

PRUEBA A FONDO DEL OPEL ASCONA 1.8i GT

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

12 de enero de 1985

Núm. 64 • 175 ptas.

SE FUE CAROLINA, SE ACABO EL FOLKLORE

PARIS-DAKAR LLEGO EL INFIERNO



COMPARATIVA

**OPEL REKORD 2.2i
FRENTE A PEUGEOT 505 GTI**



PRUEBA EXCLUSIVA DE LA GUZZI LE MANS 1000

cambió

Cambio 16.
13 años siendo noticia.

Esta semana

Llegó el desierto, se acabó el folklore

CON la llegada de las etapas de desierto, el folklore ha quedado eliminado del Rallye París-Dakar. Un folklore que este año había alcanzado un tono mayor con la participación de la princesa Carolina de Mónaco, convencida por su marido, Stephano Casiraghi. Pese a que ambos habían escogido participar en la categoría menos conflictiva, la de los camiones, y que contaban con el apoyo de un especialista en la prueba, las primeras dificultades han puesto de manifiesto —por medio del correspondiente vuelco— que hay diferencias entre una prueba de este tipo y una reunión de la *jet-society*. Al mismo tiempo que la princesa y su rubicundo esposo, también han quedado fuera de combate cantantes más o menos famosos y todo un grupo de personajes cuyo objetivo lo cumplieron al poder ser fotografiados en la salida de París y al desembarcar en Argelia, por la nube de informadores de revistas del corazón que sólo en esta prueba compiten con los habituales de la información de automóviles.

Si para los puristas todo este acompañamiento resulta casi despreciable, es precisamente en él donde reside el gran éxito del París-Dakar, una prueba que en sólo seis años ha eclipsado a otra tan importante como el Rallye de Montecarlo, con una tradición de

más de cincuenta años. La pérdida de atractivo ha sido tan notable que los organizadores del Rallye de Montecarlo, que al final tendrá edición 85, han terminado por pedir el aplazamiento de su prueba una semana para no coincidir con el París-Dakar, que acapara mientras dura la atención de todos los medios de información, que el año pasado trataron el Montecarlo como si de una prueba de segunda categoría se tratase.

Frente al París-Dakar, el rallye alpino ha perdido todo componente de aventura, puesto que el cruzar Europa hoy en día, por muy mes de enero que sea, no tiene el más mínimo problema, quedando como una prueba de velocidad para pilotos profesionales.

En el París-Dakar hasta ahora sigue habiendo la componente de aventura, gracias a la cual un *amateur* bien organizado puede tener una opción en la clasificación final. Aunque en este aspecto la prueba está cambiando mucho al haber aparecido en liza los equipos oficiales con técnicas tan alambicadas como las que se emplean en Fórmula 1. Esta especialización podría ser el final de este raid, aunque nos tememos que, en caso de que llegue a producirse, todavía le quedan a Carolina muchas posibilidades de darse otro revolcón.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	35 CARMEN RICO-GODOY
6 FRENTE A FRENTE Opel Rekord 2.2 i CD frente a Peugeot 505 GTI	36 AGENDA PERSONAL
14 LO ULTIMO Relevo al Opel Senator	48 FUERA DE SERIE Jaque al Mercedes
18 REPORTAJE Morgan: Posmoderno y artesanal	51 Chevrolet Camaro GTZ
27 MERCADO Oferta de la semana	52 VIAJES La cuna de Fiat y Lancia
28 Precios de coches nuevos	53 XAVIER DOMINGO La pasta de Turín
30 Precios de coches usados	54 OCIO París-Londres, en globo
31 Precios de motos	56 MOTOS Guzzi Le Mans 1000
32 CUENTENOS SU CASO	60 DEPORTE París-Dakar: Llegó el infierno
34 CONOZCA SU COCHE Sistema ETC	66 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

**Pág.
24**

«En 1985 seguiremos ocupando un lugar importante en el mercado», asegura, en entrevista exclusiva, Manuel Guasch, presidente de FASARensult.



**Pág.
43**

Prueba a fondo del nuevo Opel Ascona 1.8 i GT, una berlina de turismo rápido, capaz de superar holgadamente los 180 kilómetros por hora.



Cambios en Seat

Hace pocos días se producía una reestructuración del área comercial en Seat, para diferenciar los mercados exterior y doméstico. Juan José Díaz Ruiz, en la foto, ha sido designado director comercial de mercado exterior; José Manuel Rodríguez Jado es ahora director de

OFENSIVA SOVIÉTICA

EL nuevo Lada tracción delantera ya es realidad. La marca soviética, que en España se ha distinguido por sus competitivos precios —al igual que en el resto de Europa—, cuenta ahora con un producto mucho más moderno que sus tradicionales 1300, 1500 y 1600 (primos hermanos de los Seat 124).

Este modelo, cuya denominación en la Unión Soviética es VAZ 2108, se está fabricando ya y deberá llegar al mercado español en el transcurso de este año. Como ya hemos informado en anteriores ocasiones, este Lada ha sido desarrollado en común con Porsche, que ha dispuesto el mo-

tor en posición transversal. La carrocería es de dos volúmenes, con dos puertas y portón trasero. Dispone de parachoques —escudo en materia sintética, de grandes dimensiones y de una carrocería más aerodinámica que los modelos precedentes. Respecto a éstos, las primeras informaciones llegadas de la Unión Soviética aseguran que se ha conseguido un automóvil considerablemente más ligero, seguro y confortable. El nuevo coche se fabrica con motores de 1200 y 1500 centímetros cúbicos. Este año se espera producir 220.000 unidades, de las cuales el 60 por 100 serán exportadas.

PEUGEOT Y TALBOT, MAS CAROS

LOS modelos Horizon y Solara Escorial, de Talbot, y los Peugeot 205 y 505 han sufrido una elevación de precios en estos últimos días, con lo que se completa el ciclo que había afectado a estas dos marcas en las últimas semanas. Damos a continuación los precios sin impuestos de los modelos modificados:

Horizon LS (729.200), GL (777.300), GLS (832.200), LD (886.600), GLD (916.800), GTD (985.300) y EXD (937.300).

Solara Escorial (969.000). Diesel (1.085.000), Automático (1.051.800).

Peugeot 205 GL (648.700), GR (702.700), SR (744.600), GT (797.000), GTI (1.398.000).

Peugeot 505 GL (1.069.000), GR (1.284.000), GTI (1.534.300), GLD (1.266.000), GRD Turbo (1.452.000), GTD Turbo (1.662.000), Turbo Inyección (2.350.000), GRD Break (1.670.000), GRD Familiar (1.768.000).

Mangematin, hijo adoptivo de Martos

Jacques Mangematin, director general de Pasa-Cibie ha sido nombrado por el Ayuntamiento de Martos (Jaén) hijo adoptivo de la Villa, distinción que estuvo acompañada del homenaje de todos los vecinos que le ofrecieron placas y recuerdos, testimonio del cariño que el pueblo tiene a este hombre, que ha contribuido a aumentar la calidad de vida de esta localidad jienense, al instalar allí una importante factoría de Cibie, que actualmente proporciona empleo a más de 500 personas.



exportaciones; e Iñigo de Rueda, director de marketing En mercado interior, su nuevo director es José Antonio Casanova, y director de marketing, Miguel Angel Chicot.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso. Editor: Romualdo de Toledo. Director: Félix Lázaro.

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefe de Sección: Francisco del Brio (Información); Angel Carchenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, José María García Cernuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Alguaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levi (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Garil (Pruebas); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Victor Piccione (Pruebas), M. Angeles G. Maroto, Caridad Plaza e Inés Prat («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Aquellos locos en sus cacharros); José Luis de la Viña (Náutica).

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

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

Director gerente: José Luis Virumbrales.

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

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

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

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



BMW K100RS, MOTO DEL AÑO

POR segundo año consecutivo la firma alemana BMW ha sido galardonada con el título de *Moto del año*, que concede la publicación especializada «Motorrad», la de mayor tirada de Europa.

El modelo galardonado ha sido la motocicleta K 100RS, que ha sido en este último año la moto deportiva más vendida en el mercado alemán, con más de 3.100 unidades entregadas a los clientes. Esta misma motocicleta ha merecido otros seis premios en diferentes países europeos.

Los autobuses, sin fallo

La Generalidad de Cataluña ha dado por zanjado el asunto de la serie 7000 de los autobuses de Enasa, al desestimar la denuncia presentada por los trabajadores de Transportes de Barcelona. La sentencia de los Servicios Territoriales de Trabajo de la Generalidad considera que «no existen indicios fundamentales de peligrosidad en la utilización de los vehículos de la serie 7000» y considera más adelante que «cumplen todos los requisitos de circulación, homologación y mantenimiento».

TURRON AMARGO

ENTRE el 21 de diciembre y el 1 de enero, un total de 159 personas perdieron la vida y otras 86 resultaron con heridas graves en los 140 accidentes de tráfico que se registraron en las carreteras españolas, según cifras de la Dirección General de Tráfico. El balance ha sido sensiblemente superior al del periodo navideño del 83, con 45 víctimas mortales más. El día más negro fue el domingo 23 de diciembre, con 19 accidentes, que produjeron 25 muertos y 11 heridos graves. El accidente más espectacular ocurrió la noche del 1 de enero al chocar un camión y dos autobuses.

CIEN OCTANOS

- Citroën Hispania lanza al mercado una nueva versión del Visa, bautizada *Challenger*, que ofrece un mayor equipamiento y un menor precio. Se trata, mecánicamente, del Visa 11 RE con caja de cuatro marchas y utilización de gasolina normal. Su precio franco fábrica, sin impuestos, es de 625.900 pesetas.
- Desde este mes de enero, los clientes alemanes que lo deseen pueden solicitar un catalizador de gases de escape en los Opel Ascona 1.8. Dentro de este mismo año, se ofrecerán catalizadores para todos los Opel en producción.
- El Estado ha concedido a Campsa un crédito extraordinario de 2.543,5 millones de pesetas para financiar las gestiones que la empresa realizó durante el primer semestre del año pasado.
- Se han desmentido los rumores según los cuales Ford había adquirido un paquete de acciones de Fiat

- en poder de la compañía Libyan Arab Foreign. Al mismo tiempo se confirmó el proyecto de fabricación de cajas de cambio, comunes para los modelos Fiesta y Uno.
- La pasada semana se firmó un préstamo de 12.000 millones de pesetas (de un paquete total de 20.000 millones) para Seat, con garantía del INI. Con esta operación, el Manufactures Hanover inaugura una nueva fórmula de «participación en riesgo» en el mercado de préstamos sindicados.
- En Fasa Renault se ha trabajado a tope. El nuevo R-5 está ya a punto con un mes de adelanto sobre lo previsto. Su presentación tendrá lugar la semana que viene.
- Seat dispone ya de importador en Suiza. Se trata de la sociedad Sefag, basada en Schinznach-Bad. Con la red suiza, son ya 880 los puntos de venta de la marca en Europa.

Gasolina: que sube, que sube

Aunque en el mercado internacional los crudos del petróleo tienden a la baja, es muy posible que, cuando estas líneas vean la luz, el pasado Consejo de Ministros haya aprobado la subida de los carburantes, que en esta ocasión será doble, la del combustible, por ajuste de la cotización del dólar y la que en teoría debía haberse producido el primer día del año, de acuerdo con la ley de Presupuestos Generales del Estado, al pasar el impuesto de gasolinas de 36 pesetas a 44 pesetas por litro. Por otro lado, y de acuerdo a las previsiones del Ministerio de Industria y Energía, deberá producirse la reducción a dos tipos de gasolinas: 94 y 97 octanos.



FRENTE A FRENTE



OPEL REKORD 2.2i CD FRENTE A PEUGEOT 505 GTI EL ALEMAN Y UN SEÑOR DE VIGO

El usuario con dos millones de pesetas en su talonario de cheques que busca un coche familiar de buen tamaño y formas bastantes representativas tiene ante sí dos caminos muy diferentes: o un vehículo construido en Alemania, el Opel Rekord 2.2i, o un vehículo construido en nuestro país, el Peugeot 505 GTI; son dos coches ideales para personas que gustan de los vehículos confortables y de formas clásicas, personas que renuncian, sin ningún dolor de su corazón, a los diseños espectaculares o a los rasgos futuristas para dar mucha

más importancia a los valores mecánicos y a la fiabilidad.

La diferencia de precio entre uno y otro coche, de poco más de doscientas mil pesetas a favor del Peugeot, es la diferencia más grande que se puede encontrar entre ambos modelos; tal resultado es el obtenido tras una comparación a fondo que ha supuesto más de mil quinientos kilómetros al volante de uno y otro modelo por ciudad, carretera y autopista, siempre con una conducción tranquila, muy similar a la del usuario para el que cualquiera de estos modelos familiar grande representa la

culminación de su carrera profesional.

El Opel y el Peugeot son dos coches que se mueven con bastante soltura en tráfico urbano, pero cuya verdadera vocación son las buenas carreteras y las velocidades medias altas.

El coche alemán gasta menos que su rival construido en Vigo, pero, por contra, está menos adaptado a los malos pisos y a las zonas de curvas, que tanto abundan en las rutas de montaña de nuestro país.

El grado de equipamiento es muy similar en ambos casos y lo mismo puede decirse del nivel de comodidad ofre-



OPHEL REKORD CD 2.2 I

El Opel Rekord ha visto incrementada su cilindrada ganando algunos caballos suplementarios. Uno de sus principales atractivos es su elevada velocidad máxima, que raspa los 190 kilómetros por hora.

cido a los pasajeros, que viajan siempre como verdaderos reyes; tal similitud ha hecho que el duelo se haya decidido por la suma de las pequeñas diferencias encontradas en los capítulos de comportamiento, consumo y precio final. El Peugeot 505 inclina la balanza a su favor al ofrecer algo más que su rival en estabilidad, frenos y dirección, aunque sea a costa de un consumo algo más alto. La oferta extra del Peugeot se hace a un precio inferior en un 10 por 100 al del Opel, lo que despeja bastante las dudas en el momento de la elección.

**INTERIORES:
IGUALDAD HASTA
EL FINAL**

Los diseñadores de espacios interiores no han desplegado mucha imaginación ni en el Opel Rekord ni en el Peugeot 505; en los dos coches se aprecia la calidad de los materiales y el buen acabado del conjunto, algo mejor en el Rekord que en el 505, pero la tristeza

del ambiente general, en donde predominan los tonos muy apagados, no hace justicia a coches cuyo precio ronda los dos millones de pesetas.

La accesibilidad al interior está más

conseguida en el Opel que en el Peugeot y la diferencia hay que buscarla en las plazas delanteras, ya que en ninguno de los dos rivales hay el menor problema a la hora de entrar o salir de las plazas posteriores. El conductor del 505, tiene que enfrentarse a un asiento con rebordes laterales demasiado altos y a un volante algo bajo lo que obliga a meter las piernas casi con calzador; en el Rekord, que lleva de serie butacas regulables en altura, no se nota este problema ni con la butaca situada en su posición más alta.

Un aspecto fundamental para dos berlinas familiares de esta categoría es, sin duda, su habitabilidad; el Rekord y el 505 quedan a la misma altura ya que prácticamente ofrecen el mismo espacio libre para los ocupantes tanto delante como detrás; el Opel es, sin embargo, algo más cómodo en las plazas posteriores porque su asiento tiene once centímetros más de anchura que el del Peugeot, tal diferencia queda compensada después a la altura de los hombros donde el coche alemán es algo más estrecho que el coche fabricado en nuestro país. El 505 ofrece más espacio libre para las piernas de los pasajeros

FICHA TÉCNICA



Opel Rekord 2,2i

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.197 c.c. (95 x 77,5 mm.). Cigüeñal: de 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica LE-Jetronic. Compresión: 9,4 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 65 litros. Potencia máxima: 115 CV a 4.800 rpm. Par máximo: 18,6 mkg. a 2.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,0 km/h.; 2.ª, 16,6 km/h.; 3.ª, 25,5 km/h.; 4.ª, 33,6 km/h.; 5.ª, 41,8 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De circulación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 9,95 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante, eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/70 HR 14.

PESOS En orden de marcha: 1.145 kg.

VIRTUDES DEFECTOS

- Velocidad máxima
- Consumo
- Postura de conducción
- Comportamiento
- Pedal de freno
- Mando de luces



PEUGEOT 505 GTI

El 505 cuesta unas doscientas mil pesetas menos, por su condición de coche fabricado en España. Su equilibrado comportamiento es una de sus características más destacables, pero el consumo es algo alto.

sentados atrás que el Rekord pero tal ventaja se ha conseguido con una pequeña trampa: el acortamiento de la base del asiento, lo que deja las piernas al aire.

La igualdad existente en cuanto se refiere a amplitud interior no se repite en el tema asientos; los del Opel son en todos los casos algo más comfortable que los del Peugeot. Los asientos delanteros del Rekord se muestran más adaptados a una utilización familiar mientras que los del 505 tienen un aire de competición que no llega a complacer a todo el mundo; las butacas de este coche cuentan con apoyos laterales muy voluminosos y la base está bastante inclinada hacia atrás por lo que el conductor y el acompañante viajan casi encajados; el mullido es demasiado blando pero, a cambio, se cuenta con un excelente apoyo en la zona lumbar; las butacas del Rekord no son tan especiales pero al ser más anchas se adaptan mejor a las personas más voluminosas y menos ágiles; la única crítica es para el respaldo que tiene una forma poco anatómica, bastante desagradable cuando se hacen muchos kilómetros.

El asiento trasero del Rekord es me-

mejor que el del 505 no sólo porque el ángulo entre base y respaldo permite a los pasajeros ir más reclinados, sino también por el buen tamaño de la base, que acoge por completo las piernas hasta la

rodilla mientras que en el Peugeot las piernas quedan al aire.

La postura de conducción es muy buena en los dos coches; en última instancia la del Rekord es algo mejor que la del 505 por dos detalles característicos del coche alemán: el asiento regulable en altura y el volante forrado de cuero. Tanto en uno como en otro modelo hay que agradecer la presencia de un reposapiés sobre el paso de rueda izquierdo.

El tablero de instrumentos del Opel es más completo que el del 505 ya que el Rekord en su versión CD lleva de serie un ordenador de viaje bastante útil y preciso. La visibilidad de los diferentes cuadrantes y avisadores ópticos es algo mejor en el Opel que en su rival debido al gran tamaño de todos ellos. En el Rekord la posición del mando de luces, situado a la izquierda del cuadro es poco lógica y obliga a desplazar el cuerpo hacia adelante tanto para poner las luces como para cambiar de luces de posición a cruce o viceversa.

La visibilidad hacia atrás no es el punto fuerte de ninguno de estos dos modelos; el Peugeot se porta algo mejor en tal aspecto porque sus apoyaca-

FICHA TÉCNICA



Peugeot 505 GTI

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.165 c.c. (88 x 89 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica K-Jetronic. Compresión: 9,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 NO. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 130 CV a 5.750 rpm. Par máximo: 19,5 mkg. a 4.250 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,1 km/h.; 2.ª, 14 km/h.; 3.ª, 21,4 km/h.; 4.ª, 29,2 km/h.; 5.ª, 35,6 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 10,7 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/70 R14.

PESOS En orden de marcha: 1.235 kg.

VIRTUDES DEFECTOS

- Comportamiento
- Frenos potentes
- Motor brioso
- Consumo algo alto
- Interior bastante sobrio
- Ralentí inestable

**Precio en la calle:
1.887.558 ptas.**

Fecha de presentación: Septiembre de 1983.
Fabricante: Automóviles Talbot, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 435.
Plazo de entrega: Una semana.



En el interior de ambos modelos predominan los tonos apagados. El tablero del Opel en versión CD, arriba, es más completo que el del 505.



bezas traseros son menos voluminosos que los del Opel; en cualquier caso aparecen problemas a la hora de aparcar.

La climatización del 505 es más efectiva que la del Rekord. Los cuatro mandos reguladores del Peugeot permiten conseguir sin problema el grado de frío o de calor deseado. El sistema del Opel es algo menos avanzado y tarda más en demostrar la eficacia.

La capacidad del maletero es casi igual en los dos rivales y permite alojar el equipaje de una familia media; el Opel podría recibir más carga si no llevara la rueda de repuesto en la parte izquierda que roba un espacio válido para alojar una maleta de tamaño medio.

AL VOLANTE: PARA CRUCEROS DE PLACER

El Rekord y el 505 son dos coches diseñados para viajar por carreteras rectilíneas y autopistas que permiten mantener velocidades medias muy altas sin

EQUIPAMIENTO



Un récord para el Rekord

	Opel Rekord	Peugeot 505
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro agua	SI	SI
Manómetro presión aceite	SI	NO
Voltímetro/Amperímetro	SI	NO
Reloj	SI	SI
Testigo reserva carburante	SI	SI
Testigo freno de 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 trasero	—	—
Luneta térmica	SI	SI
Retrovisor regulable desde el interior	SI	SI
Apoyacabezas (delanteros/traseros)	SI/SI	SI/SI
Especio de cortesia	SI	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/NO	SI/NO
Cerraduras centralizadas	SI	SI
Respaldo posterior divisible	—	—
Luz orientable (lector de mapas)	SI	SI
Tapón de gasolina con llave	SI	SI*

* En combinación con la cerradura centralizada

FRENOS



Cuatro discos valen más que dos.

	Opel Rekord	Peugeot 505
A 60 km/h.	12,8	11,4
A 100 km/h.	37,3	33,0
A 120 km/h.	55,9	48,0

cansar ni al conductor ni a los pasajeros. Cuando se rueda sobre suelos bien asfaltados ambos modelos dan la misma sensación que un tapiz volador capaz de moverse sin tocar el piso.

En la clásica utilización familiar e, incluso, cuando se conduce bastante deprisa es imposible decir cuál de los dos rivales es el mejor siempre y cuando no se abandonen los trazados de tipo Redia. Ambos rivales están a un mismo nivel, aunque el Peugeot filtra con más energía las pequeñas irregularidades del terreno.

El 505 se comporta mejor que el Rekord cuando se circula por carretera de montaña de segundo orden y la diferencia entre uno y otro coche se hace más grande a medida que se aumenta el ritmo de marcha. La estructura mecánica clásica del Opel y el Peugeot, con el motor situado en el vano delantero y con tracción a las ruedas traseras, da a ambos unas reacciones muy similares en el momento de superar los distintos tipos de curvas.

En aquellas curvas lentas o de tipo



La amplitud interior es muy similar en los dos coches. Los asientos del Opel, arriba, son algo más confortables.



PRESTACIONES



La velocidad, de Opel; el brío, de Peugeot

	Opel Rekord	Peugeot 505
VELOC. MÁXIMA (km/h.)	187,0	176,1
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	17,9	18,2
1.000 m. salida parada	32,8	32,3
De 0 a 100 km/h.	9,8	11,1
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,2	19,5
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	23,2	21,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	35,1	35,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	42,5	38,9
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	10,5	11,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	15,5	13,7

SONORIDAD

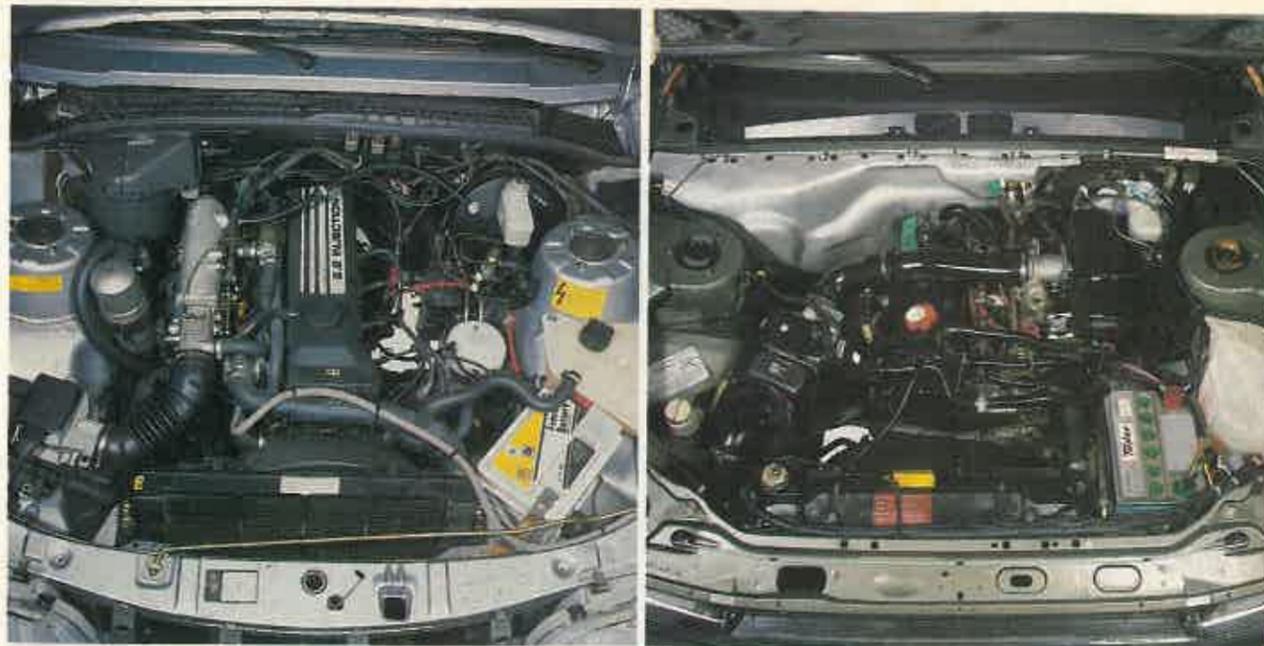


Bastante chillones

	Opel Rekord	Peugeot 505
Al ralentí (dB)	52,7	52,7
A 60 km. (dB)	66,5	61,4
A 90 km. (dB)	73,8	66,6
A 120 km. (dB)	76,0	71,5
A 140 km. (dB)	79,5	73,6
A tope (dB)	81,6	78,7

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





Dos motores de cilindrada similar y alimentados por inyección. El del Peugeot (derecha) es más potente, pero el del Opel gasta menos.

medio a las que, por cualquier motivo, se llega más deprisa de lo deseable se nota siempre una cierta pereza de los morros a la hora de seguir la trayectoria marcada por el volante y las ruedas delanteras, pero una vez metidos los coches en la curva es cuando el usuario comprueba las distancias entre 505 y Rekord, más amplias si el piso tiene baches o irregularidades. Mientras que la suspensión trasera del Peugeot, de tipo independiente, absorbe esas desigualdades casi sin problemas, el eje rígido del Opel bota de manera bastante seca y descoloca la zaga, por lo que la persona sentada al volante debe corregir esas desbandadas de la popa, desbandadas más amplias cuanto mayor es la velocidad de paso.

En curvas rápidas no hay el menor problema con ninguno de los dos rivales, pero el Peugeot da la impresión de agarrarse a la carretera con más firmeza que el Opel; se trata, tan sólo de una impresión, ya que ambos coches van sobre raíles sin producir el menor problema, pero el Peugeot da más confianza.

A la hora de circular por suelos deslizantes, ya sea por culpa de la lluvia o cualquier otro motivo, debe redoblar la prudencia con los dos modelos. El Peugeot tiene unas reacciones más previsibles que las del Opel, pero tanto uno como otro coche pasan en un segundo de la docilidad a la rebeldía y llegan a sorprender con un violento coleteo al conductor más experimentado, incluso cuando rueda despacio: el peso del conjunto y la potencia del motor dan lugar a reacciones de difícil corrección.

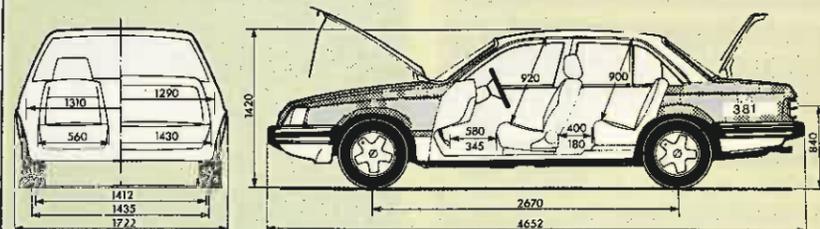
Los frenos del Peugeot son mejores que los del Opel, no sólo por su mayor eficacia a la hora de detener el coche

en menos metros, sino también por el tacto más agradable del pedal. La potencia de frenada mostrada por los cuatro discos del 505 GTI es superior a la mostrada por el sistema clásico del Rekord CD, con discos delante y tambores detrás. En el coche alemán hay que criticar, además, el extraño tacto de su pedal, un tacto esponjoso al principio y duro al final, tan extraño como si se estuviera pisando una pelota medio deshinchada, que no permite regular con exactitud la fuerza de la retención. Los dos modelos merecen una nota alta por la resistencia al calentamiento de todo el conjunto.

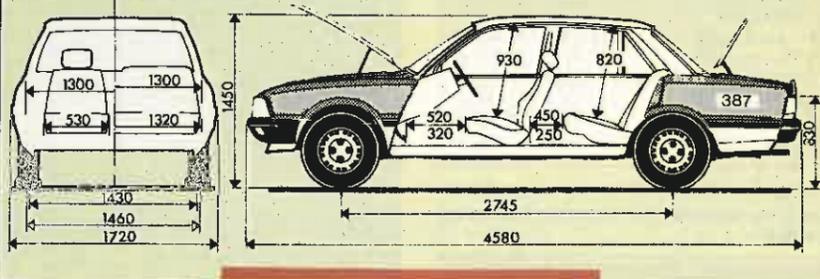
En el capítulo de dirección, el 505 es

algo mejor que el Rekord, sobre todo por la mayor rapidez de un sistema que permite llevar las ruedas de un extremo a otro con sólo tres vueltas de volante, mientras que en el Opel son necesarias 3,5 vueltas para hacer lo mismo. En carretera la dirección del Peugeot, que es algo más dura que la del Opel, transmite de una forma más real la sensación de velocidad, cosa que no sucede en el modelo rival. El Rekord es, sin embargo, mucho más cómodo que el 505 cuando se callejea en ciudad, no sólo por esa suavidad mayor que permite mover el volante sin el menor esfuerzo, sino también por su mínimo diámetro de giro, muy útil cuando se trata de apar-

OPEL REKORD CD 2.2 i



PEUGEOT 505 GTI



En el balance final, el Opel destaca por su completo nivel de equipamiento y por su excelente motor. El Peugeot brilla por la manejabilidad del cambio, por la potencia de los frenos y la precisión de la dirección.

car en un hueco de reducido espacio.

El Rekord es más rápido que el 505 y la diferencia entre ambas velocidades máximas, 187 frente a 176 kilómetros por hora, se justifica por la mejor aerodinámica del modelo alemán, que en este aspecto deja muy atrás al coche montado en nuestro país. Sin embargo, hay bastante igualdad en todo lo referente a aceleraciones y recuperaciones, aunque al final el Peugeot se muestre un poco más brioso que el Opel. En los dos coches hay que criticar la falta de empuje a bajo régimen, en el Opel hasta superar las tres mil revoluciones por minuto y en el Peugeot hasta superar las cuatro mil no se nota el golpe de ge-

nio exigible a unas mecánicas de tanta categoría. En ambos modelos el manejo de la palanca de cambios es toda una delicia por precisión y suavidad.

El Opel es mucho mejor que el Peugeot en el tema de consumos; el Rekord gana al 505 en todos los terrenos, ya sea en carretera, autopista o ciudad, con ventajas que van desde el medio litro hasta el litro y medio de gasolina cada cien kilómetros. La eficacia del motor Opel se manifiesta con claridad y se convierte en uno de los atributos más importantes del coche alemán.

Para los pasajeros la marcha del 505 es más cómoda que la del Rekord; la diferencia radica en la mayor eficacia de

la suspensión del coche hecho en Vigo que borra mejor los baches o esas juntas transversales que tanto proliferan en los últimos tiempos.

CONCLUSION:
EL VIGUES DA MAS
POR MENOS

El Peugeot 505 GTI se dirige al usuario que saborea las buenas prestaciones, aunque sea a costa de un consumo algo alto, un usuario que a veces se deja llevar por una cierta alegría deportiva y sabe valorar en su justa medida un cambio manejable, unos frenos potentes y una dirección precisa. Al dirigirse hacia el Peugeot debe renunciar a un interior de presentación espectacular, pero a cambio encontrará un espacio amplio para cinco adultos, un maletero de primera y una suspensión que filtra las irregularidades con toda eficacia.

El Opel Rekord 2.2i, en su versión CD, hace gala de un equipo completo y de un motor estupendo, tanto por consumos como por prestaciones, sin embargo, el concepto mecánico es ya antiguo, aunque la carrocería haya recibido distintos retoques de última hora. Los botes algo incontrolados del eje posterior en carreteras de mal piso, el tacto esponjoso del pedal de freno, o el volumen sonoro del conjunto cuando se exige a fondo son algunos aspectos que evidencian los años transcurridos sobre el proyecto. El Rekord 2.2i en su versión LS es cien mil pesetas más barato que su rival.

CONSUMO



Ventaja clara del Opel

	Opel Rekord	Peugeot 505
CIUDAD		
A 24,4 km/h. de media	11,2	12,8
CARRERA		
A 90 km/h. de cruceo	7,5	8,1
En conducción rápida	12,4	13,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	8,4	9,1
A fondo	9,9	15,3
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	9,8	11,0
Recorrido (kilómetros)	610	580

BALANCE FINAL

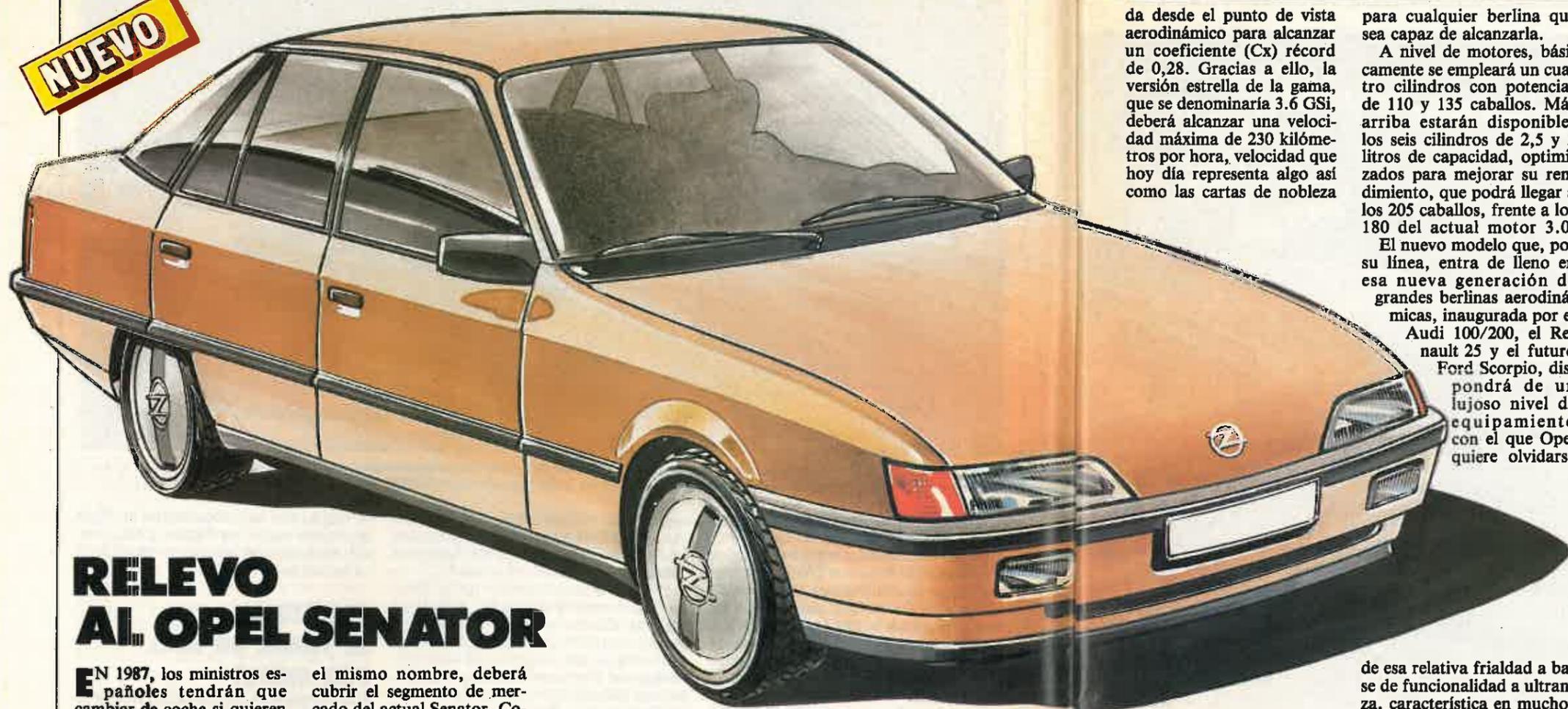


El Peugeot por poco

	Opel Rekord	Peugeot 505
Velocidad máxima	1.º ****	2.º ***
Aceleraciones	1.º ***	2.º ***
Recuperaciones	2.º **	1.º **
Consumo	1.º ***	2.º **
Transmisión	2.º **	1.º ***
Caja de cambio	1.º ***	1.º ***
Frenos	2.º ***	1.º ****
Dirección	2.º ***	1.º ***
Comportamiento	2.º **	1.º ****
Actitudes urbanas	1.º ***	2.º **
Autonomía	1.º ***	2.º ***
Habitabilidad	1.º ***	1.º ****
Maletero	1.º ****	1.º ****
Confort	2.º ***	1.º ****
Sonoridad	2.º **	1.º **
Equipamiento	1.º ***	2.º ***

**** Excelente. *** Bueno. ** Normal. * Regular. * Malo.

NUEVO



RELEVO AL OPEL SENATOR

EN 1987, los ministros españoles tendrán que cambiar de coche si quieren ir a la última. Para entonces, sus hoy flamantes Opel Senator habrán quedado anticuados ante la presencia de un nuevo hermano que, con

el mismo nombre, deberá cubrir el segmento de mercado del actual Senator. Conocido hoy bajo el nombre de código de *V-Car Special*, a estas alturas ya están definidas sus características en su práctica totalidad.

Este nuevo modelo supondrá un cambio radical respecto al actual, del que se diferenciará incluso por la

adopción de una nueva generación de motores, si bien lo más llamativo será su nueva carrocería, optimiza-

da desde el punto de vista aerodinámico para alcanzar un coeficiente (Cx) récord de 0,28. Gracias a ello, la versión estrella de la gama, que se denominaría 3.6 GSi, deberá alcanzar una velocidad máxima de 230 kilómetros por hora, velocidad que hoy día representa algo así como las cartas de nobleza

para cualquier berlina que sea capaz de alcanzarla.

A nivel de motores, básicamente se empleará un cuatro cilindros con potencias de 110 y 135 caballos. Más arriba estarán disponibles los seis cilindros de 2,5 y 3 litros de capacidad, optimizados para mejorar su rendimiento, que podrá llegar a los 205 caballos, frente a los 180 del actual motor 3.0.

El nuevo modelo que, por su línea, entra de lleno en esa nueva generación de grandes berlinas aerodinámicas, inaugurada por el Audi 100/200, el Renault 25 y el futuro Ford Scorpio, dispondrá de un lujoso nivel de equipamiento con el que Opel quiere olvidarse

de esa relativa frialdad a base de funcionalidad a ultranza, característica en muchos de los fabricantes alemanes. Para ello, incluso, ha recurrido a un célebre modisto italiano, que será el encargado de diseñar los tapizados interiores.

El actual coche de los ministros españoles será sustituido en 1987 por un nuevo y superaerodinámico Senator



ELJIT, SUZUKI EN SMOKING

EL Suzuki Eljit tiene una vocación clara: es el coche ideal para aquellos usuarios que quieren deslumbrar a sus conquistas ante las puertas de cualquier discoteca. Los carroceros alemanes de la firma Rinspeed han creado el modelo Eljit a partir del Suzuki SJ 410, el mismo todo-terreno que la compañía Santana fabrica ya y comercializará en nuestro país en los próximos meses de febrero-marzo.

contemplándose en un espejo, mientras que los paragolpes, las barras antivuelco, las protecciones de los faros y las llantas van cromadas con la misma minuciosidad de la mejor obra de arte.

Las capacidades artísticas de los diseñadores germanos han hecho el milagro de transformar un vehículo sobrio y utilitario en otro sumamente espectacular, en el que todos y cada uno de los detalles buscan el impacto visual a ojos de los espectadores.

La espectacularidad de la apariencia externa tiene su contrapartida en el interior; las poco vistosas butacas de serie han sido sustituidas en el Eljit por unos asientos de tipo competición, recubiertos, en este caso, con un tejido plateado más propio de una nave espacial que de un sencillo jeep.

La carrocería del Eljit es su carta de presentación, lo que justifica las atenciones que se le han prestado: un tratamiento a base de lacas con tonalidad rosácea permite a los espectadores reflejarse como si estuvieran

La parafernalia decorativa del Suzuki Eljit no ha cambiado para nada el carácter básico del SJ 410. El hábito no hace al monje, y bajo ese traje provocador del Eljit, sueño de cualquier Travolta escalado de la «Fiebre del sábado noche», continúa viviendo una mecánica dura y resistente, preparada para superar desniveles fuertes y caminos pedregosos.

SUBARU 4WD, A TODA TRACCIÓN

LA marca japonesa Subaru acaba de ampliar su gama incluyendo un nuevo modelo con tracción a las cuatro ruedas. Con esta novedad, Subaru intentará conquistar incluso aún más puestos en el mercado cada vez más extenso de los vehículos con tracción total. Concretamente en Alemania, esta marca ha vendido ya más coches 4 x 4 que Audi y Toyota.

El prototipo de la foto fue fotografiado recientemente durante un test secreto en California. Se trata de la

versión norteamericana, con amortiguadores reforzados y cambio automático.

Este Subaru se caracteriza además por una carrocería de moderno estilo, cuyo coeficiente de penetración aerodinámica (Cx) es de 0,35. En su interior se ofrece incluso con un cuadro de mandos digital. El motor es de cuatro cilindros horizontales opuestos, que desarrolla 90 caballos de potencia y le permite alcanzar una velocidad de 160 y 170 kilómetros por hora, según el tipo de transmisión utilizada.



VW GOLF GTI: CAMBIO DE CARA

ANTES de que haya empezado a venderse regularmente en España el Volkswagen Golf II (lanzado en Alemania en agosto del 83), acaba de ponerse a la venta en Estados Unidos una nueva versión de la prestigiosa serie GTI, que en meses posteriores también se venderá en Europa. El nuevo modelo, del que les ofrecemos esta fotografía en su versión definitiva, se caracteriza por su nuevo frontal dotado de faros rectangulares, en sustitución de los grupos ópticos redondos.

Del modelo anterior conserva el discreto faldón aerodinámico, en prolongación de los aletines que cubren sus generosos neumáticos, mientras que los laterales disponen de sendas protecciones en materia sintética.



VUX 600: TODO TIEMPO, TODO USO

CONSTRUIDO en Francia por la sociedad Hermanos Ponticelli, especializada en la fabricación de plataformas petrolíferas y maquinaria de obras públicas, el VUX 600 L es un vehículo campero inspirado en el Citroën Mehari. Estructuralmente se basa en un mo-

nocasco autoportante de chapa, mientras que a nivel de mecánica incorpora el conjunto motor-cambio del Citroën BX, en sus variantes 1600 gasolina y 1900 diesel. La suspensión es hidroneumática Citroën.

El VUX 600 es capaz de alcanzar una velocidad

máxima de 145 kilómetros por hora y transportar una carga útil de 570 kilos. Tiene como ventaja para el todo terreno la posibilidad de variar la altura de la suspensión con una distancia al suelo que va de 18 a 26 centímetros.

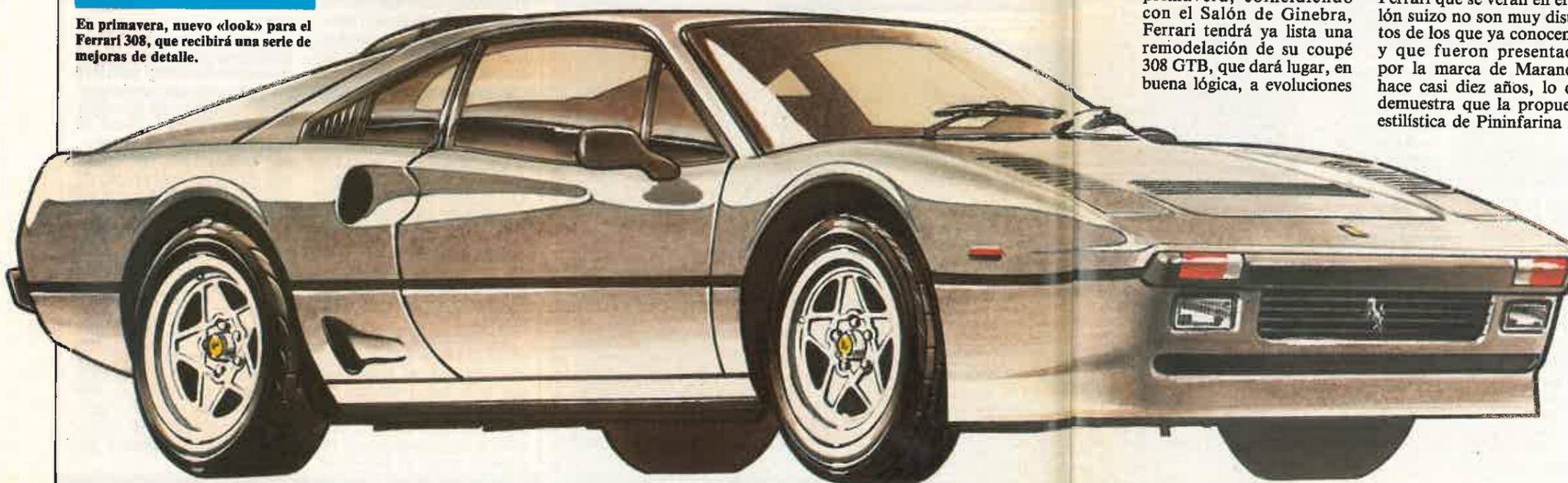
La pretensión de los her-

manos Ponticelli es que Citroën respalde su proyecto. Aunque de momento se ha iniciado la fabricación de una serie de cincuenta unidades con distancia entre ejes reducida, destinadas a la protección civil para combatir los incendios forestales.



FERRARI: LARGA VIDA AL 308

En primavera, nuevo «look» para el Ferrari 308, que recibirá una serie de mejoras de detalle.



SEGUN todos los indicios, para la próxima primavera, coincidiendo con el Salón de Ginebra, Ferrari tendrá ya lista una remodelación de su coupé 308 GTB, que dará lugar, en buena lógica, a evoluciones

de los tipos 308 GTS y 208 Turbo. Pero los nuevos Ferrari que se verán en el salón suizo no son muy distintos de los que ya conocemos y que fueron presentados por la marca de Maranello hace casi diez años, lo que demuestra que la propuesta estilística de Pininfarina fue

tan buena que no ha envejecido, incluso después de dar lugar a bastantes versiones. Pero han pasado más de nueve años desde que —en septiembre de 1975— se presentara el primer 308 GTB y los responsables de la marca han decidido ponerlo al día.

Las mejoras son el resultado de un cuidadoso trabajo aerodinámico, desarrollado en los últimos meses en las instalaciones de Pininfarina.

El mayor trabajo de remodelación estética se ha efectuado sobre el frontal, donde se ha colocado un *spoiler* más voluminoso, pero más estrecho, dotado de una nueva toma de aire, muy estrecha y de lado a lado. En el prototipo, y sin carácter de solución definitiva, desaparecen las salidas de aire sobre las aletas y disminuye el tamaño de la parrilla sobre el capó delan-

tero; el carrocerero italiano parece haber encontrado una solución más efectiva que esas clásicas rejillas para la evacuación del calor producido por los frenos delanteros. Otro elemento clásico en vías de desaparición son los grupos ópticos posteriores redondos.

Muchos de los detalles parecen proceder de la versión limitada GTO, como las pequeñas tomas laterales situadas por delante de las ruedas traseras, ya vistas en el 208 Turbo y que permiten una mejor refrigeración del turbocompresor.

Otro detalle distintivo es un nuevo *spoiler* trasero, situado sobre el techo, que da a los nuevos 308 un aire más penetrante y que funciona como una especie de canalizador de flujo. Este elemento está destinado a ofrecer mayor apoyo aerodinámico trasero a gran velocidad.

75 AÑOS DE EXITO

MORGAN: POSTMODERNO Y ARTESANAL



EN un momento en que muchos coches familiares e incluso utilitarios son capaces de alcanzar velocidades superiores a los 160 kilómetros por hora y en ocasiones más altas, la imagen de los deportivos puros ha perdido carisma. Hace tan sólo treinta o veinte años, los deportivos clásicos eran dueños de las carreteras, nadie podía con ellos y sus propietarios podían darse el gustazo de mirar por encima de la aleta al resto de los vehículos. Ahora, entre la dura competencia y las restricciones de velocidad, esta primacía es mucho más difícil, y quizá por ello los amantes de los deportivos vuelven la vista atrás y prefieren los mismos coches que antaño hicieron furor.

Esto lo saben muy bien en Inglaterra, donde, por muy paradójico que parezca, una de las más florecientes industrias del motor de aquel país es la Morgan Motor Limited, fabricando coches

que se inspiraron hace nada menos que setenta y cinco años. Lógicamente, los avances técnicos se han ido incorporando a estos coches, pero el estilo inconfundible de los Morgan se mantiene desde hace cuarenta años, lo mismo que su sistema de fabricación. Este coche es de los pocos que aún se construye artesanalmente en una factoría de las colinas de Malvern, en Worcestershire, al oeste de la isla británica.

Estos coches extraordinarios se gestaron en la mente de H. F. S. Morgan, allá por principios de siglo, cuando este aficionado a las bicicletas compró un motor Peugeot de siete caballos con la intención de construir una moto. Sin embargo, H. F. S. Morgan cambió de opinión. En vez de eso construyó un prototipo de coche de tres ruedas, al que marcó el diseño de los modelos posteriores. Este primer vehículo fue terminado en 1906 y bautizado con el nombre de Morgan Runabout.

La madera sigue siendo el componente tradicional de la estructura de los Morgan, y sus operarios son auténticos artesanos. Sobre estas líneas, Peter Morgan, hijo del creador de la marca y actual director de la firma

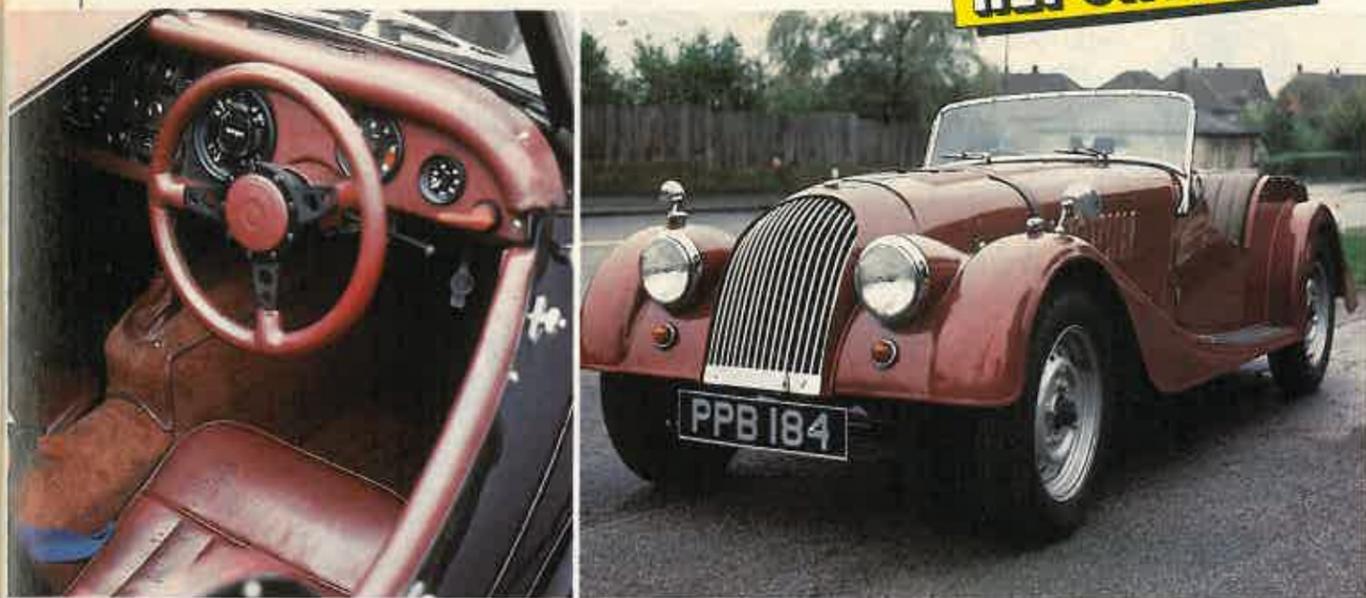
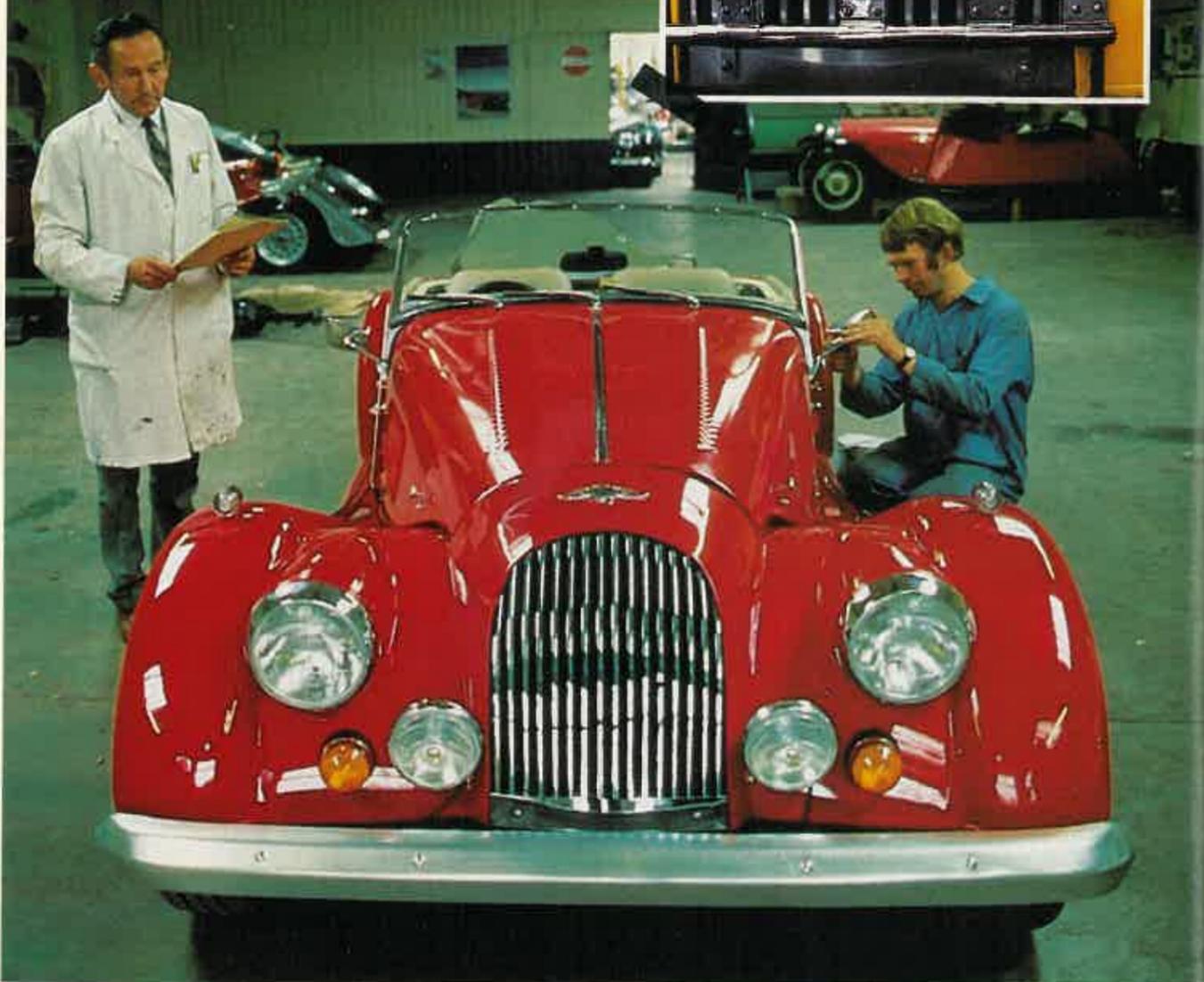


Este modelo se fabricó en 1963



Los Club Morgan promueven concentraciones, donde se exhiben modelos antiguos restaurados, junto con nuevas realizaciones

Los nuevos clientes de Morgan tendrán que esperar como mínimo dieciocho meses para que fabriquen su coche. El ritmo de trabajo es de ocho unidades a la semana y cada modelo se personaliza a gusto del comprador



El problema de este Morgan es que sólo tenía un asiento, por lo que su presentación en la exhibición de coches del Olimpia, en Londres, en 1910, sólo auguró a H. F. S. Morgan cinco o seis encargos. No obstante, la línea del modelo creado atrajo gran interés. Se le sugirió que pusiera dos asientos en vez de uno, cosa que hizo. Al año siguiente le llovieron los encargos.

H. F. S. Morgan, el fundador de la Morgan Motor Limited, murió en 1959, cuatro meses antes del 50 aniversario de la compañía, una empresa familiar cuyo timón cogió Peter Morgan, su hijo y actual director. Para entonces hacía veinticuatro años que se había introducido el modelo clásico de cuatro ruedas.

La Morgan Motor Limited emplea en la actualidad a más de cien perso-

nas, que construyen ocho coches a la semana, lo cual los hace aún más preciados.

Políticos, reyes, diplomáticos y millonarios de todo el mundo suelen poseer un Morgan o un *Moggie*, su nombre familiar.

Hoy en día los interesados en comprar un Morgan nuevo tiene que esperar como mínimo dieciocho meses, y como máximo siete años, y desembolsar dos millones y medio de pesetas, precio base en Inglaterra.

Los Morgan son principalmente especiales porque la mayor parte de la carrocería está construida de madera y acero, respetando la tradición, aunque por 50.000 pesetas más la fábrica puede construirla toda de aluminio. Un coche ligero y duro que ha dado muy pocos problemas en Europa y Estados

Unidos, no así en Arabia Saudí, debido al calor.

También se puede optar por un modelo provisto de un motor de inyección Rover Vitesse, en vez de los motores de carburación normal. Eso, por supuesto, cuesta 400.000 pesetas más. Y si se quiere la tapicería de piel en vez de plástico, por 80.000 pesetas extras se puede gozar de la conducción de un Morgan como un rey, un auténtico placer.

La línea de los Morgan ha ido cambiando con el paso de los años. Las experiencias de la compañía en carreras automovilísticas, como la de Le Mans y las 24 horas de Snetterton, en las que los Morgan han corrido repetidas veces, unido a las nuevas tendencias en diseño y avance en mecánica y llantas, han transformado los modelos, pero

siempre respetando la línea clásica.

El diseño es más estilizado, los motores más potentes, las ruedas más anchas —actualmente utilizan las Pirelli 205/60 VR 15— y el centro de gravedad es más bajo. La velocidad máxima de los modelos que están siendo construidos es de 200 kilómetros por hora. La realidad es que esa velocidad es estrictamente académica. Un coche descapotable, como los Morgan, comienza a hacer mucho ruido cuando pasa de los 120-130 kilómetros por hora.

No hay que creer, sin embargo, que los Morgan están sólo al alcance de los privilegiados. A diferencia de otros co-

ches, los Morgan nunca se desguazan. Por muy mala condición en que se encuentren siempre hay personas dispuestas a comprarlos y restaurarlos, aunque les cueste un riñón.

Los propietarios de los Morgan, no sólo en Gran Bretaña, su cuna, se reúnen y se aconsejan unos a otros sobre la mejor manera de poner su coche en forma, siempre respetando su línea original. En este sentido, los clubs de Morgan existentes en los cinco continentes cumplen un papel fundamental en el mantenimiento de la tradición. Los Morgan han cumplido setenta y cinco años, toda una proeza, pero la fábrica ha pasado por periodos de gran

dificultad. Los peores, en los años sesenta. El amor que tienen los estadounidenses por todo aquello que huele a tradición e historia dieron el balón de oxígeno que ha permitido a la Morgan Motor Limited sobrevivir hasta ahora, y que hacen que su futuro parezca brillante. En la actualidad, el 87 por 100 de la producción va a EE UU.

Los Morgan acaban de cumplir los setenta y cinco años, y muchos de los que aún ruedan fueron construidos por el propio creador de la marca. Algunos clientes caprichosos solicitan materiales modernos para la construcción de su coche, pero, como vemos en las fotografías, las estructuras de madera se siguen utilizando, y los operarios de la Morgan se sienten orgullosos de su trabajo artesanal.

Carlos Berbell



Si escuchas la radio por deporte, escucha la SER.

RICARDO PEREZ-ASOCIADOS

Cuando la SER cubre una información deportiva, lo hace en directo. Con todo el equipo. Conectándote con la noticia allí donde está. En todos los campos.

La SER puede hacerlo porque tiene equipo. Profesional. Objetivo. Especializado. Para ofrecerte deportivos informativos. Como deben ser. Escúchalos. Por deporte.



Aunque insiste en que su trabajo es labor de todo un equipo, la verdad es que, hoy por hoy, es el empresario español que ofrece un mejor palmarés. Presidente de una empresa privada, con más de 21.000 trabajadores y una cifra de negocios superior a los 200.000 millones de pesetas, en los cinco años de su gestión ha doblado los beneficios, situándolos, en el último ejercicio contable, en 21.200 millones de pesetas, y situando a FASA-Renault en la cabeza de la industria automovilística nacional.

EN este mismo mes, FASA lanzará al mercado al sustituto de su modelo más popular, el R-5, sobre el que se ha basado muy fundamentalmente el éxito de los últimos años. Todo un reto que los hombres de la firma hispano-francesa se preparan a afrontar, bajo la presidencia de Manuel Guasch Molins. Procedente del campo financiero y de la Administración, le llamaron un día de 1979 para proponerle el cargo, ante su propia sorpresa. Cumplía los requisitos de un retrato robot, como presidente de la compañía, que buscaba sustituir, por edad y por enfermedad a su presidente histórico, Rodríguez-Pomatta.

—¿Qué te encontraste al llegar a FASA-Renault?

—Sobre todo, con un maravilloso equipo humano, con un nivel de profesionalidad como yo no había conocido en ninguna empresa en este país.

—¿Habías tenido previamente alguna experiencia con el modo de trabajar de una empresa francesa y estatal?

—Con empresas francesas sí, pero ninguna relacionada con el automóvil.

—¿Y en qué se diferencia la industria del automóvil con la que se refiere a otros aspectos industriales?

—Es muy específico del automóvil, en primer lugar, que se trata de grandes proyectos industriales, y en segundo lugar, su enorme tamaño. Son las industrias de más tamaño, tanto en el extranjero como en España, con lo que esto supone en cuanto a cuestiones sociales, en que cualquier mínima situación tiene un gran reflejo sobre la vida de una ciudad o una difusión importante en los medios informativos.

Pero, al margen de los aspectos industriales, en el campo del automóvil existe un continuo cambio de producto, con el enorme riesgo y reto que esto supone. Además, en el producto final intervienen factores extraindustriales, es decir, interviene estilo, moda, gusto, estética...

—¿Todos estos factores extraindustriales cómo pueden combinarse?

—No son parámetros que puedan medirse, pero se pueden ajustar a análisis numéricos por vía de la estadística y de estudios de mercado. No se trata de algo etéreo, sino de algo cuantificable por métodos estadísticos, con lo que, lógicamente, también puede calcularse el error.

—La industria del automóvil, como la mayoría de la industria pesada y de

FASA-Renault seguirá ocupando un puesto importante; el más importante dentro de la industria de automoción de nuestro país 99

grandes magnitudes, ¿no está llamada a convertirse en industria del Tercer Mundo, asentada en países en los que la mano de obra es barata?

—Hay las dos teorías. La última es totalmente opuesta. En contra de lo que ha venido diciéndose en los últimos tiempos, la industria del automóvil va siendo una industria predominantemente de países muy industrializados. Yo creo que el análisis anterior se basaba exclusivamente en el carácter intensivo de la mano de obra, que es cierto: la fabricación actual de automóviles exige una gran cantidad de horas de trabajo/hombre. Pero este aspecto se está perdiendo con los nuevos procesos

industriales y las nuevas concepciones de los vehículos, o factores como la introducción de la electrónica en el automóvil. Creo que seguirá teniendo importancia la industria del automóvil en los países industrializados, entre los que, por supuesto, cuento a España.

En un reciente estudio de la OCDE se decía que en Europa, en un futuro no muy lejano, la industria del automóvil se asentaría sobre los países periféricos.

—Sin embargo, el país más potente en la actualidad es Alemania, claramente centroeuropeo.

—Se refería, fundamentalmente, a los aspectos productivos.

—¿Se puede decir, por tanto, que existe una «territorialidad» en el aspecto producto?

—Yo creo que hay una convergencia en toda la industria mundial del automóvil y que cada vez los automóviles son menos territoriales. El ejemplo típico es el caso japonés: existe un producto para la exportación que cada día es más competitivo en cuanto a avances técnicos antes no considerados. En cuanto a Estados Unidos, dentro de su peculiaridad, la evolución tiende hacia un coche más europeizado.

—Y en este terreno, ¿qué tiene que decir España? O simplemente se limita a ser un país ensamblador de automóviles.

—Yo entiendo que España no tiene tecnología propia del automóvil, lo cual no quiere decir que sea un mero ensamblador de automóviles. Lo es,

**MANUEL GUASCH,
PRESIDENTE
DE FASA RENAULT**

**EN EL AÑO
DEL
CAMBIO**



pero tiene unos servicios de estudios que acompañan a los aspectos productivos y que tienen algo que decir en la industria, partiendo de una tecnología que le viene dada por la exportación.

—¿Se justifica el importante volumen de inversiones a que está sometida la industria en estos últimos años?

—Rotundamente, sí. Las inversiones son absolutamente necesarias para garantizar el futuro. En la industria del automóvil, parar de invertir, aunque sólo sea un año, es la condena a muerte a medio plazo.

—Uno de los grandes problemas será la búsqueda de la financiación de estas inversiones.

—En efecto. En el caso concreto de FASA, tenemos la fortuna de estar autofinanciados en gran mayoría, y somos una sociedad abierta al mercado bursátil, lo que nos ha permitido importantes ampliaciones de capital.

—¿Es tal vez este aspecto en donde radica parte del éxito de FASA-Renault?

—Sin duda. La autofinanciación ha sido y es un elemento básico para nuestra inversión y justifica una política que hemos seguido a rajatabla en los últimos años: la búsqueda de rentabilidad por encima de obtener volumen. Porque entendemos que esta rentabilidad nos permite no sólo mantenernos, sino progresar en el desarrollo industrial de la compañía para los próximos años.

—¿Se encuentra FASA-Renault en desventaja frente a otras compañías cuya instalación en nuestro país es más reciente?

—Desde un punto de vista industrial, no. Pero se encuentra en desventaja en la medida en que toda la industria del automóvil ha llegado a un momento en que necesita una reestructuración, en todos los órdenes, incluido el aspecto laboral. En esta situación se encuentra en la actualidad FASA. Evidentemente, esta situación no se plantea en las industrias más modernas y menos integradas.

—Para llevar a cabo esta reestructuración, ¿cuáles son las líneas maestras o las grandes líneas de actuación?

—Hay un aspecto industrial que supone unas inversiones medias en los próximos años de quince mil millones de pesetas anuales, y que creo que son las más fuertes de la industria española. En el campo del personal, seguimos actuando con la regulación de la jornada y con los planes de bajas incentivadas, con el objeto de adaptar nuestra plantilla a las necesidades reales del futuro y del presente.



—Cuando una decisión en el orden laboral o en cualquier otro orden afecta a un colectivo de tal naturaleza, suponemos que tomar decisiones no debe resultar fácil.

—En el sector se es consciente de nuestra responsabilidad sobre el empleo en el país. Y esta responsabilidad no es específicamente española. En todos los países europeos el porcentaje de empleo automóvil sobre empleo total, de inversiones automóviles sobre inversiones totales, y de exportaciones automóviles sobre exportaciones totales son, más o menos, similares y obligan a actuaciones muy serias y responsables.

—Sin embargo, la Administración no parece muy complaciente con las reiteradas peticiones del sector. Da la impresión de no conceder demasiada importancia al automóvil, confiada en que, por el momento, todo marcha

NO puede hablarse de una actitud positiva o negativa de la Administración hacia el sector de automoción, sino de una permanente negociación

aceptablemente bien y son otros los sectores que exigen un mayor grado de atención.

—La Administración sí se preocupa por el automóvil. Pero digamos que los problemas de este sector son problemas nuevos. Hasta ahora, la industria ha marchado prácticamente sola y ha funcionado sin demasiados problemas. Es ahora cuando verdaderamente tiene que empezar a preocuparse.

Pongo como ejemplo la negociación comunitaria. Creo que éste ha sido un tema de actuación muy correcto. Ha defendido nuestras tesis de no aceptar un descreste, que era un elemento terriblemente perjudicial, y comprendo que no era una posición fácil para los negociadores. Se ha llegado a una situación intermedia con los contingentes.

En cuanto a la presión fiscal, tenemos una de las más altas de Europa, y estamos

continuamente pidiendo una reducción. La ley de Presupuestos de este año 85 contempla el aspecto positivo de la supresión del impuesto de lujo en los coches usados y, sin embargo, tenemos un aspecto negativo, como el impuesto sobre el valor añadido, en perspectiva, que juzgamos excesivamente alto. No puede hablarse, por tanto, de una actitud positiva o negativa en la Administración hacia el sector de automoción, sino de una permanente negociación.

—Refiriéndonos ya concretamente a FASA-Renault, ¿cuál es su papel en el mundo del automóvil en España en los próximos años?

—Creemos que, debido a nuestra presencia industrial y a nuestra integración en la vida industrial, a través de proveedores y a la tecnología que se va esparciendo en otros sectores industriales, y al mismo tiempo a través de nuestra presencia comercial, tal fuerte en España, FASA seguirá ocupando un puesto muy importante, yo diría que el más importante dentro de la industria de automoción en nuestro país. Por supuesto, el impacto de las importaciones de otros vehículos en nuestro país, sobre todo ante el ingreso en la Comunidad, tenemos que notar, pero yo sí veo claro un futuro industrial y comercial muy importante para nuestra compañía. Y para ello nos estamos preparando. No tendría sentido, si estas ideas no estuviesen muy claras para nosotros, el plan de inversiones en el que estamos embarcados. Y al mismo tiempo continuará, incluso con más importancia que hasta ahora, nuestra actividad exportadora.

J. M. Cernuda

Fotos: Alfonso J. Nieto

Ventas de turismos polivalentes en noviembre

EL que los expertos denominan segmento B supone en el mercado nacional el 42 por 100 de las ventas, conociendo un incremento respecto a noviembre del año anterior del 2 por 100. Este es el primer mes completo de ventas del Ibiza, que se sitúa en un modesto quinto puesto, si bien es verdad que faltan todavía algunas versiones por comercializar. Pero otro tanto ocurre con el Peugeot 205. Nada tendría de extraño que, a la anunciada aparición de las versiones de dos puertas y diesel del Peugeot, este modelo se situase en cabeza de las ventas. En cuanto al Corsa, la ya también próxima aparición del TR cuatro puertas debe incrementar su penetración. El Renault 5 sigue a la espera de su sustituto, que tratan de acelerar sus responsables ante la práctica desaparición de los stocks del modelo veterano.

	Mensual	Anualizado
1. Opel Corsa	3.638	34.444
2. Peugeot 205	2.596	27.635
3. Ford Fiesta	2.223	27.827
4. Renault 5	1.706	24.908
5. Seat Ibiza	1.684	2.068
6. VW Polo	621	7.456
7. Citroën Visa	606	10.439
8. Renault 6	355	4.619
9. Talbot Samba	203	3.241
10. Fiat Uno	153	1.613
11. Citroën LNA	88	2.007
12. Seat Fura	81	15.725
13. Mini Metro	64	624



Ofertas de la semana

UN radiocasete Blaupunkt es el regalo que los concesionarios Fiat hacen a los compradores de los modelos Argenta en su versión I.E., que incorpora de serie, entre otros elementos, aire acondicionado, dirección asistida, alzacristales eléctricos y cierre centralizado. Existe una gran confusión sobre el Impuesto de Lujo en los automóviles usados. Lo que por ahora está claro es que no ha aparecido ninguna disposición que permita la exención del pago de dicho impuesto, si bien entre los vendedores existe la impresión de que en las próximas semanas se haga público algún comunicado de la Administración poniendo algo de orden en este importante capítulo.



Para las próximas semanas se prevén importantes cambios en los precios. Ford España ha efectuado su subida el día 2 de este mes y Volvo la anuncia para los próximos días. Tenemos noticias de que otros importadores van a realizar retoques en sus tarifas, que, tradicionalmente, se modifican en las primeras semanas del año. Aún no hay noticias sobre el reparto del cupo de importaciones con arancel reducido. Según todos los rumores, este cupo se ampliará notablemente, lo que va a permitir a algunas firmas importadoras mantener sus precios durante todo el primer trimestre. Parece ser que, un año más, los modelos Austin Rover van a ser los más favorecidos.

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.

Cuéntenos su caso

VALORACION DE USADOS

EN su sección de precios de coches usados se limitan a los años 76 a 84. Me gustaría, sin embargo, conocer las valoraciones de los siguientes coches, más antiguos: Renault 12 S de 1973 y Seat 600 E del año 1970.

Francisco Pérez-Polo
Madrid

Respuesta.—No existe una valoración media de modelos con tantos años a cuestas. Dependerá fundamentalmente de su estado de conservación. De todos modos, por si le sirve de interés, la depreciación media de un coche con más de diez años de antigüedad es superior al 90 por 100, en un valor casi constante. En cualquier casa de compraventa pueden informarle mejor del valor del modelo concreto que nos indica o simplemente póngase en contacto con la asociación GANVAM, que agrupa a la mayoría de los vendedores nacionales.



mento, teniéndolo que dejar por imposible al terminar la garantía, diciéndome que habían hecho *todo lo que sabían*.

Hace dos días llevé el coche para que me lo pusieran bien de punto (dos grados retrasado el encendido), y pica, de tal manera en cualquier velocidad, que hasta que no se quita el pie del acelerador no deja de sonar el *ruidito*. Después de consultarlo nuevamente con el señor encargado del taller, me dice que han recibido otra posible solución de FASA-Renault en el mes de octubre, consistente en cambiar la junta de culata por otra de mayor grosor, con el fin de que aumente el volumen de la cámara de combustión, remedio que tendría que costearme (unas 10.000 pesetas), ya que se terminó la garantía hace tres meses y medio.

Por ello, me gustaría hacerle dos preguntas:

1. ¿Saben si hay plena garantía con la sustitución de la junta de culata sobre la desaparición del picado, teniendo en cuenta que, una vez caliente, pica bielas en todo momento, una vez que se acelera? De no ser así, ¿podrían indicarme qué cosa hacer que sea totalmente efectiva al respecto?

2. ¿Hay alguna forma de exigir a FASA-Renault (ya que en el concesionario me dicen no «poder» hacer nada al respecto) el cambio, por su parte y a su cargo, de la mencionada junta de culata, teniendo en cuenta que esta modificación la vienen efectuando después de haberme cumplido la garantía y el problema existe desde el

principio de la vida del coche.

Antonio García
Ciudad Real

Respuesta.—En efecto, el motor Sierra de Renault, y más concretamente en su versión 1.108 c. c., ha tenido tendencia a picar bielas. Normalmente, se recurre a modificar el encendido, con lo que desaparece, mientras se mantiene el encendido en sus valores exactos. Por lo que nos dice, su modelo debe acusar algún fallo que desregula constantemente el ajuste del encendido. Haga que revisen este aspecto.

En cuanto a reclamar al constructor, nos tememos que, una vez pasado el plazo de garantía, sus posibilidades han disminuido notablemente. La publicación de esta carta quizá anime al departamento técnico a revisar su coche, buscando alguna solución si, como nos dice, se trata de un caso límite.

SEAT ATENDIO EL CASO

ME dirijo nuevamente a su revista para agradecerle la publicación de mi



caso en el número 59 pasado. Hecho que, como es lógico, me llenó de satisfacción y alegría.

También les agradecería que publicaran lo que a continuación les comento: Como en mi carta anterior les decía, ya había entablado conversaciones con Seat, quienes, con mucha amabilidad, daban órdenes para que me solucionaran el tema; pues bien, gracias a estas conversaciones y la buena disposición que siempre ha tenido Seat, finalmente se ha llegado a un final feliz. Por eso les pido que me publiquen esta carta para dejar el nombre de Seat en el lugar que le corresponde, y que como español deseo.

Joaquín Mora Rodríguez
Huelva

MONTAJE DE UN TURBO

SOY propietario de un Talbot Horizon EXD y me gustaría que me aconsejasen sobre las ventajas e inconvenientes de la instalación de un turbocompresor, así como la marca más recomendable y su precio aproximado.

F. Domenech
Agost (Alicante)

Respuesta.—En varias ocasiones nos hemos pronunciado sobre las ventajas e inconvenientes que supone el montaje de un turbocompresor en un motor diesel alimentado atmosféricamente, y que en resumen son: no hay inconveniente mecánico, y como ventajas, un aumento de las prestaciones, sin que el consumo varíe, e incluso puede reducirse ligeramente. Prueba de estas conclusiones es que ya todos los fabricantes ofre-



cen versiones turbo de sus motores diesel.

Para el Talbot Horizon, que nosotros sepamos, no existe otra posibilidad que recurrir al equipo que vende la firma Turmesa, con turbina IHI de procedencia japonesa. Existe un kit para el motor 1.9 de PSA en fase experimental y cremos que ya comercializado. En el Talbot, uno de los más brillantes diesel del momento, debe proporcionarle prestaciones excelentes, porque, además, se ajusta muy bien el escalonamiento del cambio. En cuanto al precio, debe oscilar en los alrededores de las 125.000 pesetas ya instalado.

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

Foto robot
Honda (Prelude), Austin (Maestro), Ford (Granada), Nissan (Patrol), Volkswagen (Passat), Nissan (Stanza).

Jeroglífico
«Aparcada dos casas más abajo».

Panel loco
Honda, Polski, Lancia, Datsun, Austin, Peugeot.

Silábico
Horizontales: Rezar. En. Ce. Bazar. Localizar. Sob. Zanini. Do. Sonia. Ce. Gálido. Rara. Verticales: Receloso. So. Zar. Cabeza. Niágara. Bali. Nido. Lira. Enzarzar. Ni. Cebo.

SEGURO OBLIGATORIO

	Precios		
	A 12 meses	A 24 meses	A 36 meses
Gr. 1, hasta 28 CV	17,5	35,0	52,5
Gr. 2, de 29 a 33 CV	16,2	32,4	48,6
Gr. 3, de 34 a 42 CV	16,0	32,0	48,0
Gr. 4, de 43 a 53 CV	15,6	31,2	46,8
Gr. 5, de 54 a 75 CV	16,2	32,4	48,6
Gr. 6, de 76 a 118 CV	16,2	32,4	48,6
Gr. 7, de 119 a 215 CV	16,2	32,4	48,6
Gr. 8, 216 en adelante	16,2	32,4	48,6

Estos precios tienen un recargo del 40 por 100 si el conductor tiene menos de veintiseis años y el carnet menos de dos años.
El recargo es del 20 por 100 si se cumple sólo una de estas condiciones.

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	
185/65								9.306	
175/60									10.782
185/60			9.584			9.827			12.289
195/50									
205/60			12.561						16.754
Llanta 14"									
145				5.582					4.849
165	6.347					6.682			7.042
175	7.718	8.255	8.832	8.288		8.126	9.431		8.929
185		8.586	9.154			8.419			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					8.212	
175/65								8.862	
185/60			10.766						13.283
205/60									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

FINANCIERAS DE MARCA

(Tipo anual de interés)

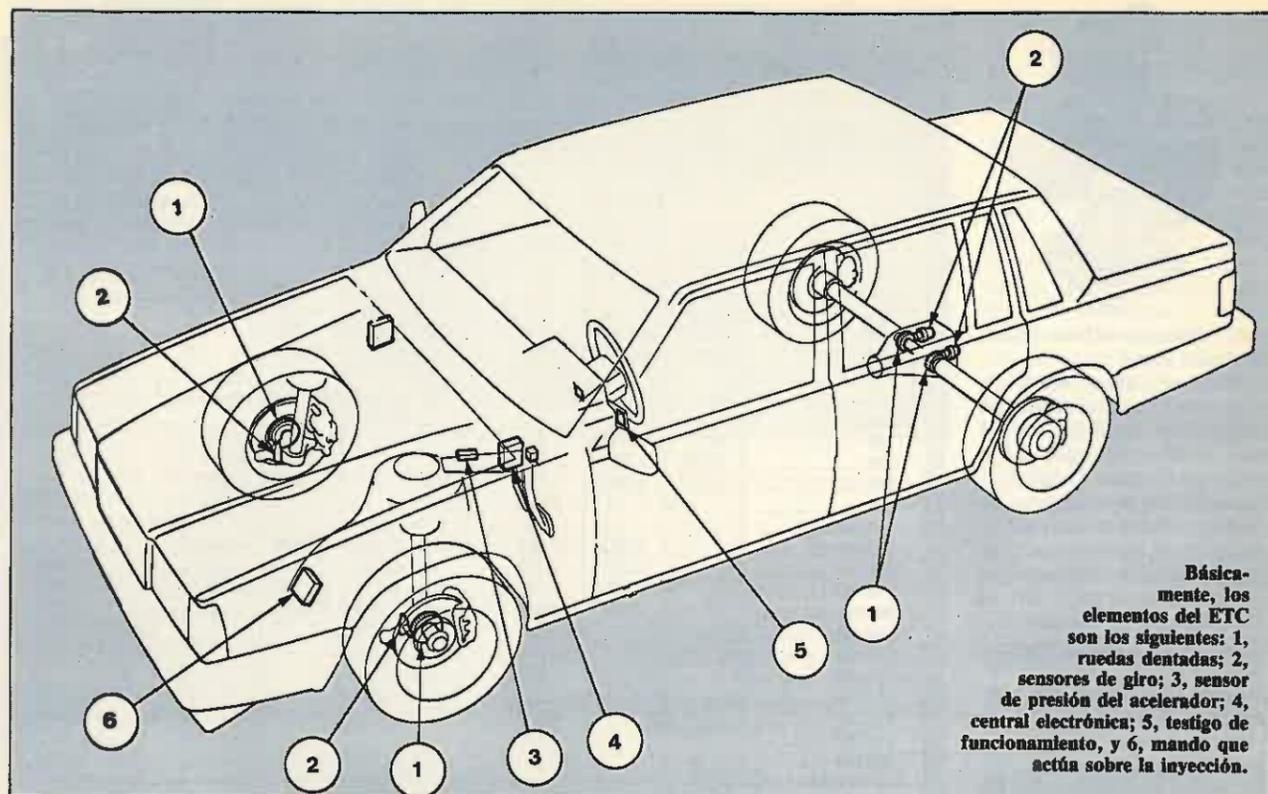
	A 12 meses	A 24 meses	A 36 meses
Ford Credit	17,5	35,0	52,5
Seficetroén	16,2	32,4	48,6
GM-AC	16,0	32,0	48,0
Renault FI	15,6	31,2	46,8
Collie (Peugeot-Talbot)	16,2	32,4	48,6
Fisat	16,2	32,4	48,6

PEAJES

Tramo	Itinerario	Peaje por km.		
		Km.	Turismos (*)	Motocicletas
A-1	Burgos-Cantábrico	76,1	6,90	4,30
A-2	Zaragoza-Vendrell	215,5	5,00	5,00
A-4	Sovilla-Cádiz	94,0	7,00	3,86
A-6	Villalba-Adanero	69,5	7,90	4,40
A-7	Barcelona-La Junquera	150,5	5,20	5,20
A-7	Barcelona-Tarragona	99,0	5,35	5,35
A-7	Tarragona-Valencia	226,5	7,15	5,25
A-7	Valencia-Alicante	114,5	6,40	3,00
A-8	Bilbao-Behovia	111,0	8,50	4,20
A-9	Ferrol-Portugal	85,5	5,50	5,50
A-15	Luzan-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



Básicamente, los elementos del ETC son los siguientes: 1, ruedas dentadas; 2, sensores de giro; 3, sensor de presión del acelerador; 4, central electrónica; 5, testigo de funcionamiento, y 6, mando que actúa sobre la inyección.

ETC: RIENDAS PARA LOS CABALLOS

CUANTO más potente es un vehículo, mayores son las posibilidades de que, en un acelerón, las ruedas que transmiten la fuerza patinen.

Volvo, ha diseñado un sistema que evita estas situaciones: el ETC.

El sistema se compone básicamente de una central electrónica, un sensor de giro en cada una de las ruedas y unos controladores que actúan sobre el turbocompresor y

la inyección de combustible.

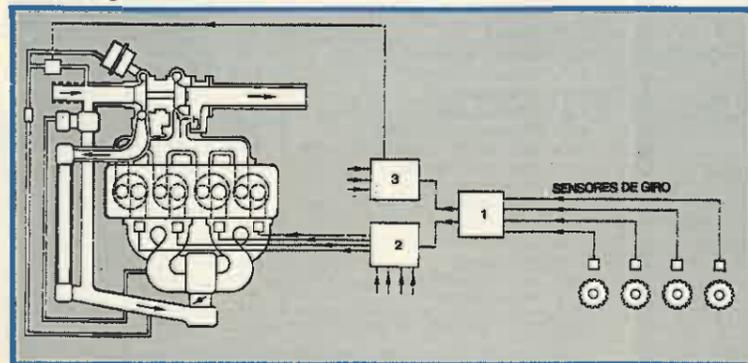
Los sensores de giro de las ruedas mandan una señal a la central electrónica. Esta analiza los regímenes de giro de las ruedas de tal forma que si la rueda que tiene tracción gira mucho más deprisa que la que gira libremente en ese mismo lado, la central electrónica hace actuar la regulación de la inyección de forma que automáticamente disminuye la potencia del motor y se

evita el patinazo. Con las ruedas del lado contrario sucedería otro tanto. La acción sobre la inyección es progresiva y, según sea la tendencia a patinar, el control actuará sobre uno, dos, tres o los cuatro cilindros del motor. De esta forma, la reducción de potencia es progresiva. Si el motor es turboalimentado, el control también actuará sobre el turbocompresor, disminuyendo la

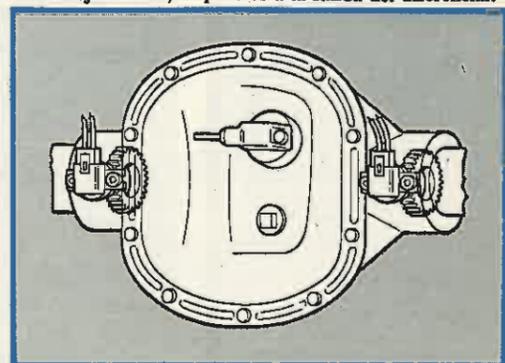
sobrepresión de los gases de alimentación.

El sistema está tarado de forma que, sobre terrenos muy resbaladizos, la potencia transmitida por las ruedas esté limitada para evitar el patinazo, mientras que al circular sobre suelo seco se dispone de la totalidad de la potencia, consiguiéndose un mejor aprovechamiento de la misma, con lo cual mejoran las aceleraciones y disminuyen los consumos.

En los motores turboalimentados, la central electrónica (1) recibe los impulsos de los sensores de giro. Esta, a su vez, manda la orden a un dispositivo que actúa sobre el turbocompresor (3) o sobre el sistema de inyección (2) para moderar la potencia.



En cada una de las ruedas hay un engranaje que gira solidario con la rueda. Los sensores emiten impulsos electromagnéticos a la central electrónica. En el dibujo, los del eje trasero, dispuestos a la salida del diferencial.



Actualidad... Pruebas a Fondo...
Viajes... Mercado...

¡Recibe cómodamente
en tu domicilio
Motor 16
y ahorra un **40%**!

Además, GRATIS...

DOS

FOTO ROBOT



Formados por seis modelos de coche, pertenecientes a marcas capaces de localizarlas?

PANEL LOCO

DONA	H	
KILOS	P	
CANAL	I	
UNTAS	D	
TUNAS	I	
GEPETO	U	

Con las palabras que aparecen en el casillero de la izquierda, formar la correspondiente marca automovilística en la casilla de la derecha. La letra central ayudará a completar el conjunto.

Aquellos locos en sus cacharros

París-Madrid

A primeros de siglo el coche ya era una realidad en todas partes. Las carreras, los rallyes y las pruebas se sucedían, promovidas por fabricantes, industriales y fanáticos de la tuerca que abundaban ya en aquella época y no han dejado de aumentar.

Una de las carreras más importantes fue la celebrada en 1903 entre París y Madrid. Algunos de los participantes tardaron hasta seis días en llegar a destino en estado bien penoso. En la foto Marcel Renault

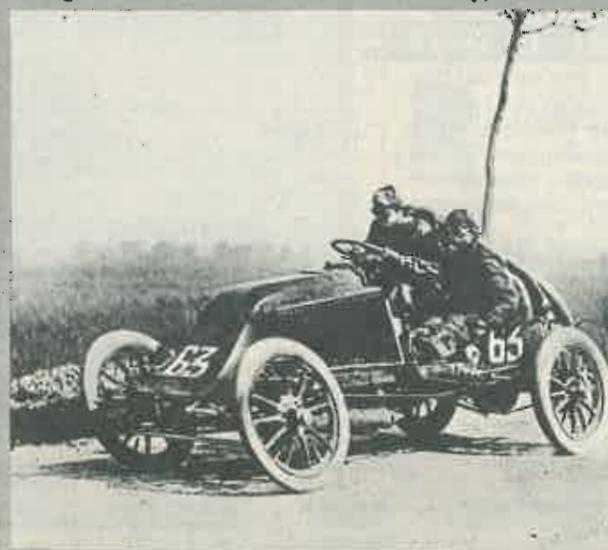
—hermano de Luis, el fabricante— alcanzó hasta más de cien por hora, cuesta abajo, eso sí, en un bolido precursor del famoso cuatro lats. En aquella época lo importante era ganar, porque participar se convertía con facilidad en un suplicio. Los problemas técnicos y mecánicos y los accidentes eran cosa frecuentísima. Se sabía cuando se salía, nunca se conocía la llegada.

En aquella época en España ya habían existido varios pioneros del automóvil, sobre etodo

en Cataluña, desde Francesc Bonet i B. Dalmau, hasta el famosísimo Emilio de la Cuadra, el primero que le puso a un coche las cuatro ruedas del mismo tamaño.

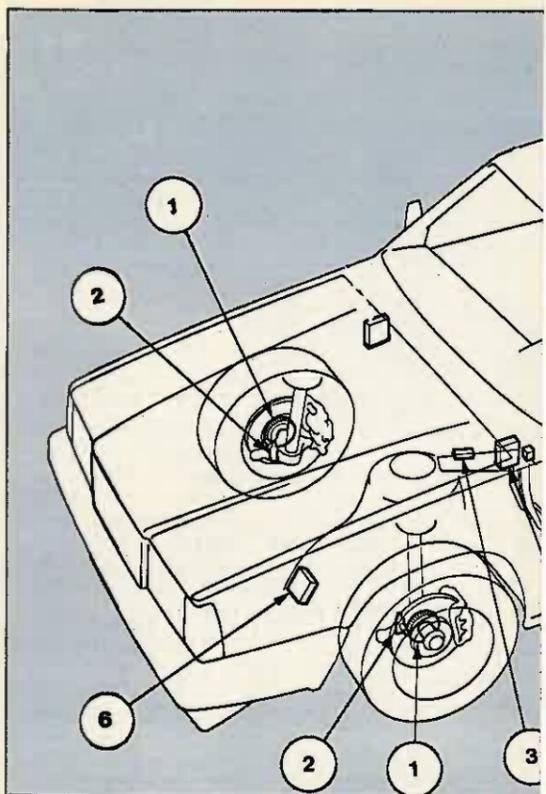
Emilio de la Cuadra era capitán de Artillería e industrial y con esfuerzos y fe construyó varios coches —de los cuales sólo sobrevive uno matriculado SO-2, con fecha de nacimiento 1903, a nombre del propietario Javier Olozabal Ramey, residente en Soria—. El coche tuvo después

varios propietarios y en los años 40 No-Do —según cuenta el cronista Ciuró— quiso utilizarlo y tras dos horas de intentos el coche empezó a funcionar a la perfección. En 1966, el De la Cuadra participó en el tramo Marsella-Mónaco del recorrido París-Montecarlo para coches antiguos. Una belleza de coche, fiable y no como los de ahora. Pero desgraciadamente y por razones financieras negativas De la Cuadra tuvo que cerrar su fábrica.



Carman Rico-Godoy

para ti, esta magnífica...



ETC: RIENDAS PARA LOS CABALLOS

CUANTO más potente es un vehículo, mayores son las posibilidades de que, en un acelerón, las ruedas que transmiten la fuerza patinen.

Volvo, ha diseñado un sistema que evita estas situaciones: el ETC.

El sistema se compone básicamente de una central electrónica, un sensor de giro en cada una de las ruedas y unos controladores que actúan sobre el turbocompresor y

la inyección de combustible.

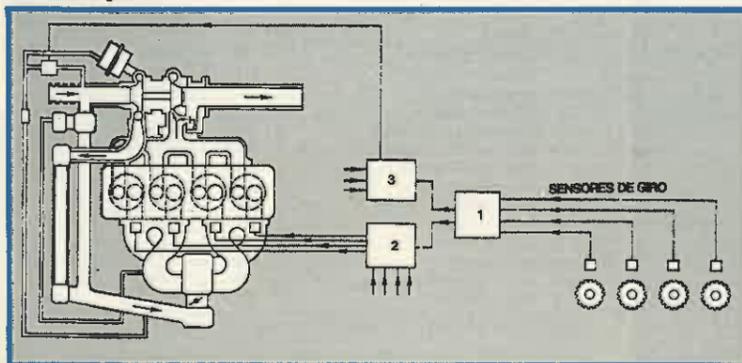
Los sensores de giro de las ruedas mandan una señal a la central electrónica. Esta analiza los regímenes de giro de las ruedas de tal forma que si la rueda que tiene tracción gira mucho más deprisa que la que gira libremente en ese mismo lado, la central electrónica hace actuar la regulación de la inyección de forma que automáticamente disminuye la potencia del motor y se

evita el patinazo. Con las ruedas del lado contrario sucedería otro tanto. La acción sobre la inyección es progresiva y, según sea la tendencia a patinar, el control actuará sobre uno, dos, tres o los cuatro cilindros del motor. De esta forma, la reducción de potencia es progresiva. Si el motor es turboalimentado, el control también actuará sobre el turbocompresor, disminuyendo la

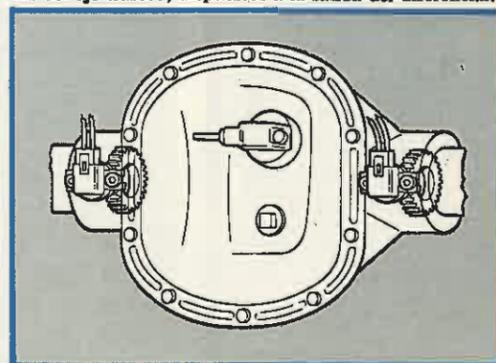
sobrepresión de los gases de alimentación.

El sistema está tarado de forma que, sobre terrenos muy resbaladizos, la potencia transmitida por las ruedas esté limitada para evitar el patinazo, mientras que al circular sobre suelo seco se dispone de la totalidad de la potencia, consiguiéndose un mejor aprovechamiento de la misma, con lo cual mejoran las aceleraciones y disminuyen los consumos.

En los motores turboalimentados, la central electrónica (1) recibe los impulsos de los sensores de giro. Esta, a su vez, manda la orden a un dispositivo que actúa sobre el turbocompresor (3) o sobre el sistema de inyección (2) para moderar la potencia.



En cada una de las ruedas hay un engranaje que gira solidario con la rueda. Los sensores emiten impulsos electromagnéticos a la central electrónica. En el dibujo, los del eje trasero, dispuestos a la salida del diferencial.



Si, deseo suscribirme a MOTOR 16 durante 1 año (52 ejemplares) al precio exclusivo de 5460 ptas., en vez de 9100 ptas. Así me ahorro 3640 ptas.

■ Precio cubierta: 175 ptas.

■ Ahorro suscriptor (40%): 70 ptas.

■ Entrega a domicilio GRATIS.

■ PAGAS SOLO 105 PTAS. POR EJEMPLAR.

El sistema de pago que elijo, lo señalo a continuación:

Talón nominativo a favor de Información y Revistas, S. A.

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

NOMBRE APELLIDOS

DIRECCION

POBLACION C. P.

PROVINCIA Firma

Oferta válida sólo en Territorio Nacional, hasta el 28 de Febrero de 1985.

FOTO ROBOT



Formados por seis modelos de coche, pertenecientes a capaces de localizarlas?

PANEL LOCO	
DONA	H
KILOS	P
CANAL	I
UNTAS	D
TUNAS	I
GEPETO	U

Con las palabras que aparecen en el casillero de la izquierda, formar la correspondiente marca automovilística en la casilla de la derecha. La letra central ayudará a completar el conjunto.

Aquellos locos en sus cacharros

París-Madrid

A primeros de siglo el coche ya era una realidad en todas partes. Las carreras, los rallyes y las pruebas se sucedían, promovidas por fabricantes, industriales y fanáticos de la turca que abundaban ya en aquella época y no han dejado de aumentar.

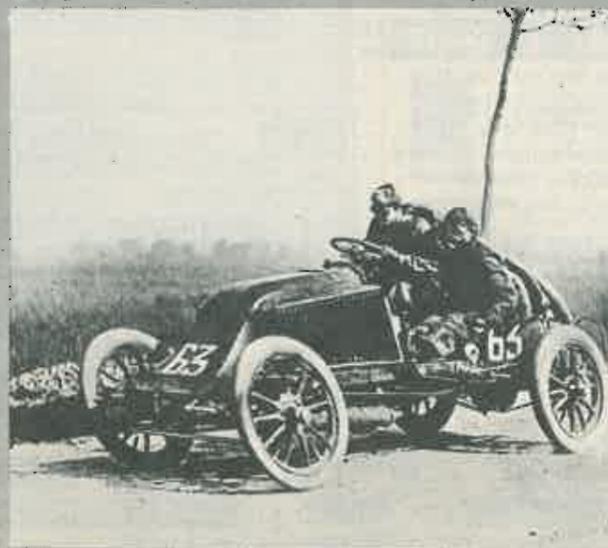
Una de las carreras más importantes fue la celebrada en 1903 entre París y Madrid. Algunos de los participantes tardaron hasta seis días en llegar a destino en estado más

bien penoso. En la foto Marcel Renault —hermano de Luis, el fabricante— alcanzó hasta más de cien por hora, cuesta abajo, eso sí, en un bólico precursor del famoso cuatro latas. En aquella época lo importante era ganar, porque participar se convertía con facilidad en un suplicio. Los problemas técnicos y mecánicos y los accidentes eran cosa frequentísima. Se sabía cuando se salía, nunca se conocía la llegada.

En aquella época en España ya habían existido varios pioneros del automóvil, sobre etodo

en Cataluña, desde Francesc Bonet i B. Dalmau, hasta el famosísimo Emilio de la Cuadra, el primero que le puso a un coche las cuatro ruedas del mismo tamaño.

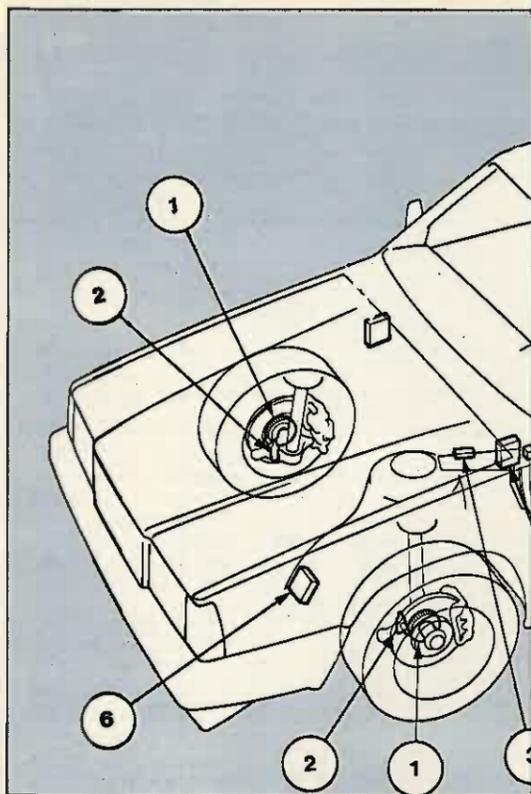
Emilio de la Cuadra era capitán de Artillería e industrial y con esfuerzos y fe construyó varios coches —de los cuales sólo sobrevive uno matriculado SO-2, con fecha de nacimiento 1903, a nombre del propietario Javier Olozábal Ramey, residente en Soria—.



El coche tuvo después varios propietarios y en los años 40 No-Do —según cuenta el cronista Cauró— quiso utilizarlo y tras dos horas de intentos el coche empezó a funcionar a la perfección. En 1966, el De la Cuadra participó en el tramo Marsella-Mónaco del recorrido París-Montecarlo para coches antiguos. Una belleza de coche, fiable y no como los de ahora. Pero desgraciadamente y por razones financieras negativas De la Cuadra tuvo que cerrar su fábrica.

Carmen Rico-Godoy

Motor 16
Dpto. de Suscripciones
Hermanos García Noblejas, 41.
28037 Madrid.



ETC: RIENDAS PARA LOS CABALLOS

CUANTO más potente es un vehículo, mayores son las posibilidades de que, en un acelerón, las ruedas que transmiten la fuerza patinen.

Volvo, ha diseñado un sistema que evita estas situaciones: el ETC.

El sistema se compone básicamente de una central electrónica, un sensor de giro en cada una de las ruedas y unos controladores que actúan sobre el turbocompresor y

la inyección de combustible.

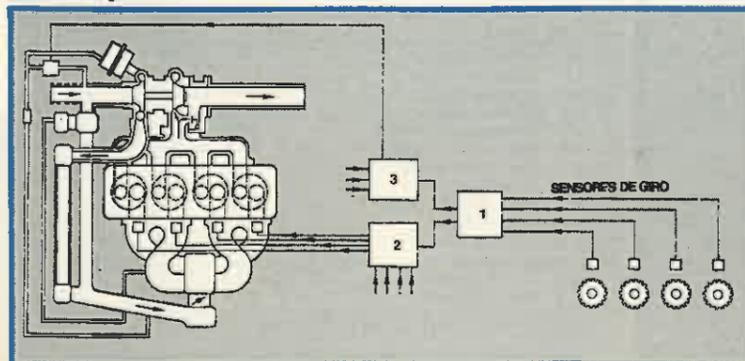
Los sensores de giro de las ruedas mandan una señal a la central electrónica. Esta analiza los regímenes de giro de las ruedas de tal forma que si la rueda que tiene tracción gira mucho más deprisa que la que gira libremente en ese mismo lado, la central electrónica hace actuar la regulación de la inyección de forma que automáticamente disminuye la potencia del motor y se

evita el patinazo. Con las ruedas del lado contrario sucedería otro tanto. La acción sobre la inyección es progresiva y, según sea la tendencia a patinar, el control actuará sobre uno, dos, tres o los cuatro cilindros del motor. De esta forma, la reducción de potencia es progresiva. Si el motor es turboalimentado, el control también actuará sobre el turbocompresor, disminuyendo la

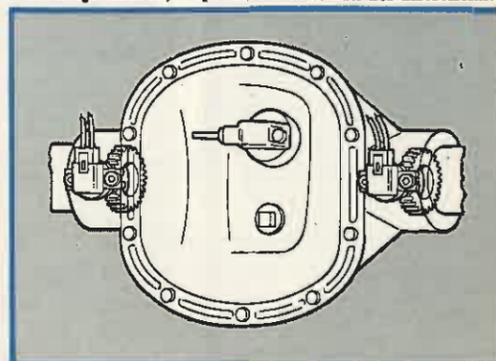
sobrepresión de los gases de alimentación.

El sistema está tarado de forma que, sobre terrenos muy resbaladizos, la potencia transmitida por las ruedas esté limitada para evitar el patinazo, mientras que al circular sobre suelo seco se dispone de la totalidad de la potencia, consiguiéndose un mejor aprovechamiento de la misma, con lo cual mejoran las aceleraciones y disminuyen los consumos.

En los motores turboalimentados, la central electrónica (1) recibe los impulsos de los sensores de giro. Esta, a su vez, manda la orden a un dispositivo que actúa sobre el turbocompresor (3) o sobre el sistema de inyección (2) para moderar la potencia.



En cada una de las ruedas hay un engranaje que gira solidario con la rueda. Los sensores emiten impulsos electromagnéticos a la central electrónica. En el dibujo, los del eje trasero, dispuestos a la salida del diferencial.



SILABICO

1	2	3	4
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			



Estos dos prototipos están formados por seis modelos de coche, pertenecientes a cinco famosas marcas. ¿Serían capaces de localizarlas?

HORIZONTALES. 1: Orar. Preposición. 2: Consonante. Tienda en que se venden productos de varias industrias, comúnmente a precio fijo. 3: Fijar el lugar de una cosa o encerrarla en límites determinados. 4: Manoseo. 5: Famoso piloto automovilístico español. 6: Nota musical. 7: Nombre femenino. Consonante. 8: Arco de hierro en forma de U invertida que sirve en los ferrocarriles para comprobar si un vagón cargado puede pasar por los túneles. 9: Extraña, anómala.

VERTICALES. 1: Temerario, desconfiado. Preposición. 2: Emperador ruso. Principio o parte extrema de una cosa. Las famosas cataratas que separan EE UU de Canadá. 3: Isla indonesia en el mar de la Sonda. Especie de lecho que preparan las aves. Cierta moneda europea. 4: Figurado, refír, pelearse. Conjunción copulativa. Comida que se da a los animales para engordarlos o atraerlos.

JEROGLIFICO



¿Dónde dejaste la furgoneta?

PANEL LOCO

DONA	H	
KILOS	P	
CANAL	I	
UNTAS	D	
TUNAS	I	
GEPETO	U	

Con las palabras que aparecen en el casillero de la izquierda, formar la correspondiente marca automovilística en la casilla de la derecha. La letra central ayudará a completar el conjunto.

Aquellos locos en sus cacharros

París-Madrid

A primeros de siglo el coche ya era una realidad en todas partes. Las carreras, los rallyes y las pruebas se sucedían, promovidas por fabricantes, industriales y fanáticos de la turca que abundaban ya en aquella época y no han dejado de aumentar.

Una de las carreras más importantes fue la celebrada en 1903 entre París y Madrid. Algunos de los participantes tardaron hasta seis días en llegar a destino en estado más bien penoso. En la foto Marcel Renault —hermano de Luis, el fabricante— alcanzó hasta más de cien por hora, cuesta abajo, eso sí, en un bólico precursor del famoso cuatro lats. En aquella época lo importante era ganar, porque participar se convertía con facilidad en un suplicio. Los problemas técnicos y mecánicos y los accidentes eran cosa frequentísima. Se sabía cuando se salía, nunca se conocía la llegada.

En aquella época en España ya habían existido varios pioneros del automóvil, sobre etodo

en Cataluña, desde Francesc Bonet i B. Dalmau, hasta el famosísimo Emilio de la Cuadra, el primero que le puso a un coche las cuatro ruedas del mismo tamaño.

Emilio de la Cuadra era capitán de Artillería e industrial y con esfuerzos y fe construyó varios coches —de los cuales sólo sobrevive uno matriculado SO-2, con fecha de nacimiento 1903, a nombre del propietario Javier Olozábal Ramey, residente en Soria—. El coche tuvo después varios propietarios y en los años 40 No-Do —según cuenta el cronista Churó— quiso utilizarlo y tras dos horas de intentos el coche empezó a funcionar a la perfección. En 1966, el De la Cuadra participó en el tramo Marsella-Mónaco del recorrido París-Montecarlo para coches antiguos. Una belleza de coche, fiable y no como los de ahora. Pero desgraciadamente y por razones financieras negativas De la Cuadra tuvo que cerrar su fábrica.



Carmen Rico-Godoy

Agenda personal

REGATAS EN LA COSTA AZUL

PARA celebrar el CXXV aniversario de la primera regata celebrada en Cannes, se va a desarrollar a lo largo de este año una serie de manifestaciones náuticas en esta bella ciudad de la Costa Azul francesa. La primera de estas pruebas, bautizada XXXIII Copa Internacional Ski-Yaching, tendrá lugar entre los días 30 de enero y 9 de febrero. Más de trescientos veleros procedentes de una veintena de países van a dirimir el trofeo Hennessy, en seis mangas.



La foto premiada



A los encargados de montar este particular «paso de cebra» quizá se les estableció una duda ecológica, ¿qué hacer, cortar la verde hierba o dejar que fuera pisoteada por los peatones?, y, como ven, dejaron las cosas como estaban sin molestarse siquiera en quitar el bordillo. Este peculiar paso está en la capital santanderina, desde donde Carlos Sáez-Díez nos ha enviado la fotografía y recibirá como premio una suscripción por seis meses de MOTOR16.

CAVA CLUB 16 y RIOJA SAGASTA 81

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEAN LO MEJOR.

Para usted, para todos los amigos del Club 16, están reservadas dos magníficas cosechas. Dos extraordinarias bodegas. El cava Raimat-Brut. Por sólo 550 Ptas. y el vino Rioja Sagasta 81. Por sólo 400 Ptas.

Dos excelentes ofertas que Club 16 le ofrece a sus verdaderos amigos. Entre los cuales le contamos a usted. No se pierda esta interesante oportunidad. Oferta válida para la Península y Baleares. Suplemento de 100 Ptas. para Canarias.

Envíe este cupón al Club 16. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 MADRID.



Envíeme:

cajas de 6 botellas de cava Club 16 al precio de 3.300 Ptas./caja.

cajas de 6 botellas de Rioja Sagasta 81 al precio de 2.400 Ptas./caja.

Nombre

Dirección Tel.

Localidad C.P.

Adjunto talón a nombre de INREVISIA por un total de Ptas.

Como suscriptor n.º de he aplicado un descuento del 10% (total 2.970 Ptas./caja cava Club 16) y (total 2.160 Ptas./caja Rioja Sagasta 81) al importe de mi pedido.

Las cajas serán transportadas por Aitena, S. A.

Comprar y vender



OPEL CORSA, EL PRESTIGIO COMO META



Movilauto, S. A.

20 años de experiencia en OPEL

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



ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

HERRAMAR SERVICIO OFICIAL SEAT Audi VW

ATENCIÓN, VISITENOS TENEMOS UN REGALO PARA VD.

Gran stock vehículos ocasión todas las marcas.

Garantizados, sin entrada Facilitados 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

Los mejores coches ingleses.



Véalos en:

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

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

AUTOCOMPONENTES

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

VEHICULOS INDUSTRIALES

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

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

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.



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

CONCESIONARIO OFICIAL
JUNTO A LA IGLESIA MEXICANA
Víctor 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

Azul

Un gran acuerdo en todos los terrenos



Cuando dos grandes se ponen de acuerdo, el resultado deja huella en todos los terrenos.

Land Rover Santana, S. A., fabricante del mítico Land Rover. Una experiencia de 28 años en el mundo del todo terreno. Número uno del sector por su nivel de calidad, su altura tecnológica, la solidez de sus diseños y la versatilidad de sus modelos, exportados a cuatro continentes.

Y Suzuki Motor Co. Ltd., que en menos de 30 años se ha convertido en una de las mayores empresas en el mundo del motor. Con una tecnología de vanguardia que le permite tener, en el propio Japón, el 40% del mercado de

coches todo terreno.

Dos grandes que se han puesto de acuerdo para fabricar en España un coche revolucionario. Un coche que significa en sí mismo, una nueva categoría dentro del sector del automóvil en nuestro país. Y que resulta el complemento justo para la amplia gama Land Rover Santana.

Con este nuevo modelo, Santana se perfila como una oferta única en el mercado nacional del todo terreno.

Suzuki-Santana. Recuerde este acuerdo porque va a dejar huella. En todos los terrenos.

LA BANDA

LAND-ROVER SANTANA S.A.

Avda. de Manoteras, 12. 28050 MADRID

A FONDO



OPEL ASCONA 1.8i GT CORREGIDO Y AUMENTADO

VIRTUDES DEFECTOS

Relación prestaciones/consumo

Habitabilidad y confort

Precio atractivo

Cambio poco preciso

Dirección lenta

Accesibilidad con problemas



PEL es la marca que más opciones de tinte deportivo comercializa en el panorama español. Su Ascona GT es una de ellas.

En noviembre de 1983 General Motors España puso a la venta el Ascona

Sport, una cálida versión dos puertas de su berlina polivalente, equipada con el motor 1,8 litros inyección de la marca, que también utilizaba el Kadett GT/E. Hoy, cuando se han vendido 499 unidades (todas las importadas) de este modelo limitado, Opel introduce

una versión ligeramente distinta, ya integrada en las líneas maestras de la gama '85. Como primera medida, se sustituye la mención *Sport* por el subtítulo *GT*, más adecuado por realista. Y bajo esta renovada definición, no exenta de vestimenta al uso, el Ascona de



Un interior muy cuidado, aunque con lagunas en instrumentación, hace que conducir el Ascona GT sea realmente atractivo.

En carreteras de montaña, la dirección del Ascona se hace lenta y poco precisa. Su trayectoria, eso sí, es bastante neutra.



los conductores con prisa (los pilotos) cobra su justa personalidad: es una berlina de turismo cómoda, rápida y bien presentada. No cabe otra exigencia.

En el 1.8i GT se dan cita las prestaciones de un coche veloz y el consumo de un utilitario eficaz y moderno, junto con el confort y la capacidad de una carrocería berlina convencional. Los teóricos de marketing de la marca no son ajenos al poder de seducción de un carácter velocista, sumado a un equipo goloso —aunque, como hemos apreciado, con algunas ausencias— y a una terminación coqueta.

Si el uso que se espera propinar a este coche es razonable, se recorrerán con agrado y buenos promedios muchos miles de kilómetros. Pero si uno cede a las sugerencias de los *spoilers* o el volante deportivo, las impresiones de conducción pueden resultar agriales, ya que, aparte de contar con una excelente mecánica, el Ascona 1.8i no permite actos heroicos, porque su estabilidad y sus frenos encuentran limitaciones por encima de cierta velocidad. Entiéndase esto como negación expresa de que estemos hablando de un coche deportivo; por lo demás, es un excelente vehículo, incluso a la hora de hacer pinitos velocísticos.

MECANICA



Mientras en el plano estético el Ascona GT utiliza sus dos puertas como argumento esencial, el primero en el orden mecánico es su motor.

El motor del Ascona GT, un cuatro cilindros con culata de aluminio e in-

yección de combustible, rinde 115 caballos de potencia. Es el mismo propulsor que está a disposición de otros ejemplares menos deportivos de la gama Ascona y también el utilizado por el Kadet GT/E, ahora sustituido por el recientemente probado GSi. Es un motor de diseño moderno, con árbol de levas en cabeza y distribución de tipo hidráulico. Su potencia es la de un motor de dos litros y, sin embargo, pro-

ducida en este 1.800 es perfectamente utilizable, pues su valor máximo se registra a 5.800 revoluciones por minuto. Y lo que más impresiona en él, tanto como el soberano empujón por encima de las 4.000 vueltas, es la facilidad con que se recupera desde regímenes bajos. Cada orden en el pedal se traduce con rapidez en aceleración.

A estas cualidades se añade ahora una caja de cambios casi perfecta. No es especialmente corta ni cerrada, pero el desarrollo final en quinta velocidad es muy razonable, y los saltos entre relaciones no resultan nunca insalvables, sobre todo porque son progresivos. Un síntoma de que esta caja de cambios es mucho más adecuada que ninguna otra precedente es que la velocidad máxima se obtiene en quinta con la aguja del cuentarrevoluciones casi en la zona roja. En el régimen de máxima potencia se obtienen, en 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª y 5.ª las siguientes velocidades: 46, 74, 106, 142 y 178 kilómetros por hora. Lo adecuado del cambio y la elevada elasticidad del motor permiten un funcionamiento excelente.

La dirección, la suspensión y los frenos son perfectos para un Ascona de uso familiar, pero poco adecuados para enfrentarse a las hazañas deportivas y velocísticas a las que de continuo invita la apariencia del coche.

COMPORTAMIENTO



Al volante del Ascona GT, uno se siente alguien. Un asiento excelente, de tipo Recaro, un volante deportivo muy agradable, un tablero atractivo y redi-

FICHA TECNICA



OPEL ASCONA 1.8i

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.796 c.c. (84,8 x 79,5 mm.). Cilíndro: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 NO. Capacidad del depósito: 61 litros. Potencia máxima: 115 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 15,4 mkg. a 4.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm, en cada marcha: 1.ª, 8 km/h.; 2.ª, 12,7 km/h.; 3.ª, 18,3 km/h.; 4.ª, 24,4 km/h.; 5.ª, 30,7 km/h. Embrague: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,6. Diámetro de giro: 10,1 metros.

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

Suspensiones Tipo: Independiente delante y semi-independiente atrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 185/70 HR 13.

PESOS En orden de marcha: 1.010 kg.

ñado, aunque no del todo completo. La postura de conducción idónea se encuentra rápidamente, pese a que la palanca de cambios está unos diez centímetros retrasada; sin duda está pensada para conductores alemanes, con pavorosas anatomías y buena reserva de brazos y piernas.

Los pedales están algo separados, el cambio tiene recorridos largos y no del todo precisos; la dirección es lenta y no por ello menos pesada.

El Ascona GT es eficaz y de comportamiento acertado siempre que se utilicen razonablemente sus cualidades. Es rápido como pocos en autopista, acelera con el brío de un vehículo de mayor cilindrada y su elasticidad permite adelantamientos inverosímiles sin recurrir al cambio de marchas. Es, en suma, el coche ideal para todo uso.

Pero las carreteras españolas, en su

SONORIDAD



Sólo buena música

Al ralentí	55,1
A 60 km/h.	68,5
A 90 km/h.	70,3
A 120 km/h.	74,5
A 140 km/h.	75,3
A tope	78,2

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

COLORES

BASICOS

BLANCO POLAR	ROJO MEXICO METALIZADOS	NEGRO
AZUL HELIOS	ROJO CORNALINA	
ANTRACITA	PLATA ASTRAL	

EQUIPAMIENTO



Instrumentación incompleta

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro agua	SI
Manómetro presión aceite	NO
Voltímetro/amperímetro	NO
Reloj	SI
Testigo reserva carburante	NO
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)	S/N
Espejo de cortesía	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	S/N
Cerraduras centralizadas	NO
Respaldo posterior divisible	—
Luz orientable (lector de mapas)	NO
Tapón de gasolina con llave	SI

conjunto, obedecen a un diseño peculiar y exigen otras cualidades en materia de suspensiones, dirección o frenos. Incluso para circular por autopista, un coche de una tonelada de peso, lanzado a casi 190 kilómetros por hora, merece frenos especiales. Los del GT no son mejores ni peores que los de cualquier Ascona estrictamente familiar.

Las suspensiones están calculadas para ofrecer confort y capacidad de carga, a base de muelles de recorridos largos y progresivos. Los muelles bicónicos traseros, junto al eje torsional GM (muy barato de construir) y la falta de amortiguadores especiales, dan como resultado una trayectoria ondulante en curvas rápidas. El balanceo intermitente de la carrocería en este tipo de situación incide sobre la dirección y en el volante se percibe una sensación de flotabilidad poco agradable. Pero no

FRENOS



Ni más ni menos

DISTANCIA DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	14
A 100 km/h.	44
A 120 km/h.	60

CONSUMO



¡Como un utilitario pequeño!

	l/100 km
CIUDAD	
A 26,8 km/h. de media	10,5
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,0
En conducción rápida	10,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	7,5
En conducción rápida	9,9
AUTONOMIA	
Consumo medio ponderado ..	8,8
Recorrido	640

PRESTACIONES



Rápido y muy elástico

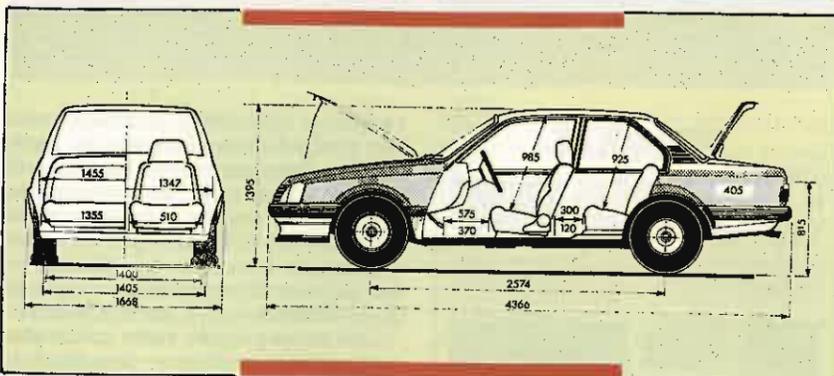
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	189,5
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	17,1
1.000 m. salida parada	31,2
De 0 a 100 km/h.	10
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	18,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	33,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	37,5
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	9,1
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	12,4



El espacio interior es suficiente. Los asientos son amplios y cómodos.



ALEX FINCH



pasa nada por debajo de unos ciento setenta kilómetros por hora.

En carreteras de montaña, la dirección se hace lenta y poco precisa. El Ascona no es especialmente sensible a las irregularidades del terreno y ello se traduce en un enmascaramiento de las sensaciones, fenómeno sorprendente en un coche con pinta de deportivo. Su trayectoria, eso sí, es bastante neutra, sin pérdidas de motricidad o adherencia en el eje delantero; incluso, jugando con los frenos, es posible hacer derrapar el eje trasero en curvas de radio corto, lo que ayuda a resolver la fase más delicada de cada viraje.

El Ascona se comporta muy bien en todo tipo de terreno, pero tiene sus limitaciones por encima de ciertas velocidades.

CARROCERIA

Los Ascona de dos puertas, con cualquiera de los motores de la gama, son bastante frecuentes en Europa. En el mercado español, y sólo desde finales del año pasado, la única versión de dos puertas es la deportiva GT.

Sobre este diseño básico, con estruc-

tura de tres volúmenes, se ha desarrollado una nueva calandra frontal (rasgo de identidad de la gama 85), un vistoso spoiler con toma adicional de aire de refrigeración, molduras laterales y un pequeño deflector trasero sobre el borde del maletero. Estos detalles, junto a unos embellecedores de rueda en plástico, algunos detalles de color y una pantalla reflectora trasera —que hará las delicias de muchos usuarios, sin necesidad de cambiar la matrícula del lugar reglamentario— conforman los rasgos particulares de la versión GT.

El interior está bien resuelto. En realidad, la única limitación de su carácter dos puertas es que la accesibilidad resulta a veces problemática; las puertas son demasiado largas y pesadas, por lo que son difíciles de manejar. Los seguros de puerta y los cinturones pillan siempre demasiado lejos. Sin embargo, el acceso a la parte trasera no es más difícil que en la media de los vehículos de este tipo, ya que los asientos se abaten suficientemente y con facilidad.

El espacio interior es suficiente, tanto en anchura como en altura. Y la longitud del habitáculo no es baladí, toda vez que permite la estancia de dos pasajeros en la parte posterior, sin la me-

nor restricción de espacio. Dado que, además, el maletero tiene gran cabida, estamos hablando de un coche de muy buena habitabilidad.

Como en otros exponentes de la marca, la terminación es irreprochable, lo que unido al buen diseño de los asientos, el salpicadero, los paneles de puerta y otros elementos, conforma un habitáculo cómodo y saludable. Y sin ruidos, ya que la eficaz insonorización no deja pasar más que el excelente y discreto rugido del motor.

FRENTE A SUS RIVALES

El Ascona GT está virtualmente sólo en su categoría. Es difícil encontrar rivales para él, toda vez que la competencia precisa para sus cualidades no se importa, o se importa a precios incomparablemente superiores.

Así pues, nos quedamos con el BMW 318i, pese a su precio prohibitivo, y con las opciones nacionales: el Citroën BX 19 GT y el Renault 18 GTX. Estos tienen una cilindrada superior y carrocería de cuatro puertas, pero son lo más parecido al Ascona GT, de cuanto se producen en España.



El Ascona GT es una berlina de turismo rápido, cómoda y bien presentada, con ciertos toques deportivos.

RAMON VIGORELLE

La relación entre prestaciones y consumo es favorable al BX, al que le sigue muy de cerca el Ascona. Sin embargo, el precio del Citroën, como producto nacional que es, resulta demasiado alto. Más atrás en prestaciones quedan el BMW y el R-18. En comportamiento, el BMW juega con la baza de su tracción trasera, pero sus cua-

lidades quedan superadas por el BX, cuya estabilidad no merece reproche; el Ascona, dentro de límites normales de uso, ofrece también un buen balance. Por habitabilidad, el mejor vuelve a ser el BX, aunque el Ascona, con sus dos únicas puertas, tiene uno de los habitáculos más amplios y aprovechables. El coche alemán queda muy bien ubi-

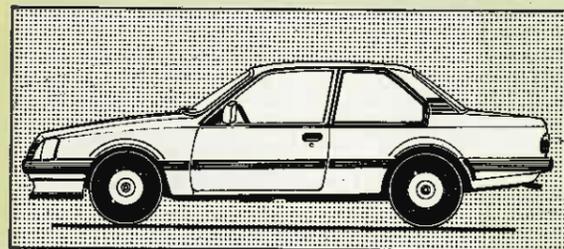
cado frente a sus competidores y por precio amenaza directamente incluso a muchos coches de producción española. Buena prueba de ello es que resulta más barato que el clásico Ford Escort XR3i, coche importado, pese a que éste tiene un motor de sólo 1,6 litros de cilindrada.

Jorge Silva

OPEL ASCONA 1.8i GT

1.681.063 ptas.

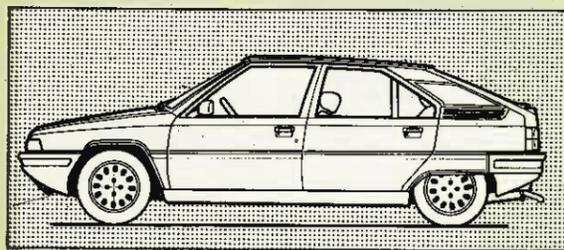
Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.796 c.c. Potencia: 115 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 1.010 kilos. Velocidad máxima: 189,5 km/h. Consumo medio: 8,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 405 litros.



CITROEN BX 19 GT

1.533.260 ptas.

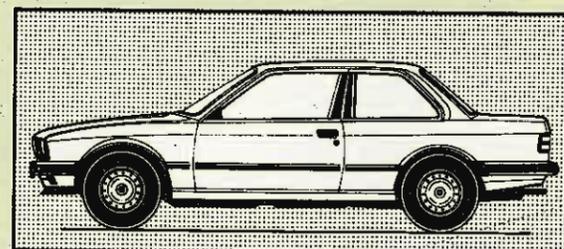
Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia: 105 CV a 5.600 rpm. Peso en vacío: 1.000 kilos. Velocidad máxima: 191 km/h. Consumo medio: 8,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 384 litros.



BMW 318i

2.432.012 ptas.

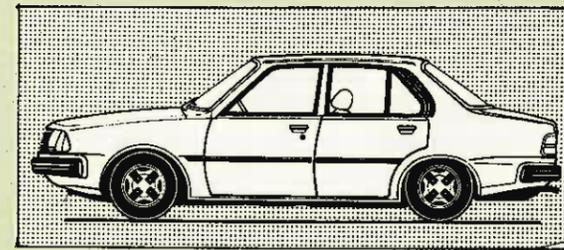
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.766 c.c. Potencia: 105 CV a 5.800 rpm. Peso en vacío: 1.000 kilos. Velocidad máxima: 184 km/h. Consumo medio: 9,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 375 litros.



RENAULT 18 GTX

1.415.396 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 102 CV a 5.500 rpm. Peso en vacío: 1.070 kilos. Velocidad máxima: 176 km/h. Consumo medio: 9,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 348 litros.



JEQUE AL MERCEDES

Los jeques árabes se han convertido en los mejores clientes de Mercedes, pero con una particularidad: para huir de la vulgaridad se gastan inmensas cantidades de dinero en personalizar sus coches. El caso más chocante es esta reconversión de un flamante serie S, recién salido de fábrica, en un Mini 600 de hace casi veinte años.

UN acaudalado jeque de Riad ha encargado a SGS esta extraña combinación. Ni cortos ni perezosos, los especialistas en diseño de la firma alemana Styling Garages emprendieron la obra de transformación y dieron lugar a esta especie de monumento al mal gusto que se bautizó como Mercedes Mini 600. Claro que tan insignes estilistas germanos no tuvieron más remedio, en

aras de la supervivencia del negocio y en bien de su propio afamado nombre, que hacer efectivos los deseos del adinerado cliente del golfo.

El Mini 600 no es otra cosa que un espléndido Mercedes 500 SEL, comprado a principios de 1984, al que SGS ha adaptado la parte delantera de una berlina 300 SEL, con un motor de 6,3 litros.

La gracia del proyecto residía en el

reto que supone para SGS adaptar sus posibilidades técnicas y estilísticas —que son virtualmente ilimitadas— a los gustos personales de su cliente. Lo que ocurre es que éste demandaba algo bastante fuera de lugar, como destruir la armonía de líneas y la eficacia aerodinámica de toda una berlina de la más reciente serie S de Mercedes Benz, para ponerla en función de ancianos cánones estéticos. Como capricho puede valer, pero tal extravagancia costó a este magnate de Riad entre nueve y diez millones de pesetas.

El motor, como ya queda dicho, es el original de un Mercedes 300 SEL de hace dos generaciones, con una cilin-



La arquitectura general, salvo el frontal, es de un serie S de 1984. El interior, de cuero blanco, es una petición expresa del cliente.

drada de 6,3 litros. De él se toman, además, la calandra frontal, muy estrecha y protuberante, y los grupos ópticos verticales, para muchos el rasgo más personal de los viejos Mercedes. Como en otras conversiones sobre base Mercedes, el coche queda desprovisto de la garantía oficial de la firma, más aún

por el hecho de que la mecánica —distinta motorización— ha sido profundamente modificada.

El interior de esta extraña combinación está enriquecido con objetos valiosos. La tapicería y todos los guarnecidos están realizados con una rara variedad de piel blanca. Los asientos, de

reglaje eléctrico, han sido facilitados por el también especialista alemán Recaro. La instrumentación, muy característica de otras versiones de Styling Garages, consiste en un compendio de esferas rojas, a juego con el metalizado exterior dominante.

Styling Garages, que es un especia-





El choque estético es notorio. La parte trasera corresponde a la de un coche de la serie S, mientras que el frontal es deliberadamente antiguo.

lista de reconocidas habilidades, puede permitirse este tipo de aberraciones, pues su prestigio como transformador de coches está bien claro en todo el mundo. Sus clientes, no obstante, vienen sobre todo del golfo, allí donde no existen problemas de cobro y donde las peticiones son más disparatadas. Tener el coche más largo, las llantas más espectaculares, la carrocería más llamativa —todo ello pagado con cheques en blanco—, es la base del negocio de SGS. Y una de sus mejores condiciones de oferta consiste en garantizar un trabajo artesanal de lujo, para conseguir ese coche personal con el que sólo usted se identifica. Esta vez, el cliente se

ha excedido en sus pretensiones y ha puesto en jaque la armonía y buen gusto que caracteriza a casi todas las creaciones de Mercedes y de SGS.

Para clientes locales existen en Alemania industrias afamadas y solventes, como AMG, Zender, Kamei, Koenig y otras, que además son también especialistas en motores, suspensiones y equipos mecánicos casi de carreras. Styling Garages es, más que un preparador, un fabricante de sueños vivos, un recreador —muy caro— de fantasías.

Su mercado son los países ricos de Oriente, lo que da a sus trabajos un talle extraño y un tanto hortera. Para muestra bien valen algunos botones. El

Gull Wing, que visitaba estas páginas hace algunos meses, está basado en un Mercedes 500 SEC, y su gracia reside sobre todo en que sus puertas se abren hacia arriba. Cuarenta de estos ejemplares fueron comprados por el jeque Hamad Hamdan Al-Nahyan, de Abu Dhabi, que los utilizó como escolta para las carrozas nupciales de su boda. No le importó mucho pagar 15 millones de pesetas por unidad, y ésta es la garantía y razón de ser del mercado para el que trabajan los artesanos alemanes de SGS, que cada vez reciben más peticiones de los países del Golfo.

Hacen otras elaboraciones, como el 500 SGS Convertible, que es un SEC muy lujoso con techo practicable; el 500 SGS Station, que es un familiar basado en la berlina 500 SEL de la última serie S; el 600/800 SGS 5.0, que es una berlina alargada, con capacidad para seis pasajeros de élite. Y no sólo la oligarquía puede pasear tranquila en coche, ya que SGS ofrece también, entre los vehículos de producción e iniciativa propia, un *City Car*, o triciclo monoplaça, para pequeños desplazamientos, cuya estética es algo más que dudosa.

Si el catálogo de SGS es amplio, más amplia aún es su capacidad para captar sugerencias y convertirlas en realidad. Piense usted la mayor atrocidad, que SGS se la construirá.

Jorge Silva



CAMARO GTZ: FUTURO POTENTE

La Feria de Las Vegas de 1984 ha reunido los mejores y más avanzados productos de la automoción estadounidense, entre los que se encontraba el nuevo Chevrolet Camaro GTZ experimental, derivado de la conocida versión Z-28. Es un experimento cargado de futuro, un futuro para el que los responsables de esta prestigiosa división de General Motors prevén un marcado protagonismo de la potencia y las prestaciones en sus coches. Para ello, el GTZ dispone de una nueva versión de 4,3 litros de sus recientes motores de seis cilindros en V a 90 grados, estructura que va adquiriendo paulatinamente y con éxito todas las cualidades del clásico motor Chevy V-8, y que se perfila

como mecánica de élite para los futuros Corvette. Los V-8 están ya celebrando su 30 aniversario, como los motores que más éxitos deportivos han cosechado en USA.

Y sobre el motor, una carrocería de laboratorio, en la que el estudio aerodinámico es protagonista. Los faldones integrados, el frontal de una sola pieza, las puertas y la sección posterior ensanchadas, la entrada de combustible bajo presión —como en las carreras—, el doble *spoiler* posterior (basado en las más recientes técnicas de los monoplaças de fórmula Indy), los estribos laterales o los grupos ópticos integrados en las formas de la carrocería, definen un estilo puro y agresivo.



Versión biturbo de competición del motor V-6 que utiliza el Camaro GTZ.

REGALESE LA VIDEO F1'84 Y ENTRE EN COMPETICION



- Imágenes inéditas en exclusiva
- Única edición oficial (FOCA, FISA)
- Las victorias de Lauda y Prost a través de 90 minutos de apasionante emoción



GRATIS Con la compra del video un Poster de Niki Lauda.

RUEGO ME ENVIE VIDEOCASSETTE F1'84 AL PRECIO DE 7.500 PTAS.

D.
Dirección

SISTEMA: 2000 VHS BETA

FORMA DE PAGO: TALON ADJUNTO CONTRA REEMBOLSO

NOTA (CONTRA REEMBOLSO, LOS GASTOS DE ENVÍO, A CARGO DE CYDIS VIDEO)



C/ Doce de Octubre, 18
MADRID-28009
Tel. 274 90 08

LA CUNA DE FIAT Y LANCIA

Es la capital automovilística de Italia. Allí se encuentran la *mamma* Fiat, Lancia, Pininfarina Bertone... Y entre sus numerosos atractivos, el Museo Biscaretti del Automóvil, uno de los más importantes de Europa

PARA comenzar a conocer Turín lo mejor es observarla desde la Mole Antonelliana, singular y monstruoso edificio de rara arquitectura que domina la ciudad; un ascensor permite subir hasta una altura de 84 metros y contemplar un amplio panorama de la villa y los Alpes. También el convento de los capuchinos, en la orilla derecha del Po, es una buena atalaya para admirar esta ciudad cuyas casas de ladrillo rojo están plagadas de balcones, y cuyos áticos se han convertido en pequeñas huertas. Desde las alturas se domina también el entorno industrial que rodea la ciudad: grandes fábricas y empresas de todo tipo de las que sale cerca del 77 por 100 de la producción nacional de automóviles del país.

Rodeando el viejo núcleo urbano, se ha extendido la nueva y populosa ciudad plagada de tiendas de modas, antigüedades y libros. Un paseo por la plaza San Carlos para contemplar la estatua de Emanuele Filiberto, que desde 1838 se alza en el centro de esta gran plaza de aspecto sobrio y armonioso en la que no faltan los típicos y prácticos soportales. La estación del ferrocarril, conocida como la Estación de la Plaza Nueva, es otra de las curiosas construcciones turinesas y recuerda, por su as-

pecto misterioso y enigmático, las clásicas películas de espionaje ambientadas en los años cuarenta. El palacio Madama, en el centro de la plaza Castello, el Palacio Real, y la bella fachada barroca del palacio Carignano, son visitas obligadas para los aficionados a la arquitectura, así como el palacio de la Academia de la Ciencia que encierra en su interior varios museos.

TORINO



Comer y dormir

RESTAURANTES: Villa Sassi, Traforo del Pino, 47. Tel. 89 05 56. Del Cambio, piazza Carignano, 2. Tel. 54 66 90. Tiffany, piazza Solferino, 16-h. Tel. 54 05 38. Vecchia Lanterna, corso Re Umberto, 21. Ferrero, corso Vittorio Emanuele, 54. Tel. 54 72 25. Tastevin, corso Sicardi, 15 bis. Tel. 54 56 40.

HOTELES: Jolly Principe di Piemonte (★★★★), via Gobetti, 15. Tel. 51 96 93. Turin Palace Hotel (★★★★), via Sacchi, 8. Tel. 51 55 11. Jolly Ambasciatori (★★★), corso Vittorio Emanuele, 104. Tel. 57 52. Concord (★★★), via Lagrange, 47. Tel. 55 67 56.

INFORMACION: OFICINA DE TURISMO, via Magenta, 12. Tel. 57 57, y via Roma, 222. Tel. 53 51 81/889. **AUTOMOVIL CLUB,** via Roma, 236. Tel. 51 35 85. **TOURING CLUB ITALIANO,** via Carlo Alberto, 57. Tel. 54 01 77. **ESPECTACULOS,** via Roma, 222. Tel. 51 87 58. **ASOCIACION DE AGENCIAS DE VIAJES,** corso Sicardi, 6. Tel. 54 70 69. **AEROPUERTO INTERNACIONAL «CITA DI TORINO».** Tel. 57 78.

CONCESIONARIOS: ALFA ROMEO, via Botticelli, 83/87. Tel. 26 45 45. **BMW,** corso Filippo Turati, 63. Tel. 50 52 52. **Pinelli,** 14. Tel. 48 82 77. **via Cialdini,**

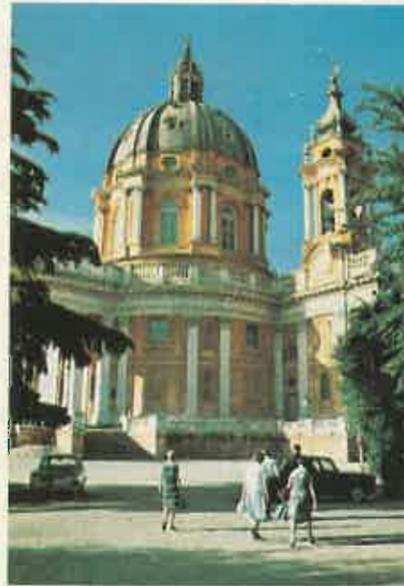
Autoagenda

44-b. Tel. 44 33 45. **CITROEN,** corso Sebastopoli, 272. Tel. 32 38 93. **Corso Vigevano,** 62. Tel. 85 79 56. **FERRARI,** piazza Adriano, 11. Tel. 44 31 00. **FIAT,** central en corso Marconi, 10. Tel. 655 61. **Corso Bramante,** 15. Tel. 656 11. **FORD,** corso Agnelli, 22. Tel. 32 62 32. **Corso Grosseto,** 318. Tel. 739 53 53. **GENERAL MOTORS-OPEL,** corso Traiano, 14. Tel. 61 62 22. **Via Nizza,** 185. Tel. 696 67 52. **Corso Giulio Cesare,** 210. Tel. 26 57 56. **INNOCENTI,** via Barletta, 133. Tel. 35 36 36. **Via Massena,** 97. Tel. 58 71 48. **LANCIA-AUTOBIANCHI,** corso Bramante, 15. Tel. 655 11. **MERCEDES BENZ,** corso Fi-

Otra de las construcciones que tiene un encanto propio en esta moderna ciudad es El Lingotto, un impresionante edificio blanco de primeros de siglo donde estuvo ubicada la primera factoría de Fiat, que fue revolucionaria en su tiempo por ser un claro ejemplo de que la industria y el arte no están necesariamente reñidos.

El Lingotto, que durante muchos años estuvo abandonado al trasladarse las industrias Fiat a factorías más modernas, ha vuelto a la vida este mismo año para acoger el Salón del Automóvil de Turín, uno de los más importantes del mundo, y será convertido en un futuro muy próximo en museo del automóvil. Se ha cumplido así el sueño de Giovanni Agnelli, patrón todopoderoso de la marca turinesa, que no quería ver El Lingotto como un enorme elefante blanco varado en el centro de Turín.

Mientras el sueño de Agnelli se hace realidad, los amantes de los coches pueden visitar el Museo del Automóvil Carlo Biscaretti di Ruffia que se encuentra al sur de la ciudad en un inmenso edificio de 14.000 metros cuadrados.



lippo Turati, 15. Tel. 59 76 70. **Corso Giulio Cesare,** 304. Tel. 205 33 21. **PEUGEOT TALBOT,** piazza Modena, 4. Tel. 89 63 36. **Via Assarotti,** 9. Tel. 54 77 51. **Via Monginevro,** 132-c. Tel. 33 27 86. **Via Canelli,** 112. Tel. 696 30 67. **Corso Francia,** 353. Tel. 71 31 13. **RENAULT,** via Sagra di San Michele, 45. Tel. 79 64 07. **Corso Siracusa,** 75. Tel. 32 50 11. **Via Masserano,** 5-a. Tel. 48 97 15. **Strada San Mauro,** 51. Tel. 24 17 61. **TALBOT,** via Accademia Albertina, 35. Tel. 83 09 75. **Via Confalonieri,** 4. Tel. 29 67 05. **VOLKSWAGEN-AUDI,** via Saluzzo, 29. Tel. 65 95 70. **Via Malta,** 10 bis. Tel. 38 32 27.

Block del Paparrutas

La pasta de Turín

TURIN es una de las capitales mundiales del automóvil, claro está, por la Fiat, lo que no le impide, antes al contrario, ser una de las ciudades más interesantes de Italia, esa Madre Patria de nuestra cultura, la de ayer y también la de hoy.

Colosal empaque el de esa ciudad de espesas nieblas matinales, capital de la melancólica llanura piemontesa. Hoy hay crisis y paro, pero en la monumental Turín de la vía Roma, de la piazza San Carlos y de la piazza Caligari, la masiva arquitectura civil y dieciochesca, huele a dinero sólido y a sólidos principios de buena y recoleta vida.

Amo la cocina del Piemonte y esa cocina es precisamente lo que une en el Piemonte a la capital con su entorno campesino. En Italia, cuando se habla de Turín, se utiliza casi siempre un calificativo tópico: la «fredda» Turín, dicen. Y yo digo mejor la altiva Turín, bella y distante como esas heroínas de Césare Pavese, las de «Le amicche», que acarician su blanca pelle, con la seda y el satén de la lencería de Vitessi, ante cuyo escaparate y exhibición de sus cintas, suaves y lujosas braguitas y ligueros puede uno sufrir lipotimias.

Y uno, alma sensible, las sufre. Y para ese decaimiento físico originado por la fuerza colosal del deseo, sólo queda un remedio: la cuccina. La del Piemonte, claro.

Sobre todo, ahora. Aún es tiempo de trufa blanca, la trufa de Alba, el más aromático, el más fino, el más sabroso y el más erótico y afrodisiaco de los carporos. De arriba abajo, en Turín y hoy, menú con trufa blanca: anchoas trufadas, crostinis al fromaggio e tartufi, ensalada de trufas, sean éstos los antipasti. De primer plato, fettucine con trufas o, con trufas, gnocchis y aun spaghetitis y, sobre todo, el fabuloso risotto de trufas.

¿Que ahora queremos carne?,

bien, pero sin pasar de trufa. Arrosto o capone trufado, o la frittata con tartufi, o el medaglione al tartufo y si nos damos al pescado, ahí está esperando el bogavante a las trufas blancas de Alba.

No respondo, después del tal ága-pe, de nada de lo que pueda ocurrir cuando de nuevo se pase por delante de los escaparates de Vitessi.

Todos esos platos que he citado, y otros muchos, claro está, son de la cocina vieja de Turín, en donde por un fantástico don de los dioses, aún no ha aparecido la «nueva» cocina.

Y sin embargo, mira que hay modernidad en este clasicismo que consiste en combinar la pasta con las hortalizas de temporada. Ahora sobre todo con alcachofas, de una ternura exquisita, o con los primeros

guisantes, o con el calabacín y siempre con el requerimiento y perfumado acento de las hierbas aromáticas frescas, con preferencia por la albahaca.

Tierra también de excelentes vinos, el Piemonte, con uno en especial que los platos de pasta agradecen, el alegre y joven Dolcetto, tan refrescante y sutil,

que se bebe con excesiva facilidad. Otros diez vinos con denominación de origen tiene el Piemonte, además del dolcetto. En blancos, el asti spumante y el cortese. En tintos, el barbaresco, el barbera, el barolo, el carena, el gattinara, el grignolino y el nebbiolo.

Junto con el juvenil dolcetto, mis preferidos son los nebbiolo, los barolo, pastosos y fuertes y los barbarescos, de parecidas características, pero más perfumados.

El barolo es vino con crianza en roble casi nunca inferior a los cinco o seis años, tras los cuales, en las mejores añadas, adquiere seriedad. Va muy bien en esas cenas que sirven para reponerse tras jugar con las cosas de Vitessi o cuando se prepara la fantasía.



Xavier Domingo

HAY quien piensa que volar en avión no es viajar, porque la enorme velocidad de los modernos aparatos impide disfrutar de la esencia del viaje, pasar de un lugar a otro, recreándose en el cambio del paisaje y gozar del tiempo del tránsito. En avión se va de un lugar a otro, pero no se viaja. Para quienes no deseen perder los placeres que proporciona un viaje sosegado, sin renunciar a elevarse como los pájaros, tendrán ahora su oportunidad con el primer vuelo regular Paris-Londres en globo, a bordo de un confortable Skyship 600, con todas las comodidades del avión, pero a sólo 90 kilómetros por hora.

Contemplar la capital francesa a 3.000 metros de altura será el primer placer, que continuará por el valle del Sena, luego será la visión de la costa, el paso del canal de la Mancha, las costas inglesas y, de nuevo, embocar un río, esta vez el Támesis.

El Skyship 600 (barco del cielo) es el mayor dirigible del mundo, un enorme ovoide de 60 metros de largo y 15 de diámetro. De él pende una cabina capaz para 15 personas, similar a la de un avión Mystère 20. Los trámites y embarque son parecidos a los de cualquier aeronave, pero nos evitaremos la tensa y loca carrera del despegue. Todo será más suave, el piloto da presión al gas y, gracias a las hélices orientables hasta 45 grados, el dirigible se elevará suavemente al cielo hasta ganar la altura de vuelo.

El primer globo de este tipo hizo aparición en Estados Unidos, fue el Skyship 500 y cruzó de oeste a este el continente americano, realizando su apoteosis final sobre el cielo de la ciudad de Los Angeles. Una evolución de este globo es el que cruzará regularmente el canal de la Mancha.

Aunque la historia de los viajes en globo guarda aún la trágica imagen del famoso LZ-129 Hindenburg, de 200.000 metros cúbicos, con bar de fumadores y salones de relax, que el 6 de mayo de 1937 causó más de cuatrocientas víctimas, que perecieron cuando se incendió; las travesías actuales serán mucho más seguras. El peligroso hidrógeno se ha sustituido por gas de helio, inerte e incombustible. También son más seguros los materiales de construcción del globo, a base de poliéster y plásticos ligeros. Además, en un caso de emergencia, el dirigible puede descender al suelo como un paracaídas.

Convencidos del éxito de los vuelos regulares en globo, la firma Airship Industries, fabricante del dirigible, ha comenzado a desarrollar un nuevo modelo, el Skyship 5000, de 108 metros de longitud, 50.000 metros cúbicos y dos motores de 2.000 caballos, que podrá transportar a más de cuatrocientos pasajeros en una cabina con toda clase de comodidades.

UN VUELO REGULAR PARIS-LONDRES EN GLOBO



Volar sobre las ciudades a baja velocidad es uno de los mayores atractivos del viaje en globo. La prisa deja paso a la contemplación y los pasajeros podrán sentirse como personajes de los libros de Julio Verne.

EXCLUSIVA



GUZZI LE MANS 1.000

FABRICA DE SUEÑOS

Es la moto ideal para soñar con las carreras. Tiene todo el prestigio de una marca carismática como es Moto Guzzi y el aspecto más deportivo que se pueda buscar. Además, las mejoras recibidas por esta Le Mans, probada en exclusiva para ustedes, la han convertido en la bicilíndrica más rápida de su categoría.

DESPUES de cuatro años, Moto Guzzi ha presentado la nueva versión de su Le Mans III para que los nostálgicos del motor bicilíndrico de Mandello, pueden disfrutar de prestaciones de máxima actualidad, colocándose en el lugar más alto entre las motos bicilíndricas de mil centímetros cúbicos. Pe-

ro al contrario de lo que todo el mundo esperaba, la versión 1.000 de la Le Mans sigue conservando su clasicismo tecnológico, basado en la resistencia mecánica, la economía, y prestaciones velocísticas de todo respeto.

Durante una larga conversación mantenida en fábrica con el ingeniero A. Todaro, padre de la criatura, nos

explicaba que con la inminente aplicación de nuevos reglamentos relacionados con la limitación de sonido a ochenta y cinco decibelios, y la reducción a noventa y dos octanos de la gasolina sin plomo, la única vía posible para el modelo Le Mans ha sido aportar múltiples modificaciones en toda la moto sin recurrir a soluciones técnicas

El color rojo competición caracteriza a esta máquina al primer golpe de vista. Su comportamiento no es menos deportivo, habiéndose incrementado sus prestaciones gracias a las modificaciones introducidas; entre las que destacan las nuevas culatas.



Precio en la calle:
Sin fijar

Importador: Lezcano Automóviles, S. A., c/ Julián Camarillo, 6. Madrid. Teléfono 204 47 41.

Plazo de entrega: Primavera de 1985.

Garantía: Un año.

Fecha de presentación: Salón de Colonia de 1984.

VIRTUDES

- Estabilidad excelente.
- Frenada muy buena.
- Consumo de carburante bajo.
- Prestaciones velocísticas elevadas.

DEFECTOS

- Rumorosa mecánica.
- Postura del pasajero incómoda.
- Cambio ruidoso.



vanguardistas que se verían limitadas luego por los futuros reglamentos, y además encarecerían el producto.

La versión Le Mans 1.000 está destinada a motoristas amantes de la conducción deportiva pura, y sobre todo para aquellas que buscan una moto con un comportamiento muy fiable en altas velocidades.

MECANICA/COMPORTAMIENTO



El motor de la Le Mans 1.000 tiene lógicamente la misma arquitectura del anterior modelo; sin embargo, ninguna medida coincide con éste.

La cilindrada actual es de 948,8 centímetros cúbicos, que se han logrado aumentando el diámetro del pistón a 88 milímetros, conservando la carrera de 78 milímetros. En consecuencia, el par motor consigue una cifra de 8,4 metros/ki-



Como en las máquinas de carreras, el cuentarrevoluciones ocupa un lugar preponderante en el cuadro de instrumentos.

ple apariencia. La estructura del chasis sigue siendo de doble cuna desmontable en la parte inferior, pero se ha reforzado en la zona de la dirección, y ésta además de estar equipada con rodamientos cónicos, es cuatro centímetros más larga, de modo que la horquilla se encuentra mejor anclada. También esta última es de nuevo diseño, las barras de cuarenta milímetros de sección ofrecen buena rigidez, y el sistema mecánico en su interior se compone de un conjunto de muelles con acción progresiva no lineal, conjugados con dos pequeños amortiguadores hidráulicos como reguladores de funcionamiento. Se sigue adoptando el sistema de frenado integral, exclusivo de Guzzi, pero en este modelo los discos son flotantes y su diámetro se ha reducido a 270 milímetros.

Conducir una Le Mans 1.000 produce una sensación diferente a cualquier otra moto. Se necesita un breve periodo de adaptación para llegar a saber manejar su motor y poder saborear sus soberbias dotes de estabilidad. Una vez sentado en ella, el conductor se encuentra bien encajado en la forma anatómica del sillín, con las rodillas perfectamente acopladas al depósito. Los mandos son propios de una moto puramente deportiva sin por eso llegar a ser incómodos; solamente el pasajero se encuentra situado con los reposapiés muy altos y debido a la forma inclinada del asiento tiende a resbalar sobre el conductor. Para disfrutar de esta pura sangre de Mandello del Lario, hay que olvidarse de circular en la ciudad o cercanías: su terreno son las carreteras con curvas rápidas donde sus dotes de estabilidad, frenado y velocidad punta salen a relucir.

El acelerador, que en el primer tercio de su recorrido es duro de accionar, se suaviza progresivamente permitiendo la conducción más deportiva sin causar cansancio en la muñeca.

En autopista, la Le Mans 1.000 rueda perfectamente entre los ciento setenta y los doscientos kilómetros por hora sin acusar fatiga mecánica de ningún tipo, y llegado el momento puede alcanzar sin esfuerzo los doscientos veinticinco kilómetros por hora a un régimen de rotación de 7.600 revoluciones por minuto, sin tendencia a pasar de ahí. En estas condiciones la estabilidad no puede ser mejor, infundiendo al conductor la sensación de estar rodando sobre un raíl. En las correcciones en alta velocidad, la Le Mans 1.000 es muy sensible y sumamente precisa.

La adopción de la llanta de dieciséis pulgadas en la rueda delantera, y los amortiguadores Koni, han contribuido a perfeccionar la Le Mans en su comportamiento en zonas viradas donde la parte ciclista se ha mostrado al máximo nivel.

Entre una curva y otra el propulsor recupera con brío y esto lo demuestran



Estabilidad, frenado y velocidad máxima son los aspectos más destacables de esta «pura sangre», capaz de llegar a los 225 kilómetros por hora.

lo o 6.200 revoluciones por minuto.

El régimen máximo de rotación alcanzable es de 7.600 revoluciones por minuto, con una potencia de 82 caballos; también la relación de compresión se ha subido a 10:1. Los dieciséis caballos de potencia ganados respecto al motor ochocientos cincuenta, no han sido fruto sólo del aumento de la cilindrada, sino de las nuevas culatas, siempre hemisféricas, cuyos conductos de admisión y escape son de nuevo diseño. Estas están equipadas con válvulas de admisión de cuarenta y siete milímetros de diámetro y cuarenta y una para el escape. Todo esto, junto con los pistones cuya cabeza es de forma piramidal, permite adoptar carburadores Dell'Orto tipo PHM 40 N. Como se puede deducir, también el diagrama del árbol de levas es diferente, y el cigüeñal ha sido sometido a un tratamiento para endurecer la superficie y poder así soportar los ochenta y dos caballos de potencia.

El conjunto embrague, cambio, transmisión, es el habitual de Moto Guzzi sin más variaciones que las medidas de los desarmillos. Solamente el brazo de transmisión tiene hecha una curvatura en la parte interior para permitir usar un neumático de mayor sección, apropiado a una moto como esta.

Al examinar la Le Mans 1.000 sin depósito ni asiento, se tiene la sensación de que nada ha cambiado en la parte ciclista. Sin embargo, esto es una sim-

FICHA TÉCNICA

MOTO GUZZI
LE MANS 1.000



MOTOR Dos cilindros en V a 90 grados frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Dos válvulas por cada cilindro. Diámetro por carrera: 88 x 78 mm. Cilindrada total: 948,8 c.c. Relación de compresión: 10:1. Potencia máxima: 82 CV a 7.600 rpm. Par máximo: 8,4 mkg. a 6.200 rpm. Alimentación: Dos carburadores Dell'Orto PHM-40-N con bomba de aceleración. Encendido distribuidor con dos juegos de platinos.

TRANSMISION Primaria, por piñones con dientes helicoidales. Secundaria, por cardan. Caja de cambio con cinco velocidades. Embrague doble, disco en seco.

BASTIDOR Doble cuna tubular desmontable en la parte inferior. Basculante, con dos amortiguadores Koni regulables. Horquilla delantera telescópica hidroneumática. Frenos: Sistema de frenada integral con discos flotantes de 270 mm.

DIMENSIONES Longitud total: 2.160 mm. Distancia entre ejes: 1.514 mm. Altura máxima: 1.022 mm. Altura mínima desde el suelo: 120 mm. Anchura máxima: 680 mm. Capacidad del depósito: 25 litros. Peso en seco: 215 kg.

los 11,4 segundos que tarda en recorrer los 400 metros con salida parada. Guzzi en una ocasión dijo que para correr hay que poder frenar, y también en este apartado se puede elogiar a la Le Mans 1.000, que, gracias a los tres discos flotantes de 270 milímetros fabricados por la propia Guzzi, y las pinzas Brembo, permiten salir de cualquier apuro sin alterar la conducta de la moto y lejos de acusar pérdidas de rendimiento.

Después de recorrer mil kilómetros, se pudo comprobar que el consumo del lubricante había sido de doscientos gramos, y como término medio el consumo del carburante se fijaba en los seis litros cada cien kilómetros. No cabe duda que la Le Mans 1.000 es la moto bicilíndrica con las mejores prestaciones velocísticas del mercado, y además durante la prueba se ha mostrado también la más económica.

EQUIPAMIENTO-ACABADO



Tanto el acabado como el equipamiento son dotes discutibles en una moto deportiva pensadas para correr y no para figurar. La línea estética está lograda, aunque el pequeño semicarenado no termina de encajar con el resto de la moto o al revés. Protegido por éste, se encuentra el panel de mandos, con un maravilloso cuentarrevoluciones en el centro, al estilo racing; el con-

PRESTACIONES



Competitiva

VELOCIDAD MAXIMA

Con solo el piloto 225 km/h.
Con dos personas 205 km/h.

ACELERACION

De 0 a 400 metros 11,4 seg.

CONSUMO



Muy bajo

l./100 km.

CIUDAD

En primera, segunda y tercera 6,5

CARRETERA

En conducción tranquila 5,0
En conducción rápida 6,2

AUTOPISTA

A 200/225 km/h. 7,6

junto se completa con el cuentakilómetros, el amperímetro y una serie de testigos luminosos, todos ellos armoniosamente conjugados. Los medios manillares inclinados al estilo competición están equipados con empuñaduras antivibraciones del mismo color rojo de la moto, y los mandos eléctricos son los habituales de la marca. En el semicarenado se encuentra el interruptor que permite accionar la intermitencia una vez parados.

Al pulsar dos cerraduras se puede extraer el sillín hecho en goma estampada, que deja paso al control de la batería y a un pequeño cajoncito situado en el colín.

La calidad de la pintura empleada es buena, así como los escapes que están recubiertos con cromo negro.

El precio estimable para esta superdeportiva de Guzzi cuando se comercialice puede ser algo superior al millón de pesetas. Bastante inferior por tanto a todas las motos deportivas con un litro de cilindrada presentes en el mercado. Sus prestaciones tanto de velocidad punta y consumo son totalmente competitivas, con las ventajas de una moto de gran simpleza mecánica y con una amplia red de servicio técnico.

Debido a la línea estética agresiva, la Le Mans 1.000 sigue manteniendo su carácter de pura sangre, cosa que explica el constante aumento en ventas de este modelo en toda Europa.

Gigi Corbetta



Vivac en el desierto



Avrill, el mejor de los Aro



Carlos del Val Alberto de Mónaco sigue en carrera



Ickx, con problemas en su Porsche



El Audi de Rigal, más lento que el de Darniche



PARIS - DAKAR: LLEGO EL INFIERNO

COMENZO el París Dakar; pero comenzó de verdad en toda su dimensión. Atrás han quedado los dos primeros días, con el bullicio de la salida y las jornadas en la fría Europa. Ya han regresado a sus casas la mitad de quienes se han apuntado para presumir en las cafeterías; para aparecer en las revistas del corazón; y para los desesperados de la vida.

Curiosamente, los primeros proble-

mas surgieron en un medio absolutamente ajeno al desierto: el mar. La travesía del Mediterráneo, entre el puerto francés de Sete y Argel ha sido un auténtico infierno, con una tormenta y vientos de fuerza nueve que han impedido a los participantes el descanso previsto. El descanso que se ha convertido ya en el mayor bien que pueda poseer un participante.

Algunos, los más afortunados, han

realizado el trayecto en aviones privados, como los integrantes del potente equipo Porsche-Rothmans o los príncipes monegascos y su cohorte de guardaespaldas y seguidores.

En Argel, los primeros problemas. Complicados y lentos trámites aduaneros y la picaresca de estos países africanos, en los que los cambios obligados de divisas, los precios abusivos de los carburantes y las mordidas están a

Buen comienzo de los Land Rover de Gabreau y Pescarolo, primero y tercero. Para Carolina la aventura ha acabado. Puede volver a descansar a su casa de la Riviera

la orden del día y proporcionan un ingrediente más de dificultad a quienes se han inscrito en una aventura automovilística y muy poco burocrática.

Con cerca de doce horas de retraso, que obligó a muchos participantes a rodar de noche, se realizó la primera toma de contacto con las pistas argelinas y que, sin embargo, son lo más parecido a una carretera de todo lo que van a encontrar los pilotos en las tres sema-

Gaston Rabier, muy retrasado



A Carlos Mas le falló la asistencia



Las BMW a la espera de terrenos más favorables. Los motoristas corren los mayores riesgos



nas que les quedan. Y ha sido entonces donde ha comenzado verdaderamente la prueba: A partir de la localidad argelina de Ouargala, cuando el Sahara se presenta en toda su inmensidad.

Curiosamente, una copiosa lluvia cayó pocas horas antes del inicio de la primera etapa cronometrada, de 240 kilómetros, que los más rápidos recorrieron en menos de una hora y media y los más lentos en todo un día. Al borde mismo del campamento, formado por grandes tiendas de campaña en las que se alojan los participantes, se extiende un mar de dunas en las que los primeros vehículos ya se quedan atascados. No existen apenas referencias que señalen los caminos y, por si fuera poco, una fortísima tormenta de arena sucede a la inaudita tormenta de agua. Muchos participantes se pierden; incluso entre los favoritos, que meses antes han tenido la oportunidad de efectuar reconocimientos. Es el caso del belga Jackie Ickx, que pierde cinco minutos y que le aleja momentáneamente de las posiciones de cabeza. Ya en Francia había tenido un pequeño incidente que le costó una aleta de su flamante Porsche 959 y otro problema de suspensión el día anterior en la larga etapa de enlace.

Esta primera dificultad iba a marcar las diferencias entre los equipos folklóricos y los más serios; pero, por enci-

ma de todo, el tramo quedará marcado por el abandono del matrimonio Casiraghi.

Carolina de Mónaco y su marido fueron enganchados por el hábil piloto-aventurero Arcangioli, que ya el año pasado había logrado finalizar esta prueba. Pensando sin duda que Steffano Casiraghi debería conducir algunos kilómetros, los más fáciles, le dejó el volante del camión, con la precaución de situar delante al segundo camión del equipo, para que le marcara el itinerario. El príncipe consorte, en una maniobra inexplicable, chocó violentamente contra el camión que le precedía, volcando y dañando seriamente el eje delantero de su flamante Astra. La desolada Carolina, que sufrió un pequeño corte en la nariz, que hará ganar mucho dinero a los innumerables fotógrafos que la seguían, tuvo que pasar la noche en un vivac improvisado, hasta que pudo ser enviada a El Golea, desde donde volvió a su palacio.

Nada menos que 46 vehículos abandonaron en esta primera cronometrada, que los especialistas juzgan como puro trámite. Extrañamente, los máximos favoritos han conocido múltiples problemas que les han retrasado: Ickx (Porsche), Metge (Porsche), Mass (Porsche), Lartigue (Lada), Schlessler (Lada), Therier (Visa) y Jabouille (La-

da), son algunos de los que se han visto retrasados por causas diversas. Estas han permitido que, por ahora, el equipo Land Rover sea el que mejores posiciones ocupe, con Gabreau en primera posición y Pescarolo en tercera. Naturalmente que no se trata de un Land Rover de serie. El motor es el V8 3,5 litros del Range, con la preparación en grupo A del campeonato de producción, con 250 caballos de potencia. Una carrocería con elementos de kevlar permite que su peso sea únicamente de 1.350 kilos. Un vehículo de tracción total enormemente competitivo, que ha podido realizar en la primera etapa un promedio de más de 175 kilómetros por hora. Henri Pescarolo, sólo concedió ocho minutos a Bernard Darniche (Audi Quattro), a pesar de que perdió quince minutos por un pinchazo. Sin este incidente, los dos coches de la escudería Pacific estarían en cabeza.

La decepción la están causando los Porsche, si bien aún se demuestran pronto para sacar consecuencias. Jackie Ickx y René Metge han conocido ambos problemas con la suspensión, que si bien en el caso del piloto belga se produjo en el tramo de enlace y pudo recuperar parte del tiempo perdido, en lo que al ganador del año pasado se refiere, el problema le ocurrió en plena cronometrada, por lo que perdió cerca

París-Dakar, ¡corriendo!

La verdad es que el París-Dakar está dando mucho juego. El último ejemplo: quince franceses han iniciado ya esta misma travesía, sin utilizar ningún vehículo. Lo harán por las buenas, corriendo, en relevos.

Son doce hombres y tres mujeres, todos ellos expertos maratonianos, que prevén hacer un recorrido diario de 300 kilómetros. Sólo un corredor estará en el asfalto o la arena, mien-

tras que sus compañeros, esperando el relevo, viajan en siete vehículos, acompañados por un médico y varios preparadores físicos y masajistas. Salieron de París el sábado día 23 y ya están en Argelia, sin que en los primeros kilómetros hayan conocido problema alguno. Si todo sale bien, el año próximo llevarán a cabo otras pruebas maratón por relevos: París-Olimpia y París-Cabo Norte.



de una hora. Magníficos en estos primeros compases los Opel de Coulsoul y Weber, que se sitúan entre los mejores, pese a disponer únicamente de dos ruedas motrices.

Su máximo rival, el Citroën Visa de Therier, iba recuperando el tiempo perdido en la etapa prólogo, cuando un grave accidente le obligó al abandono. El bravo piloto de rallyes francés ha sufrido un fuerte traumatismo craneal que ha obligado a su inmediata evacuación a París por vía aérea.

Y ya que hablamos de evacuación por vía aérea, digamos que, en este sentido, la organización es irreprochable. Una historia clínica completísima de cada participante se guarda en el archivo central de un gran ordenador ubicado en París. Por vía satélite, doce vehículos ligeros, provistos de un equipo de asistencia inmediata, conectan con este ordenador, que les suministra toda la información necesaria para una primera cura. Varios aviones y helicópteros, provistos de hospitales móviles, recorren el itinerario, interviniendo si es necesario o evacuando a los heridos. En total, 25 médicos y cerca de cien personas sanitarias, con tres camiones, doce terreno, aviones y helicópteros componen los equipos de asistencia médica de esta carrera-aventura.

Hablemos de la participación espa-



A la espera de ser embarcados
Los pilotos escuchan las recomendaciones de Thierry Sabine

ñola: dos equipos en motocicleta, otros dos en coche y uno en camión, componen nuestra representación. Por parte motociclística, el más destacado es el joven catalán, de veintisiete años, Carlos Mas, un profesional de la moto, seis años campeón de España de Todo Terreno, que participa a bordo de una KTM GS 600, preparada en Italia por Farioli en el aspecto chasis y directamente por Rotax en el aspecto motor. Cuenta con un presupuesto bastante reducido, ya que su asistencia, sobre un veterano Lada, apenas podrá resolverle los problemas más inmediatos. Causó sensación en la etapa prólogo al lograr la sexta posición. Esta misma posición la ha repetido en la primera especial, pero a más de una hora del vencedor (¡éstas son las diferencias!).

La segunda moto está inscrita por el veterano piloto Oriol Tauler, una Yamaha XT-600. Pese a su experiencia en el Rally Atlas, Oriol ha preferido aban-



Juan Porcar y Eduardo de Aysa
Arrastran quince horas de penalización

donar al término de la primera especial, consciente de que su máquina y su condición física no era suficientes para afrontar la prueba.

Carlos del Val participa este año sobre un Pegaso, ligeramente distinto al del pasado año, sobre el que consiguió finalizar en séptima posición entre los camiones. Tiene como compañero a Marcelo Conod. En la primera etapa ha logrado el sexto mejor tiempo, pero ha tenido ya problemas mecánicos, al romperse un manguito del radiador, que afortunadamente pudo reparar. En esta categoría, las distancias entre los primeros son gigantescas y la única ambición de Carlos es finalizar una vez más, en mejor posición que el año pasado, si es posible.

En cuanto a los turismos, Salvador Cañellas, sobre un veterano Range Rover, ha logrado el puesto 64 en el primer tramo, pese a que un pinchazo le hizo perder mucho tiempo. Marcha con la regularidad y la experiencia que de él cabe esperar.

Juan Porcar y Eduardo de Aysa, sobre un Mercedes inscrito por el equipo Tudor, han tenido graves problemas mecánicos en los primeros kilómetros, al romperse un conducto y el termostato, por lo que hubieron de improvisar una solución de emergencia que les costó mucho tiempo. Marchan en la cola del pelotón, con quince horas de penalización, pero ya sin grandes contratiempos. Porcar cuenta con experiencia en esta carrera, que logró finalizar el

pasado año sobre un vehículo similar.

Ya hemos mencionado que las dificultades no han hecho más que comenzar. Es a partir de Tamanrasset cuando empieza lo más duro, que se concreta en la temible etapa del desierto del Tenere, sin caminos ni referencias y recorrido en buena parte de noche. Sólo la brújula y la intuición permiten escapar de este desierto a los más capaces. Ya los aventureros descafeinados habrán desaparecido y habrá comenzado en verdad la octava edición del fascinante París-Dakar.

Eduardo de Aysa
Enviado especial

Clasificación provisional

MOTOS

1.º Bacou (Yamaha). 2.º Neveu (Honda), a 3-37. 3.º Ballestrieri (Honda), a 5-36. 4.º Marinoni (Ligier-Cagiva), a 7-40. 5.º Auriol (Liger-Cagiva), a 9-18. 6.º Picco (Yamaha), a 11-26.

COCHES

1.º Gabreau-Pipat (Land Rover). 2.º Darniche-Mahe (Audi Quattro), a 1-59. 3.º Pescarolo-Fourticq (Land Rover), a 8-01. 4.º Coulsoul-Lopes (Opel Manta), a 9-39. 5.º Weber-Berglund (Opel Manta), a 9-54. 6.º Fourgerouse-Jacquemar (Toyota), a 15-52. ... 64.º Cañellas-Ferrán (Range Rover).

CAMIONES

1.º Capito (Mercedes). 2.º De Rooy (Daf). 3.º Groine (Mercedes). ... 8.º Del Val (Pegaso).

El Rallye de Montecarlo, adelante

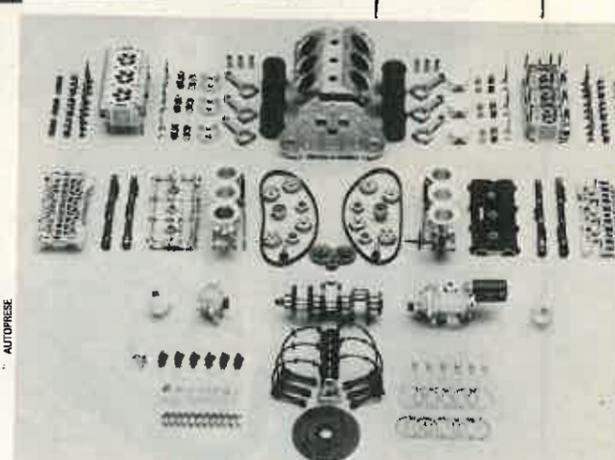
VEINTICUATRO horas después de que el Automobile Club de Mónaco decidiera anular el Rallye de Montecarlo, acusando de intransigencia a la Federación Francesa, que no renunciaba a intervenir directamente en la organización de la prueba, ésta cambiaba completamente de actitud, al parecer tras una intervención del ministro de Deportes, señor Calmat. Ante este cambio, en Mónaco decidieron levantar la anulación y mantener el rallye que tendrá su salida el día 26 de enero.

La incertidumbre que ha reinado sobre su celebración, va a repercutir sobre la participación. Si



Yamaha se pasa a los coches

DIRECTAMENTE derivado de su experiencia en motociclismo, la firma japonesa Yamaha ha presentado un nuevo motor de 2 litros para equipar a los monoplazas de Fórmula 2 que seguirán corriendo en Japón. Su aspecto más interesante es la culata, con nada menos que cinco válvulas por cilindro, dos de escape y tres de admisión, como en



sus nuevos motores de motos.

Estructuralmente, se trata de un 6 cilindros en V de carrera ultracorta, con inyección electrónica, capaz de rendir, a nada menos que 11.000 rpm., 330 caballos de potencia. Este motor OX 66 estará disponible para los clientes que lo soliciten, con un precio aún no determinado.

Competencia para Derbi

LA firma barcelonesa Autisa, especializada en la construcción de escapes para motocicletas y otros elementos mecánicos, ha puesto en marcha el ambicioso proyecto de construir un limitado número de máquinas para la categoría de 80 centímetros cúbicos del Campeonato del Mundo de Velocidad. En principio, se piensa construir 12 unidades, para cuyo fin cuentan con un presupuesto de más de 50 millones de pesetas.

El motor ha sido diseñado por Jan Thiel, uno de los mejores especialistas mundiales en pequeñas cilindradas. En la actualidad se encuentra en fase de experimentación. Y en cuanto al chasis, ha sido desarrollado por Angel Carmona.

Para la fase de puesta a punto de los primeros prototipos, y como piloto oficial en competición, ha sido designado Juan Ramón Bolart.

A TODO GAS



● Henri Pescarolo ha sido el vencedor de la Copa Porsche, dotada con cuatro millones y medio de pesetas. El segundo clasificado fue el norteamericano Al Holberto, recientemente nombrado responsable de competición de la marca en los Estados Unidos.

● Serán finalmente doce las pruebas puntuables para el Campeonato de España de Rallyes, tras los acuerdos tomados por la Junta Directiva de la Federación Española en su reunión del pasado día 27. El San Agustín (Asturias) y el Gerona figuran como reservas, mientras que el San Froilán (Lugo) y el Valeo (Madrid) estrenan puntualidad. Catorce pruebas componen el calendario de la Copa, con dos rallyes andaluces,

Costa del Sol y Jerez como reservas.

Entre otros acuerdos, en esta misma Junta se decidió establecer un mínimo de premios en las pruebas puntuables, que quedan fijados de la siguiente manera: 2.500.000 pesetas para las pruebas del Campeonato de Europa, 1.500.000 para las del Campeonato de España y 1.000.000 para la Copa de España.

● Ayrton Senna da Silva ha experimentado una mejoría en la enfermedad que le tiene paralizada media cara. Sólo parte de la boca sigue estando paralizada a medias. El brasileño espera poder ponerse al volante de un Lotus con ocasión de los entrenamientos que tendrán lugar en Estoril a finales de enero.



USTED ES
NUEVO, ¿VERDAD?



Realiza: Pilar Parra
Fotos: Alex Puyol

Caprichos

1
Estos cronógrafos son el complemento indispensable en una gama de relojes de alta calidad. Están a la venta a un precio que oscila entre las 100.000 y 135.000 pesetas, en Tomás Colomer, Puerta del Angel, 7 (Barcelona).

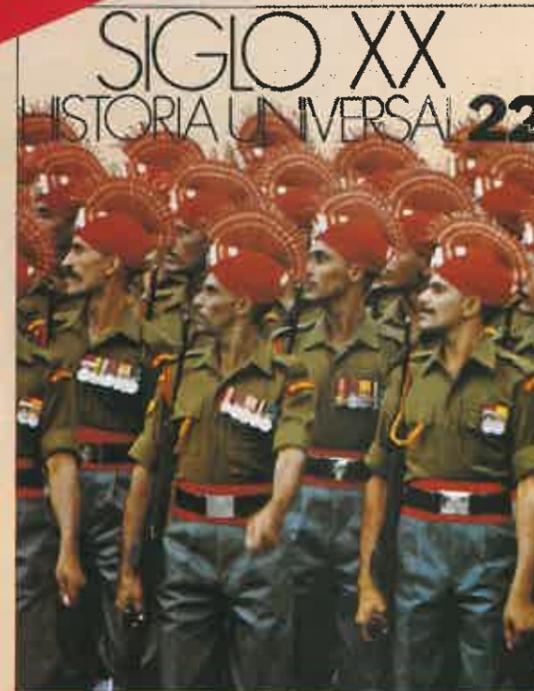
2
Este encendedor del «cavallino» grabado. Cuesta 8.750 pesetas en Kalei Dos, Orense, 6 (Madrid).

3
Gafas Ferrari de fabricación italiana. Existen dos modelos, pequeño y grande, en versión solar u óptica. Cuestan 19.900 pesetas en Optica Orense, Orense, 7 (Madrid).

4
Las plumas y bolígrafos Ferrari Fórmula parecen provenir de una pieza mecánica. Los precios se sitúan entre 6.000 y 12.000 pesetas en Víctor Caparrós, Enrique Granados, 124 (Barcelona).



historia



JOSE U. MARTINEZ CARRERAS, JULIO GIL PECHARROMAN, PHILIPPE DEVILLERS, DAVID SOLAR Y CARLO CARANCI

La rebelión de Asia
Independencia de India y Pakistán

Mil quinientos millones de hombres exigen su libertad.

- La guerra civil china.
- La guerra de Indochina.
- El despertar de Oceanía.

historia ¹⁶

TURBO

High Power Turbo Sound System

Call our new sound system the "High Power Turbo Sound System". It reproduces dynamic sound much like a Turbo charger boosts an engine power. The "High Power Turbo Sound System" reproduces incredibly powerful deep bass and super-clear treble. Once you hear our "High Power Turbo Sound System," you won't want to get into your car without it!



FUJITSU TEN
CAR AUDIO

MUSICOM sa
División Car Audio

Consejo de Ciento, 403.bajos
Tels. 231 51 12 - 246 3801
Telex: 54769 MUYC - E
Barcelona-9 (España)



PRUEBA A FONDO DEL OPEL ASCONA 1.8i GT

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

12 de enero de 1985

Núm. 64 • 175 ptas.

SE FUE CAROLINA, SE ACABO EL FOLKLORE

PARIS-DAKAR LLEGO EL INFIERNO



COMPARATIVA

**OPEL REKORD 2.2i
FRENTE A PEUGEOT 505 GTI**



PRUEBA EXCLUSIVA DE LA GUZZI LE MANS 1000