

FIAT UNO CONTRA VOLKSWAGEN POLO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

19 de enero de 1985 • Núm. 65 • 175 ptas.

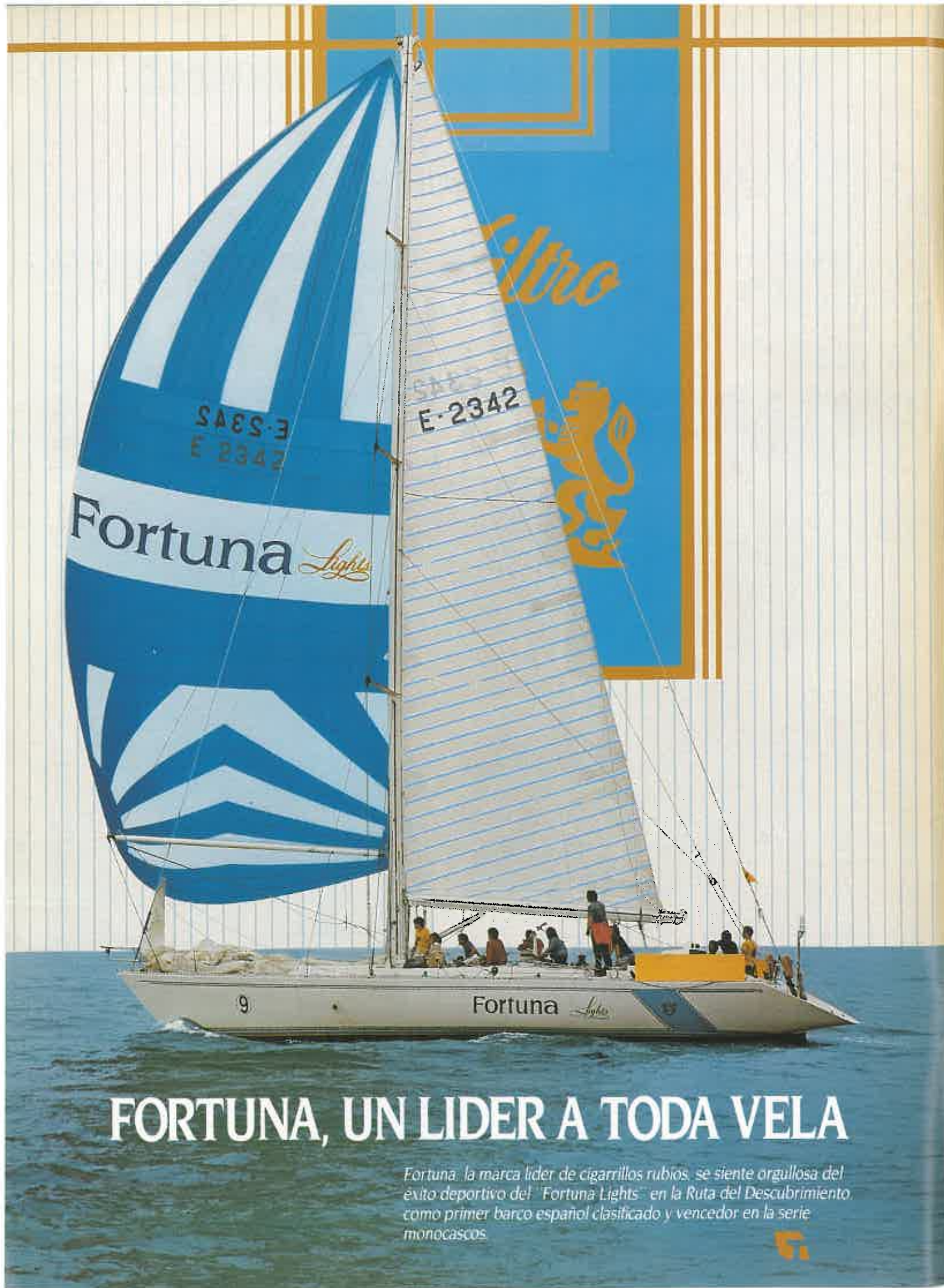
TODOS
LOS COCHES
**NUEVO
COSTE
POR KM.**

**BIENVENIDO
RENAULT-5**



LAS MEJORES FOTOS DEL PARIS-DAKAR

SUSCRÍBETE
Y GANAS UNA BOMBA DE REGALO



FORTUNA, UN LIDER A TODA VELA

Fortuna, la marca líder de cigarrillos rubios, se siente orgullosa del éxito deportivo del "Fortuna Lights" en la Ruta del Descubrimiento, como primer barco español clasificado y vencedor en la serie monocascos.

Esta semana

Por qué no subió la gasolina

El día que no subió la gasolina nadie se lo creía. Nunca un alza de precios había sido tan masivamente anunciada y asumida, relativamente, eso sí, por los consumidores. El que más o el que menos ya había echado sus cuentas y parecía dispuesto, en el caso de los automovilistas, a pagar dos pesetas adicionales por el litro de gasolina. Pero el Gobierno, en un alarde que no se recuerda por estos pagos, decidía la pasada semana congelar *sine die* la subida de ese producto.

Se ha hablado de *pulso* entre el responsable técnico de la cuestión, Carlos Solchaga, y el económico y recaudatorio, Miguel Boyer, llevándose el gato al agua el titular de Industria. Desde Economía y Hacienda se defendía la subida, como siempre, por motivos meramente fiscales. Sin embargo, queda claro que si Hacienda, en los últimos meses, ha dejado de ingresar veinte mil millones de pesetas por la renta de petróleos, también es cierto que los Presupuestos del Estado se han cerrado con el déficit inicial previsto y no hacía falta una nueva inyección recaudatoria. La subida, de *puro vicio*, a que tan acostumbrados estamos los automovilistas no encuentra, por este lado, ninguna justificación. A ello hay que añadir la bonancible evolución que están demostrando los valores del dólar y el petróleo, eternos argumentos de los Gobiernos que por aquí nos han administrado.

Pero como casi todo en estas cosas, hay una segunda parte y, se quiera o no, la gasolina subirá antes de la primavera, como

consecuencia de la homologación de octanajes que en breve se abordará. Todo depende de lo que pase en la Comunidad Económica Europea, norte al que se han fijado como lapas nuestros actuales administradores.

En la Europa comunitaria aún no está muy claro el contenido en plomo que debe llevar la gasolina. Mientras la República Federal Alemana sigue empeñada en reducirlo a 0,15 gramos por litros, se están planteando demasiadas reticencias en otros países (Francia, Italia...), que consideran que el actual nivel (0,40 grs./litro) está más que bien. En el Ministerio español de Industria, que desde ya tiene que rebajar ese nivel del 0,65 vigente al otro escalón inferior, se prefiere esperar acontecimientos para no andar reajustando un día sí y otro también. De ahí que haya quedado paralizada la sustitución de los tres tipos de octanaje ahora en el mercado por los dos, más europeos, de 92 y 97 octanos.

Eso sí, sobre estos proyectos pende la espada de Damocles, siempre atenta, del ministro Boyer: no habrá nuevos precios siempre que el retraso técnico no cree problemas a la recaudación del Fisco.

Los precios de los carburantes —y eso no es algo exclusivo de nuestro país— se rigen cada vez menos por criterios de costo como por las necesidades recaudatorias de cada instante. Pero el Gobierno del PSOE ha dado un giro espectacular en estos hábitos: por un lado, queda bien al mantener los precios estables y por otro ya apunta un pretexto técnico para la futura elevación. Aquí, el que no corre vuela...



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	36 AGENDA PERSONAL
6 LO ULTIMO	37 COMPRAR Y VENDER
10	41 MI PRIMER AMOR
20 COSTO POR KILOMETRO	43 OCIO
27	45
29 MERCADO	47 CAPRICHOS
30	48 NOVEDADES
31	50 FUERA DE SERIE
32 CUENTENOS SU CASO	53 XAVIER DOMINGO
33 AL MAL TIEMPO, PRECAUCIONES	54 MOTOS
34 CONOZCA SU COCHE	66 ESCRITOR INVITADO
35 PASATIEMPOS	66 JUAN BALLESTA

Pág.
12

Frente a frente los dos modelos más pequeños de los mayores constructores europeos; el Fiat Uno y el Volkswagen Polo, dos utilitarios que ofrecen por encima de todo calidad a buen precio.



Pág.
60

En nuestras páginas de deporte, información de última hora del Rallye París-Dakar, el gran rallye-aventura que ya se ha cobrado numerosos e importantes abandonos



Director ibérico

Los nuevos aires que corren por la sociedad británica Austin Rover acaban de producir dos acontecimientos importantes en España: por un lado, la constitución de una nueva sociedad importadora, Austin Rover Ibérica, y por otro lado, como adelantamos en su día, la adjudicación a C. De Salamanca de la exclusividad en nuestro país de las importaciones de Jaguar. Para coordinar de forma más eficaz las labores de Austin Rover España y Austin Rover Portugal, la empresa británica ha creado Austin Rover Ibérica, cuya dirección general se ha encargado a Jacques Muller, en la foto, hasta ahora director general de la compañía española, mientras que el director de Marketing de la nueva firma será David Colyer, también proveniente de Austin Rover España.



La humildad de u

Seguimos insistiendo. El por qué de la humildad de u...
que no son los equipos rivales, ni los defensores ni los atacantes los árbitros. Son los árbitros y más concretamente el árbitro de circulación que semana tras semana hacen que los partidos de información deportiva se conviertan en esporádicos dibujos de sueños. Las prisas, posiblemente esas prisas de los equipos por llevarse el título de Liga hacen que los protagonistas barcelonistas se hayan convertido en conductores nerviosos o en actores de ese oficio. Aunque que siempre visiten los diferentes situaciones como grandes campeones al triunfo.



MAGOS DEL BALON, NERVIOSOS AL VOLANTE

LOS miles de aficionados azulgranas están muy preocupados con las carreras velocistas de los jugadores del Barça, y no precisamente por «correr la banda» buscando el desmarque, que sería lo lógico. La plantilla del F. C. Barcelona está siendo perseguida por los accidentes de circulación, el último que ha quedado en el «banquillo» de la clínica Asepeyo ha sido «Lobito» Carrasco y hasta la forofa Prensa catalana ve al automóvil el mayor enemigo de su equipo favorito. De seguir así las cosas, la pizarra de las tácticas deberán aprovecharla para señalar el mejor trazado y enseñar a hacer el «punta tacón».



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 Benoit, José María García Cernuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva.

Corresponsales en España: José Luis Aznar (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lila Levit (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 Garih (Pruebas); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); M. Angeles G. Maroto, Caridad Plaza e Inés Prat («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Aquellos locos en sus cacharros); José Luis de la Viña (Náutica).

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

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

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

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuyes: 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.

LA M-30, MAS SEGURA

DENTRO del programa de conservación del Plan General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas, se llevará a cabo una importante obra en la M-30 madrileña, con un presupuesto de 731 millones de pesetas, para mejora y refuerzo del pavimento, que beneficiará la seguridad de esta vía.

SEAT, TERCER BRAZO DE V.A.G.

EN los despachos de los cuadros directivos de Seat se respira una casi total confianza en la participación mayor de Volkswagen en la compañía española. La negociación se lleva a cabo directamente entre el INI y el fabricante alemán, que parece interesado en contar con una tercera marca en Europa para consolidar su negocio. Seat se convertiría de este modo en el productor mediterráneo de la multinacional alemana.



Los usados no son un lujo

Al fin parece despejada la confusión que reinaba sobre el pago de impuesto de lujo de transmisiones patrimoniales en los vehículos usados. Tal como contempla la ley de Presupuestos Generales del Estado, de 30/XII/84, en sus artículos 64 y 65, los automóviles de turismo quedan exentos de ambos pagos, como ya publicó MOTOR16 en semanas pasadas. Sin embargo, deben presentar, como anteriormente, la hoja de autoliquidación. Es en la delegación de Hacienda en la que se determina la exención de estos pagos, mediante un sello que así lo declara. Otro tipo de vehículos, como los auto-taxis o procedentes de autoescuelas, tienen que pagar el impuesto de lujo, aplicado sobre el valor día, ya que en su primera compra no tuvieron necesidad de abonarlo. En este caso concreto, también se obliga al pago del impuesto de transmisiones. También han sufrido un incremento del 10 por 100 los accesorios que pagaban impuesto de lujo en origen. ¡Pobre usuario!



Saturno en órbita

General Motors dedicará 5.000 millones de dólares a la investigación y producción de una nueva línea de automóviles pequeños en Estados Unidos, que se venderá con el nombre Saturno. Esta es la sexta marca del primer fabricante mundial de automóviles, después de Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick y Cadillac. Roger Smith, presidente de GM, calificó de histórica la aparición de la filial Saturno. Este coche se venderá en versión berlina de cuatro puertas y cabriolet de dos. Tendrá su propia red de distribución y se construirá en una nueva planta totalmente automatizada. El presidente de la división Saturno será Joseph Sánchez, hasta ahora director de Oldsmobile.



EN EL 85, AQUÍ

EL grupo británico Sinclair, uno de los principales líderes del mercado de microordenadores, ha creado un monoplaza de tres ruedas accionado por un motor eléctrico que, según los fabricantes, tiene un consumo por kilómetro de unos 30 céntimos. El vehículo, que se denomina C5, es un híbrido entre un scooter y un kart, y va propulsado por una batería que permite desplazarse en un radio de 15 kilómetros desde el domicilio, ya que entre carga y carga de batería la autonomía es de 32 kilómetros, a no ser que se quiera pedalear. El Sinclair C5 ha comenzado a comercializarse en el Reino Unido a través de la venta por correo y su costo es de 399 libras esterlinas, incluido IVA (unas

CIENT OCTANOS

- En los últimos días se han producido nuevas elevaciones de precios. Concretamente, los Opel Corsa han subido un 3,5 por 100 y la gama BX de Citroën, en porcentaje variable, alrededor de un 4 por 100.
- Seat tiene ya definidas las modificaciones que aportará al Seat Ibiza Diesel —por el momento, con el actual motor— para lograr una reducción notable de su nivel sonoro, actualmente, excesivo a todas luces. Estas innovaciones se incorporarán a la producción en serie en abril.
- En el sondeo petrolífero Castellón B-11, Shell España y Campsa, titulares de la concesión Tarraco en el Mediterráneo, han detectado petróleo, sobre el que se efectúan pruebas de producción para valorar la posibilidad de que el pozo sea comercialmente explotable.
- La Unión de Agricultores y Ganaderos de Aragón (UAGA) está

dispuesta a llevar a Campsa a los tribunales por considerar que la compañía está suministrando gasóleo de baja calidad, que provoca graves deterioros a los tractores y máquinas agrícolas.

PEUGEOT 205, A LA DE TRES

Al final de este mes comenzará la comercialización de las primeras versiones del Peugeot 205 en tres puertas. Por el momento, sólo habrá disponibles dos versiones: el XL, con el motor 1.118 centímetros cúbicos y 55 caballos, con el mismo equipo que el GL de cinco puertas; y el XR, con motor de 1.204 centímetros cúbicos y 63 caballos, igual en equipamiento que la actual versión GR.

Se desconocen todavía los precios definitivos a los que serán comercializados, pero se estima que sean 618.000 pesetas, sin impuestos, para el XL 5 velocidades y de 663.500 para el XR.



Circulación del Ayuntamiento de Madrid, desea que el impago de las multas de la ORA sea también origen de esta sanción, pues la Federación es partidaria de mantener los mecanismos actuales de regulación del aparcamiento. Por su parte, el recaudador del Ayuntamiento de Murcia, famoso por su dureza y extremismo, sigue haciendo de las suyas. Con el beneplácito del Ayuntamiento ha embargado hasta la fecha 72 vehículos por impago de sanciones.

Ayuntamientos voraces

La voracidad recaudatoria de los Ayuntamientos no tiene límite. Ahora, la Federación Española de Municipios y Provincias —organismo teledirigido por el PSOE— ha llegado a un acuerdo con la Dirección General de Tráfico para que los conductores que reiteradamente no paguen las multas municipales sean castigados con la retirada del carné. Valentín Medel, concejal de

Lo último

EL R-5 ATACA DE NUEVO

A primeros de febrero se lanza el nuevo R-5. Se trata de un coche completamente nuevo, con una estética apenas variada respecto al antiguo. Lleva el motor transversal, que es su característica diferenciadora principal con respecto al antiguo

FASA Renault presenta esta semana el nuevo R-5 en España, en donde su comercialización se va a producir en los primeros días del mes de febrero. En las últimas semanas, en Valladolid se ha trabajado a tope para adelantar al máximo el lanzamiento de este nuevo modelo sobre todo después de que las previsiones de producción de las últimas series de su antecesor se quedaran cortas y se agotaran los stocks, haciendo perder ventas a la marca en un momento en que estos lujos no se los puede permitir nadie.

El nuevo R-5 se presenta en España con planteamientos diferentes a los que mandaron con ocasión de la presentación de la versión francesa, en el mes de septiembre. El fracaso de los primeros meses de ventas del coche en el país vecino y el mejor comportamiento hasta el último momento —el que los stocks se hayan agotado antes de la aparición del relevo es una buena prueba de ello— del viejo modelo son las causas principales de este cambio del mensaje de lanzamiento. Desaparece la palabra *super* en la que tanto hincapié habían hecho los hombres de la Regie Renault para únicamente hablar de un nuevo R-5, de una evolución de un coche que al cabo de doce años sigue estando ahí y que al menos en nuestro mercado —que es el que interesa a la Fasa Renault— tiene todavía una gran aceptación.

Y, sin embargo, es nuevo

Con el problema de sustitución del R-5, Renault ha jugado de forma excesivamente prudente. Resulta muy difícil sustituir a un coche que ha batido récords de longevidad y de ventas. Por este motivo, los altos directivos decidieron no arriesgarse lo más mínimo y decidieron sacar un coche en el que se mantuviera el aspecto externo —que se comprobó que era uno de los grandes atractivos del coche— modificando disposiciones mecánicas y algunas soluciones que se habían quedado obsoletas. Con estos imperativos, los estilistas han sacado otro R-5 en el que los cambios a primera vista son mínimos aunque estudiando el coche a fondo se puede comprobar que se trata de algo completamente nuevo desde el punto de vista técnico. Y esta falta de novedad es lo que en Francia ha jugado en su contra. Sobre todo porque la competencia en este segmento ha aumentado y sus rivales son coches que ofrecen una habitabilidad muy superior a la del R-5.

En España, las cosas pueden ser diferentes en razón de la buena imagen de Renault, de la que se aprecia su calidad. Si el viejo R-5 pudo aguantar aceptablemente la salida de un competidor tan temible como el Peugeot 205, su sucesor, presentado como una evolución en la que se mantienen todas las características de fiabilidad con sólo al-





Los interiores son de nuevo diseño, siguiendo el estilo de la marca ya introducido en los R-11 y R-25. Los asientos son del tipo monorail, muy envolventes, con reposacabezas y asiento trasero partido en las versiones más equipadas.

gunos retoques de modernidad, debería mantener esa parcela del mercado que Fasa tiene.

Y el caso es que como decíamos más arriba es un coche nuevo al que voluntariamente se le ha querido dar el aspecto externo del modelo antiguo. Algo que quizá ha ido en contra de los trabajos del departamento de estudios de la marca, que sin duda debían tener dibujados prototipos con una habitabilidad más lograda y que deben haber tenido que tirar a la papelera para respetar el equilibrio estético que indudablemente tiene la línea del R-5. En definitiva, que se aprovecha poco la ganancia de capacidad interior que la colocación del motor en posición transversal debería dar. Esta es una de las principales características del nuevo coche. El motor deja de ir longitudinal, con el cambio de marchas por delante del eje delantero y el motor en línea, para pasar a ser transversal, con el cambio al lado izquierdo. Este cambio de posicionamiento del motor va acompañado de nuevas suspensiones estudiadas no sólo para mejorar confort y estabilidad,

sino para conseguir que sus componentes roben el menor espacio posible en el interior.

Con este objetivo, se ha modificado también la posición del depósito de gasolina, adelantándolo hasta colocarlo bajo el asiento trasero. Esta nueva situación lo hace más seguro, a cubierto de impactos por alcance. Sin embargo, su desplazamiento no puede ser aprovechado para mejorar capacidad de maletero —que de todas formas es más grande—, dado que ahora bajo el piso del mismo va la rueda de repuesto, que ya no cabe en el vano motor al ir éste transversal.

Lo que sí ha permitido el motor transversal es afinar un poco más el morro. Y esto unido a toda una serie de detalles, como un parabrisas más inclinado, etcétera, mejora sensiblemente el coeficiente aerodinámico. Renault anuncia ahora un CX de 0,35, cuando el modelo anterior lo tenía de 0,38, que para la época era bastante bueno. Por referirlo a sus competidores europeos más modernos, el Peugeot 205 tiene también 0,35, mientras que el Fiat Uno

lo tiene de 0,34. En España, Seat anuncia un 0,36 para el Ibiza.

Los motores, sin embargo, son los ya conocidos de siempre: los tipo *Sierra*, todavía insustituibles. Renault mejora su rendimiento en este coche añadiéndoles encendidos electrónicos con microprocesador, gracias a lo cual se permite anunciar —sin exceso de optimismo si hemos de hacer caso a las pruebas de nuestros colegas franceses— consumos notablemente bajos.

En lo que se refiere a los interiores, la presentación tiene el estilo de los últimos modelos Renault: R-11 y R-25. Salpicadero, asientos, etcétera, tienen la forma que se escogió para aquéllos. Hay que decir que el nuevo R-5 nos parece que queda mejor que en el R-25. Pero eso es ya entrar en cuestión de gustos.

La habitabilidad ha mejorado, sobre todo en anchura. En cambio, longitudinalmente prácticamente no hay mejora puesto que el maletero absorbe todo lo que se pudo haber ganado sobre ese eje. Gracias a ello, siguiendo siempre las informaciones del fabricante, el



Detalle de los grupos ópticos delanteros, con el indicador de dirección más alto y mejor protegido. La aerodinámica es mejor. Un detalle es que la boca del depósito de gasolina tiene tapa. El guarnecido de las puertas es también nuevo, con bolsas rígidas portaobjetos.



compartimento de equipajes gana un 7 por 100 en volumen útil (medido con maletas y paquetes de un decímetro cúbico de volumen mínimo).

Tres versiones

De salida, son tres las versiones que aparecerán en nuestro mercado. En principio se ha decidido mantener la misma oferta que había existido del modelo viejo, con dos versiones de 1.108 centímetros cúbicos —TL y GTL— más una de 1.397 centímetros cúbicos —GTS—. En esta última hay una mejora de potencia con respecto al viejo TX, puesto que el reglaje de motor va a ser el mismo que llevan los R-9 y R-11 TSE, con 72 caballos.

Los motores de 1.108 centímetros cúbicos experimentan un aumento de un par de caballos gracias al encendido electrónico. Habrá dos niveles de acabado en estas versiones de 1.108 centímetros cúbicos más una de equipo completo al máximo con el motor grande.

Este es sólo el comienzo, pues dentro de un par de meses aparecerá la versión Copa Turbo, con la que se correrá la Copa Nacional de este año (en la Iniciación se emplearán los nuevos R-5 de motor 1.397 centímetros cúbicos).

En estos primeros meses, el nuevo R-5 se ofrecerá sólo en carrocería de tres puertas. En septiembre aparecerá en Francia la carrocería de cinco puertas. Hasta entonces, con el nuevo R-5 coexistirá el viejo en versión cinco puertas, para atender la demanda que de ese tipo de coche pueda haber.

Con respecto al viejo modelo, el nuevo tiene más posibilidades de evolución. Concretamente, bajo su capot cabe el motor 1,6 diesel de los R-9/R-11, por lo que en el plazo máximo de un año hay que esperar la aparición de una versión diesel para hacer frente a la competencia que representan los Fiesta, Visa y futuro 205 con este tipo de motores. Por otra parte, el motor *Sierra* en sí puede dar lugar a otras versiones, sea por debajo de las existencias, sea intermedias, en caso de que el mercado las demandara.

Alfa Romeo lanza ahora en España su nuevo modelo 90, cuya presentación mundial tuvo lugar el pasado mes de septiembre. El nuevo Alfa 90 es el primer paso para la renovación de la parte alta de la gama de esta marca italiana

EL ALFA 90, NUEVO EN ESPAÑA

SUSTITUYE a todas las versiones del modelo Alfetta, pero también al Alfa Sei, al menos mientras no esté a punto el nuevo coche con carrocería tipo 4.

El nuevo coche ha sido diseñado por Nuccio Bertone, quien ha conseguido el convinar las líneas clásicas con la aerodinámica, logrando un coeficiente francamente bueno.

Para el mercado español, la marca milanese ha escogido las versiones con motores V-6 de 2,5 litros y cuatro cilindros de 2 litros, ambos, con inyección, de gasolina, y el cuatro cilindros de 2,4 litros turbodiesel. Quedan casi exclusivamente para el mercado italiano las versiones 2 litros y 1,8 litros de carburadores, más baratas y menos equipadas. Concretamente, la última mencionada se ha mantenido, teniendo en cuenta la



Los interiores son vistosos y muy cuidados. La instrumentación digital disgustará a los fieles de la marca

sustitución de los Alfetta 1,8 que emplean los carabinieri, cuyos talleres tienen abundante recambio de estos mo-

tores y querían aprovecharlos.

El Alfa 90 es más amplio interiormente —sobre todo

en anchura— y de maletero que el viejo Alfetta. Los interiores han sido muy cuidados, puesto que uno de los principales objetivos del fabricante con el nuevo modelo es alcanzar los niveles de calidad que tienen sus competidores alemanes. No sólo se ha cuidado el diseño, en el que los italianos son maestros, sino la calidad del acabado, dándoles a los plásticos un aspecto noble, que sí tienen en los coches fabricados al norte de los Alpes y que, sin embargo, no tenían los coches fabricados en Milán. Este intento de cuidar el detalle les ha lle-

vado, incluso, a acomodar en el salpicadero un pequeño maletín, que puede valer como equipaje para viajes cortos.

La suspensión es independiente, del tipo McPherson en las ruedas delanteras y con un eje rígido De Dion en las traseras. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros en la versión de motor V-6. La dirección es a cremallera, asistida en las versiones V-6 y turbodiesel.

En cuanto a la arquitectura mecánica, el motor es delantero, mientras que el cambio de marchas, como en los Alfetta, va sobre el eje trasero para conseguir un mejor reparto de masas. Alfa Romeo ha intentado en este modelo mejorar la suavidad de manejo del cambio y evitar en lo posible la dificultad que los conductores encontraban para engranar la primera marcha a coche parado. En estudio profundo sobre la timonería del cambio les ha permitido, según aseguran, hacer grandes progresos en este terreno.



La línea del nuevo Alfa 90 ha sido diseñada por Bertone. Sólo la vista trasera resulta un poco difícil de asimilar.

En cuanto a los motores, el V-6 de 2,5 litros con inyección es el motor que empleaban los coupé GTV-6. Tiene 156 caballos, que permiten al coche velocidades del orden de los 210 kilóme-

tros por hora en punta. El motor 2 litros de cuatro cilindros con inyección Motronic se había montado ya en las últimas series del Alfetta. Su potencia es de 128 caballos y la velocidad máxima es de unos 195 kilómetros por hora.

En lo que se refiere al diesel, es el 2,4 de cuatro cilindros VM, que con el turbo y el «intercooler» da 110 caballos. Lo más interesante de esta versión es que Alfa Romeo ha hecho un notable esfuerzo en su insonorización y en aislar sus vibraciones.

El equipamiento es de lo más completo, hasta tal punto, que en la versión V-6 sólo quedan dos opciones: el aire acondicionado y el techo practicable.

Los precios serán, francofrontera, es decir, sin impuesto de lujo ni matriculación, los siguientes: 2,0 i, 2.150.000 ptas.; V-6 2,5 Q. O., 2.450.000 ptas., y 2,4 TD, 2.240.000 ptas.



FRENTE A FRENTE

FIAT UNO 45 CONTRA VW POLO C "OXFORD"

CALIDAD A BUEN PRECIO

El Fiat Uno y el Volkswagen Polo son en la actualidad dos automóviles que reúnen algunas cualidades dignas de mención: en primer lugar, porque se trata de los modelos más pequeños de los dos mayores constructores europeos; en segundo lugar, por una razón que afecta a nuestro mercado en general y a la firma Seat, en particular.

El Fiat Uno es el heredero del Fiat 127. Es, pues, el modelo que Seat debería haber construido en España si se mantuviesen los acuerdos con la firma italiana y el modelo que Seat se propuso superar cuando se lanzó a la aventura de construir un modelo propio, el

Ibiza. Por otro lado, el Polo es el modelo que los recientes acuerdos con Volkswagen han posibilitado para su construcción en Pamplona.

Enfrentando, pues, al Fiat Uno y al Volkswagen Polo, analizamos el modelo que podía haber sido con el que es en la actualidad. Son vehículos de características muy similares, el Fiat, gravado con los impuestos de los coches de importación, pero que, sin embargo, no se distancia más que en 20.000 pesetas del Volkswagen, fabricado en España. El Fiat ha sido diseñado por el estilista italiano Giorgetto Giugiaro, que es el autor también del primer diseño del Polo, que en 1982 sufrió una

profunda transformación modernizadora, pero que lo alejó de la idea primitiva del diseñador de moda.

Uno y otro se ofrecen en versiones de mayor potencia. El italiano, con motores 900, 1.100 y 1.300 centímetros cúbicos, además del diesel; el hispano-aleán, por ahora, con motores de 1.000 y de 1.300 centímetros cúbicos. Para este enfrentamiento hemos elegido las versiones más básicas de ambos modelos, por ser las que resumen mejor sus planteamientos iniciales: coches eminentemente urbanos o de segunda motorización familiar.

Y pese a un grupo motopropulsor más antiguo, con distribución por ár-



Precio en la calle: 838.504 ptas.

Fecha de presentación: Enero, 1983.
Fabricante/Importador: Fiat Hispania, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 70.
Plazo de entrega: Tres semanas, según color.

VIRTUDES

- Habitabilidad excelente para su tamaño.
- Mecánica robusta.
- Consumos bajísimos.

DEFECTOS

- Comportamiento duro.
- Palanca de cambios imprecisa.
- Equipamiento escaso.

Aunque no son de dimensiones muy grandes, los asientos del Uno cumplen su cometido a la perfección. La accesibilidad a las plazas traseras se mejora con la banqueta deslizante.

El Fiat Uno utiliza un tablero muy atractivo, en el que todos los mandos están perfectamente a la mano; únicamente requiere un cierto tiempo de adaptación.



ALFONSO J. REIG

bol de levas lateral, la verdad es que el Fiat aventaja a su rival en consumos, sin perder gran cosa en prestaciones. Si a ello añadimos una cierta ventaja italiana en la modernidad del diseño y en la habitabilidad, se puede incluso pensar que Seat ha salido perdiendo con el cambio. El Fiat, galardonado el pasado año con el título de «Mejor coche del año en Europa» supera a su rival germano, pese a que, en nuestro país, la aureola de Volkswagen sea un excelente argumento de ventas.

INTERIORES: IMAGINACION MEDITERRANEA

Ya hemos dicho que el diseño del Fiat Uno se debe al lápiz de quien hoy por hoy se considera como una de las primeras voces en el diseño industrial, comprendido el automóvil: el italiano Giugiaro. Y eso se nota en lo atractivo de las soluciones y en el permanente recurso a la ergonomía. Todo lo encontramos al alcance de la mano, sin forzar la postura ni distraer la atención en la conducción. Tiene como contrapartida el obligarnos a un periodo de adaptación, más o menos largo, según cada usuario.

El Polo es todo lo contrario: negro, triste, oscuro: uno de los salpicaderos menos atractivos que nos podemos encontrar en un automóvil, aunque está exento de funcionalidad y, en todo caso, aquello que incorpora funciona con

plena corrección. En este sentido, mejor que el Fiat, por calidad de acabado y por calidad de los materiales empleados. Seat importa de Alemania estos

FICHA TÉCNICA

FIAT UNO 45

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 903 c.c. (65x68 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Distribución: Árbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 96 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 45 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 6,8 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,2 km/h.; 2.ª, 9,6 km/h.; 3.ª, 18,0 km/h.; 4.ª, 25,4 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 9,4 metros.

FRENOS Sistema: Disco delante, tambor detrás.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante, semiindependiente detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 4,5x13 pulgadas. Neumáticos: 135 SR 13.

PESO En orden de marcha: 700 kg.

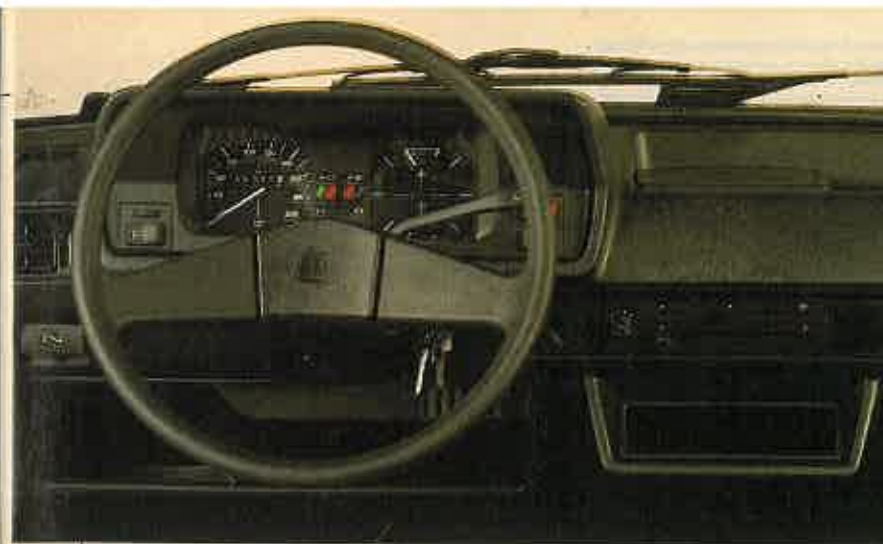


pequeños elementos que tan frecuentemente le traicionan en otros productos de su gama.

Ambos coches han partido de presupuestos eminentemente utilitarios, en los que la habitabilidad ha sido una premisa fundamental, supeditando a este concepto otros aspectos como el atractivo estético. Así, la línea próxima a una furgoneta, tiene sus ventajas (gran habitabilidad y visibilidad) y algún inconveniente (luneta posterior sensible a la suciedad y la aerodinámica).

Nunca puede esperarse gran cosa en el confort de automóviles de poco más de tres metros y medio; pero justo es reconocer que, sobre todo Fiat, ha realizado un notable esfuerzo en este sentido. Así, el Uno, no menos confortable que un Fiat Ritmo, por citar el ejemplo de otro coche de la misma marca y mayor tamaño. Los asientos delanteros son aceptables para su categoría y, en todo caso, bastante más cómodos que en el Polo, en que presentan una curvatura extraña, muy fatigosa en viajes de medio recorrido.

En cuanto a las plazas traseras, hay una ventaja a favor del Uno, muy sensible en caso de que los asientos delanteros vayan retrasados al máximo. El Uno tiene también el acceso más fácil gracias a que la banqueta delantera se desplaza y deja casi totalmente desahogada la única puerta de cada lado. En ambos casos, los respaldos traseros se abaten con facilidad, ampliando notablemente la capacidad del maletero. Y ya que hablamos de maleteros, mencionar que el modelo italiano supera a su



ALFONSO J. REIG

En el Polo se ha trabajado con denuevo para lograr uno de los salpicaderos más tristes que últimamente nos hemos encontrado en un automóvil. No falta nada imprescindible, pero nadie lo diría. El volante es muy vertical.

Precio en la calle: 820.045 ptas.

Fecha de presentación: Julio 1982.
Fabricante/Importador: Seat, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Comportamiento excelente.
- Fiabilidad mecánica.
- Transmisión adecuada.

DEFECTOS

- Suspensión incómoda.
- Climatización insuficiente.
- Cambio duro e impreciso.

No son muy cómodos los asientos del Polo por la curvatura de los respaldos. El conductor va sentado muy bajo, siendo muy adecuados para conductores de gran estatura.

AL VOLANTE: IGUALES, PERO DISTINTOS

El Fiat Uno incorpora como motor a un viejo conocido: el cuatro cilindros de 903 centímetros cúbicos y 45 caballos de potencia, que comenzó en España montándose en el veterano 850 Sport Coupe y posteriormente en las distintas versiones del Seat 127, con potencias de 47, 45 y 40 caballos, según la carburación. Se trata de un fiable bloque de hierro y culata de aleación, con árbol de levas lateral, alimentado en el Uno 45 por un carburador monocuerpo. Y pese a lo que podría parecer por antigüedad del motor, Fiat ha conseguido unos resultados excelentes, con un consumo ajustadísimo y unas prestaciones que en nada desmerecen a un rival de mayor cilindrada. De cara al usuario español es importante destacar la gran oferta que existe en repuestos de este motor que, básicamente es el mismo del 127, del Fura o el Panda.

En cuanto al alemán, ya si se trata de un motor muy moderno, con bloque en aluminio y distribución hidráulica que es lo que ahora está de moda en los coches europeos y que proporciona, entre otras cosas, la despreocupación del usuario de cara a su mantenimiento.

De todas formas, las cifras oficiales que proporcionan los dos fabricantes deben ser tenidas únicamente con carácter indicativo: posiblemente no todos los Uno rindan 45 caballos, mien-

tear la incógnita de quien puede ser el ganador, aunque el Polo debería mejorar su distribución de aire caliente.

FICHA TÉCNICA

VW POLO C

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.043 c.c. (75x59 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 90 octanos. Capacidad del depósito: 36 litros. Potencia máxima: 40 CV a 5.300 rpm. Par máximo: 7,5 mkg a 2.700 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 7,4 km/h.; 2.ª, 13,1 km/h.; 3.ª, 20,4 km/h.; 4.ª, 28,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,1 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y semiindependiente detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 4,5x13 pulgadas. Neumáticos: 135 SR 13.

PESO En orden de marcha: 700 kg.



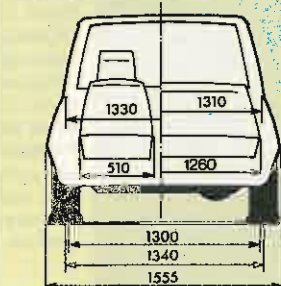
FRENTE A FRENTE

EQUIPAMIENTO

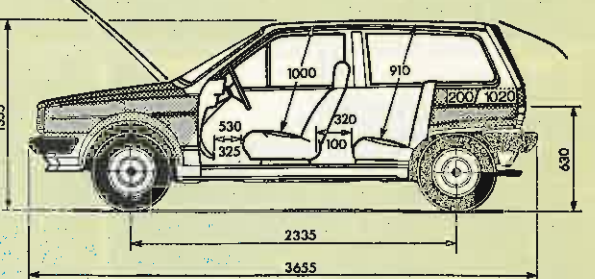
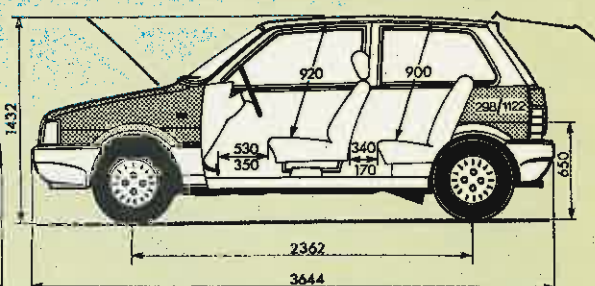
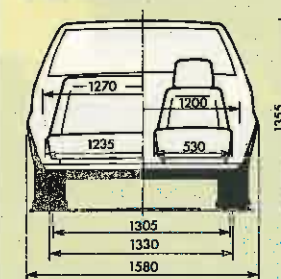
Poco para presumir

	Fiat Uno	VW Polo
Cuentarrevoluciones	NO	NO
Cuentakilómetros parcial ..	NO	NO
Termómetro de agua	NO	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO
Reloj	NO	NO
Ordenador de a bordo	NO	NO
Testigo reserva carburante ..	SI	NO
Testigo freno de mano	SI	NO
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO
Piloto antiniebla	SI	NO
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO
Retrvisor regulable desde interior	NO	NO
Apoyacabezas delanteros ..	SI	SI
Elevavinas eléctricos (delanteros/traseros) ..	NO	NO
Cerraduras centralizadas ..	NO	NO
Luz lectura de mapas	NO	NO
Tapón carburante con llave ..	NO	SI
Llantas de aleación	NO	NO
Preequipo de radio	NO	NO
Limpia-lavavinas trasero ..	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO

FIAT UNO 45



VW POLO C



tras que la mayoría de los Polos superan los 40; cuestión de matices y sobre todo de una fiscalidad, como la alemana, que penaliza la potencia real. En todo caso, lo que es apreciable es la forma distinta en que estos caballos se manifiestan. Mientras en el Uno su motor responde con rapidez a la pre-

sión sobre el acelerador y sus aceleraciones son brillantes, el Polo es más perezoso, pero cuando se estabiliza en un régimen, el motor gira como un reloj. En ambos casos, la caja de cambio es de cuatro marchas, lo que a muchos usuarios podría parecer un retroceso respecto a la tendencia moderna hacia

CONSUMO

El Fiat bebe menos

	Fiat Uno	VW Polo
	Litros/100 km.	
CIUDAD		
A 24,6 km/h.	7,2	8,0
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo ..	4,9	5,6
En conducción rápida	7,9	9,1
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo ..	5,7	6,2
A fondo	7,3	7,9
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio pond. ...	6,4	7,1
Recorrido (km.)	600	460

las cinco velocidades. En el Fiat se ofrece una caja de cinco marchas en versiones superiores, mientras que los usuarios del Polo, en cualquiera de sus versiones, tiene que conformarse con las cuatro.

En ambos casos, el escalonamiento es correcto incluso en el alemán. No es

FRENTE A FRENTE

PRESTACIONES

Empate con matices

	Fiat Uno	VW Polo
VELOC. MAXIMA (km/h.)	142,6	145,3
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	20,2	21,0
1.000 m. salida parada	38,7	38,9
De 0 a 100 km/h.	17,8	21,1
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a ..	22,5	23,0
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a ..	—	—
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a ..	41,8	41,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a ..	—	—
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	18,3	18,3
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	—	—

frecuente que los automóviles germánicos acierten en este aspecto que el mercado español agradece por sus peculiaridades de tránsito y trazado. Pero, por una vez, nada tenemos que reprochar. El Fiat tiene un grupo más corto y ligeramente más cerradas sus relaciones de cambio.

Llantas de chapa en ambos casos
Los dos montan neumáticos 135 SR 13

Los embragues son progresivos y suaves en los dos casos.

En ninguno de los dos casos la caja de cambio es una maravilla de precisión. El Polo es algo mejor, ya que en el Fiat es bastante dura y de tacto extraño.

Dirección y frenos, bien en ambos

POR TECNOLOGIA

El Centro de Investigaciones VARTA, el más importante de Europa dedicado al desarrollo de baterías, introdujo —y patentó— la utilización de selenio en sus aleaciones, creando así un nuevo tipo de baterías. Las más sofisticadas del mercado. Con toda la perfección de la tecnología alemana, durante todo un siglo. Por ello, los más importantes fabricantes europeos de vehículos incorporan baterías VARTA.

POR POTENCIA

Una batería ha de demostrar su potencia, arrancando a la primera, como VARTA, líder del mercado europeo. Las baterías VARTA arrancan a las temperaturas más extremas de los rigurosos inviernos europeos. Porque disponen de la máxima capacidad de arranque en frío. Su insuperable rendimiento lo demuestran los millones y millones de vehículos que, en todo el mundo, arrancan cada día con VARTA.

FRIAMENTE



POR SEGURIDAD

Seguridad de estrenar su batería, gracias a los tapones visibles. VARTA, al estar cargada en seco, se activa justo en el momento de instalarla. Sólo es necesario quitar los tapones, verter el ácido en los vasos y volver a colocar los mismos tapones. Con VARTA, el usuario está completamente seguro de estrenar su batería. Además con VARTA y, a diferencia de otras baterías, siempre es posible asegurar el control del estado de carga mediante una sencilla comprobación.

POR LARGA VIDA

VARTA es la batería de larga vida. Al estar cargada en seco, su vida no comienza en el momento de su fabricación, sino justo en el momento de colocarla en el vehículo, mediante la incorporación del ácido. Todo ese largo tiempo que media entre la fabricación y la utilización de la batería, no existe en las VARTA. VARTA le ofrece otra ventaja única: Garantiza sus baterías, hasta 55 amperios, por dos años. Esta es la doble garantía VARTA.

LA PRIMERA DE EUROPA

DOBLE
VARTA
GARANTIA



casos, sobre todo en el apartado segundo, en el que se obtienen excelentes resultados, con mejor eficacia en el alemán y más fácil de dosificar en el italiano.

Particularmente, el Fiat es de una asombrosa ligereza de dirección, muy adecuada para público femenino y aparcamiento en parado. En cuanto al Polo, no es que sea dura, pero acusa una cierta falta de precisión en curva por pérdida de motricidad a velocidad elevada.

Aunque disponen del mismo esquema de suspensión, con McPherson delanteras y eje semirígido trasero, la verdad es que hay ligeras diferencias entre

El comportamiento del Uno es irreproachable. Su habitabilidad es en estos momentos la más conseguida de su categoría.



SONORIDAD



Ligera ventaja del Fiat

	Fiat Uno	VW Polo
Al ralentí (dB)	53,3	50,2
A 60 km/h. (dB)	61,7	64,7
A 90 km/h. (dB)	66,2	68,6
A 120 km/h. (dB)	70,1	73,2
A 140 km/h. (dB)	75,1	76,9

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

FRENOS



Ambos excelentes

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Fiat Uno	VW Polo
A 60 km/h.	13,1	12,1
A 100 km/h.	38,8	37,8
A 120 km/h.	56,4	53,0

ambos. Mientras que el Fiat es irreproachable en cualquier condición, el Volkswagen presenta algunas anomalías en conducción rápida. Hay una descompensación entre los ejes delantero y trasero en su comportamiento, lo que se traduce en un insistente rebote del eje delantero, con frecuentes pérdidas de trayectoria. Su configuración particular les hace bastante sensibles al viento lateral, más acusada en el Polo por tener unas líneas más angulosas.

Nos encontramos por tanto ante un modelo, el Uno, en el que se ha buscado una buena estabilidad, y el Polo, en el que el confort es prioritario. Pero los técnicos de Fiat han obtenido unos resultados más brillantes, fruto sin duda de experiencias anteriores. Curiosamente, han perfeccionado en el Uno el sistema que los alemanes implantan como pioneros.

En ambos casos se trata de automóviles enormemente fáciles de conducir



Algo más saltarán el Polo. Su habitabilidad se ha logrado sacrificando la estética, muy parecida a un break.

pago de más del 50 por 100 de aranceles aduaneros.

Porque, en buena ley, si un día desaparecen los aranceles, los Uno tendrían que venderse en España por poco más del medio millón de pesetas, lo que no vemos nada fácil.

J. M. C.

por cualquier usuario, sin reacciones inesperadas, que toleran perfectamente bien ciertas alegrías, que en otros coches más briosos o nerviosos producirían más de un susto.

CONCLUSION:
UNO MEJOR QUE OTRO

Ya hemos mencionado que Seat podía haber fabricado el Uno en nuestro país. Debemos decir que si no lo ha hecho fue porque Fiat tomó la iniciativa de dejar a la empresa española en la estacada.

Pero lo cierto es que Seat habría ganado algunos enteros si hoy tuviese en su red de concesionarios al extelente Uno.

El Polo no está nada mal; tiene incluso a su favor el llevar un nombre le-

gendario y, sobre todo, el incorporar unos standards de calidad superiores a los que Seat hubiese logrado con su habitual red de suministradores.

Uno y otro coche tienen una línea muy similar, atractiva con reparos, porque en estos temas siempre hay quien está dispuesto a afirmar lo contrario. Sin ser enormemente habitables, con ligera ventaja para el italiano y muy parcos en el consumo, con el Uno en cifras ya muy difíciles de mejorar e inimaginables hace tan sólo un par de años.

El Polo es ligeramente más rápido que el Uno, pero el italiano ofrece unas aceleraciones y recuperaciones algo más brillantes, sin que ninguno se distancie notablemente de su rival. Y en cuanto al precio, es inaudito el estudio que tiene que haber realizado Fiat para lograr importar los Uno a este precio, perfectamente competitivo respecto a rivales nacionales que están exentos del

BALANCE FINAL



Gana el italiano

	Fiat Uno	Volkswagen Polo
Velocidad máxima ..	2.º ***	1.º ****
Aceleraciones	1.º ****	2.º ***
Recuperaciones	1.º ***	1.º ***
Consumo	1.º ****	2.º ***
Transmisión	1.º ***	1.º ***
Caja de cambio	2.º ***	1.º ***
Frenos	1.º ****	2.º ***
Dirección	1.º ***	2.º ***
Comportamiento ...	1.º ****	2.º ***
Aptitudes urbanas ..	1.º ****	1.º ****
Autonomía	1.º ****	2.º ***
Habitabilidad	1.º ****	2.º ***
Capacidad maletero ..	1.º ***	2.º ***
Confort	1.º ***	2.º ***
Sonoridad	1.º ***	1.º ***
Equipamiento	2.º **	1.º **

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

**PARA TODOS LOS MODELOS
QUE SE VENDEN EN ESPAÑA**

EL PRECIO POR KM.



La reciente elevación del precio del gasóleo, las subidas de los precios de los automóviles y el inicio de un nuevo año, son ocasión propicia para que ofrezcamos a todos los lectores y muy especialmente a los empresarios, los precios del kilómetro recorrido por todos y cada uno de los automóviles que hoy día pueden comprarse en el territorio nacional.

A lo largo de estas páginas, el lector encontrará el valor medio de cada kilómetro que recorre su automóvil, y una aportación exclusiva de nuestra publicación: la posibilidad de que, con un sencillo formulario, establezca con precisión los gastos de un automóvil concreto. Sobre estas líneas, publicamos la fotografía del Renault 9 como homenaje al más vendido en el pasado año.

Coste por Kilómetro

El cálculo del coste por kilómetro plantea siempre no pocos problemas. Cada usuario, cada empresa e incluso cada publicación establecen sistemas diferentes para llegar a parecidos resultados. A lo largo de estas páginas ofrecemos el sistema que MOTOR16 ha elegido, tras no pocas deliberaciones y consultas con estamentos públicos y privados.

El primer concepto es el de antigüedad del modelo elegido. Nuestros cuadros indican los costes en función de los años que hace que el vehículo considerado ha sido matriculado. Porque es evidente que, al margen de que con-

Estos costes son producto de tres grandes grupos: costes financieros (los resultantes de la adquisición del vehículo), costes fijos anuales (los imprescindibles para poder circular, pero no resultado del movimiento del automóvil) y los gastos de rodaje (los consumos y desgastes producto de los kilómetros recorridos).

A su vez, cada uno de ellos se desglosa en varios capítulos. Unos de comprensión elemental y otros que precisan de alguna puntualización. Pero siempre teniendo muy en cuenta que en estas tablas se ofrecen costos promedio; costes teóricos. Que luego, cada cual, en función de sus propios valores, puede variar en uno u otro sentido. Por ejemplo, cada modelo tiene un consumo, que MOTOR16 ha establecido en sus pruebas; pero, porque su automóvil consuma más o menos, porque desgaste más o menos sus neumáticos, o porque sus valores de depreciación sean mayores, variará el resultado final respecto a la cifra que ofrecemos.

Estas tablas, pues, tienen otra «lectura» (empleando un término hoy muy en boga): la de permitir una comparación entre distintos modelos, partiendo siempre de los mismos supuestos. El Ford Fiesta L del señor Gómez puede consumir menos que el Citroën Visa Club de la señora Fernández, pero, en general, el Visa Club consume menos que el Ford Fiesta L.

Los tres primeros bloques de columnas (uno por cada año) ofrecen los costes totales, considerando los gastos financieros que, a la hora de la verdad, son los más abultados. Pero es que esto es así en la realidad. Porque la compra de un coche supone un fuerte desembolso que hay que distribuir entre los años que los disfrutamos (cualquiera que sea la forma de pago), como si se tratase de cualquier otro bien. Un lavaplatos, que nos cuesta 60.000 pesetas y que nos dura ocho años, tiene un coste por lavado (calculando 300 lavados/año) de 25 pesetas, a los que hay que sumar el coste del detergente, luz, abrillantador y de las reparaciones estimadas en su vida útil. Estos tres últimos valores son, normalmente, bastante más bajos que el primero. Otro tanto ocurre con el automóvil.

Estos costes financieros los dividimos en dos: depreciación e interés. Para calcular la depreciación mantenemos el concepto de pesetas constantes por no complicar extraordinariamente los cálculos. El interés se ha fijado en el 8,5 por 100, ligeramente más bajo del interés comercial, pero así corregimos parcialmente el error de la fluctuación de la moneda.

En gastos anuales, el único concepto confuso es el de gastos de reparaciones, que ampliamos en recuadro al igual que hacemos con los gastos de mantenimiento.

simos o gastos de neumáticos puedan permanecer invariables, otros conceptos, como las reparaciones o la depreciación, varían sustancialmente con el tiempo. Así, un coche sufre una depreciación mayor con el tiempo que con el kilometraje recorrido.

El segundo concepto es el del kilometraje anual recorrido. Según las últimas estadísticas de la Dirección General de Tráfico, el kilometraje medio recorrido por el automobilista español ya no llega a los 10.000 kilómetros anuales. Pero, por otro lado, los profesionales, a quienes estas tablas sirven de gran manera, hacen recorridos próximos a los 50.000 kilómetros anuales. Por ello hemos establecido las escalas de 10, 15, 20, 30 y 50.000 kilómetros para acercarnos a todos los tipos de utilización más frecuentes.

Coste por Kilómetro

FIAT UNO Sin duda uno de los coches de éxito en nuestro mercado. Pese a que a priori debería estar penalizado por los precios de los importados, el pequeño Fiat es enormemente competitivo. Lo destacamos porque es el coche más barato en cuanto a coste por kilómetro se refiere, de cuantos se venden en nuestro mercado. Precisamos que se trata de un coche de gasolina, aunque algunos diesel le aventajan.



DEPRECIACION Para establecer la depreciación media de los coches hemos recurrido a la que el Ministerio de Economía y Hacienda fija para el pago de derechos patrimoniales. Estas cifras son por el número de años en total. Así, cuando a tres años es el 44 por 100, quiere decir que en cada año es el 14,6 por 100. Estas cifras, en las tablas, se incrementan en un porcentaje de tipo variable (km/1.000), para incrementar a los coches con mucho kilometraje recorrido.

P. V. P.	MODELO	1 AÑO (Kilometraje anual)					2 AÑOS (Kilometraje anual)					3 AÑOS (Kilometraje anual)					GASTOS SOLO RODAJE (Km/metros anual)				
		10.000	15.000	20.000	30.000	50.000	10.000	15.000	20.000	30.000	50.000	10.000	15.000	20.000	30.000	50.000	10.000	15.000	20.000	30.000	50.000
ALFA ROMEO																					
1.944.707	SPRINT V. 1.6 C.V.	41,55	44,77	36,38	27,98	21,27	58,83	42,63	34,63	26,43	20,03	56,01	40,64	32,58	25,31	18,35	9,89	9,59	9,48	8,40	8,35
1.744.767	33 C.V. 106 CV*	56,40	43,31	35,76	28,22	22,18	58,95	41,39	34,10	26,82	21,07	53,42	38,00	30,81	23,61	16,41	11,83	11,69	11,61	11,54	11,48
2.795.809	GIULETTA 2.0*	73,54	52,59	43,62	33,66	25,67	70,32	51,07	41,44	31,81	24,20	68,89	48,72	39,58	30,43	23,35	11,94	11,78	11,68	11,59	11,52
2.495.528	GTV 2.0	77,81	56,17	45,35	34,53	25,89	74,32	53,43	42,98	32,54	24,28	70,70	50,88	40,58	31,29	23,35	10,91	10,74	10,66	10,57	10,51
3.195.248	GTV 2.5 V6*	98,94	77,29	67,46	43,64	32,58	94,48	67,77	54,43	41,08	30,53	88,83	64,61	51,84	38,34	28,34	13,28	13,12	13,04	12,96	12,89
AUDI																					
2.549.465	80 CD	78,34	56,28	45,25	34,22	25,40	74,78	53,48	42,82	32,18	23,78	71,08	50,87	40,77	30,71	22,81	13,02	9,88	9,82	9,75	9,69
2.977.531	80 CD TD	84,73	59,21	46,45	33,70	23,49	80,56	55,84	43,63	31,31	21,58	76,24	52,89	41,22	29,59	20,47	11,00	5,40	5,35	5,30	5,27
3.771.395	80 QUATTRO*	114,88	82,20	65,90	48,73	36,76	109,38	78,05	62,38	46,72	34,33	103,91	74,19	59,33	44,54	32,82	13,95	13,80	13,73	13,66	13,59
2.652.730	100 CD*	107,50	78,89	61,59	46,28	34,94	102,53	72,99	58,21	43,44	31,77	97,38	68,35	53,54	41,39	30,44	12,58	12,44	12,36	12,28	12,22
4.106.941	100 CD TD	115,40	80,15	62,50	44,85	30,73	109,70	75,63	59,65	41,57	28,10	103,74	71,43	56,28	39,18	28,87	9,78	5,67	5,61	5,56	5,51
2.189.623	COUPE GT	84,75	67,39	53,71	40,03	29,09	80,31	62,90	50,70	37,48	27,09	85,71	60,66	48,14	35,66	25,87	9,89	9,83	9,75	9,67	9,60
5.904.784	200*	163,20	115,18	91,17	67,17	47,96	155,35	108,02	85,85	62,88	44,37	147,22	103,29	81,32	58,44	42,28	11,81	13,79	13,73	13,67	13,62
AUSTIN																					
804.931	METRO 1.3 HLE*	31,09	24,00	20,46	16,91	14,08	29,36	23,11	19,88	16,27	13,96	28,79	22,29	19,04	16,80	13,25	9,43	9,30	9,23	9,16	9,11
1.090.150	MG METRO	37,17	27,82	23,30	18,87	14,97	36,69	26,76	22,29	17,82	14,28	34,15	25,07	21,43	17,21	13,90	8,76	8,62	8,56	8,49	8,44
1.401.926	MG METRO TURBO*	40,08	35,90	29,81	23,72	18,94	46,11	34,35	28,47	22,59	17,95	44,08	32,92	27,34	22,78	17,42	10,60	10,45	10,37	10,29	10,23
1.613.864	MG MAESTRO*	56,87	42,90	36,51	28,32	23,33	64,61	41,12	34,38	27,92	22,30	52,27	35,47	30,07	24,70	21,88	13,79	13,64	13,56	13,48	13,43
AUTOBIANCHI																					
817.922	A 112 JUNIOR	29,37	22,82	19,24	15,67	12,81	28,82	21,52	18,46	15,01	12,28	27,84	21,08	17,60	14,54	11,98	7,97	7,88	7,84	7,79	7,75
1.030.433	A 112 ABARTH	37,16	28,16	23,66	19,16	15,56	35,72	27,03	22,68	18,34	14,90	34,22	25,97	21,95	17,74	14,52	9,63	9,40	9,33	9,27	9,21
BMW																					
2.102.132	318*	81,54	45,57	40,11	30,05	23,46	84,91	47,02	38,08	29,14	22,07	81,81	44,84	36,36	27,81	21,28	10,82	10,48	10,41	10,34	10,26
2.432.012	318i	76,82	44,66	39,20	29,14	22,55	72,22	41,71	31,54	23,51	18,69	68,69	40,38	30,75	23,14	18,00	10,41	10,27	10,20	10,13	10,08
2.870.378	320i*	93,77	54,83	48,34	38,28	30,20	85,76	49,81	37,83	28,36	21,58	88,88	50,88	47,49	38,17	27,29	12,84	12,77	12,69	12,61	12,54
3.207.743	323i*	90,36	52,02	45,53	35,47	27,39	85,36	48,57	36,51	27,11	20,71	90,71	50,28	42,88	30,92	23,89	13,85	13,70	13,62	13,54	13,48
3.257.723	324i*	90,24	51,18	44,69	34,63	26,55	84,68	47,55	35,99	26,42	20,70	86,96	44,22	35,35	26,49	12,15	11,99	11,91	11,83	11,77	
3.782.513	625i	115,87	61,84	54,35	40,41	31,33	108,38	58,88	46,39	32,94	25,89	102,89	53,01	42,20	31,53	24,45	12,30	12,23	12,15	12,09	
3.470.138	626i*	107,43	57,38	50,89	36,95	27,87	102,83	53,63	41,69	32,26	25,16	97,84	50,09	39,38	31,96	14,49	14,33	14,26	14,18	14,12	
4.157.383	628i	120,88	62,04	55,55	41,61	32,53	108,03	57,63	45,69	36,24	29,10	102,02	52,82	41,90	32,69	12,85	12,68	12,61	12,54	12,48	
5.219.438	M635i	157,61	78,64	68,15	51,27	40,44	144,30	78,42	62,79	49,70	40,70	136,73	70,71	56,20	44,77	33,76	12,31	12,18	12,12	12,06	12,01
9.032.013	628i 1600*	146,28	74,34	63,85	46,97	36,03	142,64	79,96	63,10	42,61	33,25	135,25	75,89	60,19	47,74	36,25	15,13	15,06	15,00	14,95	
3.694.047	624TD*	104,12	57,19	50,70	36,76	27,68	103,15	53,24	41,31	31,49	24,94	99,56	55,37	41,24	30,15	11,96	11,84	11,78	11,72	11,68	
6.781.313	628 CSI	147,23	75,28	64,79	47,91	36,97	142,24	78,28	60,27	48,12	37,51	172,51	119,37	92,80	68,35	45,99	11,14	11,04	10,99	10,94	10,90
6.032.013	728i	145,34	74,31	63,82	46,94	36,03	138,59	77,78	60,96	46,86	35,67	132,20	72,63	57,85	43,15	37,69	12,21	12,08	12,02	11,95	11,90
5.781.713	732i	146,31	75,28	64,79	47,91	36,97	142,24	78,28	61,45	47,32	36,51	139,69	74,02	58,53	45,99	34,44	12,21	12,08	11,94	11,88	11,83
6.782.265	735i	152,54	78,51	67,02	50,14	39,21	143,43	80,35	63,51	49,12	37,69	173,69	120,42	93,83	67,36	48,59	12,21	12,08	12,01	11,95	11,89
7.781.885	745i A	219,58	113,55	98,06	72,07	56,58	208,13	114,84	92,72	70,59	55,20	197,82	108,89	86,43	68,09	52,28	12,79	12,68	12,62	12,56	12,52
CITROEN																					
500.084	2 CV6 GT	20,26	16,87	14,31	11,75	9,19	23,77	18,22	15,76	13,28	11,33	22,11	17,32	15,28	13,24	11,11	8,28	8,20	8,16	8,13	8,09
680.831	LNA	24,72	18,51	15,95	12,39	9,83	23,77	18,06	15,20	12,35	10,09	22,78	17,36	14,65	11,95	9,83	6,57	6,48	6,44	6,39	6,35
775.267	LNA 11 RE*	30,54	23,48	20,92	16,36	12,80	28,09	22,53	19,26	16,00	13,42	27,83	21,73	18,84	15,56	13,13	9,48	9,36	9,29	9,22	9,17
775.725	VISA CLUB	29,56	21,82	18,28	14,74	11,20	27,81	21,03	17,78	14,54	11,97	26,38	20,23	17,16	14,08	11,69	7,94	7,85	7,80	7,76	7,72
814.237	VISA 11i*	30,38	22,64	19,10	14,56	11,02	27,81	21,03	17,78	14,52	11,96	26,38	20,21	17,12	14,06	11,69	7,94	7,85	7,80	7,76	7,72
940.240	VISA 14 TRS	32,41	24,67	21,13	16,59	13,05	32,09	24,14	20,16	16,19	13,04	30,73	23,16	19,40	16,04	12,60	8,17	8,03	7,97	7,90	7,85
978.812	VISA GT*	36,28	28,54	25,00	19,46	15,92	35,49	27,19	23,04	18,89	15,61	34,07	26,18	22,25	18,33	15,25	10,50	10,43	10,36	10,27	10,21
988.987	VISA 17 D	31,72	23,98	20,44	15,90	12,36	26,34	21,14	17,89	13,34	9,98	28,80	20,83	16,79	12,77	8,62	4,75	4,62	4,55	4,48	4,44
965.273	GSA SPECIAL	38,28	29,54	25,00	19,46	15,92	35,49	27,19	23,04	18,89	15,61	34,07	26,18	22,25	18,33	15,25	10,50	10,43	10,36	10,27	10,21
1.033.520	GSA PALAS	37,09	28,35	23,81	19,27	15,73	36,64	28,33	24,07	19,72	16,44	35,87	27,17	23,11	19,04	15,87	11,11	11,04	10,97	10,90	10,84
1.134.400	GSA X3	38,76	29,02	24,48	19,94	16,40	37,17	28,86	24,60	20,35	17,07	36,83	27,47	22,94	18,44	14,90	9,37	9,25	9,18	9,12	9,07
1.076.125	RX	30,62	22,88	19,34	14,80	11,26	26,07	20,01	16,76	13,51	10,26	25,01	19,04	15,79							
1.287.786	RX 14 RE*	45,12	32,13	26,41	21,10	16,38	41,35	30,72	25,40	20,08	15,88	39,51	29,42	24,38	19,38	15,41	9,20	9,08	9,01	8,95	8,90
1.320.526	BX 16 RS*	48,22	34,93	28,59	23,10	18,24	43,87	32,88	27,33	21,78	17,40	42,06	31,53	26,26	21,02	16,91	10,50	10,35	10,27	10,19	10,13

SEAT IBIZA Es, por el momento, el más reciente de cuantos coches aparecen en nuestras tablas. Por si fuera poco se trata del primer automóvil auténticamente español. Desde el punto de vista económico mantiene perfectamente el tipo frente a modelos de su misma categoría, situándose en un buen término medio que le hará gozar de las preferencias del público. Un motor con muy escaso mantenimiento y unos consumos bajos le hacen superar a coches más baratos.



MANTENIMIENTO Otro concepto directamente derivado del uso del automóvil y del tiempo. Para llegar a estos valores se han tenido en cuenta los precios y las duraciones medias de una serie de conceptos: puestas a punto, cambio de bujías y platinos, filtros de aceite y aire, lavados de carrocería y motor, cambios de pastillas de freno y embrague y gastos de reposición de bombillas, escobillas limpiaparabrisas y anticongelante. Los precios entre elementos originales españoles o importados son bastante diferentes.

P. V. P.	MODELO	1 AÑO (Kilometraje anual)					2 AÑOS (Kilometraje anual)					3 AÑOS (Kilometraje anual)					GASTOS SOLO RODAJE (Kilómetros anual)				
		10.000	15.000	20.000	30.000	50.000	10.000	15.000	20.000	30.000	50.000	10.000	15.000	20.000	30.000	50.000	10.000	15.000	20.000	30.000	50.000
2.634.223	GRANADA 2.0i GL	82,45	58,56	48,12	36,67	27,52	71,76	46,54	45,61	34,57	25,83	74,94	53,97	43,49	33,04	24,85	11,86	11,49	11,41	11,32	11,28
2.832.893	GRANADA 2.0i GHA	87,72	63,14	50,85	38,57	28,74	81,75	50,82	48,16	36,30	26,92	78,64	57,13	45,97	34,88	26,87	11,88	11,49	11,41	11,32	11,28
LADA																					
659.374	2105	26,93	21,07	18,15	15,22	12,88	26,00	20,35	17,32	14,69	12,46	26,05	19,97	16,99	14,31	12,21	8,13	8,09	8,92	8,85	8,80
748.561	21023	29,84	23,20	19,89	16,57	13,91	28,79	22,38	18,17	15,37	13,43	27,71	21,62	18,57	15,54	13,15	8,65	8,52	9,43	9,35	9,28
LANCIA																					
1.891.566	DELTA GT 1.000*	56,78	41,98	34,59	27,20	21,29	54,39	40,12	32,88	25,85	20,21	51,94	38,39	31,62	24,87	19,58	11,18	11,03	10,96	10,88	10,82
1.895.729	DELTA HF TURBO*	65,11	47,75	39,14	30,46	23,55	62,33	45,81	37,25	28,89	22,28	68,46	43,50	35,84	27,74	21,54	11,22	11,14	11,06	10,98	10,92
1.822.256	PRISMA 1.600*	59,96	44,07	36,12	28,17	21,82	57,41	42,94	34,38	26,71	20,85	54,76	40,29	32,91	25,66	19,97	10,78	10,69	10,61	10,53	10,45
2.056.954	TREVI 2.0i E	68,28	48,36	39,40	30,44	23,28	63,40	46,10	37,45	28,80	21,96	60,42	44,00	35,70	27,41	21,19	11,01	10,83	10,74	10,65	10,58
2.273.117	TREVI VOLUMEX VX	72,20	52,44	42,57	32,69	24,79	69,01	48,94	40,41	30,87	23,34	65,72	47,82	38,57	29,56	22,48	11,19	11,02	10,93	10,85	10,78
MERCEDES BENZ																					
3.444.107	190	102,01	74,59	67,53	42,70	30,84	97,15	69,57	64,29	39,95	28,64	92,15	65,09	61,47	37,59	27,35	9,57	9,55	9,75	9,73	9,69
3.782.513	190 E*	112,10	79,55	63,27	46,99	33,97	106,81	75,38	68,67	43,96	31,64	101,32	71,52	66,62	41,78	30,13	11,10	10,95	10,88	10,80	10,74
3.636.893	190 D	102,64	71,39	55,76	40,13	27,63	97,56	67,39	62,30	37,22	26,30	92,28	63,67	59,12	33,34	23,34	9,50	9,47	9,53	9,45	9,39
6.389.978	190 E 2.3i 16	179,81	125,31	98,06	70,81	49,01	170,90	118,31	92,01	65,72	44,94	161,66	111,80	86,86	62,04	42,56	10,27	10,16	10,11	10,06	10,01
3.889.978	230 E	116,18	81,87	65,22	48,57	35,25	109,75	77,81	71,81	45,47	32,77	104,13	73,65	68,41	43,23	31,32	11,84	11,70	11,62	11,55	11,49
4.087.600	300 D	117,07	81,88	64,29	46,70	32,82	111,34	77,39	70,41	43,43	30,01	105,42	73,21	67,10	41,07	28,48	7,76	7,65	7,60	7,54	7,50
5.355.842	300 TDT	150,98	106,04	82,07	59,10	40,72	143,49	99,15	76,98	54,81	37,29	135,72	93,68	72,85	51,72	35,29	8,07	7,98	7,94	7,89	7,88
4.882.183	280 E	138,55	96,29	78,16	68,02	41,82	131,99	93,14	73,71	54,28	38,92	125,20	88,35	69,92	51,57	37,17	13,49	13,35	13,29	13,22	13,17
5.206.943	280 CE	162,46	107,74	85,38	63,03	45,14	145,17	102,01	80,44	58,86	41,81	137,82	96,69	76,23	55,85	39,87	13,49	13,36	13,30	13,24	13,18
5.369.378	280 S	156,02	109,92	86,88	63,83	45,39	148,50	104,02	81,78	59,54	41,96	140,71	98,53	77,44	56,43	39,95	12,74	12,62	12,56	12,50	12,45
5.806.703	280 SE*	170,87	120,87	95,97	71,07	51,15	162,55	114,48	90,45	66,42	47,43	154,13	108,55	86,76	63,07	45,27	15,81	15,70	15,64	15,58	15,54
6.294.008	280 SEL*	183,59	129,85	102,68	75,72	54,14	174,78	122,73	96,70	70,68	50,11	165,65	116,29	91,82	67,04	47,76	15,81	15,70	15,65	15,59	15,55
6.943.748	280 SL	198,48	138,03	109,31	79,58	55,81	188,76	131,39	102,71	74,03	51,36	178,69	124,30	97,10	70,02	48,77	13,49	13,39	13,34	13,29	13,28
6.962.491	380 E	199,14	138,53	108,73	78,93	55,08	188,39	130,87	102,12	73,36	50,63	178,30	123,76	96,49	69,33	48,43	12,85	12,55	12,51	12,46	12,42
7.487.281	380 SEL	212,06	147,99	115,96	83,93	58,31	201,57	139,75	106,85	77,94	53,51	190,71	132,10	102,79	73,61	50,72	12,85	12,56	12,52	12,48	12,44
7.631.925	500 SE	216,99	151,67	119,01	86,36	60,23	206,31	143,28	111,76	80,25	55,34	195,24	135,48	105,59	75,84	52,48	13,76	13,64	13,58	13,53	13,48
8.569.959	500 SEL	241,82	168,56	131,92	95,29	65,98	229,83	159,13	123,78	88,43	60,50	217,48	160,97	116,85	85,49	57,20	13,76	13,68	13,61	13,55	13,52
NISSAN																					
1.582.048	Cherry Europa GTi	51,84	38,14	31,24	24,35	18,83	48,71	36,38	29,73	23,07	17,81	47,40	34,78	28,44	22,15	17,21	9,42	9,24	9,18	9,11	9,05
OPEL																					
886.786	Corsa City*	27,53	21,39	18,32	14,24	12,19	26,56	20,62	17,66	14,69	12,34	25,94	19,91	17,09	14,26	12,06	6,74	6,63	6,57	6,52	6,47
763.187	Corsa Swing 1.0*	29,29	22,58	19,23	15,88	13,19	28,22	21,74	18,51	15,27	12,71	27,12	20,96	17,88	14,83	12,42	6,74	6,63	6,58	6,52	6,48
819.163	Corsa Swing 1.2 8V*	30,38	23,18	19,57	16,07	13,09	29,24	22,28	18,80	15,32	12,56	28,05	21,44	18,13	14,84	12,26	6,35	6,22	6,15	6,08	6,03
982.026	Corsa 1.3 8V 8*	34,37	26,04	21,87	17,70	14,37	33,04	24,99	20,96	16,94	13,76	31,68	24,02	20,20	16,39	13,40	8,82	8,69	8,62	8,56	8,50
985.895	Corsa SR 1.3*	35,26	26,84	22,33	18,02	14,58	33,88	25,56	21,40	17,23	13,94	32,45	24,55	20,60	16,87	13,88	8,82	8,69	8,62	8,56	8,50
782.121	Corsa TR 1.2	29,59	22,70	19,25	15,80	13,06	28,49	21,84	18,51	15,18	12,55	27,36	21,04	17,87	14,73	12,25	6,54	6,40	6,34	6,27	6,21
962.126	Corsa TR 1.3 8V 8*	34,84	26,22	22,01	17,80	14,43	33,29	25,16	21,09	17,03	13,81	31,90	24,18	20,32	16,47	13,46	8,82	8,69	8,62	8,56	8,50
1.397.184	Kadett GL 1.3	45,47	33,38	27,30	21,25	16,40	43,51	31,82	25,97	20,13	15,51	41,49	30,39	24,85	19,32	14,59	8,12	7,99	7,83	7,87	7,82
1.505.630	Kadett 1.8 GLS*	48,71	35,85	29,12	22,59	17,37	46,60	33,99	27,69	21,39	16,40	44,42	32,45	26,47	20,62	15,84	8,48	8,33	8,26	8,18	8,12
1.532.610	Kadett 1.8 Diesel GL	46,13	32,87	26,24	19,81	14,31	43,98	31,18	24,78	18,39	13,33	41,76	29,62	23,95	17,60	12,75	8,19	8,07	8,01	7,95	7,90
1.740.161	Kadett GSi 1.8*	55,58	40,53	33,00	25,48	19,46	53,14	38,61	31,35	24,08	18,34	50,62	36,83	29,94	23,08	17,89	9,14	8,98	8,91	8,84	8,78
1.504.633	Ascona LS 1.8 4P	50,06	37,01	30,49	23,96	18,74	47,96	35,36	29,06	22,76	17,78	45,78	33,82	27,84	21,89	17,22	9,87	9,71	9,64	9,56	9,50
1.685.561	Ascona GLS 1.8 8P	54,86	40,27	32,98	25,69	19,85	52,50	38,42	31,38	24,34	18,77	50,06	36,70	30,02	23,38	18,14	9,87	9,72	9,64	9,57	9,51
1.633.943	Ascona LS Diesel 4P	48,66	34,85	27,84	20,84	15,04	46,38	32,86	26,10	19,34	14,00	44,03	31,20	24,79	18,40	13,39	8,30	8,15	8,11	8,07	8,03
1.681.063	Ascona GT 1.8 2P*	59,07	40,37	33,03	25,68	19,80	52,72	38,52	31,43	24,33	18,72	50,28	36,81	30,07	23,36	18,10	9,78	9,61	9,53	9,46	9,40
1.773.276	Manta Coupe GSi	56,99	41,51	33,77	26,03	19,84	54,90	39,66	32,09	24,81	18,71	51,93	37,76	30,65	23,59	18,04	9,23	9,08	9,01	8,95	8,87
1.741.663	Rekord 2.0 SL	56,90	41,59	33,89	26,38	20,30	54,38	39,67	32,33	24,89	19,18	51,94	37,89	30,82	23,58	18,53	9,88	9,73	9,66	9,58	9,52
1.857.334	Rekord LS 2.2 1*	59,88	43,52	35,44	27,36	20,90	57,08	41,48	33,88	25,88	19,71	54,39	39,56	32,18	24,80	18,02	9,70	9,58	9,52	9,47	9,42
2.099.883	Rekord LS 2.3 D	62,16	43,94	34,83	26,72	19,44	59,22	41,83	34,24	24,04	17,09	56,18	39,49	31,14	22,83	16,31	9,75	9,64	9,58	9,52	9,48
2.192.348	Rekord LS 2.3 TD	64,74	46,73	36,23	28,73	19,13	61,67	43,32	34,16	24,98	17,73	58,48	41,08	32,38	23,71	16,91	9,87	9,76	9,71	9,66	9,61
3.429.154	Senator C 3.0 i	103,67	74,04	59,22	44,40	32,56	96,87	70,27	55,95	41,86	30,36	93,90	66,76	53,19	39,86	29,08	11,81	11,68	11,59	11,50	11,44
3.449.521	Monza GSE 3.0 i*	109,71	77,38	62,48	47,58	36,86	102,36	73,59	59,20	44,82	33,45	97,36	70,06	56,41	42,82	32,16	14,79	14,63	14,56	14,48	14,42

CITROËN BX

Muy interesantes los resultados obtenidos, desde el punto de vista de rentabilidad, con el Citroën BX, sobre todo en su versión diesel. Sin que pueda afirmarse que se trata del diesel más económico, no cabe duda de que un buen precio de explotación, combinado con unas prestaciones excelentes y una línea agradable, le sitúan entre los modelos más atractivos del mercado. Por algo ha sido distinguido reiteradamente con prestigiosos galardones.



COSTE POR KM.

Esta es la primera vez que MOTOR16 ofrece unas tablas de costes por kilómetro. Sólo gracias a elementos informáticos pueden llevarse a cabo estas tablas, que si no son excepcionalmente complejas para un modelo, para cerca de 250 ya es harina de otro costal. En sucesivas ediciones iremos puliendo algunos conceptos, gracias a las experiencias anteriores y a las que ustedes, los verdaderos usuarios, nos vayan comunicando, por lo que anticipadamente les damos las gracias.

P.V.P.	MODELO	1 AÑO (Kilometraje anual)	2 AÑOS (Kilometraje anual)	3 AÑOS (Kilometraje anual)	GASTOS SOLO RODAJE (Kilómetros anual)
852.957	PURA CROMO	30,33	23,35	18,36	15,37
833.980	REZA 1*	21,39	24,36	18,36	15,37
912.437	REZA GL*	25,39	26,36	21,36	18,37
1.003.846	REZA GLX*	27,39	28,36	24,36	21,37
1.021.735	REZA LD	31,39	29,36	26,36	24,37
952.712	RONDA PORSCHE 1.2 L*	32,39	29,36	26,36	24,37
1.102.683	RONDA P 1.5 GLX*	35,39	30,36	28,36	26,37
1.100.083	RONDA P 1.7 LD*	36,39	31,36	29,36	27,37
1.102.912	131/1.8 SUPERMIRA	38,39	32,36	30,36	28,37
1.397.913	131 DIPLOMATIC	41,39	34,36	33,36	31,37
1.318.806	131/2.5 CL D	43,39	36,36	35,36	33,37
1.420.207	131/2.5 D SUPER	44,39	37,36	36,36	34,37
1.474.467	181PAMOR 20 2600	48,39	41,36	40,36	38,37
SKODA					
539.587	120 LE	25,30	19,31	14,32	11,33
790.532	RAPO	31,34	24,37	19,38	14,39
TALBO					
712.858	SAMBA LS	23,77	20,47	17,17	14,18
768.394	SAMBA GL*	25,77	22,47	19,17	16,18
888.219	SAMBA S*	30,77	26,47	22,17	19,18
938.945	HORIZON LS*	34,77	30,47	26,17	22,18
995.517	HORIZON GL	36,77	32,47	28,17	24,18
1.089.332	HORIZON GLS BV	38,77	34,47	30,17	26,18
1.147.032	HORIZON GT	40,77	36,47	32,17	28,18
1.142.260	HORIZON LD	42,77	38,47	34,17	30,18
1.180.333	HORIZON GLD*	44,77	40,47	36,17	32,18
1.235.888	HORIZON EXD*	46,77	42,47	38,17	34,18
1.238.887	SOLARA ESCOR 1.6*	48,77	44,47	40,17	36,18
1.375.980	SOLARA ESCOR 1.8*	50,77	46,47	42,17	38,18
VOLKSWAGEN					
758.430	POLO 30 C*	26,26	21,27	16,28	13,29
838.489	POLO 55 CL*	31,26	26,27	21,28	18,29
1.076.039	POLO CLASSIC CL	37,26	32,27	27,28	23,29
1.738.402	JETTA C DIESEL	43,26	38,27	33,28	29,29
1.333.183	PASSAT 1.6 CL*	44,26	39,27	34,28	30,29
1.388.589	PASSAT CL 1.8*	46,26	41,27	36,28	32,29
1.528.489	PASSAT CL D	48,26	43,27	38,28	34,29
2.137.130	SCIROCCO GT	54,26	49,27	44,28	40,29
1.675.302	SANTANA LX 1.8	55,26	50,27	45,28	41,29
2.032.172	SANTANA GLX*	57,26	52,27	47,28	43,29
1.945.694	SANTANA LX TD	59,26	54,27	49,28	45,29
1.907.222	SANTANA LX 5.1	61,26	56,27	51,28	47,29
VOLVO					
1.337.813	340 I	46,23	41,24	36,25	31,26
1.742.651	340 GL SP	48,23	43,24	38,25	33,26
1.927.214	360 GLS SP	50,23	45,24	40,25	35,26
2.305.813	360 GLT SP	52,23	47,24	42,25	37,26
2.397.026	360 GL*	54,23	49,24	44,25	39,26
2.954.095	244 GLT	56,23	51,24	46,25	41,26
3.192.749	244 TURBO	58,23	53,24	48,25	43,26
2.624.435	244 GL DIESEL	60,23	55,24	50,25	45,26
3.192.748	740 GL*	62,23	57,24	52,25	47,26
4.067.391	780 GL*	64,23	59,24	54,25	49,26
4.486.190	780 GL DIESEL T*	66,23	61,24	56,25	51,26
4.589.680	780 GLT INTERCOOLER	68,23	63,24	58,25	53,26



CALCULE EL COSTE DE SU Km

GASTOS FINANCIEROS

Cuadro 1 Depreciación

1 año = 17 %
2 años = 32 %
3 años = 44 %
4 años = 55 %

R - : = A

Precio de compra Valor actual antigüedad (año)

R × 0,085 (Interés anual del 8,5 %) = B

Precio de compra

Cálculo de depreciación por cuadro 1

R × Valor cuadro 1 = A'

C

GASTOS ANUALES

Cuadro 2 Reparaciones

Kms. anuales × 1000	10	15	20	30	50	Años
1	0,25	0,50	1,0	2,0	5,0	1
2	1,0	1,25	1,50	2,0	5,0	2
3	1,5	1,75	2,0	3,0	5,0	3
4	2,5	2,75	3,0	5,0	11,0	4

+ = D

Seguro obligatorio Seguro voluntario

+ = E

garaje Impuesto Municipal

G = G'

Reparaciones

Cálculo de reparaciones por cuadro 2

R × Valor en % de cuadro 2 G' = M

GASTOS POR RODAJE CADA 10.000Km

Cuadro 3 Mantenimiento

Coches nacionales:
gasolina = 1,025
diesel = 0,370
Coches importación:
gasolina = 1,335
diesel = 0,485

× = L

Precio combustible consumo (l/100 km.)

× 1,14 (duración de 40.000 kms.) = K

Precio 1 neumático

: 5 = J

Precio cambio aceite

: H = I

Otros gastos Kms. recorridos 1 año

Cálculo coste mantenimiento por cuadro 3

Valor cuadro 3 × valor recuadro H = I'

N

COSTE POR Km

C : Kms. recorridos en 1 año = C'

M : Kms. recorridos en 1 año = M'

N : 10.000 = N'

COSTE POR KM. TOTAL = Y

ES ASI DE FACIL

LIMITESE a rellenar con exactitud cada uno de los recuadros con las cifras que conozca de su automóvil. Algunos valores, como

el precio al que compró el coche, se repiten: está indicado en las casillas con la letra R.

Para calcular la depreciación, el valor de las reparaciones o el coste de mantenimiento, puede recurrir al valor real que usted haya

obtenido en el último año. O, por el contrario, recurrir a los datos de carácter general que se dan en los cuadros azules de la izquierda, números 1, 2 y 3. Si prefiere recurrir a este sistema, debe sustituir en las sumas de cada apartado la A por

la A' y la G por la G', y la I por la I'. En la casilla marcada como Y le aparecerá el precio de cada kilómetro sumados todos los parámetros que intervienen.

Cuéntenos su caso

CALVARIO DE UN SENATOR

SOMOS una empresa de promoción y construcción, y por nuestra propia dinámica de trabajo nos vemos obligados a adquirir vehículos con bastante frecuencia.

En septiembre de 1982 tuvimos que adquirir un vehículo nuevo y pensamos en una firma con la cual, hasta

Nuestra sorpresa fue cuando semanas más tarde, al comprobar que los tacómetros no reflejaban magnitudes correctas, se reconoció que el panel que se nos había colocado era de un modelo de la gama inferior, es decir, de un Opel Rekord...

Las suspensiones fue otro de los grandes y graves problemas. También desde el principio el vehículo balanceaba con mucha frecuencia, y tras un viaje, en el que tuvimos una desagradable respuesta de las suspensiones, nos pusimos de nuevo firmes y nos fue cambiado todo el sistema de suspensiones, dado que también se comprobó que no funcionaban bien.

Otro grave problema fue el de consumo de gasolina. Nos consumía el vehículo, a una media de 150/170 km/h., por autopista, un promedio equivalente a 24 litros por 100 km/h... Este excesivo consumo fue comprobado por el mismo jefe de taller de Gotz Auto. Asimismo, el consumo de aceite era desorbitado, todo lo cual evidenciaba un funcionamiento

anormal del motor. Sería prolijo indicar en breves líneas otros problemas menores, pero de evidente importancia también, tales como traqueteo de la caja de cambio, fisuras inusitadas del parabrisas delantero estando el vehículo aparcado durante unos meses en un garaje, etcétera.

Pero la «gota» que colmó el vaso de los problemas fue cuando en octubre del presente año, durante un viaje a Barcelona, el motor se estropeó y el concesionario de Tortosa (Tarragona) nos comunicó que había que cambiarlo, con solamente 30.000 kilómetros en menos de dos años.

Ante este hecho, y con todo el historial del vehículo, nos pusimos en contacto con la central de Opel en Madrid. Las argumentaciones que se nos dieron han sido que el coche se quedó sin agua. Y si ésta fue realmente la causa, entonces:

a) ¿Por qué no salió humo del motor?

b) ¿Por qué las luces de emergencia o la aguja no de-

tectaron ninguna anomalía?

c) ¿Por qué el concesionario de Opel de Tortosa (Tarragona) decidió trasladar el vehículo desde el punto de la autopista en que se encontraba hasta su taller, situado a unos 30/40 kilómetros del taller, funcionando y a una velocidad de unos 80 km/h.?

A la vista de estas actuaciones, optamos, de momento, por reparar el vehículo sin perjuicio de entablar otras actuaciones para intentar resarcirnos de los daños ocasionados. Damos instrucciones a la delegación de Opel en Tortosa, y nuestra sorpresa es mayúscula cuando nos contestan que antes de empezar la reparación, valorada en 236.000 pesetas, mandemos el 50 por 100 por adelantado.

Y ya, por último, «la puntilla»: en fecha 12-12-84 nos interesamos por el estado de la reparación y nos comunican que todavía no ha recibido el motor de recambio.

Como habrán observado, la actuación de la firma Opel GM con nosotros ha sido de lo más nefasta, y agotados todos los recursos posibles en aras de encontrar soluciones a un problema comercial, no nos han dejado otra salida que dirigirnos a ustedes, profesionales de la información especializada en la automoción, para ponerles en conocimiento de los hechos.

Javier Gea Martínez
(Valencia)

ACLARACION

En los anuncios del videocassette F-1 1984 de los números 63 y 64 de MOTOR16, se deslizaron erratas en la dirección de Cydis Video, distribuidora de los vídeos. La dirección correcta es: Cydis Video, C/ Doce de Octubre, n.º 28. 28009 Madrid. Teléfono 274 90 08.

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

Foto robot

1: Mazda (Biturbo). 2: Ford (Ufo 2). 3: Renault (Jeep CJ7). 4: Renault (Fuego). 5: BMW (323 i)

Jeroglífico

«Si tomo el volante me mareo»

Panel loco

Derbi. Vespa. Yamaha. Morini. Bultaco. Zundapp. Lambretta

AL MAL TIEMPO, PRECAUCIONES

CUANDO el frío aprieta, de la forma cruel e intempestiva en que lo está haciendo en estas fechas, las consecuencias sobre los vehículos a motor pueden ser nefastas.

En esta época y en estas condiciones, los circuitos de refrigeración —en los motores refrigerados por agua, que son mayoría— pueden averiarse seriamente y es necesario proceder a una revisión completa de todos y cada uno de sus elementos.

El primer punto que debemos considerar es la utilización de un buen líquido anticongelante, para evitar que el agua del circuito se solidifique y cause averías irreparables en el motor.

Y además del anticongelante, hay algunos factores adicionales que debemos vigilar para que el coche afronte sin riesgo los rigores del invierno. También los circuitos cerrados requieren

cuidados y, al menos una vez cada dos años, debe cambiarse por completo el líquido.

El sistema de encendido y en general toda la instalación eléctrica merecen un cuidado muy especial en esta época, a fin de facilitar un arranque sin dificultades. La batería debe mantenerse con cuidado y a plena carga; nueva y bien tensa la correa del generador, para que éste suministre corriente eléctrica sin problemas. Las bujías, platinos —si los hubiere— y puesta a punto del distribuidor, así como los órganos del sistema de alimentación, deben estar en perfecto estado.

Y no hay que olvidar la visibilidad: las luces deben estar bien revisadas y con recambios, mientras que para descongelar el parabrisas habrá que llevar en el coche, como mínimo, un rascador de cuchilla o bien un spray antihielo.

Pero un elemento esencial es el anticongelante. A la hora de elegir, hay que tener en cuenta que no todos los productos que se venden en el mercado son adecuados.

Hay algunos que se congelan incluso a sólo cuatro grados bajo cero, como muestra nuestro cuadro comparativo, resultado de unas minuciosas pruebas realizadas por MOTOR16 hace justamente un año. Y hay otros que tienen un punto de congelación casi aceptable, como son los 9 ó 10 grados negativos,



pero que engañan al usuario, pues anuncian resistir hasta 20 grados bajo cero.

La tendencia general es buena, pero existen productos que no ofrecen lo anunciado y otros que, sin presentar niveles de calidad recomendables, se ofrecen a muy buen precio.

Las conclusiones de nuestra prueba fueron en su día tajantes y hoy se mantienen: el peor enemigo del usuario, cuando se trata de algo tan importante como mantener el motor a salvo de las heladas, son las gangas. Los buenos productos, salvo honrosas excepciones, son caros.

N.º de prueba	Marca	Punto real de congelación (°C)	Punto real de congelación según fabricante (°C)	% de protección	Grado de protección según fabricante	Punto real de congelación	Marca que lo recomienda	Envase (litros)	Forma de presentación	Calif.	Observaciones
1	Motoroil	100	188	45%	-20*	-20,6*	Ford	5	Diluido	M. Bueno	Buen precio y muy buen grado de protección
2	Qse	40	48	33%	-20*	-21*	Opel	1	Concent.	M. Bueno	Muy buena protección pero un poco caro
3	Talbot	70	144	No dice	-20*	-18*	Talbot	5	Diluido	Buena	Protección suficiente y buen precio
4	Kia-Hat «e»	70	150	No dice	-20*	-17,8*	Renault	5	Diluido	Buena	Protección suficiente y buen precio
5	Protección	31	88	33%	-10*	-12,0*	—	5	Diluido	Acept.	Grado de protección superior al anunciado, muy buen precio
6	Kia-Hat	100	150	33%	-18*	-14,0*	—	1 y 5	Diluido	Acept.	Diferencia entre la temperatura anunciada y la real
7	Kia-Verde	100	150	33%	-18*	-14,6*	—	1 y 5	Diluido	Acept.	Diferencia entre la temperatura anunciada y la real
8	Debut	100	185	33%	-12*	-11,5*	Seat	1 y 5	Diluido	Acept.	Protección muy próxima a la anunciada
9	Citroën	100	300	33%	-11*	-10*	Citroën	1 y 5	Diluido	Acept.	Se ha de aumentar la concentración para obtener buena protección
10	Unic	120	135	33%	-12*	-0,5*	—	1 y 5	Diluido	Malo	Poca protección, envase de un litro malo
11	Super	40	80	33%	-20*	-11*	—	5	Diluido	Malo	Mucha diferencia entre la temperatura anunciada y la real
12	Lib	200	25	33%	No dice	-3,7*	—	5	Diluido	M. Bueno	No protege

Talleres Luis López. Emilio Muñoz, núm. 1. Madrid

EN Madrid, en el barrio de San Blas, se encuentran las instalaciones de talleres Luis López, servicio oficial Renault, instalaciones con un año de antigüedad, respaldadas por los seis años como servicio Renault en sus antiguas instalaciones, que ahora son utilizadas únicamente como garaje.

La superficie total es de aproximadamente 800 metros cuadrados, distribuidos entre taller (540), almacén (130) y exposición y oficina (125 m²). El taller es completo en cuanto a los medios que utilizan, pues al estar montado recientemente han comprado sofisticados elementos electrónicos, como, por

ejemplo, un equipo de diagnóstico con un ordenador incorporado, alineador de ruedas de alta precisión, etcétera. Disponen en la sección de chapa y pintura de una buena bancada universal, cabina de pintura sin horno y máquina mezcladora de pinturas, con la que se pueden igualar colores. Dentro de las instalaciones apreciamos una gran anarquía de coches, por lo que el paso a través del taller es dificultoso, y da una imagen un tanto descuidada del mismo. Las reparaciones

son correctas. Recogen coches de segunda mano a cambio de nuevos, pero no los comercializan.

Con una plantilla de seis personas despachan del orden de 200 coches/mes, y el año pasado vendieron 80 coches nuevos. Tienen un servicio de grúas certificado, y aunque no disponen de reparaciones rápidas, como tal apartado dentro de la organización del taller, sí que las realizan. La exposición es aceptable, tienen tres coches como representación de marca.

Puntuaciones: Talleres, 6; exposición, 6; repuestos, 6; vendedores, 6; tasaciones, 5.



REDESTEN

EL REY DEL INVIERNO

DÍDALOS EN ESTABLECIMIENTOS DEL RAMO

EUROPA OPINA

ADAC Reifen-Test

¡el más completo!

Distribuidor exclusivo para España

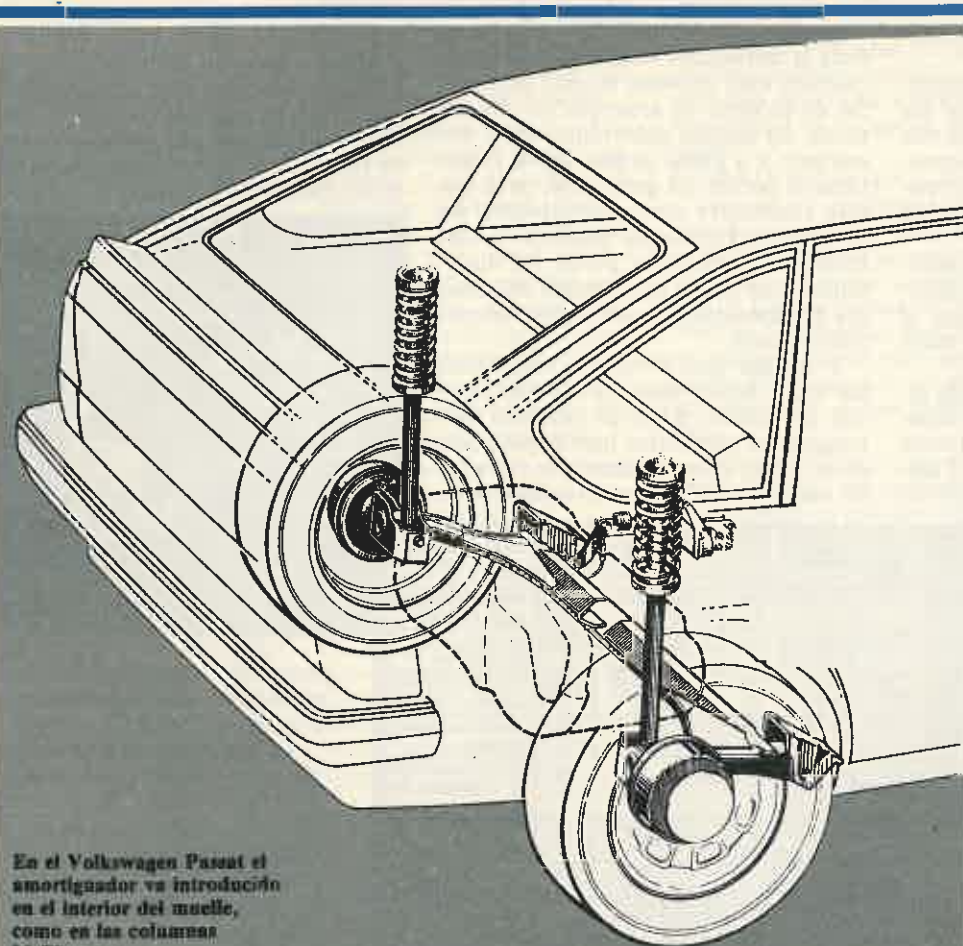
IBETSA

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

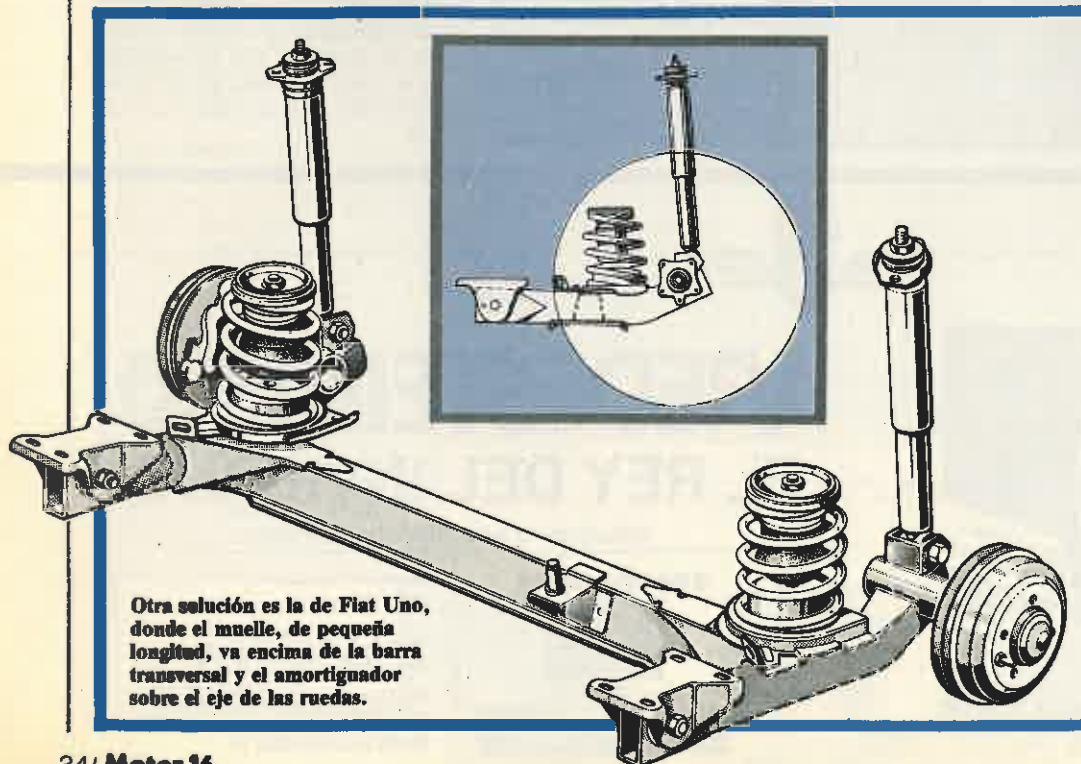
EL MAS COMPLETO PARA NIEVE HIELO Y AGUA

Conozca su coche

EJES TORSIONALES: LA RIGIDEZ SUAVIZADA



En el Volkswagen Passat el amortiguador se introduce en el interior del muelle, como en las columnas McPherson.



Otra solución es la de Fiat Uno, donde el muelle, de pequeña longitud, va encima de la barra transversal y el amortiguador sobre el eje de las ruedas.

TRADICIONALMENTE la suspensión trasera de los automóviles de tracción delantera era independiente o de eje rígido. Hay otra opción que se conoce como semiindependiente y que reúne las ventajas de los dos sistemas anteriores y atenúa muchos de sus inconvenientes.

El sistema se compone de dos brazos longitudinales unidos entre sí por una barra transversal, cuyo perfil ha sido estudiado para resistir esfuerzos torsionales. La misión de esta barra es ligar los movimientos de ambos brazos de forma de que uno y otro mantengan una homogeneidad en sus oscilaciones.

Esta barra transversal va adelantada respecto al eje de las ruedas para que se produzca una torsión en los diferentes movimientos de los brazos.

Son muchos los coches que en la actualidad incorporan este tipo de suspensión trasera, entre ellos el Volkswagen Polo y el Fiat Uno, probados esta semana en el Frente a Frente.

De las ventajas de este sistema hay que resaltar el poco espacio que ocupa, por lo que la capacidad del maletero no se ve mermada por los elementos de la suspensión. También es importante la homogeneidad de comportamiento que se obtiene en todo tipo de carreteras. Sobre pisos lisos, sin baches o rugosidades, el sistema se comporta casi como un eje rígido manteniendo la verticalidad de las ruedas respecto al suelo. Por contra, cuando el terreno es irregular y con baches, gracias al grado de libertad que concede la torsión de la barra transversal, los brazos longitudinales se mueven de forma similar a una suspensión independiente. La suspensión de barra torsional permite utilizar múltiples soluciones a la hora de colocar los muelles y amortiguadores. En el caso del Volkswagen Passat el amortiguador va en el interior del muelle, mientras que en el Fiat Uno los dos elementos van por separado utilizando muelles de muy pequeño tamaño.

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

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

Además, GRATIS...

pos



la «anatomía» automovilística. ¿Qué modelos for-

Soluciones en página 33

PANEL LOCO

BIDÉ	R
PESA	V
AMAYA	H
MINIO	R
TABUCO	L
PUNZAD	P
TABLETA	MR

LOCO
otoci-
as pa-
de las
entral.



MECANICO DE MOTOS

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

Mecánico de Motos
Reparación
y Puesta a Punto

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

**¡Envía
ahora este
CUPON!**

CEAC
GARANTIZA
el pleno aprovechamiento
de sus estudios
o le devolvemos
SU DINERO

CEAC

CENTRO DE
ENSEÑANZA A DISTANCIA
AUTORIZADO POR EL
MINISTERIO DE EDUCACION
Y CIENCIA N.º 54
Aragón, 472 (Dpto. G - R R) 08013 Barcelona

21

RELLENE Y ENVIE ESTE CUPON HOY MISMO

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

GRATUITAMENTE

Sr. Director: Deseo recibir detallada información del Curso de

Nombre y apellidos _____ Edad _____

Domicilio _____

Bloque _____ N.º _____ Piso _____ Puerta _____ Teléfono _____

Código Postal _____ Población _____

Provincia _____ Profesión _____

CEAC Aragón, 472 (Dpto. G - R R) 08013 Barcelona



MUSEOS

Caramulo, interesante visita

En la ciudad portuguesa de Caramulo, cercana a Viseu, se encuentra el Museo de Coches del Club Português de Automóviles Antiguos, el único que existe en el país vecino dedicado a los coches de motor. La valiosa colección que se expone, 46 coches y 6 motocicletas, es en su mayor parte propiedad de socios del club. Un Hurtt de 1898, un Bugatti de 1927, un Opel, único en el mundo, de 1928, y el famoso Rolls Royce de 1938, que perteneció a Salazar, son algunas de las piezas destacables de este museo. La entrada cuesta 100 escudos para los adultos y cincuenta para los niños, y el museo se puede visitar todos los días, de 15 a 18 horas.



SALONES

ESPAÑA EN DUSSELDORF

El mes de enero es prolífico en salones y, sobre todo, en salones dedicados a la náutica. Barcelona, Dusseldorf, París, Londres, Nueva York y Toronto abrirán sus puertas en estas fechas y presentarán las últimas novedades.

El Salón de Dusseldorf, coincidente con el de Barcelona, comienza el día 19 y finaliza el domingo 27. Este año España es el país colaborador, y

La foto premiada:



PUENTE FORZUDO

EN Sotondrio (Asturias) han reparado un puente. Hasta aquí, todo normal. Lo extraño es que durante las obras se ha cortado el paso a turistas y vehículos de poco tonelaje, mientras que los grandes mastodontes no encontraban ninguna limitación. ¿Error del cartel? ¿O es que se quería probar a lo bruto la resistencia del puente? La foto ha sido remitida por José Emilio Fernández Riera, del propio Sotondrio, que recibirá una suscripción gratuita por seis meses a MOTOR16.

por este motivo 39 empresas españolas exponen sus productos en la más importante feria náutica de Europa, que será inaugurada por su alteza real el conde de Barcelona.

TERTULIA

PREMIOS Y PELICULAS

TODOS los martes a partir de las 20 horas, se inicia en la Boite del Pintor una reunión de aficionados al deporte del motor donde se ven y comentan las últimas carreras, y se sortean varios lotes de regalos. El día 15 de enero, como colofón a la pasada temporada se proyecta un resumen del Mundial de Rallyes 1984 y se entregan los premios a «los pilotos de la Boite». Además, ese día se rinde homenaje a Víctor Fernández por su ayuda al automovilismo de la zona centro y por ser el creador de «los martes Racing».



La Fórmula 1 en casa

Por 7.500 pesetas se puede adquirir en Cydis Vídeo, calle Doce de Octubre, núm. 28, Madrid 28009, la cinta de vídeo —edición oficial de la FOCA y la FISA—, que resume el Campeonato del Mundo de Fórmula 1-1984. El videocasete se vende por correo y su duración es de noventa minutos de imágenes hasta ahora inéditas. Junto con la cinta se regala un póster de Niki Lauda, actual campeón del mundo.

VIDEO



OPEL
CORSA,
EL PRESTIGIO
COMO META



Movilauto, S. A.

20 años de experiencia en OPEL

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



ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS
POR LA MAÑANA

Los mejores coches ingleses.



JAGUAR
Galileo, 104
P.º de Recoletos, 18
Coslada, 5
Goya, 99
Ríos Rosas, 56
Padre Damían, 7

METRO
Teléfono: 253 34 00
Teléfono: 278 46 00
Teléfono: 255 91 57
Teléfono: 431 67 07
Teléfono: 234 58 72
Teléfono: 458 08 00

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.

SEAT 124-1430 M-9106-CB
SEAT 132-2200 DIESEL M-3659-DS
CHRYSLER 150 S M-2646-CL
SEAT 131-1430 SUPERMIRAFIORI M-7172-DF
AVENIDA DE OPORTO, 91 MADRID TEL. 472 31 96
EUGENIA DE MONTIJO, 100 TEL. 208 69 67

Tenemos para Vd. el Coche del Año '85 en Europa.



El nuevo Opel Kadett está esperándole en su Concesionario Opel. Venga a verlo. Compruebe cómo su aerodinámica es la más avanzada: es el coche en su mejor forma. Disfrute la comodidad fuera de serie que consigue el avanzado diseño de su interior. Conozca la alta potencia y las prestaciones de todos sus motores: 1.3S, 1.6S, 1.6D. Y el sorprendente 1.8i que equipa al Kadett GSi que alcanza los 200 km/h. Venga y pruébelo. Los expertos europeos más exigentes ya lo han hecho. Y lo han elegido coche del año 85. Así es el nuevo Kadett: el coche en su mejor forma hasta en el precio. Ya lo tenemos para Vd.

HERRAMAR SERVICIO OFICIAL SEAT AUDI VW

ATENCION, VISITENOS TENEMOS UN REGALO PARA VD.

Gran stock vehículos ocasión todas las marcas.

Garantizados, sin entrada
Facilidades 24 meses.

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



Diseñamos, fabricamos y comercializamos exclusivamente ruedas para TODOS los automóviles de turismo sport y competición



476
Igualada (Barcelona)
(93) 803 18 36

Talleres BENJA

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

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



Opel Kadett.
El coche en su mejor forma.

OPEL
INNOVACIONES EN MARCHA.



motor gas

Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/61 MADRID
Victor de la Serna, 12. Tels. (91) 458 65 00/04



Exposición y venta: Antonio López, 117 - Madrid-28028. Teléfono 475 47 93

Es una película que se adhiere al cristal empleando agua y sirve para filtrar los rayos solares, climatizando el interior del vehículo. La película de control solar es un producto concebido para ser aplicado sobre la superficie interior de los cristales de ventanilla, reduciendo eficazmente el calor radiante y deslumbramientos solares. Elimina también la mayor parte de los rayos ultravioleta, causa de la decoloración.

A diferencia de los materiales convencionales de protección solar y reducción de luz, la película de protección solar STYLIS-TICK forma un escudo reflexivo que rechaza, no absorbe, los rayos solares. Resulta, por tanto, un producto eficaz para reducir la transmisión de calor, deslumbramiento y rayos ultravioleta, manteniendo a su vez la transparencia y demás propiedades usuales del cristal.

Confort: Elimina el 80 por 100 de calor del sol. Protege tapicería del sol. Conserva la transparencia y se puede limpiar con toda normalidad.

Colores: Humo, bronce, espejo y oro.

Medidas: 0,75 x 3 m.

Venta por correspondencia, más gastos de envío.

PRECIO: 5.500 Ptas.



AUTOCOMPONENTES

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

VEHICULOS INDUSTRIALES

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

Ctra. Andalucía, km. 6,800
(Junto a Gasolinera)

Teléfono 217 22 53
MADRID

OCASION

MONTESA

COTA 348

900 Kms.

Impecable

(91) 212 00 03

GINES VENDE PANDA.

Listo para correr. 2 grupos, relación, motor con 2.000 km.

Carrocería totalmente reforzada, ruedas, repuestos, cambio de serie completo. Tel. (91)

274 37 20. 9 a 14 y 17 a 20 horas.

SEAT 1.200 SPORT 1.430 (BOCANEGRA)

MOTOR, CAMBIO, EMBRAGUE CON 9.000 KMS.

275.000 PTAS.
Tel. (91) 733 94 26

CITROËN VISA SX

Producción Grupo A
División I

Estado Impecable

Tel. (91) 268 18 21

LAND Rover Diesel 88 Esp. 38.000 km. Impecable. Over-Drive. Extras. 800.000 ptas. Contado. Tel. (91) 266 27 08.

COMPRO coche de dos puertas viejo, de 2.000 c.c en adelante, sin importar estado ni año de fabricación. Tel. (91) 265 44 58.

VENDO Triumph TR 6 última matrícula. 54.000 km. Over-Drive. Impecable. Tel. (91) 467 77 39.

PARTICULAR, Ford Taunus 2.0 GL, 40.000 km. Nuevo. Servodirección. Tels. (91) 651 18 99 - 215 35 42.

VENDO descapotable clásico A-110 CARA. Muy bonito. Llamar en horas de oficina. Sr. Carlos. (91) 265 44 58.

SE vende 131 Perkins. M-1883-BY. Tel. (91) 472 31 96.

SE vende Seat 127 3 P. M-4756-Y. Tel. (91) 472 31 96.

SE vende Seat 127 3 P CL. M-7818-CW. Tel. (91) 472 31 96.

SE vende Citroën Dyane 6 B. M-2890-CU. Tel. (91) 472 31 96.

LAMBORGHINI Urraco 3.000, 270 CV. Tel. (91) 274 68 52.

TRIUMPH TR 6, M-GB. Tel. (91) 274 68 52.

TRIUMPH Spifire 1.500. Tel. (91) 274 68 52.

JAGUAR XJ 6. Tel. (91) 274 68 52.

JAGUAR Tipe E. Tel. (91) 274 68 52.

TRIUMPH GT 6. Tel. (91) 274 68 52.

PORSCHE 911 SC. Tel. (91) 274 68 52.

JENSEN Healey. Tel. (91) 274 68 52.

AUSTIN Healey 3.000. Tel. (91) 274 68 52.

SE vende Seat 131-2000 semi-nuevo. M-EV. Tel. (91) 463 16 95.

SE vende Renault 5 GTL. M-BJ. Tel. (91) 463 16 95.

SE vende Renault 12 TS. M-BY. Tel. (91) 463 16 95.

SE vende Seat 127 4P. Muy bueno. M-BZ. Tel. (91) 463 16 95.

SE vende Seat Panda 35. 2 años. Tel. (91) 463 16 95.

SE vende Seat 124 DCL. M-DY. Tel. (91) 463 16 95.

SE vende Citroën GS Club. M-DX. Tel. (91) 463 16 95.

SE vende 124. M-Z. Muy barato. Tel. (91) 463 16 95.

SE vende Mini 859. Muy barato. Tel. (91) 463 16 95.

FORD Granada. 50.000, entrada. 22.000 ptas., mes. Tel. (91) 274 12 27.

SUPERMIRAFIORI. Semi-nuevo. 15.000, entrada. 18.000 ptas., mes. Tel. (91) 274 12 27.

SEAT 127 Fura. 380.000 ptas. Tel. (91) 274 12 27.

SEAT Ronda. Pocos km. 30.000, entrada. 17.000 ptas., mes.

OPEL Corsa. 25.000, entrada. 17.000 ptas., mes.

Le gustan los coches antiguos, y con cuantas más historias tengan —con misterio, dice ella— mejor. Ahora utiliza un veterano e impecable Mercedes 180, que sustituyó a un Chevrolet Vega y a un Citroën Tiburón.

MIA PATTERSON

¿COCHES? MEJOR CON MISTERIO

El público español descubrió su voz en «Evita», pero Mia Patterson ya había alcanzado popularidad y prestigio en París, donde actuó varias temporadas con gran éxito. Hoy es una de las atracciones principales del show de una conocida sala de fiestas.

«Dentro de mi carrera artística, el coche ha desempeñado un papel fundamental. En París tenía muchas galas y presentaciones: para desplazarnos el coche era fundamental.»

Su primer vehículo lo tuvo a los veintidós años en París.

«Era un Citroën Tiburón que utilizábamos para desplazarnos por toda Europa. Durante siete años nos llevó y trajo a todas partes. Nunca nos dejó tirados. Pero tenía un solo defecto. Todos los años Ronnie, mi marido, y yo veníamos a España para visitar a la familia. Normalmente íbamos de París a Irún sin parar, pero, al llegar a la frontera, indefectiblemente, cuando íbamos

a entregar los pasaportes se paraba. Durante siete años, no dejó de hacerlo ni una sola vez. El aduanero ya nos conocía y nos ayudaba a empujarlo.» Entre los múltiples viajes que realizó por Europa, el Citroën Tiburón fue servicial, aunque no faltaron momentos incómodos.

«Una vez hicimos un viaje desde Ginebra a París. En el trayecto se estropeó el cierre de la puerta de atrás y tuvimos que atrancarla con el mango de un paraguas. Para colmo, se rompió la ventanilla y nos quedamos sin calefacción. Fue un viaje imposible, pero llegamos.»

Le costó desprenderse del Tiburón, pero cuando empezó «Evita», Ronnie, su marido, le regaló un Chevrolet Vega americano. «Era de dos plazas, con cambio automático y estaba muy bien. Pero la grúa nos lo llevó y eran tantos los papeleos y todo lo que teníamos que pagar, que lo dejamos.» Ahora, Mia Patterson tiene un Mercedes.

«Este coche me encanta porque es muy seguro, económico, ya que es diesel, y tiene amplitud, algo que yo agradezco mucho. Además, todo lo que tiene es genuino, como el salpicadero y los marcos de las ventanillas, que son de madera. Los coches ahora tienen todo de plástico. En cambio el Mercedes tiene autenticidad y nobleza.» Pero Mia Patterson no utiliza el coche sólo para ejercer su profesión, sino también para las tareas familiares.

«Normalmente saco a pasear a mi hijo y a los dos perros que tengo. Me gusta mucho este coche porque es alto, te da la impresión de ir en un tanque, de que vas protegida. Además del morbo del coche antiguo que siempre te preguntas quién lo habrá tenido antes, qué historias se habrán vivido; en una palabra, que son coches con misterio. Por eso siempre prefiero un coche antiguo, porque tienen historia y misterio, además de nobleza.»

Inés Prat



ALFONSO J. WITTO

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

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

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

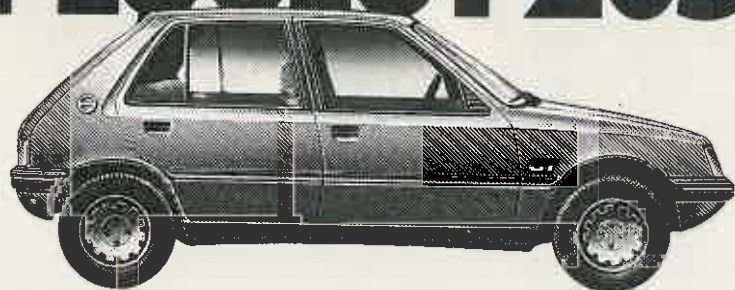
Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:

CADA AÑO, SOLO UN COCHE OSTENTA EL TÍTULO DE MEJOR COCHE DEL AÑO.

EN 1985, PEUGEOT 205.



Elegido por 42 periodistas especializados del motor, coordinados por ABC.



PEUGEOT TALBOT **FUERZA DINAMICA**

 Lubricantes recomendados 

Ocio

SALON NAUTICO DE BARCELONA ESCAPARATE DEL MAR



UN año más el recinto de la Feria de Barcelona acoge al Salón Náutico, y su añadido del sector Caravaning, que se inaugura el sábado 19 de enero. Es lógico que los futuros clientes de barcos y caravanas hagan sus pedidos en esta época del año, pero no por ello deja de resultar sorprendente que en lo más crudo del invierno nos estemos paseando por las cubiertas de un yate, que se nos antoja navegando por aguas tropicales, o por un camping artificial,

con más cemento que praderas verdes.

De todas formas, esta es, sin duda, la mejor ocasión que los aficionados a los deportes náuticos y, la vida nómada del caravaning tienen para escoger y elegir. Unos, para iniciarse; otros, para completar su equipo, y muchos, para soñar.

A pesar de la crisis que padece el sector y la atonía del mercado, los expositores han realizado un gran esfuerzo para que se mantenga la anualidad del Salón Náutico y se ocupe la misma su-

La náutica española vive en plena crisis, aunque los regatistas españoles alcanzan muy buenos resultados en las competiciones internacionales. En el Salón Náutico de Barcelona se presentan todas las novedades para la próxima temporada: una buena ocasión para elegir lo mejor.





GANAR SIN ECHAR HUMO

EL Maxi español «Fortuna Lighs» se ha proclamado brillante vencedor de la regata Ruta del Descubrimiento. Después de veintiséis días veintiséis minutos y doce segundos de navegación se presentaron segundos en la meta de Santo Domingo, pero adelantaron en más de cinco horas de tiempo compensando a su inmediato contrincante, el finlandés «Facer». Esta es la segunda victoria del barco español, en las dos regatas largas en las que ha participado, dentro del programa de preparación para participar en la próxima regata Vuelta al Mundo.

Patroneado por su diseñador, Javier Visiers, el «Fortuna Lighs» cuenta con una joven y eficiente tripulación. Este barco fue diseñado y construido en España para participar con las mejores posibilidades en la Vuelta al Mundo, que es la más dura regata de las que aparecen en el calendario internacional, que comenzará en octubre de este año y terminará en marzo del 86. El barco fue botado hace poco más de un año y desde entonces se prepara concienzudamente para afrontar los rigores de una regata tan larga. En la Ruta del Descubrimiento superó a varios barcos que también se preparan para la misma regata.

perficie de ediciones anteriores. Estarán representadas unas 350 marcas, que ocuparán 33.000 metros cuadrados, de los que más de dos terceras partes de la superficie serán cubiertas por el sector náutico.

La industria nacional, que lleva varios años capeando un temporal económico, presentará pocas novedades y sí muchas adaptaciones sobre modelos ya conocidos por los aficionados. En el mismo plano se mueven los importadores, que están aprovechando los malos vientos de los anteriores, consiguiendo día a día una mayor penetración en la cuota de mercado en España.

Ante el descenso de la demanda de barcos nuevos, se está registrando una notable alza del mercado de accesorios, que permite a los propietarios modernizar las unidades que, con muchos años encima, podrán así aguantar más jornadas de navegación, con la ilusión de llevar el barco a la última moda.

Estos accesorios son de todo tipo, pero los que tendrán mayor atención en el Salón Náutico serán sin duda las últimas novedades del campo de la electrónica. En unos casos, por la seguridad, y en otros, por las nuevas normativas internacionales, nadie quiere privarse de los pilotos automáticos, radioemisores de VHF y BLU, ordenadores de navegación, con un sin fin de funciones, para aficionados y regatistas, navegadores por el sistema Loran y satélite, sondas para medir la profundidad, equipos de control de velocidad o dirección del viento. Todos estos aparatos son cada día más precisos y, por su mayor difusión, afortunadamente más baratos. La última regata de la Ruta del Descubrimiento ha puesto de manifiesto que la utilización de estos modernos equipos de navegación son casi imprescindibles en los barcos de cruce y regata, que no sólo sirven para ahorrar tiempo en los cálculos de situación, sino que proporcionan la mayor seguridad que nunca habían tenido los navegantes.

Los accesorios se perfeccionan constantemente en diseño y materiales. Herrajes modernos y ayudas electrónicas. Un marcador de rumbo para no perderse



Donde los aficionados encontrarán la mayor variedad será en los stand de expositores dedicados a la vela ligera, con las últimas novedades en herrajes, poleas y mordazas, fabricados en materiales ultraligeros de alta resistencia, con rodamientos a bolas. También estará presentes el último grito en cabo de kevlar, que ofrecen la mayor garantía de seguridad.

Unos stands a los que se acercarán no sólo los practicantes de deportes náuticos serán los de la moda. Junto a los más modernos trajes de agua y prendas isotérmicas, casi siempre de importación, y por tanto caras, se encontrarán otros artículos de marcado carácter marino, tanto para gozar de las vacaciones en el mar o, mucho más simple, para presumir de navegante con los amigos...

Salón para todos los gustos

Casi todos los expositores hacen descuentos en las compras efectuadas durante la feria. Esta ventaja se une a la posibilidad de conocer toda la oferta a la vez y comparar entre sí los diferentes artículos en poco tiempo y reducido espacio.

Además, en el Salón Náutico se celebran otros actos, conferencias y reuniones de interés para los aficionados a la náutica. Una visita al Salón Náutico, aunque los precios de las entradas no son muy populares, siempre resulta entretenida, e incluso divertida. Siempre se puede preguntar, con interés, el precio del barco más caro expuesto, y si luego se es capaz de aguantar sin pestañear el aluvión de millones, que suele ser la respuesta, se dice: «¡Qué mono, y no resulta tan caro! ¿Tienen otro más grande?, es que éste me resulta un poco pequeño.» Una vez desarmado el vendedor, es muy fácil que se deshaga en atenciones para con el posible cliente y se pueda pasar una agradable tarde de millonario, con las copas a cuenta del astillero.



Para los jóvenes, las regatas son la mejor escuela para aprender a navegar. La clase 420 —barcos de dos tripulantes— es la más espectacular y veloz, junto con la 470

VIENTO EN POPA A TODA VELA PRECIOS PARA TODOS LOS BOLSILLOS, DESDE SETENTA MIL A TRESCIENTAS MIL PESETAS

LA vela ligera es el primer escalón que se debe recorrer para adentrarse en los secretos del noble y antiguo arte de navegar, lo cual ya es, de por sí, un fin. Vela ligera es el término que engloba todo lo referente a los pequeños veleros, que no disponen de cabina ni habitáculo interior. En general, se trata de ligeros balandros contruidos en plástico y dotados de orza, sin lastre de ningún tipo.

Estos barcos son los más adecuados para la iniciación y el perfeccionamiento, tanto en la navegación como en las regatas y competiciones. Pero, de todas formas, existen muy diferentes barcos de esta familia, desde el minúsculo Optimist (poco más que una caja de jabón con vela) para niños hasta los difíciles, costosos y olímpicos FD y Star,

barcos exclusivamente dedicados a la competición y que no están al alcance de cualquiera, tanto técnicamente como por su elevado costo. Pero en medio de todo esto se extiende toda una completa gama de barcos, con implantación en España y diferentes exigencias técnicas para sus tripulantes, y algo muy importante, adecuados a todas las edades.

Para los más pequeños, en España, existen dos clases protegidas por la Federación Española de Vela; se trata del ya mencionado Optimist, de un solo tripulante. El Cadete admite dos tripulantes, y es algo mayor y más instructivo. Los dos son para chicos de hasta quince años. La mayoría de los barcos de vela ligera son para uno o dos tripulantes y existen de los dos tipos para las diferentes edades y tamaños de los

tripulantes. El Vaurien y el Snipe son dos clases en doble, muy sencillas y fáciles de manejar, que sirven también para pasear. Estas dos clases se encuentran muy distribuidas por la geografía española, se construyen en varios astilleros y resultan bastante económicas, se trata de barcos de entre algo más de cuatro metros al primero y cerca de 4,7 metros al segundo. Estas dos clases no son tan modernas, veloces y espectaculares como el 420 y el 470, barcos también de dos tripulantes, de formas redondas, dotados de trapecio. Este elemento se compone de unos cables de acero, que parten desde el mástil y permiten al proel (tripulante de proa) colgarse totalmente fuera del barco, de pie en la borda, pero en posición horizontal. De esta manera hacen más contrapeso, con lo que los barcos pueden navegar planos y más rápidos, con viento fuerte.

El 470 ya es clase olímpica, y con él España ha alcanzado medallas en dos Olimpiadas, de oro en la última. Se trata de un barco claramente de regatas, pero bastante sencillo, que resulta muy divertido y emocionante de navegar. Aunque para la alta competición se requiere mucha preparación y un peso idóneo (cerca de los 129 kilos entre los dos tripulantes), para la competición media, muy extendida en este país, la cosa es más sencilla. Esta clase será

también olímpica para mujeres, por primera vez en la historia de los juegos modernos.

No es que la participación femenina estuviera prohibida en las regatas olímpicas (a lo largo de los años, las mujeres han alcanzado medallas, incluso de oro, y en Los Angeles 84, en esta clase, una joven actuó como patrón representando a Inglaterra y alcanzó el cuarto puesto), pero a partir de los próximos juegos, tendrán su propia regata.

Los barcos de un solo tripulante más extendidos son: el Europa y el Láser, muy ligeros, bastante pequeños, pero difíciles, duros y divertidos. En este dominio, la clase reina es el Finn, olímpico desde los años cuarenta, que está muy desarrollada en España. Este barco, de 4,5 metros de eslora, tiene una sola vela y el mástil carece de jarcia. Es un barco especialmente duro y técnico, que no está al alcance de cualquiera, pues es necesario, además de poseer una técnica depurada, pesar más de 80 kilos y poder aguantar largos ratos col-



Las mujeres también compiten, y lo hacen bien
Joven tripulación femenina de Vaurien, en plena regata

gado de la banda, para poder mantener el barco contra el viento.

Estos pequeños barcos, generalmente dotados de mucha vela, resultan veloces y sensibles, debido a su ligereza, con lo que transmiten fielmente todas las sensaciones y reacciones a sus tripulantes, que poco a poco aprenden a controlarlos, hasta en sus más pequeños detalles, desarrollando los reflejos y el instinto necesarios para poder na-

vegar luego en cualquier tipo de barco a vela.

La Federación Española de Vela y muchos clubs náuticos tienen escuelas donde se realizan numerosos cursillos de distintos niveles, desde la iniciación hasta el perfeccionamiento en competición. Luego, la práctica y los consejos de navegantes más experimentados permiten continuar la progresión.

Los precios de los barcos antes citados van desde las 70.000 pesetas de los Cadetes y Optimist hasta las casi 300.000 que pueden costar los 470, Finns o Snipes, dependiendo de los astilleros y accesorios que incluyan. Además, siempre se puede acudir al mercado de segunda mano, localizado en los muchos clubs náuticos de nuestra geografía, donde se pueden adquirir unidades en buen estado a precios interesantes.

Todos estos barcos, por su poco peso y reducido tamaño, se pueden guardar con facilidad y transportar en remolques o sobre el techo de cualquier coche.



Resultado de dos grandes organizaciones

Más ventajas al comprar vehículos Fiat. Compruébelo en su concesionario.



Corporación Financiera Hispamer

FIAT

Caprichos

Realiza: Pilar Parra
Fotos: Alex Puyol

1 Puerto de mar embotellado. Hecho a mano. La botella grande cuesta 3.200 pesetas; la pequeña, 600 pesetas, en Amarras, Lagasca, 33 (Madrid).

2 Réplica de un faro que sirve de lámpara de mesa. Cuesta 6.500 pesetas en Yates y Cosas, Hernán Cortés, 40 (Santander).

3 Polea llavero, práctica para guardar llaves de gran tamaño o poco utilizables. En Charrúa, General Ibáñez Ibero, 5 (Madrid).

4 Escritorio de madera con bolígrafo dorado incluido, a juego con el carácter náutico de la pieza. Cuesta 5.900 pesetas. El abrecartas, 1.300 pesetas, en Amarras, Cervantes, 11 (Oviedo).

5 Tres piezas «náuticas» relacionadas con botellas. El abridor «pipero» de metacrilato cuesta 2.800 pesetas, el grillete de bronce, 2.500 pesetas, y la campana, que sirve de tapón, 2.000 pesetas, en Boutique Timonel, Real, 371, Mataró (Barcelona).

6 Caja-secreter de madera para pequeños objetos. Se puede encontrar en Polizón, Francisco Silvela, 36 (Madrid).

7 Marco de metacrilato con detalles marinos dorados. Cuesta 3.400 pesetas en Anclas, Duque de Sesto, 13 (Madrid).



NUEVO

MERCURY SABLE FORD SCORPIO A LA AMERICANA

En California han tenido lugar las últimas pruebas del Mercury Sable, variante de esta división de Ford del modelo Taunus, que a su vez es la versión americana del Scorpio, el nuevo modelo de la marca que reemplazará al Granada en el mercado europeo. Las líneas generales del coche, suspensiones y demás características de bastidor, se corresponden con las del Taunus. Sólo la decoración del morro les diferencia. Este modelo será propulsado por un motor de cuatro cilindros de 2,5 litros con culata de cuatro válvulas por cilindro y un sistema de inyección electrónica.



SERÁ PRESENTADO EN GINEBRA EL AUTOBIANCHI DE LANCIA

UNA de las grandes novedades del Salón de Ginebra, que tendrá lugar entre los días 9 y 20 de marzo, será el modelo con el que Fiat Auto pretende reemplazar al ya veterano Autobianchi A-112.

El nuevo coche, hasta ahora conocido con el nombre clave Y-10, existirá en tres versiones. Una, la

más económica, llevará el nuevo motor Fire 1.000, desarrollo conjunto de los grupos Fiat y PSA (Peugeot-Citroën) que, de momento, sólo fabrica la marca italiana. Este motor desarrolla 45 caballos. Las otras dos versiones llevan los motores de 1.050 centímetros cúbicos con árbol de levas en cabeza de los últimos 127 italia-

nos. Una llevará un turbo, gracias al cual la potencia rondará los 85 caballos. La atmosférica tendrá 65 caballos solamente.

Los tres motores irán montados transversalmente y acoplados a un cambio de cinco marchas.

La carrocería es muy compacta. Según parece, la longitud total no sobrepasa-

rá los 3,30 metros, lo que quiere decir que será ocho centímetros más corto que el Panda y 30 centímetros más corto que el Uno. Sin embargo, habrá espacio para cuatro personas en su interior, aunque sea a costa de reducir el compartimiento de equipajes a la mínima expresión. La gran incógnita es cómo se llamará este co-

che, aunque lo más probable es que se mantenga la misma política que hasta ahora. Como se sabe, los Autobianchi son fabricados por Lancia desde 1975. Por este motivo, los primeros prototipos de este coche fueron denominados como el Lancia pequeño. Sin embar-

go, se va a mantener el nombre y la marca de Autobianchi que en algunos países, como España, están bien introducidos. Sólo en países como Gran Bretaña y Escandinavia, en los que los A-112 llevaban ya la marca Lancia, el nuevo coche llevará este emblema.



REGALESE LA VIDEO F1'84 Y ENTRE EN COMPETICIÓN



- 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 ☐

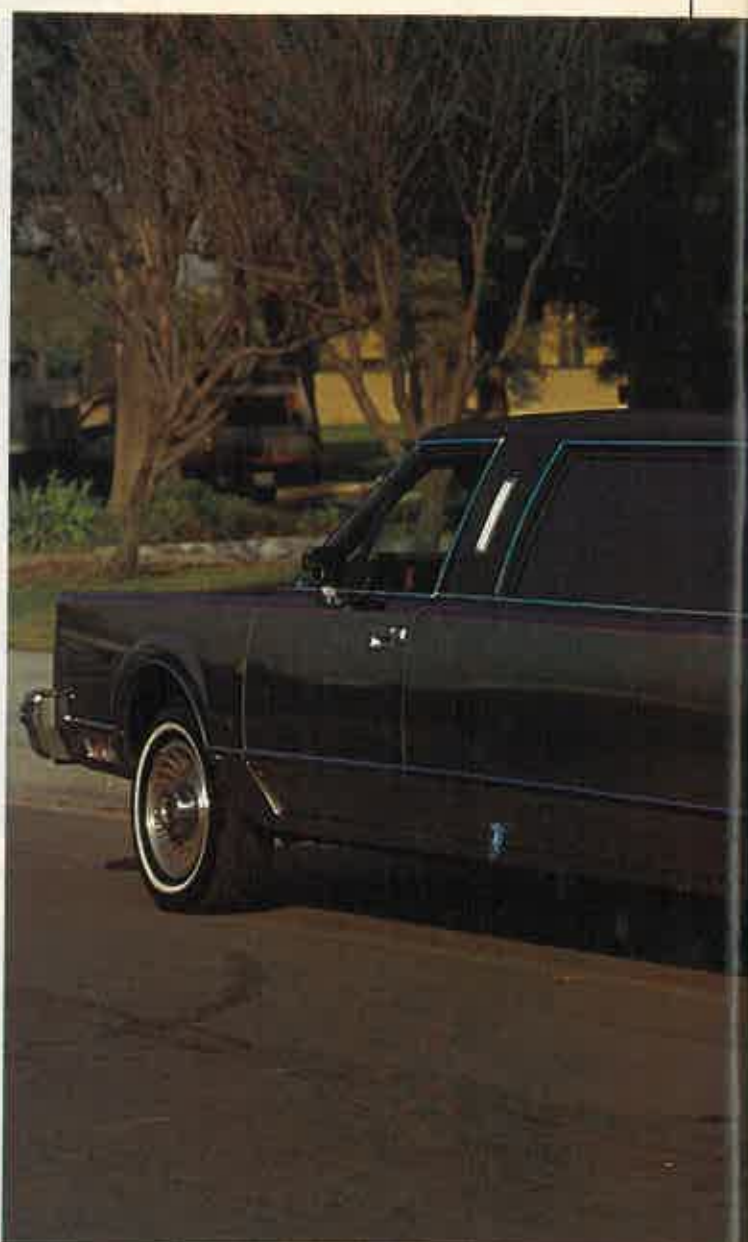
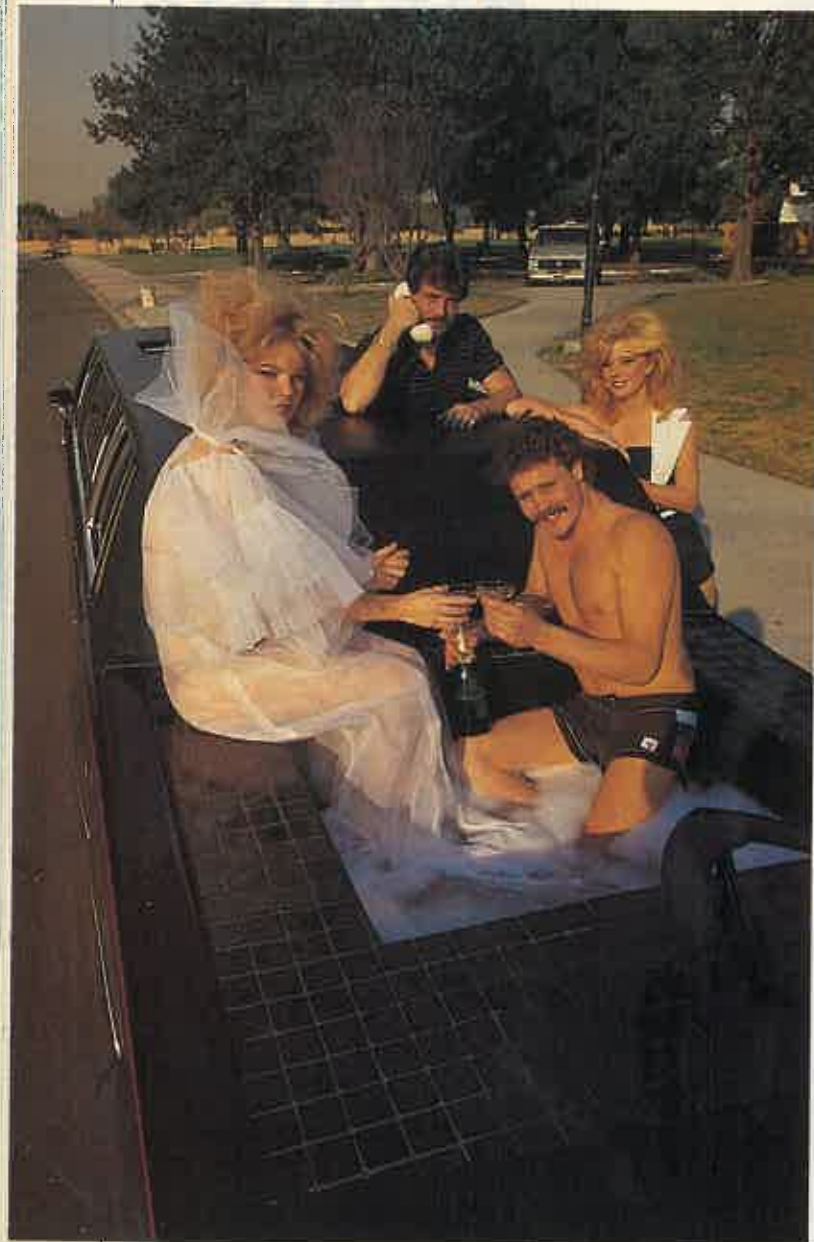
CONTRA REEMBOLSO ☐

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



C/ Doce de
Octubre, 28
MADRID-28009
Tel. 274 90 08





LINCOLN CONTINENTAL EL MAS LARGO Y CON PISCINA

El Ford Lincoln Continental utilizado por John Travolta, Sylvester Stallone o Germaine Jackson en sus paseos por Hollywood y Los Angeles, además de su piscina puede presumir de otro título curioso: es la berlina más larga del mundo, un coche que necesita el hueco de tres turismos normales para aparcar en una acera y un hangar para avionetas si se quiere un garaje bajo techo.

El coche ideal para los fanáticos de las piscinas, ya que lleva una piscina incorporada en la que cuatro personas pueden bañarse sin problemas de espacio. Es algo extravagante, como buen americano, y esa distinción especial debe pagarse algo cara, ya que su creador, el californiano Eddie Tillman, no está dispuesto a desprenderse de su obra maestra por menos de 26 millones de pesetas.

La base de coche-piscina es un Ford Lincoln Continental al que, por de pronto, se le han añadido dos ejes más en su parte posterior y bastantes metros a su carrocería, que ahora tiene doce metros de longitud, la suficiente para ocupar la plaza de tres coches normales en cualquier acera, pero eso sí, con un espacio interior en el que los asientos están separados por más de dos metros y medio de moqueta de primera clase. La conducción del Lincoln no es, tampoco, nada sencilla, pues si se toman las curvas

Si quiere dejar boquiabiertas a sus amistades, no lo dude, el Lincoln Continental con piscina, creado por Eddie Tillman, es el mejor sistema.

En la ciudad de Las Vegas se ha puesto de moda casarse en traje de baño. Para hacerlo algo más espectacular, nada mejor que pasearse, por calles concurridas.

sin cierta precaución puede derramarse el agua de la piscina sobre cualquier viandante, y las leyes americanas son muy estrictas en tal aspecto, ¡no se puede ir mojando a la gente por las calles!

La construcción de tales juguetes no supone ningún esfuerzo para este californiano de cuarenta años, que ya vendió su primer ejemplar, con piscina de sólo dos plazas, por algo más de dieciocho millones de pesetas. El cliente fue un Juzgado de matrimonios de Las Vegas, que ahora ofrece a sus parroquianos una forma tan poco vulgar de celebrar su boda.

Si no puede desembolsar los 26 millones de pesetas necesarios para adquirir el coche-piscina de sus sueños, no se preocupe, todavía tiene otra posibilidad para disfrutar del Lincoln: puede alquilarlo para un paseo por las calles de Los Angeles; estrellas del cine, como John Travolta y Sylvester Stallone —el famoso Rocky—, o estrellas de la canción como Germaine Jackson, hermano del multimillonario Michael Jackson, o el revolucionario Prince ya lo han hecho y parecen dispuestos a repetir la experiencia.

De todas formas, Eddie Tillman, eterno perfeccionista, no está contento con su último Lincoln y ya trabaja sobre el próximo modelo, que será todavía más espectacular: 18 metros de largo, una piscina con capacidad para ocho personas y, lo mejor, un trampolín. Con tales detalles, el coche debe tener un éxito irresistible.

A. Marco

Motor 16/51

cambio 16

Cambio 16.
13 años siendo noticia.

Tarjetas Postales

LOS taxistas en Nueva Delhi no conducen ni por la derecha ni por la izquierda de las calles y avenidas, van por el centro. Todos, los que van y los que vienen. Como al mismo tiempo los *rickshaw's*, esas tarantulas que en vez de caballo llevan una bicicleta y un ciclista, van por donde les da la gana y las masas peatonales atraviesan por donde quieren, el viaje por las calles de la capital de la India en esos vehículos públicos es algo francamente emocionante.

A los taxistas de Nueva Delhi les gusta transformar en altar el cuadro de mandos del auto. Lo llenan de estatuas de Buda, o de Shiva, o de cualquiera de esos personajes con docenas de brazos que pululan por su vasto cielo. Los rodean con flores y con velas encendidas y con esos bastoncillos que al quemar sueltan aromas de capilla y de burdel barato.

Así, frente a sus dioses y en pleno nirvana, se lanzan con toda la velocidad que pueden sacar a sus viejos cachibaches, el uno contra el otro y a ver quién se aparta primero. En la India está prohibida la importación de automóviles, y los taxis producen vértigo nada más verlos. Una vez dentro y en marcha, es una de las pesadillas despiertas más angustiosas que pueda vivir un occidental.

La sensación de riesgo inminente es mayor todavía en *rickshaw*, conducido por esqueléticos ciclistas, no menos piadosos que sus compañeros motorizados. La mayor parte de los triciclos también están pintados con motivos religiosos, en colorines caramelo. Los almiarados y abúlicos personajes divinos indios advierten a quien sube en un *rickshaw* para darse una vuelta por la ciudad que ha entrado en capilla.

Así, Delhi goza de cifras de accidentes urbanos únicas en el mundo. Los muertos en atropellos o choques se cuentan mensualmente por centenares. Tal vez por eso los escasos y desgarrados guardias de tráfico que se ven por la ciudad tengan esa fúnebre pinta de enterradores de pueblo.

A veces, viajando en taxi o en *rickshaw* por Nueva Delhi, he pensa-



Xavier Domingo

Los taxistas de Nueva Delhi

do que todo el secreto de la inmovilidad del enorme país se puede descubrir en ese deseo de muerte violenta que manifiesta el comportamiento de los chóferes y triciclistas indios. Sí, hay una gran fascinación por la violencia en la India, aunque eso parezca paradójico en el país de Gandhi.

No les basta morir. El cuerpo ha de quedar despachurrado. Visceras y sesos han de quedar pegados al asfalto. Los vivos colores de la sangre han de enrojecer los adoquines. Tiene que haber destrucción de ese cuerpo maltratado y preparado para el sacrificio con ayunos violentísimos, forzosos o voluntarios. Desean la muerte para dejar de una vez por todas esa armadura de hueso y pellejo que les impide ser totalmente espirituales. El automóvil, para los in-

dios, es un excelente medio para llegar a este fin. En sus taxis y otros carruajes sientes que tu vida les importa tan poco como la suya. Por eso te exigen muchos de ellos que les pagues la carrera antes de darle a la llave de contacto.

Si hay alguna relación —y la hay, ya lo creo que la hay— entre lo que la gente come y razones ocultas de su comportamiento, el de los chóferes de Delhi puede comenzar a ser comprendido.

La cocina india, la popular, la que los chóferes de Delhi comen en sus casas o la que adquieren por la calle a mediodía por algunos fragmentos de rupia, es una de las cosas más altamente agresivas de este mundo.

Todo pica. Todo arde. Todo pone lengua y paladar en carne viva y todo tiene un aspecto demoníaco. Nada más ver esos currys y masalas de un color amarillo chillón, amarillo ictericia, amarillo verdusco y hepático, o esos líquidos de tonos marrones y pútridos, en los cuales hunden unas tortas óseas para extraer yo qué sé qué dudosas materias, adivinas que se prepara un atentado o una severa mortificación para el gusto. La cocina india es la violencia hecha cocina. No sólo por el martirio que supone para la boca y el estómago. Está también la agresión de colores viscerales y los aromas penetrantes, pegadizos, fuertes y acres.

Los taxistas de Delhi se nutren de esas sopas, que son simplemente mezclas de las especias más picantes del mundo disueltas en agua, en la que cuece algún trozo de nabo con alguna poca sémola. Su bebida predilecta es la leche de esas vacas famélicas que les disputan el asfalto, y en ella cuecen hierbas y cáñamos, «chocolate», en suma.

De eso debe provenir el aire alucinado, el aspecto febril, los ojos desorbitados y el frenesí con el que se lanzan unos contra otros. Los tenderetes o «lecherías» en donde expenden ese dudoso líquido tienen lujosa acumulación de suciedad, obra de siglos de tenaz rechazo de limpieza e higiene.

No, la Ahimsa, o vía de la no violencia, el mahatma no la extrajo del ser profundo de su país, a menos de que las ideas tengan poco que ver allí con la realidad, lo cual es perfectamente posible.



BMW R-80 G/S PARIS-DAKAR

EL CAMELLO MECANICO

LAS tres victorias conseguidas por BMW en el Rallye París-Dakar han dado lugar a una nueva versión del modelo R-80, que en este caso ha sido bautizado con el nombre del tan codiciado rallye africano.

La casa bávara ha conservado la estructura base de la R-80, tanto en la parte ciclistica como en la mecánica. Sin embargo, con la aportación de un nuevo depósito para el combustible, muy similar al que equipaba la moto de Gaston Rahier, acompañado por un sillín monopla y un pequeño portaequipajes, el aspecto ha cambiado totalmente. Todo esto tiene su justificación si se considera que las motos de gran cilindrada no tienen más finalidad práctica que la de satisfacer los deseos de los aficionados a este deporte. Por tanto, la versión R-80 G/S París-Dakar

reúne las características suficientes para convertir en realidad los sueños de todos aquellos que tantas veces han mirado con ojos de envidia las bicilindricas alemanas cuando se deslizaban por las dunas saharauis.

El incremento sobre el precio de la G/S básica es de un 10 por 100, a cambio del cual se puede disfrutar de una moto con la línea estética sugestiva y capaz de recorrer quinientos kilómetros sin necesidad de repostar combustible. Todo esto respaldado por la proverbial fiabilidad mecánica de BMW.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



Como ya se ha dicho, la mecánica de este modelo no se diferencia en nada respecto a la 80 G/S. El motor es el so-

lido boxer de 798 centímetros cúbicos de cilindrada, con 84,6 milímetros de diámetro del pistón y 70,6 de carrera. Lo más interesante no son los cincuenta caballos de potencia que desarrolla este motor a 6.500 revoluciones por minuto, sino los 5,7 mkg. de par motor máximo que alcanza a 5.000 revoluciones por minuto. Esto diferencia la G/S París-Dakar de cualquier otra moto de

todo-terreno, especialidad donde la elasticidad del propulsor, junto con el buen par motor, son las características vitales para poder salir de cualquier situación hostil como el barro o la arena.

El cambio, formado por cinco velocidades, es sólido, dócil al manejo, pero su origen de gran turismo se hace notar con exceso una vez que la moto se emplea sobre terreno blando y arenoso. No ocurre lo mismo con el embrague y la transmisión, cuya resistencia a los malos tratos prolongados supera todas las previsiones hechas a priori.

Precio en la calle:
978.895 ptas.

Importador: BMW Ibérica, Paseo de la Castellana, 149, Madrid.
Garantía: Un año.
Número de talleres oficiales: 55.
Plazo de entrega: Inmediato.
Fecha de presentación en España: Otoño de 1984.

VIRTUDES

- Eficaz en todos los terrenos.
- Motor sólido y poderoso.
- Línea estética atractiva.
- Buena estabilidad.

DEFECTOS

- Precio elevado.
- Necesidad de otro tabique en el depósito del combustible.
- Suspensión delantera inadecuada.

FICHA TECNICA

BMW R 80 G/S París-Dakar

MOTOR Dos cilindros opuestos. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Dos válvulas por cada cilindro. Cilindrada total 798 cc. Diámetro por carrera, 84,8 x 70,6 mm. Potencia máxima, 50 CV. a 6.500 rpm. Par máximo, 5,7 Kgm. a 5.000 rpm. Alimentación, dos carburadores Bing a depresión. Encendido electrónico tipo TSZH.

TRANSMISION Primaria por piñones. Secundaria por cardan. Caja de cambios con cinco velocidades. Embrague con un disco en seco.

BASTIDOR Doble cuna tubular con la parte posterior atornillable. Suspensión posterior Monolever. Horquilla delantera telescópica hidráulica. Frenos: delantero con un disco de 260 mm. Posterior de tambor.

DIMENSIONES Longitud total: 2.230. Distancia entre ejes: 1.465 mm. Altura del sillín: 860 mm. Anchura máxima: 820 mm. Altura máxima: 1.150 mm. Peso en vacío: 173 kilogramos. Capacidad del depósito: 32 litros.





CONSUMO

Proporcionado a su cilindrada

CIUDAD

En primera, segunda, tercera y cuarta

l/100 km

6,0

CARRETERA

En conducción normal

6,6

En conducción deportiva

8,0

Sobre pistas de tierra

7,9

Sobre pistas de arena

9,5

La parte ciclistica es prácticamente la de una moto de gran turismo. El chasis es el doble cuna tubular, muy sólido, que ofrece la rigidez necesaria para una moto como ésta; no ocurre lo mismo con la horquilla delantera, que, al margen de tener la sofisticación de dos tubitos para el drenaje del aire de los fuelles que protegen las barras, es demasiado blanda, poco progresiva y bastante descompesada respecto a la suspensión trasera, con un amortiguador único.

Sobre asfalto, y la moto equipada con neumáticos Metzeler de todo-terreno, el comportamiento no puede ser más satisfactorio. El conductor se encuentra cómodamente sentado y en perfectas condiciones para agotar los 32 litros de gasolina que caben en el depósito. Sólo las personas muy altas chocan con las rodillas contra las curvaturas del tanque y se ven obligadas a conducir con las piernas separadas. Con el depósito totalmente lleno, la R-80 G/S alcanza los 205 kilos de peso; el comportamiento en rectas o en curvas rápidas es perfecto, sólo en los virajes enlazados y lentos se acusa muchísimo el peso del depósito lleno, que eleva el centro de gravedad. Este inconveniente se va incrementando con la disminución del combustible, debido a su balanceo en el interior del tanque. Sólo al llegar a la mitad del caudal, cosa que coincide con el único tabique intermedio de separación, este inconveniente desaparece.

La velocidad máxima registrada en autopista ha sido de 169 kilómetros por hora, cota que se puede mantener durante muchos kilómetros gracias a la solidez mecánica del propulsor y a la docilidad que ofrece en la conducción esta polifacética BMW.

Una vez sustituidos los neumáticos ecológicos por unos Michelin T.61 de tacos, la 80 G/S se puede emplear en dunas de arena. Sobre este terreno típicamente africano se acusa el peso de la moto en general, y desde luego es indomable con el depósito de combustible lleno. Sin embargo, una vez solucionado este inconveniente, se puede conducir sobre arena con la tercera

El comportamiento de la R-80 sobre dunas de arena llega a ser indomable con el depósito de combustible lleno. Aun así, gracias a los neumáticos Michelin T.61 y un excelente par motor, la BMW tiene un excepcional poder de tracción.

En arenas con agua, hundida casi hasta los cilindros, se desenvuelve con toda brillantez, lo mismo que en terrenos empedrados, donde hay que ser más cautelosos a la hora de dosificar el gas.



marcha engranada, disfrutando así del excepcional poder de tracción, capaz de aguantar largos recorridos con la rueda posterior hundida en la arena hasta la transmisión.

Sobre pistas de tierra arcillosa, con tramos empedrados y badenes, pilotar la 80 G/S es una gozada. En ningún momento hace ademán de querer saltar o sobrevirar, siempre se ciñe al suelo y, alternando la tercera con la cuarta marcha, se puede mantener una media sorprendente.

En conducción nocturna, el haz luminoso que proporciona el faro es suficiente en cualquier situación, así como el caudal de la batería permite abusar del arranque eléctrico. En caso de que éste se averíe, la puesta en marcha manual es tan sencilla como para estar al alcance de cualquier persona.

EQUIPAMIENTO-ACABADO



En esta versión de la R-80 G/S, el fabricante ha mantenido el mismo nivel de calidad que caracteriza a la marca. El empleo de buenos materiales, como la esmerada manipulación de la pintura y la aplicación de la tornillería inoxidable, hacen que la R-80 G/S París-Dakar pueda enfrentarse al tiempo sin temor a envejecer. Los componentes más significativos y personales son el depósito de combustible, el sillín recubierto con plástico color rojo y el sólido portaequipajes. Todos ellos bien conjugados con el resto de la moto consiguen darle un aire de lo más llamativo.

Todas las cosas de calidad son caras, y si además son también bellas, todavía más. Este es el caso de la R-80 G/S París-Dakar, que en nuestro mercado alcanza el precio de 978.895 pesetas. Sin duda es una moto costosa si se considera que su empleo ha de ser mixto, entre la carretera y el campo. Pero hay que tener en cuenta que ninguna otra moto ofrece un abanico de posibilidades tan amplio como esta BMW.

Texto y fotos: Gigi Corbetta



Si escuchas la radio por deporte, escucha la SER.

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.



PARIS- DAKAR, DE PELICULA

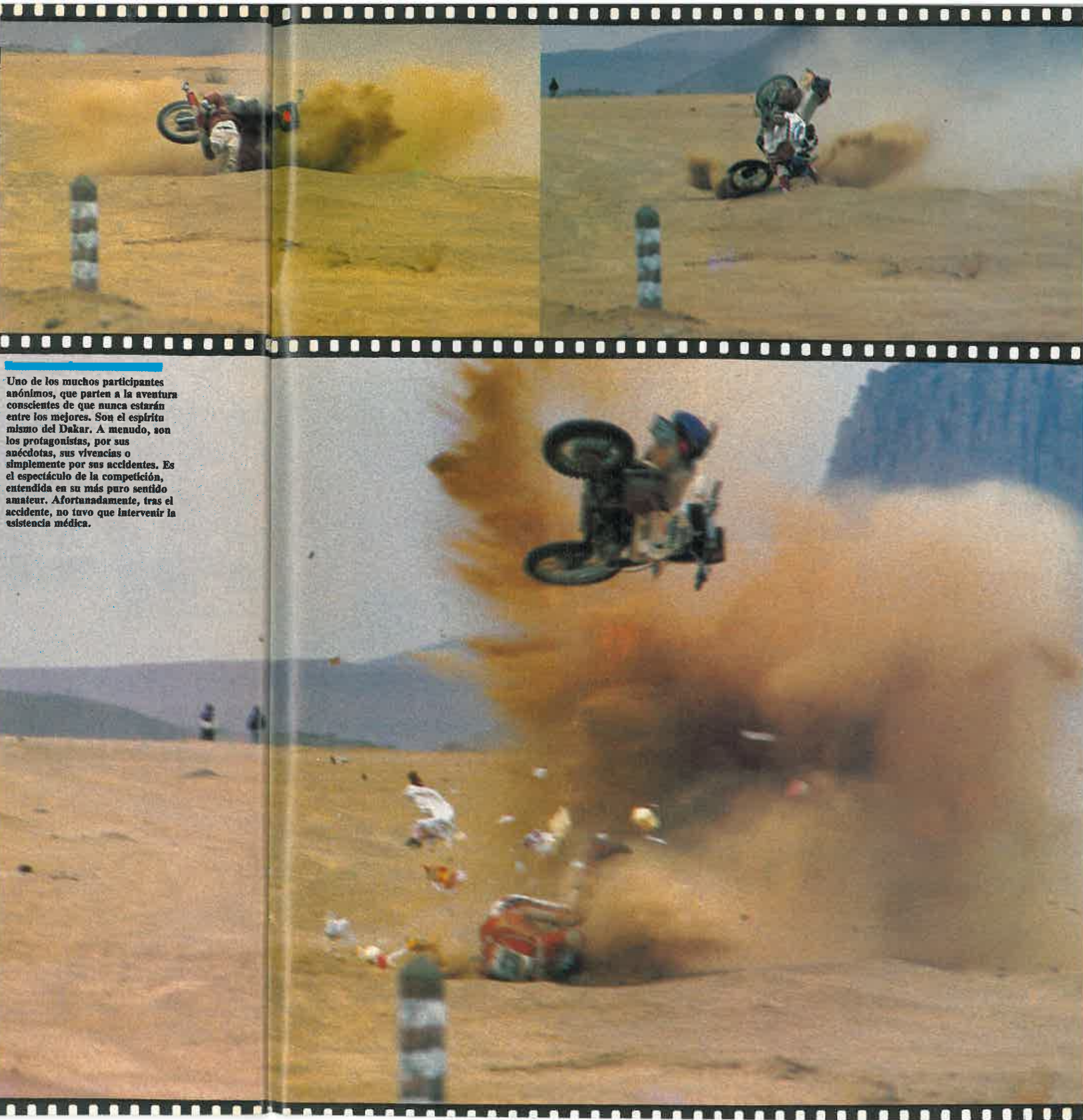
Los motociclistas son, sin duda, los que más sufren en el París-Dakar. Los rigores climatológicos y la conducción llevan a un estado de agotamiento tal, que las caídas son frecuentes. Lo más normal es que no tengan consecuencias, pero otras veces la mecánica o la anatomía sufren duramente. A menudo, el simple esfuerzo de poner en pie el cuerpo y la motocicleta es superior a las fuerzas.

AUNQUE todavía los 228 equipos supervivientes (menos de la mitad de los que salieron de París) tienen que afrontar muchas dificultades, esta edición del París-Dakar ha cumplido ya lo más difícil del itinerario: el tremendo Teneré, un desierto dentro de otro desierto. Una durísima etapa en la que no hay más referencia que unas pocas balizas, la mitad de las veces destruidas, que obligan a navegar con brújula, como si

nido que abandonar al destrozar su flamante Porsche 959 contra un murete de piedras.

No ha sido éste el año de Porsche, pues el día anterior Jochen Mass dio tres vueltas de campana y dejó sobre el desierto un buen puñado de millones. Y en la misma etapa funesta, René Metge, el vencedor del año pasado, se vio penalizado en tres horas por fallar en un control, tras haber realizado el mejor tiempo en la etapa.

Uno de los muchos participantes anónimos, que parten a la aventura conscientes de que nunca estarán entre los mejores. Son el espíritu mismo del Dakar. A menudo, son los protagonistas, por sus anécdotas, sus vivencias o simplemente por sus accidentes. Es el espectáculo de la competición, entendida en su más puro sentido amateur. Afortunadamente, tras el accidente, no tuvo que intervenir la asistencia médica.



Guy Coulson, entre los mejores

Nadie esperaba sus resultados con un coche convencional

de un auténtico océano se tratara. Esta etapa del Teneré, más una segunda jornada nocturna de 312 kilómetros, componen el Raid Santos Cartier. Un mini-rallye dentro del rallye, con un reloj Cartier de oro y diamantes para el vencedor en las distintas categorías.

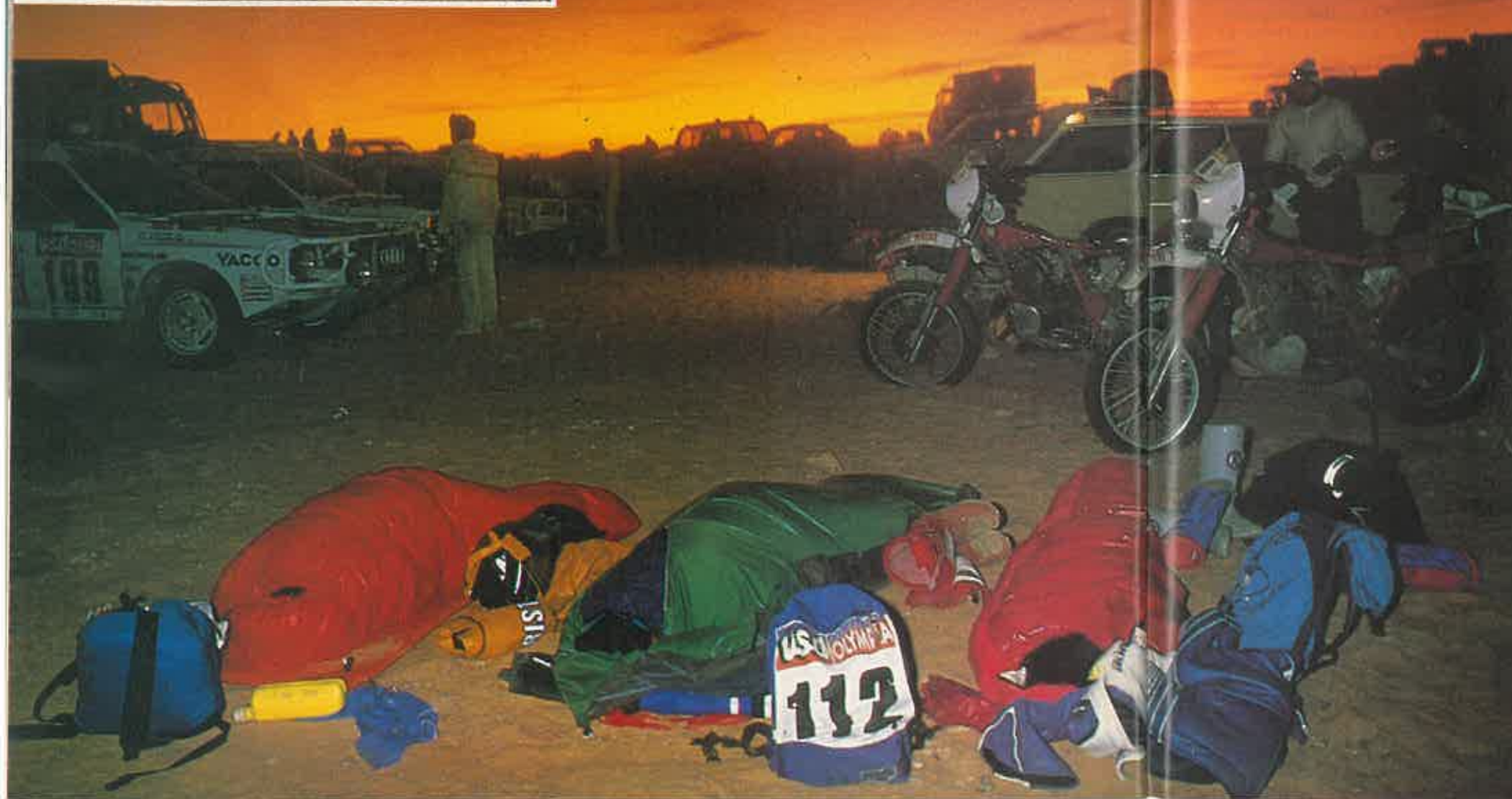
Lamentablemente el belga Jackie Ickx no podrá tener su segundo reloj, tras haber ganado el pasado año el primero. El gran favorito de esta edición del Dakar, cuando marchaba ya en segunda posición tras haber perdido mucho tiempo en los primeros días, ha te-

No sólo los Porsche vieron diezmando su equipo, pues en este tramo se produjeron los abandonos de Bernard Darniche, cuyo Audi, también muy retrasado, rompió definitivamente el embrague, mientras que su compañero Lapeyre dejaba otro Audi, sin eje delantero, en un agujero, a muy pocos kilómetros de la llegada, perdiendo varias horas.

Con el retraso de Pescarolo, que atascó su Land Rover en el único charco de todo el desierto, el liderazgo de Guy Coulson se ve amenazado ahora



Imágenes típicas del Dakar. Desde los vivacs improvisados en pleno desierto a las desfortunas de los protagonistas, en este caso Jackie Ickx, cuyo Porsche no ha sido tan brillante como el pasado año. Tampoco los Audi han resultado ser los más competitivos.



por los Pajero, que pasan a ocupar la cabeza.

A partir de ahora, en las sendas que bordean al río Níger, puede aprovechar mejor los 230 CV de potencia y recuperar el liderazgo. Los hermanos Marreau, veteranos del Dakar, que ya ganaron en su segunda edición, y René Metge, están respectivamente a dos y cuatro horas de retraso, pero son, a priori, los que cuentan con los coches más eficaces en el terreno que recorrerán en los próximos días. Sólo cuando vuelvan a entrar en la zona sur del Sahara, entre Mema y Tichit, en Mauritania, los potentísimos jeeps volverán a tener posibilidades.

* * *

SORPRESA para muchos especialistas el resultado del Opel en este tipo de pruebas. Nadie daba un duro por un coche de sólo dos ruedas motrices y resulta que está entre los puestos de cabeza. Ya el pasado año Coulsoul había llevado un coche similar hasta el cuarto puesto.

* * *

ESTE piloto belga perdió en la segunda etapa más de un cuarto de hora al detenerse para auxiliar a Jean-Luc Therier, gravemente herido al dar su Citroën Visa cinco vueltas de campana. Guy es un veterano piloto belga, que aprendió a conducir trabajando como repartidor de leche. Infatigable mascarador de chicle, se queja de que su goma de mascar se convierte en una especie de adobe con el polvo sahariano.

* * *

RAOUL Raymondís, que sobre un bien preparado Range Rover marcha en quinta posición, es un veterano piloto de cuarenta años, conocido de la afición española porque resultó ganador de la última edición de la Baja Montes Blancos. Sus asistencias están compuestas por un veterano Range (con el que ganó la Baja) y un camión MAN. Aunque no puede decirse que se trata de una amateur puro, sí es el primer clasificado que no pertenece a una escudería potente. El presupuesto para esta carrera es de 1,8 millones de francos, en el que se suma el valor de los tres vehículos. Más de 30 millones de pesetas son muchas pesetas para arriesgar en el desierto.

* * *

QUIEN sí sigue en carrera es Alberto de Mónaco. Con un buen planteamiento, inscrito en categoría Marathon, Alberto Grimaldi se está ganando las simpatías de sus compañeros por su sencillez y buen humor. Ha perdido cerca de una hora al echar gasolina normal en el Mitsubishi, que apenas podía superar los 60 kilómetros por hora. Marcha en la posición 47, entre los mejores de su categoría.

MALA fortuna para Carlos del Val, que ha tenido que abandonar, por vez primera en sus tres ediciones del Dakar. Una enorme piedra rompió el cárter del camión Pegaso, sin que las habilidades de Carlos pudiesen solucionar el problema en el tiempo necesario para llegar a Agadez. Sin embargo, el camión vuelve a estar en marcha, prestando apoyo a los otros equipos españoles en carrera: Cañellas-Ferrán y Porcar-De Aysa, a los que hay que sumar a Carlos Mas, sobre la motocicleta KTM. Todos ellos siguen, por el momento, en carrera.



Los Mitsubishi Pajero de Raoul Zaniroli y Andrew Cowan han conseguido imponerse de momento en la clasificación provisional al Opel Manta de Coulsoul.

Clasificación

1.º, Zaniroli-Da Silva (Mitsubishi Pajero), 23 h. 55 m.; 2.º, Cowan-Syer (Mitsubishi Pajero), a 11 min.; 3.º, Coulsoul-Lopes (Opel Manta), a 31 min. 4.º, Fongronse-Jacquemar (Toyota), a 1 h. 31 min. 5.º, Marreau-Marreau (Renault 18 4x4), a 2 h. 29 min. 6.º, De Raymondís-Bos (Range Rover), a 2 h. 30 min. 7.º, Metge-Lemoyne (Porsche 956), a 3 h. 8.º, Lapeyre-Lorsau (Audi Quattro), a 4 h. 18 min. 9.º, Ratet-Belabre (Toyota), a 6 h. 19 min. 10.º, Pescarolo-Fourticq (Land Rover), a 6 h. 53 min.

Serviá no irá a Montecarlo

EL piloto gerundense Salvador Serviá ha tenido que abandonar el proyecto de participar en el próximo Rallye de Montecarlo a bordo de un Lancia 037. Las razones por las que Serviá no estará en la salida son la falta de tiempo para la preparación de esta prueba y el no tener segura la disponibilidad de neumáticos apropiados.

Por esta razón, la salida de Barcelona ha quedado anulada, toda vez que no eran más que tres participantes los que tomarían la salida desde la Ciudad Condal.

Volviendo a Serviá, el piloto oficial Lancia-Rothmans sólo participará en el Campeonato de España a bordo de un 037. Su presupuesto es de 45 millones de pesetas, que será aportado por el RACC, Bendibérica, Fiat, Rothmans y Pirelli.

Espanoles en el extranjero

VAN perfilándose ya los planes de los diferentes pilotos españoles de circuito de cara a la temporada que arrancará en los próximos meses.

Luis Pérez Sala y Luis Villamil, con el patrocinio asegurado de Campsa, harán el Campeonato italiano de Fórmula 3, pero abandonan el equipo Ravarotto. Falta

aún una cifra importante para completar los presupuestos, pero tienen muy adelantadas sus gestiones.

Por otro lado, parece ser que la compañía Iberia está interesada en promocionar a uno o dos pilotos españoles, que bien pudieran ser Alfonso García de Vinuesa en la Fórmula 3 británica y Carlos Abella en la Fórmula 3.000.

Adrián Campos tiene ya segura su participación con Volkswagen en el Campeonato germánico de F-3, que posiblemente simultanee con alguna carrera de Fórmula 3.000.

Por último, Jesús Díez está en gestiones para correr el italiano de Fórmula 3.

Campeonato Inter-Ibiza: Dos rallyes en Francia

COINCIDIENDO con la noticia de que José Juan Pérez de Vargas seguirá al frente del departamento de competiciones deportivas de Seat, rechazando la oferta de la Dirección General de la Federación Española de Automovilismo, Seat ha presentado el Campeonato Inter-Ibiza 1985, del que ya habíamos hablado hace dos semanas.

El certamen tendrá como patrocinadores a Firestone, cuyos neumáticos deberán utilizar todos los participantes; CS, Valeo, amorti-

guadores Monroe, etcétera, lo que permitirá a la marca ofrecer unos premios que en el caso del vencedor llegarán a las 250.000 pesetas por rallye, que se complementarán con un millón de pesetas al vencedor del Campeonato. Los premios están bastante repartidos, afectados a los quince primeros de la clasificación Ibiza de cada rallye y a los siete primeros de la final.

Los coches serán Ibiza 1,5 GLX, que quedarán homologados en grupo B con un kit que comprende dos carburadores dobles con su correspondiente colector, lo que permitirá al motor llegar a una potencia de 115 caballos. El precio total del kit será de medio millón de pesetas, mano de obra de montaje aparte.

En cuanto a las pruebas puntuales, que serán siete, cinco se disputarán en España y dos en el extranjero, corriendo a cargo de Seat el transporte de los coches.

En cuanto a las pruebas puntuales, por el momento sólo hay fijadas tres de las que se disputarán en España, que son los rallyes Llanes, Cataluña y Valeo. Las otras dos se seleccionarán entre los Critérium Guillerías, Caja de Alicante, Vasco-Navarro y San Froilán. En el extranjero, las pruebas seleccionadas son las francesas: Rallye de Aquitania, Lorena, D'Armor, Revengart, Le Touquet y La Boule, en Francia, y la Copa Liburna en Italia. De éstos, los que parecen tener más posibilidades son Lorena, Le Touquet y La Boule.

A TODO GAS

● Renault Sport ha comunicado que no podrá alinear un R-11 Turbo oficial para Jean Ragnotti en el Rallye de Montecarlo.

● Alta moral la de Beny Fernández tras las primeras pruebas con el Opel Manta 400. La estabilidad del coche le ha parecido increíble.

● Ken Tyrrell intenta por todos los medios que los tribunales de justicia franceses le reconozcan el derecho a mantener los puntos conseguidos en el Mundial 84 de Fórmula 1 antes de la exclusión de sus coches. Sin ellos queda fuera de la FOCA, lo que le impide disfrutar de las facilidades que ésta ofrece en cuestión de transporte de coches, que suponen un ahorro de un millón de dólares en el conjunto de la temporada. Sin estas facilidades, Tyrrell, que ha presentado su

equipo hace poco, tiene difícil el poder participar.

● Jermaine Jackson, el hermano menor de Michael Jackson, quiere patrocinar un coche en varias pruebas de resistencia. Unas serían en el Campeonato IMSA

americano y otra, las 24 Horas de Le Mans. Con este objetivo, ha estado visitando a Jean Rondeau, en Le Mans, uno de cuyos coches podría participar en la edición de 1985 bajo los colores de Jermaine Jackson.



GRAN PREMIO

CAJAMADRID SORTEA 40 PEUGEOT 205 GL

Ya está todo dispuesto para el Gran Sorteo de la Caja de Ahorros de Madrid. 40 Peugeot 205 GL como éste le esperan. Prepárese. Ponga a punto sus ahorros y gane el Gran Premio de la Caja de Madrid. Infórmese en su Sucursal.

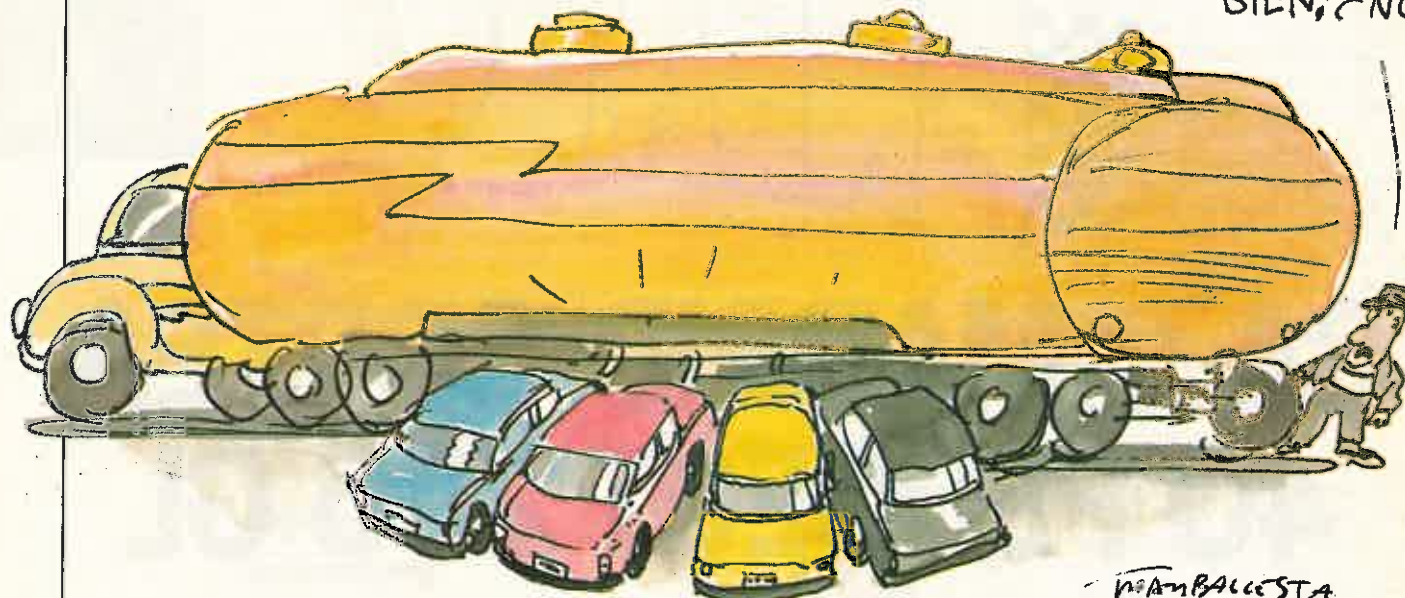


CAJA DE AHORROS Y MONTE DE MADRID
DE PIEDAD
cajamadrid

BALLESTA



¡YA ESTÁ BIEN, ¿NO?



WAMBALLESTA

Camilo J. Cela Conde

Lucubraciones sobre la vela, con el salón de fondo

ME parece que fue Larra quien dijo que en España escribir era llorar. No se refería, claro es, al mar y la vela, porque el alma de Larra era de seco, pero la frase sirve. Mejor dicho, viene al pelo para recordar una situación que da pena. Porque puede que España sea un país rodeado de costas por casi todos sus lados, pero su vocación irrevocable es todavía mesetaria, a pesar de las vacaciones en Benidorm y del windsurf.

Esta revista, que se llama MOTOR16 y se edita en Madrid, hace suyas las virtudes de la paradoja y me pide un artículo sobre la vela en el mar. Es de agradecer el voluntarismo, pero ¿cómo evitar la prosa llorona? Escribir sobre la vela en España equivale, como mínimo, a predicar en el desierto. Y no se trata de un ataque de paranoia. Supongo que todos ustedes se acuerdan de la Olimpiada de Los Angeles y del despliegue informativo que acumuló. Los españoles volvimos con una medalla de oro, cosa sorprendente al menos por lo insólito. Pues bien, acaban de concederse los premios nacionales a los mejores deportistas del año... y el oro olímpico figura clasificado en los puestos del montón. Dos chavales a bordo de un velero han sido capaces de ganar a los yanquis a domicilio, pero eso no basta para que sean considerados los mejores deportistas. Algo falla en su hazaña. ¿Será que la vela no es un deporte, o bien que una medalla de oro olímpica no es mérito suficiente? La respuesta resulta clara: ni la vela es un deporte, ni el Olimpo otra cosa que un monte al que se sube tomando colacao. Las revistas del corazón han impuesto un tópico irrefutable que declara que todo propietario de un barco a vela, al margen de su eslora, es un millonario. Por cierto, que esa es una idea muy común entre los recaudadores de impuestos y los encargados de las tiendas de repuestos náuticos. Y, desde luego, una parte considerable de los yates que pueden contemplarse amarrados en los clubs náuticos pertenece a esos acomodados ciudadanos que, por lo general y como detalle al margen, se marean y no saben qué quiere decir eso de trasluchar (sin duda un taco).

En realidad esos afortunados mortales también salen en las crónicas rodeados de señoritas en bikini, y no por eso aumentan las vocaciones de las órdenes religiosas, pero qué le vamos a hacer.

¿Y las regatas? Las regatas se dividen en



antes y después. Antes y después de que la santa televisión descubriera, con sorpresa y codicia, que la mar, además de mojar, tiene encima barcos capaces de justificar otra de las sagas heroicas tan de moda. Así que las regatas ahora hablan de osadas travesías del Atlántico, con acoso de tifones, y en los reportajes salen fieros tripulantes sin afeitar y consumidos por el ayuno de todo tipo, que acaban de bajarse del mástil sin más ayuda que la de un garfio. Han dado la vuelta al mundo, o casi, peleándose por una bandejita de latón con baño dorado. La gloria del deporte, el barón de Coubertin, y los anuncios de colonias masculinas, todo en episodios de media hora con repetición de las jugadas más interesantes. Como las otras regatas son una tabarra de concentración, paciencia y habilidad artesana, ¿a quién le pueden interesar? ¿A los aficionados al teatro japonés?

Mientras tanto, de cuando en cuando, un españolito llega el primero a la meta con el corazón helado por el relente y las emociones. Quizá ha ganado una regata social en Arenys, o Bayona, o Cádiz. O una Olimpiada en Los Angeles o Tallin. Da lo mismo. La vela es un vicio incurable, que sobrevive por igual a la soberbia y a la indiferencia. Si usted, en el Salón Náutico de Barcelona, cae en la tentación y se hunde en el pecado, no me venga luego con reclamaciones. Yo ya le he advertido.

Las baterías Caterpillar sin mantenimiento tienen puntos POSITIVOS...

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

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

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

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

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

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

y puntos NEGATIVOS

Estos están en el polo opuesto.

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

Cambie a lo mejor



Distribuidor en España



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

PSQ 182/1

Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.



Almería (951) 22 50 82
Arganda (91) 871 26 12
Barcelona (93) 560 02 98
Bilbao (94) 673 05 00
Córdoba (957) 47 96 93

Granada (958) 25 64 55
Jerez De La Frontera (956) 34 73 09
La Coruña (981) 78 01 26
La Palma (922) 41 11 44
Las Palmas (928) 69 28 50

Lerida (973) 20 05 94
Malaga (952) 33 04 50
Murcia (968) 61 29 11
Oviedo (985) 26 20 08
Palma De Mallorca (971) 25 60 56

Pamplona (948) 24 29 44
Ponferrada (987) 41 36 88
Rio Tinto (955) 59 16 53
Sevilla (954) 72 13 50
Tenerife (922) 61 31 00

Terife/Sur (922) 78 57 71
Arona (96) 252 02 75
Valencia (983) 35 89 11
Valladolid (986) 22 55 04
Vigo (976) 29 53 20
Zaragoza

TURBO

High Power Turbo Sound System

¿Sabe usted por qué le llamamos «High Power Turbo Sound System» a nuestro nuevo sistema de sonido? Pues por una razón muy simple, porque reproduce un tipo de sonido dinámico muy similar al que un Turbo sobrealimentador consigue al reforzar la potencia de un motor. El «High Power Turbo Sound System» reproduce unos sonidos increíbles, desde los más poderosos graves hasta unos superclaros agudos. Cuando usted haya instalado y escuchado nuestro «High Power Turbo Sound System»

ya no querrá prescindir de él en su coche.

Solicítelo a través de nuestros distribuidores oficiales Fujitsu-Ten.



FUJITSU TEN
CAR AUDIO

MUSICOM sa
Car Audio

Consejo de Ciento, 403 bajos
Tels. (93) 231 51 12 - 246 38 01
Télex: 54789 MUYC - E
Barcelona 08009 (España)



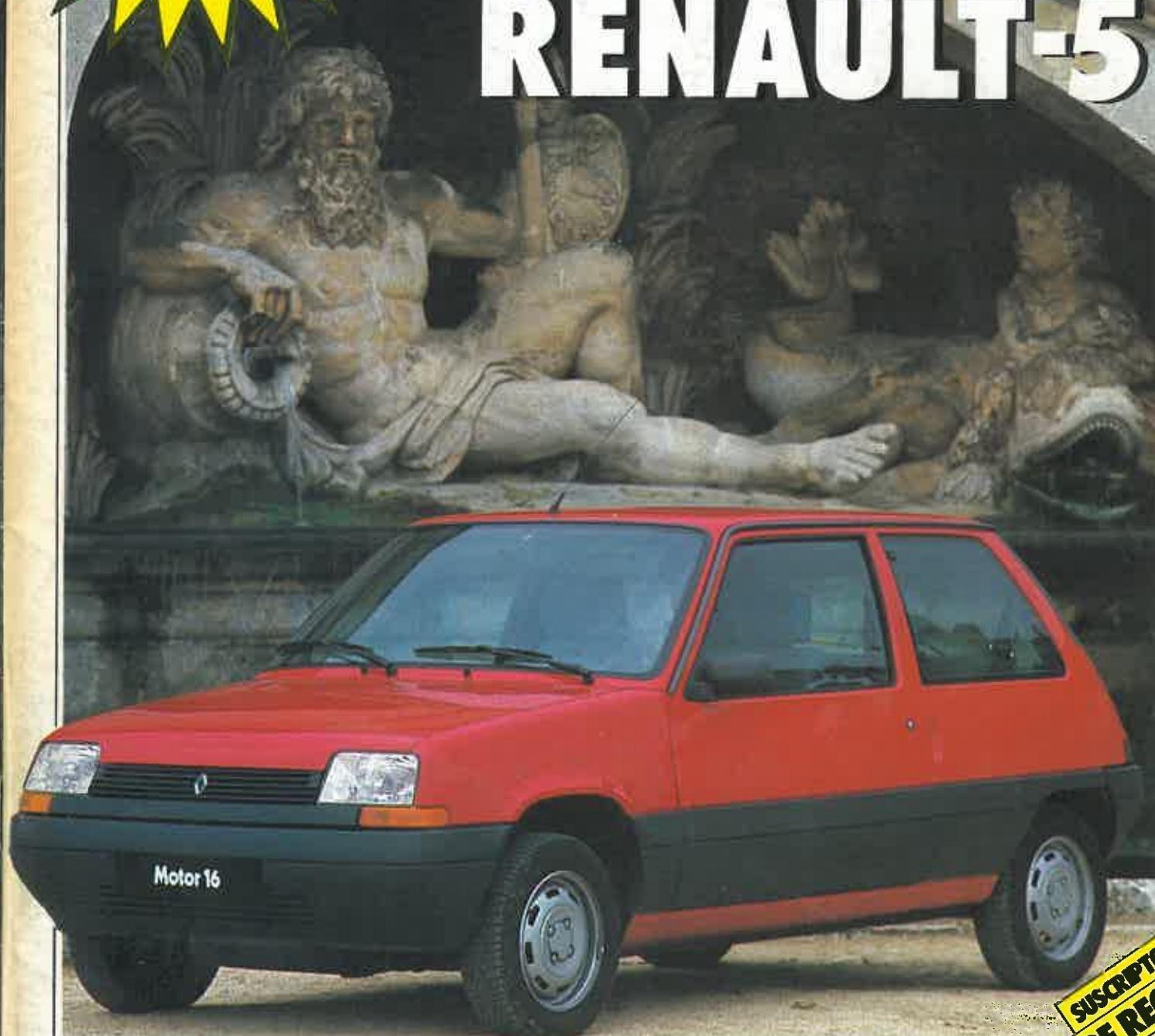
FIAT UNO CONTRA VOLKSWAGEN POLO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

19 de enero de 1985 • Núm. 65 • 175 ptas.

TODOS
LOS COCHES
**NUEVO
COSTE
POR KM.**

BIENVENIDO RENAULT-5



LAS MEJORES FOTOS DEL PARIS-DAKAR

SUSCRIPCIÓN
UNA BOMBA DE REGALO