en los 370 litros.

También destaca de la carrocería la gran distancia entre ejes, lo que debería traducirse en una buena habitabilidad interior. Sin embargo, y pese a las apariencias, el espacio para los pasajeros de los asientos traseros no es todo lo amplio que sería de desear.

En el interior se pone, una vez más, de manifiesto el estilo Mercedes de diseños muy sobrios, pero muy estudiados desde el punto de vista de la ergonomía: todo está muy a mano, es de fácil manejo y no son frecuentes los recursos a lo espectacular. Respecto a cualquier automóvil de su categoría, en el 190 faltan muchos accesorios que sólo se ofrecen opcionalmente previo pago de su importe... su elevado importe. Así, elevalunas eléctricas, cierres centralizados, relojes digitales, ordenadores, sintetizadores... son fruslerías que los responsables de Mercedes Benz compensan con una estrella de tres puntas obsesivamente situada frente a los ojos del conductor.



La silueta inconfundible de los Mercedes
Hay que pagar bastante dinero para poder disfrutarlos

FICHA TÉCNICA



MERCEDES 190 D

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.997 cc. (87 x 84 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección. Compresión: 22 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 72 CV a 4.600 rpm. Par máximo: 12,5 mkg. a 2.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,2 km/h.; 2.ª, 14,6 km/h.; 3.ª, 26,2 km/h.; 4.ª, 34,5 km/h.; 5.ª, 41,1 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 175/70 R 14.

PESO En orden de marcha: 1.110 kg.

MECANICA



Desde que en 1974 apareció el motor diesel Mercedes de cinco cilindros, el prestigioso OM 617, la marca alemana ha logrado espectaculares avances en este terreno. Pero la competencia aprie-

ta y para el 190 se ha visto obligada a desarrollar una nueva generación de motores, bautizados OM 601, de cuatro cilindros, que incorporan muy interesantes aspectos técnicos y cuyo resultado final es verdaderamente excepcional. Llama la atención la baja cilindrada: sólo dos litros, cuando la mayoría de los rivales recorren a 2,3 litros (Peugeot, Opel), 2,4 litros (WM Rover y Alfa) ó 2,5 litros (Sofim de Fiat). Sólo Renault recurre a tan baja cilindrada en su R-25 (mismo motor que el R-18). Pero lo destacable es que con únicamente esta cilindrada se obtenga una potencia de nada menos que 72 caballos. En definitiva se obtienen 36 caballos por cada litro, cifra altísima para un motor diesel que normalmente sólo se alcanza a través de turbocompresores.

Una culata con precámaras de combustión y un sistema de flujo transversal, así como una bomba de inyección en línea, de 4 émbolos, son los elementos que han proporcionado estas ventajas.

Por si fuera poco, este excelente rendimiento se obtiene con una notabilísima economía de combustible. Verdaderamente, el 190 D es uno de los coches diesel de menos consumo del mundo en lo que a cifras de homologación se refiere (5 litros/100 km. a 90 km/h.) y

sin una gran diferencia entre estas cifras teóricas y las cifras reales obtenidas en nuestra prueba a fondo. En ningún caso, ni siquiera en conducción a fondo o a plena carga, se disparan los consumos, que nunca alcanzan la cifra de los 10 litros/100 km.

CONSUMO



El sueño de un taxista

	L/100 km.
CIUDAD	
A 19,2 km/h.	8
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,2
En conducción rápida	9,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	6,5
En conducción rápida	8,9
AUTONOMIA	
Consumo medio ponderado	7,3
Recorrido (kilómetros)	700

A FONDO



Los interiores sobrios y funcionales
Los extras se pagan a precio de oro

CARROCERIA



Para la versión diesel del 190 se ha realizado un gran esfuerzo en lo que a insonorización se refiere. Así, todo el conjunto motor-caja de cambio se ha encapsulado en una auténtica jaula de fibra de vidrio y material insonorizante a fin de reducir el nivel sonoro del motor. Como se sabe, la rumorosidad de los motores diesel es sensiblemente superior a la de los motores de gasolina.

Sin embargo, todo este esfuerzo no se ha traducido en un resultado apre-

ciable. A la hora de la verdad, el 190 D hace aproximadamente el mismo ruido que cualquier otro diesel silencioso. Está bien resuelto este aspecto, pero la complejidad de los recursos puestos en juego no compensan el resultado final.

Siguiendo con aspectos puramente mecánicos, citar una dirección que curiosamente no es de cremallera, como en la gran mayoría de los automóviles modernos, sino de bolas. No vemos en este aspecto ningún elemento peyorativo. Es más, esta dirección mecánica (la servodirección es opcional) tiene la particularidad de ser de desmultiplicación variable: más directa cuanto más se gire al volante. Ello plantea algún problema de adaptación a esta peculiaridad, que una vez resuelto se encuentra muy satisfactoria.

Y en cuanto a los frenos, simplemente mencionar que dispone de cuatro discos con servo, lo que garantiza una calidad de frenada excelente. Por si hay alguien que todavía no los encuentra suficientes, opcionalmente se puede instalar el sistema antibloqueo ABS, aunque a un elevado precio. Por cierto que es de agradecer el que Mercedes haya abandonado la peculiar disposición del freno de estacionamiento, antes en un pedal y ahora, como en todos los coches, con una palanca.

FRENOS



Difíciles de mejorar

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)	
A 60 km/h.	14
A 100 km/h.	40
A 120 km/h.	55

EQUIPAMIENTO



Demasiado espartano

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

COMPORTAMIENTO



En la página 34 de este mismo número encontrarán una más amplia información sobre las características de las suspensiones que utilizan los Mercedes 190 y que ahora ha sido adaptada a la nueva serie W-124. Mientras que en el eje delantero se recurre a un experimentado sistema McPherson, en el eje trasero, de ruedas independientes, se utiliza un sofisticado sistema, con nada menos que cinco brazos de reacción, que aseguran un posicionamiento de las ruedas irreprochable en cualquier condición de marcha y de carga. Gracias a ello, el 190 se tiene sobre el asfalto como es difícil imaginar en un coche de serie. Baste decir que, sin grandes cambios, este sistema es el mismo que se utiliza en la versión de 16 válvulas y 185 caballos, capaz de superar los 230 kilómetros por hora. Por tanto, para el diesel, con sus modestos (relativamente) 72 CV, puede suponerse fácilmente que no hay el menor problema.

Pero no sólo es cómo se tiene sobre la carretera lo que sorprende en el 190, sino su facilidad de conducción. Ayudado por una caja de cambios de manejo suavísimo y de precisión inmejorable, este diesel es ideal para llevar a cabo largos viajes por carretera, con comodidad y sin el menor síntoma de fatiga. Sólo un volante demasiado grande y unos asientos muy poco envolventes pueden ponerse como modestos elementos negativos.

Otra cosa es el precio. Superados ampliamente los tres millones y medio

SONORIDAD



Debería ser mejor

Al ralentí (dB)	51,5
A 60 km/h. (dB)	65,0
A 90 km/h. (dB)	68,0
A 120 km/h. (dB)	71,8
A 140 km/h. (dB)	75,5
A tope (dB)	77,5

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

de pesetas, que se convierten en cuatro en cuanto añadamos algún extra, la verdad es que hay que ser muy partidario de la marca y lo que representa para aceptarlo. Así, en su configuración básica, es cerca de dos millones de pesetas más caro que un Renault 25. Se argumenta que el precio del Mercedes viene determinado por la calidad de los materiales y, sobre todo, por la tecnología de alto nivel que comporta. Todo esto es verdad. El problema es valorar esta tecnología. También es verdad la baja tasa de depreciación de cualquier Mercedes y la fiabilidad mecánica. Pero un automóvil es, antes que otra cosa, un bien de consumo, y co-

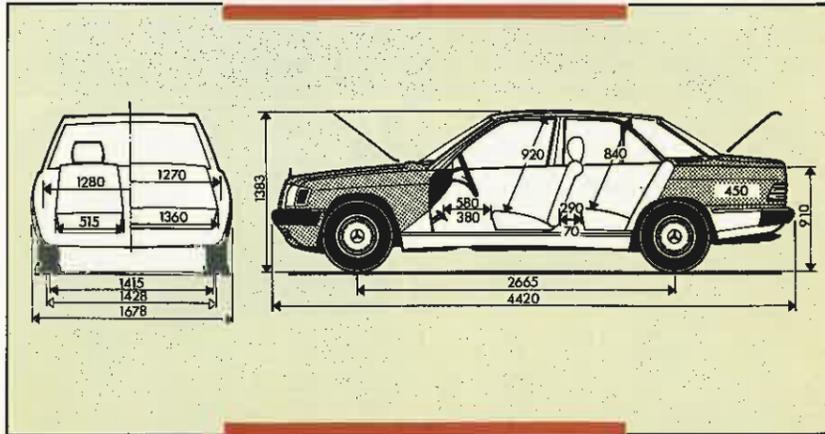
mo tal, tendría que someterse a las leyes del mercado. Cualquiera de los grandes constructores de automóviles europeos está dispuesto a afirmar que por cuatro millones de pesetas hacen un producto tan bueno como el Mercedes, pero lo cierto es que ni siquiera lo intentan y que Mercedes sigue vendiendo y prestigiándose.

FRENTE A SUS RIVALES

Como se desprende de la lectura de la prueba, no es fácil encontrar un rival puro del Mercedes 190. Está clara-



Un extraordinario motor diesel. Diseñado específicamente para este modelo



Nueva batería Bosch: Potencia Sin Mantenimiento



BOSCH ha desarrollado una nueva Batería Sin Mantenimiento que es pura potencia. Una Batería de nueva tecnología que está muy por encima de otras. Su aleación especial de plomo-calcio y antimonio proporciona más potencia y seguridad de arranque,

aún con frío muy intenso. La nueva Batería BOSCH se mantiene a pleno rendimiento durante kilómetros y kilómetros sin necesidad de tocarla. No necesita mantenimiento por mucho tiempo que pase. Batería Bosch. Potencia sin Mantenimiento.



BOSCH
Así de seguro.

PRESTACIONES



Más que honestas

VELOCIDAD MAXIMA	
(km/h.)	164
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	20,7
1.000 m. salida parada	28,1
De 0 a 100 km/h.	16,2
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	23,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	25,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	42,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	47,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	18,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	27,9

mente inscrito en el segmento D, definido por los modelos de cuatro puertas y una longitud en torno a los 4,40 metros. De los posibles, nos hemos quedado con el Renault 25 porque también ofrece un motor de dos litros y su longitud es prácticamente igual; y el Ford Sierra, al que también hay que encuadrar en la misma categoría.

Pero es que la diferencia de precio entre el Mercedes y sus rivales es abismal. Por el precio del 190 D podrían comprarse dos Ford y casi casi también dos Renault, y en ambos casos, el equipamiento ofrecido es superior.

Ahora bien, en todos y cada uno de los apartados en que los comparamos, el Mercedes resultaría vencedor. Que cada cual juzgue el dinero que está dispuesto a gastarse en un coche.

J. M. C.



Una real conductora

POCO después de cumplir los dieciocho años, la entonces Princesa Sofía pasó un examen en Grecia, y lo pasó con éxito. Quería conducir su propio automóvil, aunque sabía que tendría pocas ocasiones para hacerlo. Condujo poco, muy poco, y las escasas ocasiones en que conseguía eludir la compañía del chófer solía ser su hermano Constantino quien llevaba a la Princesa en coche.

En España, de Princesa y de Reina, prácticamente no ha conducido hasta ahora, hasta hace unos meses. Durante años la Reina Sofía se ha dejado llevar por los chóferes adscritos a la Casa Real, y sobre todo se ha dejado llevar por Don Juan Carlos.

Llevaba mucho tiempo deseando, ella también, volver a reanudar sus relaciones con los automóviles. Prefiere los utilitarios, los coches confortables y no muy grandes, que se pueden dejar en cualquier sitio, aunque no parece que la Reina vaya a tener problemas para aparcar. O a lo mejor nos equivocamos, y los tiene como todo el mundo, la prueba es que este verano fue multada en Mallorca con la misma simpleza con que se multa a cualquier as del volante que se salta las normas de la circulación.

Así como el Rey habla con frecuencia de automóviles, de marcas, de nuevos modelos, la Reina en cambio se mantiene callada cuando se plantean ese tipo de temas. Sólo en una ocasión, en Viena, contó a una periodista austriaca que le gustaría conducir más y que desde siempre le había atraído el *escarabajo*, aquel modelo de Volkswagen pequeño y de precio asequible.

Este verano, al ver que sus dos hijas, las Infantas Elena y Cristina, se lanzaban ya a conducir, y sin problemas, decidió probar de nuevo. Y lo ha hecho con escasisima frecuencia, pero al ser fotografiada, y además multada, se ha creado la sensación de que acude ya a toda clase de actos al volante de su propio automóvil. Suele usar alguno de los coches que hay en la Casa Real, y que usan el propio Rey, las Infantas y ahora, ocasionalmente, la Reina. Coches utilitarios y que pasan inadvertidos entre el tráfico madrileño o mallorquín.

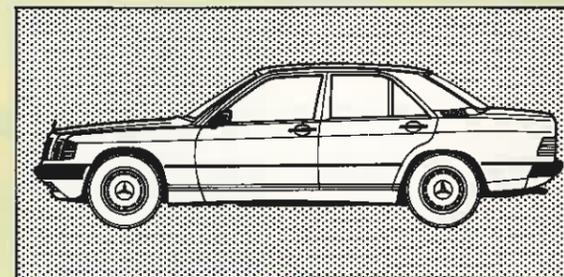
Y uno de los automóviles que más frecuentemente utiliza y sobre el que ha sido multada este verano es el Mercedes 190. En este modelo se aúnan perfectamente un cierto toque de distinción con la sobriedad ya característica de los miembros de nuestra Familia Real.

Pilar Cernuda

Mercedes 190 D

3.636.893 ptas.

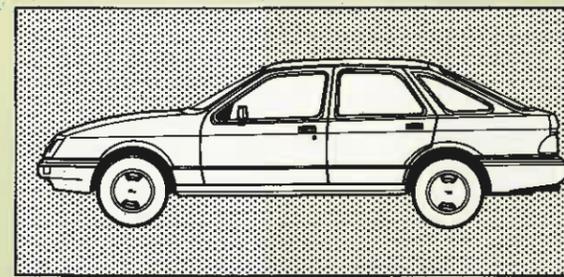
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada, 1.997 centímetros cúbicos. Potencia, 72 CV a 4.600 rpm. Peso en vacío, 1.110 kg. Velocidad máxima, 164 km/h. Consumo medio, 7,3 l/100 km. Capacidad del maletero, 370 dm.³



Ford Sierra 2,3 D

1.566.471 ptas.

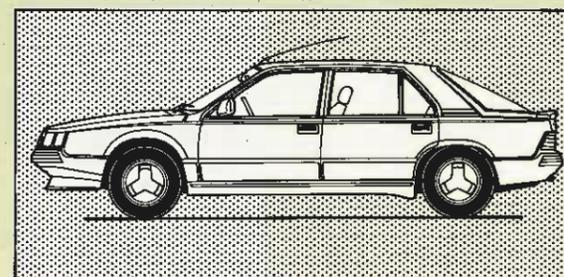
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada, 2.304 centímetros cúbicos. Potencia, 67 CV a 4.200 rpm. Peso en vacío, 1.155 kg. Velocidad máxima, 155 km/h. Consumo medio, 6,7 l/100 km. Capacidad del maletero, 370 dm.³



Renault 25 GTD

2.218.835 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada, 2.068 centímetros cúbicos. Potencia, 64 CV a 4.500 rpm. Peso en vacío, 1.180 kg. Velocidad máxima, 155 km/h. Consumo medio, 7,1 l/100 km. Capacidad del maletero, 400 dm.³





PROXIMAMENTE se subastará en la Sala Durán, de Madrid, el Chrysler Imperial Le Baron que perteneció al general Franco. Este modelo, carrozado por Ghia, se fabricó en 1964, y aunque no se realizaron muchas unidades, como tal coche su valor histórico es escaso; en cambio, por la personalidad de su propietario no hay duda de que el solo anuncio de su puesta en venta despertará una enorme atención entre los coleccionistas de coches o de nostálgicos de la figura del anterior jefe de Estado. La actual propietaria del vehículo es la nieta de Franco Carmen Martínez-Bordiú, a quien correspondió en el reparto de la herencia familiar; ha decidido ponerlo en venta por la aparatividad del mismo y su nula funcionalidad, mide más de seis metros de largo y consume 25 litros de gasolina cada 100 kilómetros.

El coche que aparece en las fotografías y que será el subastado, con un precio de salida de un millón de pesetas, es uno de los dos que fueron regalados



a Franco por Eduardo Barreiros, entonces presidente y accionista mayoritario de Barreiros Diesel.

En el año 1964, la sociedad Chrysler Corporation adquiere el 40 por 100 de las acciones de Barreiros, comienza la fabricación del Dodge Dart y aprovecha sus instalaciones para carrozar el modelo Imperial Le Baron, de los cuales se hicieron hasta doce unidades especiales para jefes de Estado y algún emir. En las factoría de Villaverde se cortaron los chasis y se alargaron 40 centímetros, al tiempo que se les dotaba de blindaje, y en algunos casos de un equipamiento muy sofisticado, como telas de terciopelo, bares frigoríficos, armeros y televisión. Estos vehículos, según ha podido saber MOTOR16, se realizaron en España simplemente porque la mano de obra era más barata que en Detroit. El señor Barreiros aprovechó esta feliz circunstancia para regalar al Caudillo dos coches, uno de los cuales será el subastado. Estos dos modelos fueron utilizados por Franco y su familia fundamentalmente en via-

REGALO DE BARREIROS Y FAVORITO DEL CAUDILLO

EL CHRYSLER DE FRANCO, A SUBASTA



El general Franco dejó su coche preferido, el Imperial Le Baron, a su nieta favorita, Carmen.



Porque la mano de obra era más barata que en Detroit, 12 coches como éste se construyeron en Villaverde (Madrid), para jefes de Estado y emires; Barreiros le regaló dos a Franco.

QUE CAIDA MAS TONTA

MOTOR16 ha asistido a un *boogyl* de paracaidismo, reuniones que, a lo largo del año, se celebran en distintos puntos de la geografía española y que sirven de punto de encuentro para que los grupos de paracaidistas que existen en nuestro país se entrenen y depuren su técnica y estilo.

El actual paracaidismo deportivo cuenta con dos especialidades diferentes. Por un lado, el salto de precisión, en el que, desde una altura de 1.500 metros, se trata de aterrizar en un punto determinado. La otra actividad, que es la más practicada y que se conoce como «trabajo relativo», requiere una labor de equipo entre varios paracaidistas —de cuatro a ocho—, que se lanzan del avión al mismo tiempo y que en vuelo libre, sin disparar el paracaídas, ejecutan una serie de figuras.

A la hora de lanzarse al vacío por primera vez, la apertura del paracaídas se realiza mediante una cinta amarrada al avión. Es lo que se conoce como salto automático. Pero cuando el saltador cuenta ya con una cierta experiencia puede disfrutar de la extraña y especial sensación del vuelo saltando «en ma-

nual». Desde los cuatro mil metros, altura a la que suele realizarse el salto, hasta la distancia de seguridad (algo más de mil metros), el paracaidista experimentado puede controlar, en caída libre, sus movimientos, velocidad, dirección y desplazamientos, de tal forma que, en coordinación con los demás miembros del equipo, se pueden conformar una serie de figuras geométricas, como diamantes, estrellas, «caterpillars», etcétera, durante el minuto aproximado que dura la caída.

Los tradicionales paracaídas de campana en forma de cúpula están siendo arrinconados ante la nueva generación de estos artilugios: se trata de las alas rectangulares de doble forro, compuestas de varias células que permiten un

mayor vuelo y una mejor capacidad de maniobra, ya que su coeficiente de planeo es de cinco a uno o, lo que es lo mismo, por cada metro de altura que pierden se avanzan cinco. Todas las campanas se pueden gobernar mediante unos mandos que actúan sobre determinadas partes del paracaídas, lo que permite cambios de dirección, rotaciones, aceleraciones y frenadas, aspecto que les convierte, además, en los paracaídas más seguros.

El peligro de una deficiente apertura del paracaídas principal hace imprescindible llevar una segunda campana de emergencia, única forma de salvar la vida en un apuro. Es necesario, asimismo, que el deportista tenga la suficiente sangre fría para deshacerse del pri-

mer paracaídas, en caso de que no funcione, antes de disparar el de emergencia, ya que de no hacerlo el accidente está asegurado.

El conjunto de paracaídas moderno, con las dos campanas, puede costar del orden de las 400.000 pesetas, mientras que el mono de salto se acerca a las 15.000 pesetas. Esta misma cantidad hay que pagar para adquirir un altímetro, instrumento totalmente necesario. El equipo se completa con un casco y unas zapatillas de deporte o botas.

Toda una serie de escuelas, distribuidas en los diferentes «paracubos», enseñan esta apasionante especialidad deportiva. Un cursillo de iniciación, con unos cinco saltos, cuesta entre 15.000 y 20.000 pesetas. El material corre a cargo de la escuela. Desde este inicio, y con práctica, se puede llegar a todos los niveles.

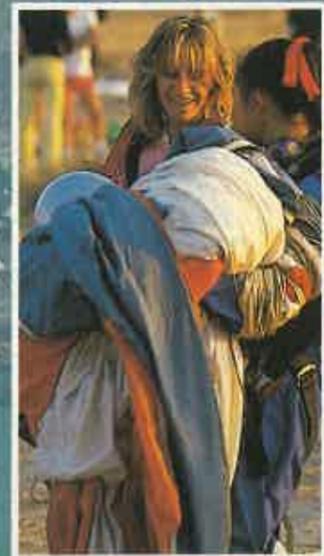
Aunque este deporte no presenta grandes riesgos, no deja de dar una sensación extraña el ver a estos paracaidistas subir a un avión y, ya arriba, tirarse al vacío por el portón trasero, sin pensárselo dos veces, cumpliendo así uno de los más ancestrales sueños de la humanidad, como es el volar con el menor apoyo mecánico posible.

Texto y fotos: J. L. de la Viña

Para volar, primero es necesario subir. Y el Ejército del Aire pone a disposición de los «boogyls» un avión Aviocar C-112. Cuando se abre el portón trasero, los paracaidistas saltan con toda naturalidad.



Momento del aterrizaje o «toma». Una vez en tierra, resulta imprescindible recoger, revisar y plegar con todo cuidado las campanas, de esto depende la seguridad de los deportistas. Sevas, abajo, forma parte del equipo campeón de España de este año.



Crónicas de América

UN GRAN REGALO PARA NAVIDAD

¿Está pensando en algo diferente para regalar en estas fiestas de Navidad? CRONICAS DE AMERICA es una buena idea. Busquelas en cualquier librería o pídalas a nuestra redacción.

1. Historia del Almirante
P.V.P. 750 pesetas
Aparición: octubre de 1984

2a. Historia verdadera de la conquista de la Nueva España
P.V.P. 950 pesetas
Aparición: octubre de 1984

4. La Crónica del Perú
P.V.P. 775 pesetas
Aparición: octubre de 1984

6. Vision de los venidos.
Crónicas indígenas mexicanas
P.V.P. 625 pesetas
Aparición: marzo de 1985

8. Descubrimiento del río Apure
P.V.P. 725 pesetas
Aparición: marzo de 1985



POR SOLO 5.200 PTAS.

CRONICAS DE AMERICA pueden adquirirse en cualquier librería al precio detallado en cada volumen. No obstante, en atención a los lectores de **MOTOR 16** hemos previsto un sistema de suscripción que permite adquirir la colección con un importante descuento. Estas suscripciones son anuales, por todos los volúmenes editados en ese período y por un precio fijado anualmente, que en este caso es de 5.200 pesetas. Una oferta excepcional, para una excepcional colección.

Rellene este cupón y envíelo a HISTORIA 16, Calle Hermanos García Noblejas, 41, 28037 Madrid.

Deseo recibir los nueve primeros tomos de la colección CRONICAS DE AMERICA al precio especial de 5.200 pesetas para España y 7.200 pesetas para extranjero. El sistema de pago que elijo es el que señalo a continuación:

Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.

Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41, 28037 Madrid.

N.º Impuesto en Con fecha

Nombre Apellidos

Dirección

Población Provincia

CRONICAS DE AMERICA
Una gran conquista de historia 16.





MEXICO, TIERRA DE DIOSES

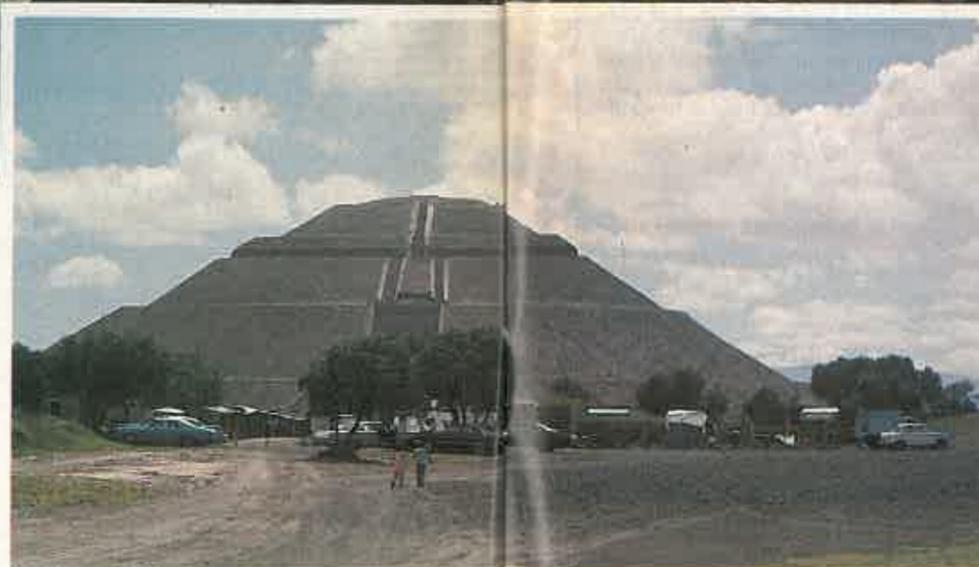
Para los amantes del arte y la historia y coleccionistas de artesanías populares, México es un verdadero paraíso. Para los que no temen los largos recorridos, puede resultarles una experiencia única.

La capital de México es una inmensa urbe que ha crecido con una deslumbrante rapidez y se extiende sobre una superficie de 380 kilómetros cuadrados, aunque el área metropolitana —México Distrito Federal— sobrepasa los dos mil kilómetros cuadrados. Esta importante ciudad, una de las capitales más altas del mundo —2.260 metros sobre el nivel del mar— está asentada sobre una gran planicie rodeada de volcanes, permanentemente nevados, que dificultan la contemplación del cielo, pues impiden que la gran polución de esta inmensa urbe pueda escapar del valle. Es también una ciudad de contrastes, grandes y lujosos barrios residenciales formados por modernos edificios, conviven con los restos de las antiguas civiliza-

ciones que antes de la llegada de los españoles poblaban el lugar, y también contrastan con las numerosas zonas suburbanas, pobladas de chabolas donde viven la inmensa mayoría de los mexicanos.

Para entrar en el país se necesita, además del pasaporte, un visado de turista. El visado se obtiene gratuitamente en los consulados mexicanos, oficinas de turismo de México en el extranjero, e incluso en algunas compañías aéreas que cubren la ruta y se hallan autorizadas para darlo. La unidad monetaria es el peso, equivalente a 0,80 pesetas, que se divide en cien centavos, y la vida en este país de clima muy variable resulta un poco más barata que en España.

Aunque en México es posible comer



a cualquier hora, pues los restaurantes funcionan casi ininterrumpidamente, hay que tener mucho cuidado al principio con los cocinados muy picantes y



EL anuncio de un próximo viaje a México me conmueve. Tengo a la cocina mexicana por una de las mejores del mundo, de las más sabias, variadas, sabrosas y golosas.

¡Volver a deleitarme con una buena sopa de huitlacoche, con su cebolla y su epazote picado! No, el huitlacoche no es un coche de la marca hitla como podrían pensar algunos fanáticos del motor. El huitlacoche es un hongo parasitario de la panocha de maíz, negruzco y grisáceo y muy suave en sopa y en otras recetas, como por ejemplo, en tortilla.

O el magnífico y tradicional desayuno de huevos rancheros con jitomate y chiles o con huevos pochos al caldillo de frijol y queso añejo...

Uno de los encantos de la cocina mexicana, para nosotros, claro, son los nombres de los productos y las recetas. En algunos casos se trata de productos estrictamente locales, como el blanco de Pátzcuaro, que es un pescado blanco de lago, muy suave de gusto, que se prepara de diversas formas. Una de las más acertadas es en escabeche con chile güero si a uno no le molesta lo picante. Otro rico pescado local, aunque de mar, es el huachinango, especie de pargo de color rojo intenso que se prepara asimismo de múltiples maneras.

Mencionemos de pasada el inmenso mundo de los tamales y enchiladas porque es una lista de nunca acabar, pero aconsejemos vivamente al viajero que no se vaya de México sin haber probado algún platillo a base de nopal, que son las palmas más tiernas de la cactacea que nosotros llamamos chumbera.

Los mexicanos tienen muchas clases de chiles, de distinto sabor y calidad de picante. Algunas veces los sirven rellenos con distintas farsas de carne, pescados o aves.

Ciertas recetas provienen del mundo prehispánico y no son las menos elaboradas y las menos ricas, aunque aparezcan en ellas elementos capri-

chosos como gusanos de magüey, hormigas, huevos de ciertas moscas u otros bichitos e insectos.

Por supuesto, la catedral de la cocina mexicana es el mole. Mole quiere decir salsa en nahuatl, pero designa de hecho un guiso complejo, refinado, barroco en el que interviene un importante número de ingredientes tanto del mundo vegetal y de las especies como del mundo animal. Se da por el más clásico de todos los moles el llamado mole poblano y mole de guajolote, que además de pavo puede incluir otras viandas, especialmente cerdo. El mole es un plato sincrético, que reúne, en cocina, lo mejor del mestizaje hispanomexicano. Fue inventado por unas monjas de la Puebla de los Angeles en honor de un gran arzobispo amigo de las vírgenes consagradas a Dios y amigo de la poesía y de la buena mesa. ¡Dios le pague tan gran servicio a la gastronomía!

No dejará de admirar el viajero toda una cocina floral en México, especialmente a base de flor de calabaza, con la que se puede hacer un servicio completo, desde sopas y entradas hasta rellenas de carne picada y en variados postres.

Pero México, como todos los países de gran y vieja cultura, no tiene una sola cocina sino mil. Desde Yucatán a Río Grande, cada Estado, cada comarca y a veces ciudad y cada pueblo tiene sus platillos propios, su estilo, su gusto diferente y diferenciador.

El viaje por las cocinas mexicanas, desde la de los humildes tenderetes de tortillas y tamales del Distrito Federal, hasta las sofisticadas maravillas de Yucatán, pasando por los guisos de iguana del centro y por las exóticas curiosidades de Oaxaca, es un recorrido realmente impresionante por el campo de la imaginación culinaria.

Y también, como en casi todas partes, la cocina privada y casera supera a menudo la de los restaurantes y establecimientos públicos, aunque los hay muy buenos.



Xavier Domingo



ANGEL CARPENTILLA

sejable fatigarse hasta que el organismo se adapte.

Aunque el avión es el principal medio de transporte en este gran país, el automóvil es una forma muy agradable de viajar para el turista que desea conocer no sólo la capital mexicana, sino todo el territorio. Una importante red de carreteras que facilita el acceso a las zonas turísticas, recorre todo México. Además, resulta muy fácil, y no demasiado caro, alquilar un automóvil con o sin conductor en cualquiera de las grandes ciudades. Pero hay que tener presente que para visitar México con un volante en las manos es necesario armarse de paciencia y de prudencia, pues el tráfico rodado es muy intenso y los mexicanos conducen velozmente y de forma arriesgada, considerando normal adelantar a alta velocidad por el arcén y demostrando constantemente su desconocimiento de las normas más elementales del código de la circulación, que para ellos parece no existir.

Uno de los encantos de México es la interesante oferta de todo tipo de productos que el turista puede adquirir, desde pequeñas vanalidades y recuerdos, hasta importantes piezas de artesanía. Para ir de compras hay que tener en cuenta la amplia oferta callejera, pero para ello conviene ser un hábil regateador, si existe algún rechazo hacia este tipo de compra es aconsejable decidirse por los comercios de precio fijo, quizá un poco más caras pero indudablemente más cómodas. En todos los mercados existe una amplia

oferta de buena artesanía popular, y también hay tiendas especializadas cuyas direcciones son fáciles de obtener en cualquier oficina de turismo.

La inmensa urbe de la capital mexi-

Dentro de la inmensa capital mexicana, es fácil encontrar edificios y monumentos que han sobrevivido al paso de los siglos.

cana ofrece posibilidades para todos los gustos: numerosos edificios impregnados de historia de todos los estilos y todas las épocas, grandes avenidas modernas, abundantes iglesias, pequeñas plazas y jardines agradables y pintorescos, y, cómo no, la imponente Ciudad Sagrada de Teotihuacán, a poco más de una hora al norte de la capital. No hay que olvidar el inmenso e interesante bosque de Chapultepec, el único espacio respirable de la ciudad, donde junto a los numerosos museos que existen se encuentra el Museo Nacional de Antropología, donde nadie puede aburrirse por la riqueza excepcional de los tesoros que contiene; la inmensa Ciudad Universitaria; el distinguido y famoso barrio Rosa; el Zócalo; la Alameda Central; el barrio del Pedregal sobre una zona de lava petrificada; las pirámides de Tanayuca, Cuicuilco y Copilco diseminadas por la ciudad, y la plaza de las Tres Culturas, donde se efectuó la masacre estudiantil del 68; ni Xochimilco, la «Venecia de México», una verdadera ciudad flotante con un animado mercado de flores.

Ante la amplia oferta de este enorme país y su inmensa capital, lo mejor para aprovechar el tiempo al máximo es adquirir a la llegada una guía de confianza y planificar con tranquilidad los recorridos y visitas que se quieren efectuar, según los gustos particulares de cada uno.

Autoagenda

EMBAJADA DE ESPAÑA.—Parque Vía 2105, esq. Palmas. Tel. 596 18 33. **OFICINA DE INFORMACION TURISTICA:** Tel. 250 01 23 (de 8 a 20 horas). **OBJETOS PERDIDOS:** Tel. 250 01 23. **POLICIA DE CAMINOS:** 519 18 88/04 72/74 75. **PATRULLA DE AUXILIO:** Tel. 250 46 37. **POLICIA Y TRANSITO LOCAL:** 588 51 00. **CRUZ ROJA:** 557 57 58/59/60.

Comer y dormir

RESTAURANTES.—**HACIENDA DE LOS MORALES:** Vázquez de Mella, 525. Tel. 540 32 25. **LA CAVA:** Insurgentes Sur, 2465. Col. San Angel. Tel. 548 82 76. **FONDA DEL REFUGIO:** Liverpool, 166. Col. Juárez. Tels. 525 81 28 y 528 58 23. **DEL LAGO:** Nuevo Bosque de Chapultepec, Lago Mayor, Col. Lomas Virreyes. Tels. 515 96 85 y 515 95 87.

HOTELES.—**ALAMEDA (★★★★),** Mariano Escobedo, 700. Tel. 545 69 60. **ARISTOS (★★★★),** Paseo de la Reforma, 273. Tel. 533 05 60. **DEL PRADO (★★★★),** Avda. Juárez, 70. Tel. 518 00 40. **EMPORIO (★★★★),** Paseo de la Reforma, 124. Tel. 566 77 66.

RESTAURANTE ESPECTACULO



PRESENTA
EL HUMOR DE

FELIX EL MAÑO

Y EL BALLET ESPAÑOL DE
SILVIA IVARS
Y GALAS ESPECIALES

RESTAURANTE

Pombo

Comedor
Abierto mediodía y noche

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

Las baterías Caterpillar sin mantenimiento tienen puntos POSITIVOS...

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

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

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

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

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

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

y puntos NEGATIVOS

Estos están en el polo opuesto.

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

Cambie a lo mejor



Distribuidor en España



Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 00 13 - Madrid-33

PSQ182

Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.



SALON DE LONDRES

Ligeras de peso, ligeras de ropa. Esa ha sido la norma general para las nuevas motos y sus acompañantes, que fueron el centro de atracción de los visitantes que acudieron al Olympia de Londres.

CADA VEZ MAS LIGERAS

La fiesta del Olympia fue resaltada por la presencia de las modelos, que hicieron gala de unas características tan espectaculares como las de las motos que montaban.



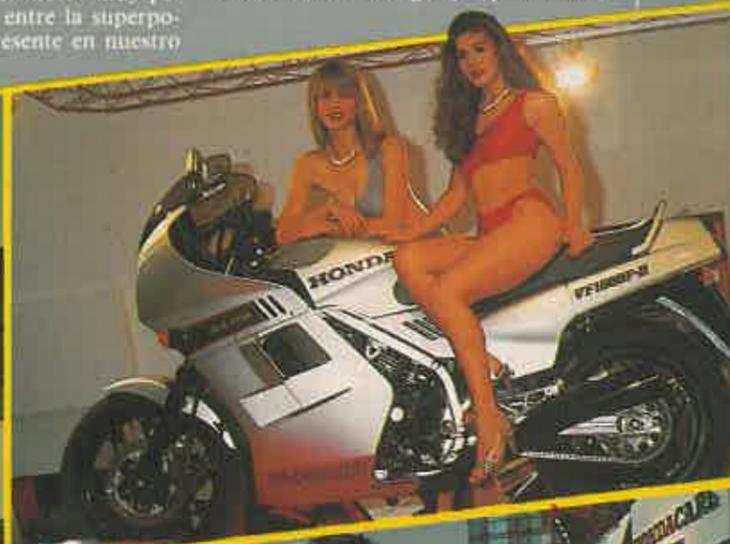
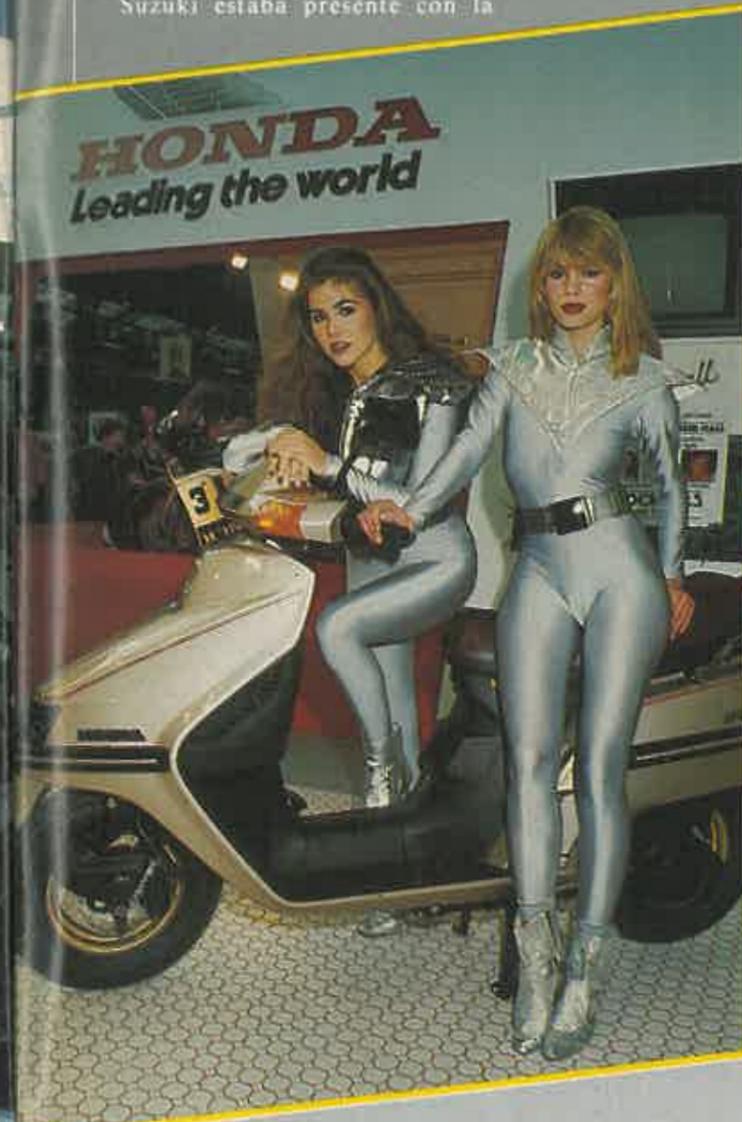
GSX R 750



A pesar de estar en Inglaterra, santuario del motociclismo, la bandera del Sol Naciente era la que ondeaba en el salón. Las motos más admiradas fueron las de carretera, tanto en las versiones sport como gran turismo. Suzuki estaba presente con la

La gran novedad técnica presentada por Yamaha era la FZ-750 cuatro cilindros, con cinco válvulas por cada cilindro y la estructura del motor muy peculiar. Esta figuraba entre la superpotente FJ-1.100, ya presente en nuestro

cuya moto también estaba expuesta. Se distinguía por su aspecto poderoso la nueva VF-1.000-F-II, equipada con carenado integral, especialmente



RG-500 Réplica, de dos tiempos, cien caballos de potencia y capaz de alcanzar los 260 kilómetros por hora. A su lado figuraba la GSX-750-R, también réplica de la empleada en el mundial de resistencia. Para ésta estaba disponible un kit de potenciamiento, con el cual su potencia aumentaba a 130 caballos, y la velocidad máxima pasaba de los 225 kilómetros por hora a los 270. La gran atracción del stand Suzuki era un extraño vehículo, bautizado Quad-Racer, similar a un triciclo, pero con cuatro ruedas y equipado con un motor monocilíndrico de 250 centímetros cúbicos, destinado a las carreras campo a través.

mercado, y la RD-500-I.C, que ha tenido gran aceptación en toda Europa.

La versión GPZ-600-R de Kawasaki despertó mucho interés entre los jóvenes, que veían en ella la moto ideal para desahogar sus energías, y demostrar que, en un momento dado, cualquier calle se puede transformar en la recta del circuito de Silverstone. Su aspecto, similar al de la GPZ-900-R, no podía ser más agresivo, y las prestaciones estaban también en la misma línea.

Como es propio del mayor fabricante de motor del mundo, Honda presentaba la gama más extensa. La estrella entre todas fue la NS-400-R, derivada del modelo NS-500 de competición, que tantas veces ha cruzado la meta victoriosa, al mando de Freddie Spencer,

pensado para el turismo semideportivo. Honda figuraba también en el sector de los scooter, con el modelo Spacy 250. Su línea estética tan sideral dejaba entender claramente la colaboración de un estilista europeo. El Spacy va propulsado por un motor monocilíndrico de cuatro tiempos, con 250 centímetros cúbicos, y la característica más interesante está en el consumo tan bajo de carburante.

Los nostálgicos del monocilíndrico veían satisfechos su deseo con la Honda XBR-500, cuya línea estética recuerda algo a las motos inglesas de antaño. Sin embargo, el motor equipado con cuatro válvulas radiales es capaz de desarrollar cuarenta y cinco caballos, suficientes para empujar la XBR-500 a 160 kilómetros por hora.

Gigi Carbetta



20 MILLONES POR LOS AIRES



No tuvo mucha suerte el popular piloto turinés Michele Cinotto en el último rallye de San Marino. Presionado psicológicamente por la responsabilidad de ser piloto oficial del team Radaelli el año próximo, Cinotto volcó aparatosamente en la primera especial de esta prueba del Campeonato de Europa, que fue finalmente ganada por Adartico Vudafieri y su Lancia.

Sin que afortunadamente ninguno de los tripulantes del Audi sufriera daño físico, el coche quedó muy maltracheo pese a que en las fotografías no se aprecian grandes daños. Pero la estructura muy aligerada y la sofisticada transmisión a las cuatro ruedas no pudieron aguantar el estuerzo de la voltereta.

La participación de Cinotto en el San Remo, en que salía como uno de los favoritos, se llevaba a cabo como una toma de contacto con este coche, totalmente nuevo, de cara al año próximo. El coste de un vehículo como el Quattro, puesto en la línea de salida de cualquier prueba del europeo ronda los 20 millones de pesetas y son muy pocos los pilotos capaces de sacar a este vehículo alemán sus enormes posibilidades. Con tracción a las cuatro ruedas y una potencia superior a los 350 caballos, el Quattro exige una conducción muy especial que sólo pilotos de la talla de Stig Blomqvist, Michele Mouton o Walter Röhrl han logrado imponer frente a los más manejables Lancia.

Fotos: AUTOPRESSE





2 horas de nostalgia

YA ni las viejas glorias acuden al Jarama. Otros años, en las tradicionales 2 Horas, se reunían seis o siete *viejos compañeros*, como Villota, Kuru Villaceros, Ga-

liano o Escavias. Pero en esta edición sólo tres mosqueteros, Zapico, Jódar y Lucas Sainz, se han atrevido a medirse con los nuevos valores. Normalmente suele ser este enfrentamiento el motivo de interés de la única carrera de resistencia que se celebra en nuestro país, pero este año, el interés ha brillado por su ausencia.

Emilio Zapico, el único piloto español junto con Villota que ha participado en la Fórmula 1 moderna, compartía el volante con Juan Bernal. Problemas de embrague y estabilidad le impidieron luchar por un mejor puesto, llegando finalmente cuarto. Carlos Jódar compartía el volante con García Civera. Problemas de temperatura le impidieron terminar. Por último, Lucas Sainz, el ex Peken-

ke, hoy presidente de la Federación Centro, salía con el veterano Wifredo Aragón, que nunca estuvo en el nivel de los mejores.

Sin gran historia, la carrera fue ganada por Javier Miranda y Javier Moreno, que se pusieron en cabeza desde la primera vuelta. Una penalización de un minuto acrecentó el interés por ver si finalmente este equipo lograba superar dicho tiempo, lo que hacían a un cuarto de hora del final.

Serviá ganó en Gerona

SALVADOR Serviá se ha adjudicado la victoria en el último Rallye puntuable del año. El primer líder de la prueba ha sido Jaime Pons, sobre el Lancia Rally del portugués Rodrigues, que ya había utilizado en el Vasco Navarro. Problemas de embrague que le obligaron a abandonar dejaron el camino libre a Serviá, que con su victoria confirma el gran momento de forma que atraviesa y que le ha merecido el título de subcampeón de España. Tras Serviá se clasificó Frigola (R-5 Turbo de la red catalana), que llevó a cabo una cómoda carrera. Las siguientes posiciones fueron ocupadas por Arqué (Opel Manta) y Santacreu (Opel Ascona).



Ya rueda el nuevo Ferrari

EL nuevo Ferrari de Fórmula 1, el C4M2, ha dado sus primeras vueltas en el circuito privado de Fiorano, conducido por los pilotos Michele Alboreto y René Arnoux. Aunque el nuevo motor aún no ha sido utilizado (se espera que debute en los entrenamientos privados que van a celebrarse la próxima semana en el circuito de Paul Ricard), se han probado ya las nuevas soluciones técnicas.

Desde el punto de vista aerodinámico, se ha modificado el alerón trasero, a la vez que se han introducido otras mejoras con el fin de acercarse a los ni-

veles de eficacia que este año ha demostrado el McLaren. Los anclajes de suspensión han sido

modificados y se recurre a un nuevo sistema de frenos, con discos de carbono.



Aerodinámica KAMEI y MERCEDES en elegante armonía

El equipo Kamei X-1 del MERCEDES 123 se compone de Spoiler delantero, bajos de carrocería, faldón inferior trasero, bandas decorativas y otros complementos. TAMBIEN DISPONEMOS EQUIPOS KAMEI para otros modelos MERCEDES.



IRESA
INTERNATIONAL RACING EQUIPMENT S.A.

Pedregueras Industrial "EL SEGRE" Tel. (973) 20 16 62 / 20 16 66
Tlx: 61 492 IRESA E LLEIDA / LERIDA - (España)

A TODO GAS



● Teo Martín, uno de los pilotos más activos de la Federación Centro esta temporada, se ha proclamado vencedor del Campeonato de Castilla de Montaña en la división Turismos, a bordo de Talbot Sumbean Lotus y Renault 5 Turbo.

● Antonio Zanini estrenará el Peugeot 205 Turbo 16 en el Rallye Valeo que se celebrará este próximo fin de semana y que es puntuable para la Copa de España de Rallyes. Con el número «0» en su costado, el Peugeot saldrá un minuto antes que el número 1 para tener algunas referencias sobre las posibilidades de este vehículo.

● Carlos Abella disputará finalmente el Campeonato Italiano de Fórmula 3, ayudado por la Federación Española. De este competidísimo campeonato han salido pilotos como Patrese y Cheever o más recientemente Ivan Capelli.

● Todavía no se ha decidido quien acompañará a Carlos Sainz como copiloto en el R-5 Turbo oficial el año próximo. De momento, en su debut con el equipo de Fasa, Carlos irá acompañado por Antonio Boto. Por cierto que Tramont se ha desplazado a Francia para ver de cerca el debut del Super Turbo (350 cv) en el Rallye del Var. Este coche estará en España, y en manos de Carlos Sainz, para el próximo Rallye RACE.

● Adrián Campos participará el próximo año en el Campeonato Alemán de Fórmula 3, sobre un Ralt Volkswagen del equipo Motorsport, con el que ha participado esta temporada en el Campeonato de Europa. Pese a ello, quiere correr la Fórmula 3000, para lo cual mantiene contactos con Tyrrell, Williams y Minardi. Ambos calendarios son compatibles. Como siempre, Avidesa será su sponsor principal.

Sito Pons, a un paso de la 500

EL piloto catalán Sito Pons está a la espera de la respuesta de Japón para asegurarse un puesto en el equipo oficial Suzuki en la próxima temporada como compañero de Franco Uncini. De cuajar estas conversaciones, Pons sería el primer español al que se le presenta la oportunidad de correr el Campeonato del Mundo de 500

centímetros cúbicos como piloto oficial de una marca.

En la actualidad, el piloto australiano Wayne Gardner es su máximo rival para este puesto en el team Gallina. El único punto que le queda por resolver es su contribución económica (se habla de Campsa) a la escudería, porque los responsables se inclinan por el piloto español. De confirmarse su participación en 500, su puesto en el equipo J. J. Kobas en 250 c.c. sería ocupado por Juan Garriga.

SPARKOMATIC
AMERICA'S CAR SOUND

COMERCIAL IMPORMA
Laforja, 140, 08021-BARCELONA

SR 325
Radio Cassetto electrónico con sintonizador PLL. Ouarz • 15
memorias • Sistema Speak de sintonía cinta metálica • Loudness
• Cabezal Hard Permalloy



Valeo

La familia más luminosa.

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

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



CIBIÉ

KINBY

MARCHAL

Ducellier

Valeo

Realiza: Pilar Parra
Fotos: R. Rodríguez

Caprichos

1. Calculadora solar Canon Orion. Por su tamaño se puede llevar en la cartera. Cuesta 1.850 pesetas.
2. Jersey de lana Ford, respunteado en azul y blanco. Cuesta 1.250 pesetas.
3. Bolígrafo en oro, diseño de Pierre Cardin. Cuesta 1.800 pesetas.
4. Cazadora Sierra, con forro impermeabilizado. Cuesta 3.500 pesetas.
5. Práctica agenda para tomar notas con calculadora solar incorporada. Además de las operaciones elementales, posee memoria, cálculo de porcentaje y raíz cuadrada. Cuesta 5.250 pesetas.

Todos estos artículos se venden en los concesionarios Ford.



¡Sin mantenimiento!



**Garantía
Ford
2 años**

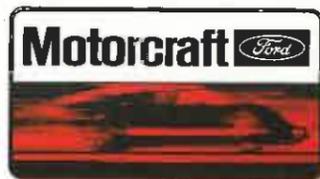


ME COSTABA DESPERTAR
POR LA MAÑANA
HASTA QUE ME PUSIERON
UNA BATERIA
MOTORCRAFT.

Las Baterías Motorcraft ofrecen la máxima calidad a un precio razonable. Forman parte de una gama Motorcraft de más de 4.000 recambios de calidad, apropiados para la gran mayoría de los coches y vehículos comerciales, incluso los de importación. Motorcraft puede realmente mantener su coche en forma.

Adquiérala en concesionarios Ford y distribuidores Motorcraft.

Para la mayoría de los coches. Incluso los de importación.



CON LA GARANTIA DE FORD

Bujías - Filtros - Componentes de encendido - Juegos de puesta a punto - Correas de ventilador - Escobillas y brazos de limpiaparabrisas - Lámparas
Componentes del sistema de refrigeración - Anticongelante/refrigerante - Rodamientos y juegos de rodamientos de rueda - Amortiguadores - Baterías sin mantenimiento.

PRUEBA DEL MERCEDES 190 DIESEL

SEMANAL Motor 16 GRUPO



1 de diciembre de 1984

Núm. 58 • 165 ptas.

EL OPEL KADETT "COCHE DEL AÑO" QUINTO, EL SEAT IBIZA



1985

PRESENTADOS LOS MERCEDES 200

NUEVOS ESPAÑOLES: BX-19GT CONTRA R-18GTX