

**DESTAPAMOS EL FORD FIESTA DEL 87**

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

26 de enero de 1985

Núm. 66 • 175 ptas.



# SUPERCINCO CONTRA R-5

**RETIRADA DE CARNET: DE ENTRADA, NO**

**EL PORSCHE 944,  
MAS MODERNO**



**EL VOLKSWAGEN  
PASSAT  
SE PONE A LA MODA**

## Retirada de carnet: de entrada, no

**N**O deja de causar sorpresa la pertinaz actitud de las autoridades administrativas en materia de tráfico, en lo que podíamos calificar de permanente olvido en sus declaraciones y posicionamientos del ordenamiento jurídico vigente, y en la que claramente se traduce una clara pretensión recaudatoria por parte de la Administración.

Recientemente, Valentín Medel, concejal de Circulación del Ayuntamiento de Madrid, ha manifestado, en relación con la retirada del carnet de conducir por impago de multas, que el conductor deberá examinarse de nuevo, y ello —sorprendente afirmación— «para demostrar de esta manera que conoce el Código, ya que se estima que al incumplir sistemáticamente la norma, demuestra desconocerla».

Siguiendo esta singular afirmación, de igual forma se podría pensar que el condenado por un delito ingresa en prisión no ya en consideración a ese doble efecto de prevención general y especial de la pena, que opera respectivamente sobre la colectividad o sobre el indi-

viduo que ha cometido el delito, sino porque con su conducta revela desconocer el Código Penal, y en su consecuencia, habría que facilitarle dicho texto legal, para que después de su metódico estudio, acreditase antes de la puesta en libertad su perfecto conocimiento, y ello también mediante el correspondiente examen.

Preocupación en el ciudadano producirían estas aseveraciones si no fuese porque nuestros órganos jurisdiccionales corrigen caso por caso estas situaciones de clara ilegalidad. Olvida nuestro concejal responsable de tráfico, como también lo hacen en algunos casos las Jefaturas de Tráfico, que la privación del permiso de conducir es una pena y no una medida cautelar o corrección gubernativa.

El artículo 27 del Código Penal establece como pena común a los que anteriormente califica como graves y leves la privación del permiso de conducir, y en su consecuencia, como tal pena, solamente se podrá imponer en virtud de sentencia dictada por juez competente.

**Gregorio Arroyo**  
Asesor jurídico Grupo 16



### SUMARIO

<b>4</b> PUNTO DE MIRA M-16	<b>36</b> CONOZCA SU COCHE	McPherson para todos	
<b>6</b> FRENTE A FRENTE	Supercinco contra R-5	<b>37</b> PASATIEMPOS	
<b>13</b> ACTUALIDAD	Más multas y retirada de carnet	<b>38</b> AGENDA PERSONAL	
<b>24</b> LO ULTIMO	Nuevo Ford para 1987: La Fiesta continúa	<b>39</b> COMPRAR Y VENDER	
<b>26</b>	Sinclair C-5: triciclo a pilas	<b>43</b> XAVIER DOMINGO	Las orillas del río Whisky
<b>28</b>	Sofía B Turbo: técnica joven	<b>46</b> GENTE SOBRE RUEDAS	Rallye nieve y hielo: abuelos bajo cero
<b>29</b> MERCADO	Oferta de la semana	<b>52</b> FUERA DE SERIE	JB-2: Puzzle ganador
<b>30</b>	Precios de coches nuevos	<b>55</b> MOTOS	Aprilia Tuareg 250: pasaporte a la aventura
<b>32</b>	Precios de coches usados	<b>58</b> DEPORTE	Rallye de Montecarlo: a punto de nieve
<b>33</b>	Precios de motos	<b>60</b>	Rallye París-Dakar
<b>34</b> CUENTENOS SU CASO		<b>66</b> CAPRICHOS	

#### Pág. 19

Prueba a fondo del Opel Senator 3.0 i automático, que ofrece una novedad: cambio automático de cuatro relaciones con posibilidad de reducir el automatismo a tres.



#### Pág. 27

Lo último de Volkswagen 85 es la cirugía estética que ha afectado a sus modelos Passat, Santana y Golf GTI, que han visto retocadas sus líneas para este año.

cambió

Cambio 16.  
13 años siendo noticia.



## PUJOL SE FUE AL IBIZA

El presidente de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez, entregó al presidente de la Generalidad de Cataluña, Jordi Pujol, un Seat Ibiza 1.5, como donación a la institución autonómica.

Con esta acción, la Sociedad Española de Automóviles de Turismo quiere reconocer la meritoria labor que la Generalidad de Cataluña está llevando a cabo en defensa y promoción de la industria y, por tanto, también de Seat.

El señor Pujol, que recogió las llaves del coche, fue también el primero en probarlo.

## Protagonista Motor 16

A partir del próximo día 25 de enero, el mundo del automóvil tendrá un rincón en el prestigioso programa *Protagonistas, nosotros*, que todas las mañanas, de lunes a viernes, emite la COPE, bajo la dirección de Luis del Olmo. Todos los viernes,



## EN ABRIL, SEAT MALAGA

La presentación del nuevo Seat Málaga tendrá lugar precisamente en la capital andaluza en el mes de abril, para ser dado a conocer públicamente a continuación en el Salón del Automóvil de Barcelona y empezar su comercialización a finales del mes de mayo.

Seat espera contar con un firme oponente para los Citroën BX y Renault 18, actualmente en punta en el segmento de las berlinas intermedias. A las versiones ya previstas del Málaga con motorizaciones de gasolina de 1.200/1.500 centímetros cúbicos y diesel 1.700, podría añadirse una variante turbodiesel.

## Libro competencia europea

La Comunidad Económica Europea ha fijado un nuevo reglamento, que permite a los usuarios adquirir y matricular sus coches en el país de la Comunidad que les ofrezca más ventajas.

Igualmente, se dispone que los concesionarios puedan reparar las averías con piezas de recambio que no sean de origen, siempre que tengan una calidad igual o mayor a éstas. La Comisión de Bruselas ha querido potenciar la libre competencia y proteger al público de abusos. Pero los distribuidores ya han puesto el grito en el cielo, alegando que fabricantes y consumidores no podrán operar con independencia, y lo que es peor: se abrirán las puertas a la competencia asiática. El asunto no ha hecho más que empezar.

## 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. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); María Jesús Benet, José María García Cenuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez, Jorge Silva. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. (Fotografía). Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Giancarlo Perra (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jurgen Tucherer (Alemania). Diseños: 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 Garth (Pruebas); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); José Robledo (Pruebas); 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 Calsina Ruf. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael María 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 Viruñabres. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyr e. Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribución: 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.

entre las nueve y nueve y media de la mañana, el equipo de redacción de MOTOR16 comentará los temas de actualidad relacionados con el motor, con consejos sobre la mejor utilización del automóvil, mercado, circulación, transportes y todo aquello que interesa al usuario.



## Seat-VW: La solución, en julio

El 30 de julio de este año es la fecha tope que se han fijado Seat y Volkswagen para definir sus futuras relaciones. En estos momentos ambas empresas se encuentran estudiando un plan industrial a diez años del que, de llegar a un acuerdo, dependerá la entrada de la firma germana en el capital social de Seat. Según ha declarado el presidente del Instituto Nacional de Industria, Luis Carlos Croissier, Seat necesita decidir en este año su volumen de inversiones para garantizar la supervivencia de la empresa a medio y largo plazo, y para llevarlo a cabo, se tienen que definir claramente las relaciones con VW.

## Enasa-GM: El novio en casa

Esta semana se firmará el preacuerdo entre General Motors y Enasa para estudiar el plan industrial conjunto, que permitiría a GM tomar una participación mayoritaria en Pegaso. Si para el 30 de junio la multinacional americana no se decide a comprar una parte significativa de Enasa, entrarían en juego los novios japoneses de la firma española, Toyota y Nissan.



Todas las soluciones son técnicamente muy avanzadas. Bajo estas líneas, dos muestras: un túnel sumergido apoyado sobre pilas y un puente sobre apoyos flotantes.

## OBRA DE PIONEROS

El ministro de Transportes, Enrique Barón, anunció la pasada semana en Rabat que las obras del proyecto de unir, con un enlace fijo, España con el norte de Marruecos durará hasta treinta años. Barón fue el emisario del presidente González, que quiere normalizar las relaciones con el reino de Marruecos, y la unión de los dos continentes fue uno de los temas que el ministro español trató con Hassan II en su entrevista. En las reuniones quedó clara la necesidad de impulsar la construcción

del enlace, pero, como dice una publicación de la Sociedad Española de Estudios para la Comunicación, «las grandes realizaciones no han sido nunca obra de contables, siempre fueron obra de pioneros».



## CIEN OCTANOS

- La Junta de Andalucía considera poco detallado el estudio de construcción y financiación de una planta para la fabricación del Biscúter. Además, la Junta estima que el precio de venta al público del vehículo, calculado en 400.000 pesetas, no se ajusta a la publicidad que ha hecho la empresa.
- Seat pondrá a la venta antes de tres meses su edificio de la plaza Cerdá, de Barcelona, por el que espera conseguir 170 millones de pesetas.
- Se están comenzando unas pruebas para que los autobuses de Barcelona, o al menos unos cuantos, funcionen con gas butano. La menor polución es una de sus bazas, y tal vez dentro de unos meses varias unidades estén circulando por Barcelona, como lo hacen en otras ciudades del mundo.
- Citroën y ADA (Ayuda del

Automovilista) han renovado el acuerdo para mantener el servicio «Citroën 24 horas» en 1985. Este servicio permite a los usuarios de la marca recibir asistencia mecánica o de remolque en caso de avería en toda España.

- ENASA y el INEM han firmado un acuerdo para desarrollar planes de formación. Este convenio de cooperación supone la contratación en prácticas de trabajadores procedentes de las oficinas de empleo del INEM.
- Pirelli ha llegado a un acuerdo con el Gobierno de Pekín para la construcción de una fábrica de neumáticos de camión en Manchuria. El contrato comprende, además de la maquinaria, el suministro de tecnología y la formación profesional del personal chino. La planta tendrá una capacidad productiva de 100.000 cubiertas al año.

## Las fobias de Boyer

«Había un famoso profesor español de economía, que es un importante economista del Banco de España, que comentaba una vez en un artículo que lo que más le había gustado de Inglaterra era el odio que se palpaba de los ingleses al automóvil.» Dudamos mucho de la apreciación del famoso profesor sobre los ingleses, pero lo que no podemos comprender ni compartir es que esta frase la pronunciase, con elogio, el ministro de Economía y Hacienda, Miguel Boyer, al contestar a una interpelación del senador del Grupo Popular Díaz Berbel. Quizá debería ser ahora el señor Solchaga quien tendría que interpelar al señor Boyer, en nombre de los más de dos millones de personas que directa e indirectamente trabajan en el sector de la automoción en España, y preguntarle por qué admira tanto a quien odia al automóvil.



**FRENTE A FRENTE**

**SUPER 5 CONTRA R-5**

# EL ASPIRANTE POR K.O.

**A** la hora de probar el nuevo R-5, el llamado Super-5, se impone la comparación con su antecesor, uno de los récords de longevidad y producción que ha tenido la industria del automóvil, cuya sustitución ha dado mucho miedo a la Régie Renault, que ha querido seguir tirando de la imagen de la versión anterior lanzando un modelo con las mismas medidas y una estética pareci-

da al viejo. Una decisión que, de momento, no les ha dado mucho éxito, puesto que en Francia, quizá porque el coche es demasiado semejante al anterior, no ha sido acogido con demasiado calor. En España, en donde el R-5 viejo se ha mantenido hasta casi el final en los primeros puestos de venta —en septiembre pasado fue todavía líder en ventas—, en FASA-Renault, pese a que se quiere ser muy prudente, se

#### VIRTUDES

- Mejores prestaciones y consumos.
- Mayor estabilidad y manejabilidad.
- Maletero más amplio.

#### DEFECTOS

- Peor accesibilidad a las plazas traseras.
- Inferior respuesta en 5.ª a bajo régimen.



Las llantas del Super-5 (arriba) son de aleación, y su diseño permite una aceptable refrigeración de los frenos. Montan neumáticos de medida 165/65. En el TX, con la misma medida de llanta, los neumáticos son de perfil 70.





Línea más pulida, sin rebordes, en el nuevo R-5, que tiene un 0,35 de coeficiente aerodinámico. Los asientos pétalo-monorrail dificultan el acceso a las plazas traseras.



El viejo R-5 tenía un coeficiente aerodinámico de 0,38. Sus asientos pétalo avanzaban hacia el salpicadero para dejar un amplio hueco de acceso a la parte posterior.



mira el futuro del nuevo Super 5 con optimismo. Las previsiones de ventas son 45.000 ejemplares en este primer año, que en un mercado deprimido como el nuestro, del que no caben esperar recuperaciones espectaculares, supondría el 8 por 100 del total.

La versión que hemos escogido para esta primera prueba del nuevo R-5 es la GTS, la más alta y equipada de la gama. Y la comparamos con la TX, que era también la más alta y equipada de la gama anterior —dejamos aparte la Copa y Copa Turbo, marginales y muy especiales.

Ambos coches tienen el mismo motor, el tipo Sierra de cuatro cilindros y 1.397 centímetros cúbicos, alimentado por carburador de doble cuerpo. En el viejo R-5, la potencia era de 63 caballos, mientras que en el nuevo es de 71, gracias, entre otras cosas, a la adopción de encendido electrónico.

### MÁS POTENCIA Y MENOS CONSUMO

Lo mejor del caso es que el nuevo coche, pese a ser más potente, consume menos. Las diferencias no son muy grandes a velocidades normales —entre 90 y 120 kilómetros por hora—, pero, en cambio, se hacen importantes cuando se comienza a tirar fuerte de motor,

#### FICHA TÉCNICA



### RENAULT 5 GTS

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.397 c.c. (76x77 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 96 octanos. Capacidad del depósito: 43 litros. Potencia máxima: 72 CV a 5.750 rpm. Par máximo: 10,8 mkg. a 3.500 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,9 km/h.; 2.ª, 13,3 km/h.; 3.ª, 18,6 km/h.; 4.ª, 25,4 km/h.; 5.ª, 32,5 km/h. Embargue: Mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,8. Diámetro de giro: 9,8 metros.

**FRENOS** Sistema: Disco delante, tambor detrás, servo.

**SUSPENSIONES** Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 4,5x13 pulgadas. Neumáticos: 165/65 SR 13.

**PESO** En orden de marcha: 730 kg.

sea en autopista, sea en carreteras de montaña.

Además de los nuevos reglajes de motor, que son los mismos de los R-9 TSE y R-11 TSE/GTS, interviene en este mejor consumo la mejor aerodinámica del Super 5, a cuya consecución ha ayudado el que el nuevo coche lleva el motor transversal y no longitudinal, con el cambio de marchas en la parte delantera, que es como lo llevaba el antiguo. Gracias a esta nueva disposición del motor, el capó puede ser un poco más bajo y el parabrisas va algo más inclinado.

Ambos coches llevan cambio de cinco marchas, pero la caja de cambio del Super 5 es de nuevo diseño, netamente más precisa que la del anterior. Las relaciones de cambio son diferentes. El nuevo GTS tiene una tercera más corta y una quinta más larga que las que tenía el TX. La tercera corta le da mayor brillantez en adelantamientos, en terrenos muy sinuosos y en subida, mientras que la quinta larga, como queda bastante reflejado en las pruebas que hemos hecho, pese a los ocho caballos más de potencia, le hace perder la superioridad que debería tener en los repises en esa velocidad y sin cambiar de marchas. Culpa de esto la tiene también el que, con los nuevos reglajes, el motor ha ganado vivacidad a alto régimen, a costa de perderla un poco a bajo régimen.

Con el cambio de posición del motor, la accesibilidad a los puntos del motor que pueden ser revisados por el mismo usuario ha mejorado. Y también ha mejorado la insonorización, aunque el coche siga pecando de ruidoso, en relación a sus competidores, como son el Peugeot 205 y compañía. Hasta 3.500/3.700 revoluciones por minuto, el ruido del motor es relativamente bajo, pero a partir de ese punto comienza a incrementarse, hasta hacerse muy molesto. Lo único que salva al coche en este aspecto es que, en quinta, las 3.500 revoluciones por minuto equivalen a los 120 kilómetros por hora de contador, que es una velocidad que se corresponde con el cruce que suelen mantener en carretera la mayoría de los conductores españoles.

### MEJOR BALANCEO

Como decíamos al principio, aunque se haya querido mantener un aspecto similar, el nuevo R-5 es un coche completamente nuevo, en el que no se utiliza nada del anterior. Las suspensiones son de nuevo diseño. Para los entendidos, las delanteras son tipo McPherson, con los conjuntos de amortiguadores y muelles trabajando en forma más vertical que los amortiguadores del modelo anterior, y la tra-

#### FICHA TÉCNICA



### RENAULT 5 TX

**MOTOR** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.397 c.c. (76x77 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: 96 octanos. Capacidad del depósito: 38 litros. Potencia máxima: 63 CV a 5.250 rpm. Par máximo: 10,5 mkg. a 3.000 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,7 km/h.; 2.ª, 13,2 km/h.; 3.ª, 20,3 km/h.; 4.ª, 25,2 km/h.; 5.ª, 31,2 km/h. Embargue: Mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,25. Diámetro de giro: 9,75 metros.

**FRENOS** Sistema: Disco delante y tambor detrás, con servo.

**SUSPENSIONES** Tipo: Cuatro ruedas independientes.

**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 4,5x13 pulgadas. Neumáticos: 155/70-330.

**PESO** En orden de marcha: 830 kg.

sera, de brazos oscilantes, pero con los amortiguadores inclinados hacia delante, para no quitar sitio en el maletero. El caso es que estas suspensiones realizan el mismo buen trabajo que las del viejo R-5 a la hora de mantener las ruedas en constante contacto con el suelo, y con ayuda de barras estabilizadoras algo más gruesas, consiguen que el coche balancee mucho menos en curva. Esto da más seguridad al conductor, evita las pérdidas de adherencia de la rueda motriz interior a la curva cuando ésta es cerrada y se rueda rápido, y hace el coche mucho más confortable desde el punto de vista de los pasajeros. Se debe reconocer que el confort de suspensión del nuevo R-5 es francamente bueno.

Y, como ya hemos dicho, la estabilidad también es mejor. El nuevo R-5 tira mucho menos de morro a la entrada de las curvas que el antiguo, aunque, como buen tracción delantera, conserva esa tendencia. Los más hábiles al volante encontrarán en este nuevo modelo, cuando menos, la misma nobleza en las reacciones que en el antiguo y la disponibilidad a que se juegue con él, balanceándolo en las curvas o forzando la deriva del tren trasero.

La dirección ha ganado en suavidad y en rapidez, aunque siga sin poder ser catalogada de rápida. En cuanto a los frenos, su rendimiento es bueno. Los discos son de mayor diámetro y los

EQUIPAMIENTO

Más completo el nuevo

	R-5 TX	R-5 GTS
Cuentarrevoluciones .....	SI	SI
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI
Termómetro agua .....	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	SI
Reloj .....	SI	SI
Ordenador de a bordo .....	NO	NO
Testigo reserva carburante ..	NO	SI
Testigo freno de mano .....	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno .....	SI	SI
Parabrisas laminado .....	NO	SI
Faros antiniebla .....	SI	SI
Piloto antiniebla .....	NO	SI
Aire acondicionado .....	NO	NO
Volante regulable .....	NO	NO
Asiento regulable en altura ..	NO	NO
Retrovisor regulable desde interior .....	NO	SI
Apoyacabezas delanteros .....	SI	SI
Elevavinas eléctricos (del./tras.) .....	N/N	N/N
Cerraduras centralizadas .....	NO	NO
Luz lectura de mapas .....	NO	SI
Tapón carburante con llave .....	SI	SI
Llantas de aleación .....	SI	SI
Preequipo de radio .....	SI	SI
Limpia-lavalunas trasero .....	SI	SI
Asiento posterior divisible ..	NO	SI



Vistoso y completo el salpicadero y el cuadro de instrumentos. Junto al retrovisor lleva lector de mapas

tambores tienen mayor superficie de contacto con las zapatas. El tacto del pedal de freno ha mejorado. Ha perdido la sensación de esponjosidad que tenía en el TX y se puede regular mucho mejor el frenazo.

SOLO MAS ANCHURA

En lo que resulta un poco decepcionante el Super 5 es en habitabilidad. Se esperaba que Renault hiciera algo más. Sobre todo después de que dos competidores suyos, como Peugeot y Fiat, habían sacado coches como el 205 y el Uno, que son prodigios de capacidad interior. Sin embargo, Renault ofrece muy poco más en ese terreno. Sólo una anchura superior, que se traduce en dos o tres centímetros. Evidentemente se agradecen, pero se esperaba más.

Una vez en el interior del coche, nos encontramos con que las plazas delanteras son netamente más despejadas, sobre todo porque ahora el motor no se introduce entre ambas, como en el viejo modelo. Sin embargo, se ha perdido confort en la parte trasera, pese a los tres centímetros de mayor anchura. Y es que los asientos tipo monorraíl que se han montado no son los idóneos para este coche. Muy redondeados por atrás, dejan menos sitio para las piernas de los ocupantes de asientos de atrás que los del viejo modelo. Lo peor es que el acceso a las plazas traseras ha quedado muy disminuido. En el viejo 5, todo el asiento se corría hacia adelante, dejando un espacio útil para pasar las piernas entre 46 y 57 centímetros. En el nuevo, sólo se abate el respaldo del asiento, con lo que ese hueco ha quedado reducido a 17 ó 33 centímetros, según la posición del asiento.

PRESTACIONES

Mucho más rápido

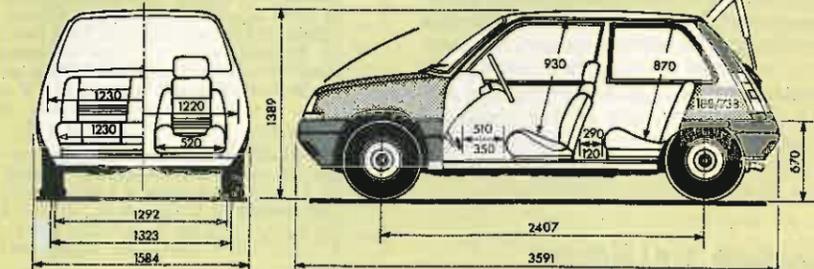
	R-5 TX	R-5 GTS
VELOC. MÁXIMA (km/h.) ..	146,2	162,4
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada .....	20,3	18,1
1.000 m. salida parada .....	36,2	33,5
De 0 a 100 km/h. ....	13,2	11,5
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	20,6	18,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	22,0	21,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	38,0	36,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	39,9	39,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª .....	10,8	10,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª .....	14,2	15,1

FRENOS

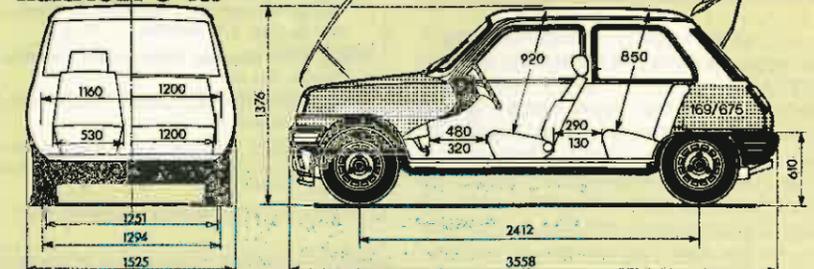
Un poco mejor

	R-5 TX	R-5 GTS
DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)		
A 60 km/h. ....	20,4	17,6
A 100 km/h. ....	44,1	41,8
A 120 km/h. ....	65,0	60,7

RENAULT 5 GTS



RENAULT 5 TX



El salpicadero del viejo TX modelo 84. Carecía de guantera cerrada con tapa

metros, según la posición del asiento. En lo que se refiere a los asientos en sí, ambos son tipo pétalo, que sujetan bastante bien, aunque resultan un poco estrechos a nivel de los hombros. Las posibilidades de reglajes son iguales, pues los asientos monorraíl del nuevo R-5 no tienen la posibilidad de variar su inclinación, como ocurre en los R-9 y R-11.

La presentación del nuevo coche es muy superior. La mayor superficie acristalada da una sensación de amplitud. El salpicadero es vistoso y está bien diseñado, con detalles que se agradecen, como la bandeja portaobjetos con tapa, que puede servir para llevar la cartera, el monedero e, incluso, monedas sueltas para los peajes sin miedo a que rueden al suelo en curvas o en alguna brusquedad de las que inevitablemente se realizan mientras se conduce.

Frente al pasajero hay otra bandeja portaobjetos, que tiene también la suficiente profundidad como para que no sea fácil que se caigan las cosas al suelo. Además, hay una guantera cerrada y bolsas laterales.

El acabado es muy cuidado. Y eso que la unidad probada era de preserie, en la que siempre suelen haber algunas lagunas en el acabado. Y la calidad de los materiales no tiene por qué ser inferior a la de los anteriores R-5, que consiguieron una buena reputación de fiables. Si hemos de creer a los encargados del control de calidad de FASA-Renault, éste sería el Renault mejor construido de cuantos se producen en España.

En lo que se refiere al maletero, hay una diferencia de 20 litros a favor del nuevo coche, lo que equivale a un bolso de viaje de regular tamaño. Pero lo

CONSUMO

Menor consumo

	R-5 TX	R-5 GTS
CIUDAD		
A 26 km/h. de media ..	8,9	8,3
CARRETERA		
A 90 km/h. de crucero ..	5,6	5,4
En conducción rápida ..	10,2	8,7
Autopista		
A 120 km/h. de crucero ..	7,2	6,8
A fondo .....	9,1	8,1
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	7,8	7,3
Recorrido (kilómetros)	440	530

BALANCE FINAL

Notable el Super 5

Velocidad máxima .....	****
Aceleraciones .....	***
Recuperaciones .....	***
Consumo .....	****
Transmisión .....	***
Caja de cambio .....	***
Frenos .....	***
Dirección .....	***
Comportamiento .....	****
Aptitudes urbanas .....	****
Autonomía .....	****
Habitabilidad .....	***
Maletero .....	****
Confort .....	***
Sonoridad .....	***
Equipamiento .....	***
Calidad/precio .....	****

\*\*\*\* Excelente \*\*\* Bueno \*\* Normal \* Regular \* Malo

LA FAMILIA SUPERCINCO

SON tres las versiones que contiene la gama del nuevo R-5. La TL, la más básica y barata, lleva el motor de 1.108 centímetros cúbicos para gasolina super —tiene compresión de 9,5 a 1— que desarrolla 46 caballos. El cambio es de cuatro marchas y su equipamiento, reducido, lo que no impide que lleve parabrisas laminado, luneta térmica, cinturones enrollables, limpiaparabrisas de dos velocidades, preequipo de radio y tapón de gasolina cerrado con llave. Su precio franco fábrica es de 570.000 pesetas, que en la calle, pagados impuestos, etcétera, se convierten en 759.480 pesetas.

La segunda versión es la GTL, que lleva motor de 1.237 centímetros cúbicos, con 55 caballos de potencia. En éste, el cambio es ya de cinco marchas, y el equipamiento incluye limpiaparabrisas trasero, cristales traseros pivotantes, asientos tipo pétalo, cuentarrevoluciones, indicador de nivel de aceite, reloj digital, testigo de desgaste de las



pastillas de freno, termómetro de agua, faro de marcha atrás, faros halógenos y piloto trasero antiniebla, accesorio que no se entiende que no sea de serie en toda la gama. El precio de fábrica es de 649.000 pesetas, equivalente a 861.785 pesetas en la calle.

Por último, el GTS es la versión más cara y completa. El precio de fábrica es de 730.000 pesetas, que se convierten en 967.435 pesetas para el usuario. Este es el coche que se prueba esta semana. Como se dice en la prueba, el coche tiene un motor de 1.397 centímetros cúbicos, que desarrollan 71 caballos de potencia, que se transmiten al suelo por medio de un cambio de cinco marchas.

mejor es que, al tener el maletero formas más cuadradas por invadirlo menos los pasos de rueda, resulta mucho más aprovechable.

## MUCHOS RIVALES

El Super 5 es claramente superior a su antecesor, pese a la peor accesibilidad a las plazas traseras y el menor espacio a la altura de las espinillas para las piernas de sus ocupantes. Defectos ambos que van muy unidos y que deberían ser fácilmente corregibles en cuanto los hombres de Renault se decidan a acometer el problema.

Pero sale en un momento en que la competencia es dura y está bien armada. Prácticamente, todos los fabricantes asentados en España tienen modelos competidores. Y a ellos hay que añadir ya algunos importados que empiezan a estar en precio. De momento, el nuevo R-5 se ofrece en carrocería de tres puertas, pero para el mes de octubre FASA-Renault tendrá lista ya la nueva de cinco puertas, lo que aumentará las posibilidades de penetración en el mercado del nuevo coche.



### SONORIDAD

#### Mejora insuficiente

	R-5 TX	R-5 GTS
Al ralentí (dB) .....	54,3	49,5
A 60 km/h. (dB) .....	69,3	67,7
A 90 km/h. (dB) .....	71,2	70,1
A 120 km/h. (dB) .....	76,4	72,9
A 140 km/h. (dB) .....	78,7	75,7
A tope (dB) .....	81,8	78,5

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

Son ocho los modelos que hemos considerado como más directos rivales del Super 5: el Peugeot 205, que pronto tendrá también carrocería de tres puertas; el Seat Ibiza; el Opel Corsa; el Citroën Visa; el Ford Fiesta; el Talbot Samba; el Fiat Uno, y el Mini Metro. De todos ellos hemos buscado unas versiones equivalentes en precio y en motor.

Por habitabilidad, el Fiat Uno, el Peugeot 205, el Seat Ibiza y el Citroën Visa están mejor en conjunto. El Super 5 estaría en el grupo que forman el Fiesta, el Corsa e, incluso, el Metro, muy amplio para ser el más pequeño exteriormente. El Samba sería el que se quedaría en el último lugar.

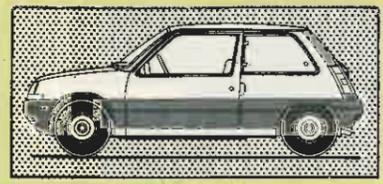
En comportamiento, el 205, el Uno, el Visa y el Super 5 están por delante de los otros cinco modelos, entre los que cierran la marcha el Fiesta y el Corsa, a causa de los rebotes que dan en mal pavimento.

Frente a ellos, Renault puede jugar la carta de la calidad a buen precio, terreno en el que sólo Ford y Opel le pueden seguir.

Sergio Piccione

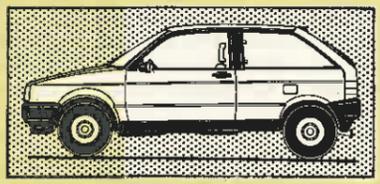
#### RENAULT 5 GTS 967.435 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.397 c.c. Potencia: 71 caballos. Velocidad máxima: 162,4 km/h. Consumo medio ponderado: 7,3 litros a los 100 km. Volumen del maletero: 188/737 litros.



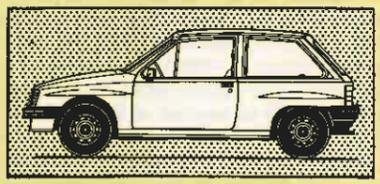
#### SEAT IBIZA 1,5 GLX 1.003.845 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.461 c.c. Potencia: 85 caballos. Velocidad máxima: 165,5 km/h. Consumo medio ponderado de 9,2 litros a los 100 km. Volumen del maletero: 280/1.060 litros.



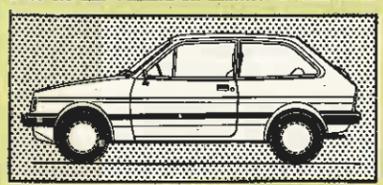
#### OPEL CORSA 1,3 BERLINA 952.025 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.297 c.c. Potencia: 70 caballos. Velocidad máxima: 162 km/h. Consumo medio ponderado: 7,6 litros a los 100 km. Volumen del maletero: 170/735 litros.



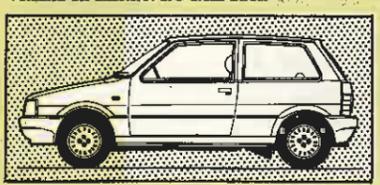
#### FORD FIESTA 1,3 GHA 968.730 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.296 c.c. Potencia: 69 caballos. Velocidad máxima: 152,2 km/h. Consumo medio ponderado: 9,3 litros a los 100 km. Volumen del maletero: 168/728 litros.



#### FIAT UNO 70 S 1.010.441 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.301 c.c. Potencia: 70 caballos. Velocidad máxima: 161,2 km/h. Consumo medio ponderado: 7,4 litros a los 100 km. Volumen del maletero: 298/1.122 litros.



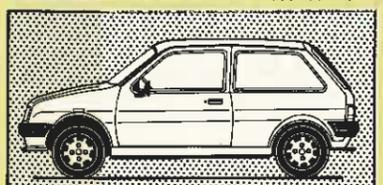
#### TALBOT SAMBA S 868.219 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.360 c.c. Potencia: 80 caballos. Velocidad máxima: 166,2 km/h. Consumo medio ponderado: 8,8 litros a los 100 km. Volumen del maletero: 107/623 litros.



#### MG METRO 1.060.153 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.275 c.c. Potencia: 72 caballos. Velocidad máxima: 160 km/h. Consumo medio ponderado: 8,9 litros a los 100 km. Volumen del maletero: 160/658 litros.



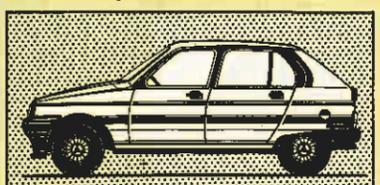
#### PEUGEOT 205 GT 1.021.327 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.442 c.c. Potencia: 83 caballos. Velocidad máxima: 166,6 km/h. Consumo medio ponderado: 8,6 litros a los 100 km. Volumen del maletero: 215/1.098 litros.

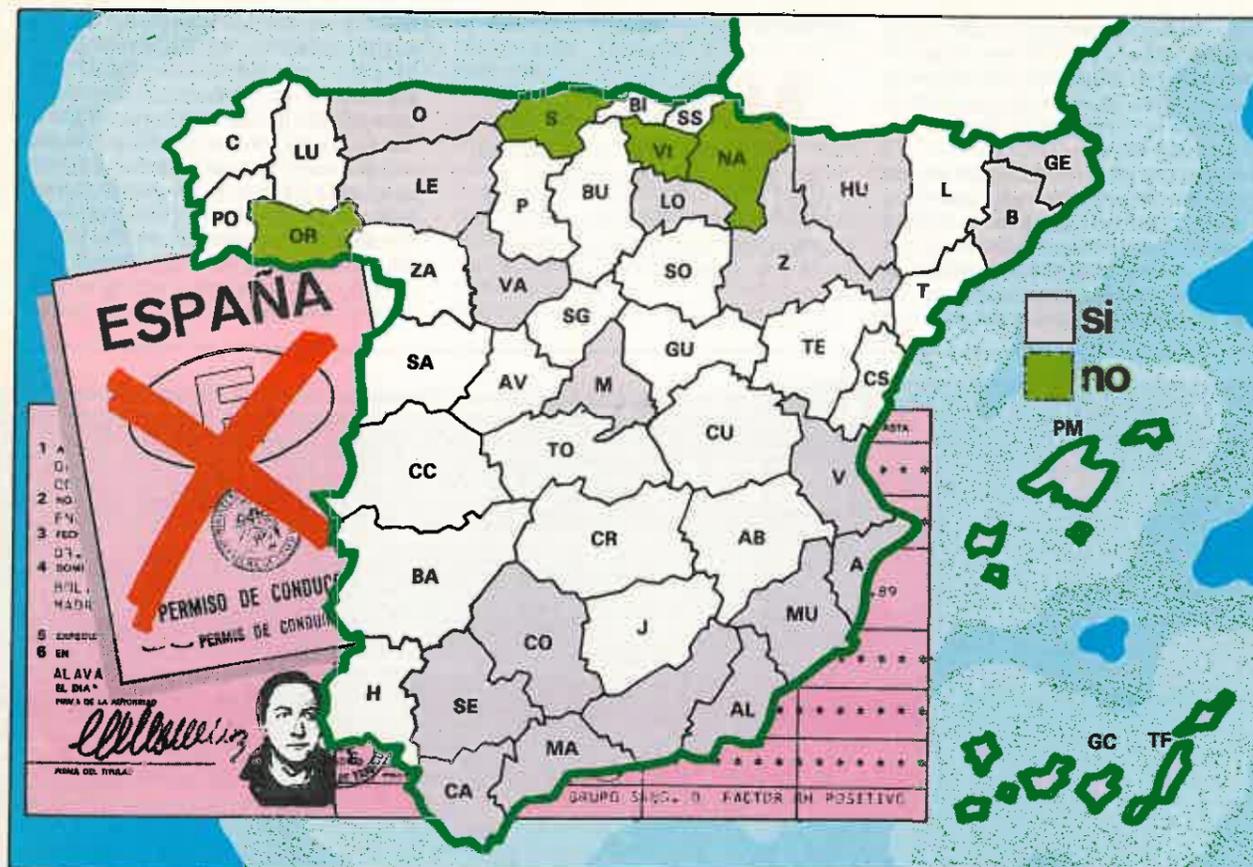


#### CITROËN VISA GT 978.812 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.360 c.c. Potencia: 80 caballos. Velocidad máxima: 174,6 km/h. Consumo medio ponderado: 9,4 litros a los 100 km. Capacidad del maletero: 198/1.086.



# Actualidad



Las grandes capitales de provincia son las impulsoras de la retirada de los carnets. El resto, o no se ha pronunciado aún o no tiene graves problemas recaudatorios y/o circulatorios. En el mapa, el color violeta indica los Ayuntamientos partidarios de esa medida.

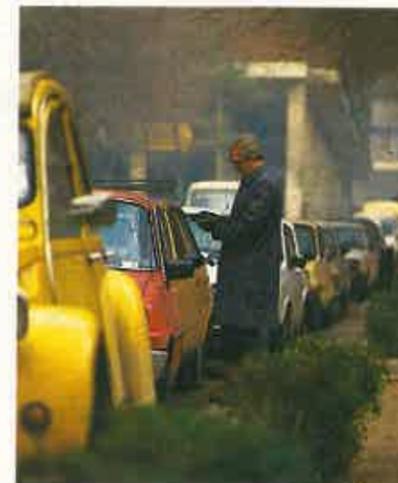
## MAS MULTAS Y RETIRADA DE CARNET

# AUTOMOVILISTAS EN UN PUÑO

LOS Ayuntamientos han vuelto a la carga contra los automovilistas. Su afán recaudatorio les ha llevado a solicitar de nuevo la retirada del permiso de conducir a quienes hayan acumulado un número determinado de multas. La reacción no se ha hecho esperar, y desde partidos políticos a organizaciones profesionales se denuncia esa voracidad en el cobro de sanciones y la ilegalidad de la medida. Mientras, la Dirección General de Tráfico, que es la que tiene realmente capacidad jurídica para tomar una decisión, sopesa la impopularidad de esa retirada y se reserva su opinión hasta conocer el alcance de la petición formal que le harán los Ayuntamientos.

Hace escasas fechas se reunía en Bar-

Los Ayuntamientos quieren recaudar más  
Sólo el 30 por 100 de las multas se cobran



celona la comisión de grandes ciudades de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), y decidía proponer la retirada de los carnets de conducir a aquellos automovilistas que acumulen de seis a ocho sanciones al año. A la reunión de la FEMP, en la que no están integrados todos los Ayuntamientos de España y cuya política está mediatizada por el Partido Socialista, asistía el director general de Tráfico, José Luis Martín Palacín, quien se comprometió a estudiar el tema.

A bote pronto, se puede decir que sólo en Madrid, por ejemplo, más de veinte mil automovilistas se verían abocados a perder su carnet de conducir. Hay que tener en cuenta que los madrileños apenas pagan el 30 por 100 de las

multas de circulación que se les imponen y sólo un 20 por 100 son pagadas en periodo voluntario. En Barcelona se recauda de un 15 a un 20 por 100 de las multas, la mayor parte de ellas por mal aparcamiento.

Los responsables de los Ayuntamientos que mayor empeño están poniendo en sacar adelante la propuesta insisten en que no se trata de establecer un mecanismo de persuasión para obligar al pago de las multas acumuladas, sino de tomar medidas drásticas para imponer

**V**ALENTIN Medel, concejal de Madrid: «El multirreincidente de la ORA lo es también de otros artículos del Código»

una mayor disciplina en la circulación. Según comenta a MOTOR16 Valentín Medel, concejal de Circulación del Ayuntamiento de Madrid, «sólo queremos aplicar la máxima dureza a los indisciplinados. No es cierto, en absoluto, que haya un mero fin recaudatorio ni que se vaya a perseguir exclusivamente a los señores que infringen la ordenanza de aparcamiento (ORA). Para ello vamos a diseñar técnicamente el arquetipo del infractor y perseguirlo sin respiro. Aunque hay que tener presen-

te que el multirreincidente de la ORA lo es también a otros artículos del Código de la Circulación».

En similares términos se expresa Juan Torres, responsable del Ayuntamiento de Barcelona, quien reconoce, de todas formas, las grandes dificultades que tienen las principales ciudades para recaudar el monto de las multas. Torres afirma que «hay que buscar una cobertura legal para hacer pagar las multas, ya que, en lugar de la vía administrativa, haría falta ir por la judi-

car, creando peligro a la circulación, básicamente. Debemos dar un castigo ejemplar».

Quienes no están nada de acuerdo con esta postura son los responsables de la oposición política en las Corporaciones Locales. Antoni Comas, portavoz de Convergencia i Unió en Barcelona, rechaza «estas prácticas coercitivas. Estamos de acuerdo en que las multas deben pagarse, pero una alternativa más bondadosa sería que en los distintos pasos administrativos se exi-

giera estar al corriente de pago, y no sólo en la compraventa, como ahora se está haciendo. Hay que buscar vías alternativas antes de llegar a la retirada del carnet».

En Madrid, el portavoz de la oposición municipal, José María Álvarez del Manzano, denuncia a esta revista la falta de criterios de los responsables socialistas, «que un día amenazan con suspender los permisos y al otro anuncian una posible amnistía». Para Álvarez del Manzano es insólito que se ex-

PEUGEOT 505



La pasión de conducir una leyenda.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

CEPSA Lubricantes recomendados Esso

**TOTAL PERMISOS SUSPENDIDOS Y ANULADOS (CONDUCTORES)**

Tiempo de suspensión	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
Hasta 3 meses .....	20.433	21.357	23.902	29.763	30.401	31.138	31.041
De 3 a 6 meses .....	2.101	3.308	3.838	5.072	4.971	5.192	5.254
De 6 meses a 1 año .....	366	505	659	830	853	958	956
De 1 a 3 años .....	1.130	1.426	1.423	1.830	1.974	2.000	1.820
Más de 3 años .....	146	87	59	74	69	51	97
Definitiva .....	101	101	79	88	120	103	16
<b>Total .....</b>	<b>24.277</b>	<b>26.784</b>	<b>29.960</b>	<b>37.657</b>	<b>38.388</b>	<b>39.442</b>	<b>39.260</b>

Fuente: Dirección General de Tráfico.

cial. Pero esto es difícil de poner en marcha, ya que se colapsarían los Juzgados. De ahí que hayamos solicitado que la ley de Seguridad Vial, que se está redactando, contemple la intervención del carnet por acumulación de multas impuestas por los municipios». En las mismas declaraciones, efectuadas al corresponsal de MOTOR16 en la Ciudad Condal, José Luis Aznar, Juan Torres se muestra decidido a «ir contra los contumaces, esos doscientos o trescientos barceloneses que acumulan treinta o más multas al año por apar-

**J**UAN Torres, concejal de Barcelona: «Hay que dar cobertura legal al cobro de las multas. Si no, se colapsarían los Juzgados»

tre la dureza cuando «la ORA, por ejemplo, ha sido declarada ilegal por la Audiencia Territorial (véase MOTOR16, núm. 62) y el Tribunal Supremo tiene aún que manifestarse. Nos parece una reacción desmesurada y desproporcionada».

El portavoz de la Coalición Popular distingue, por otra parte, que «una cosa son las infracciones a las normas de Tráfico y otra a una ordenanza municipal, que establece una norma interna de estacionamiento de un vehículo. No creo que en Tráfico salga esta propues-

Cuando era concejal de Madrid, Martín Palacín ya planteó la retirada de los carnets. Y en la DGT se lo desaconsejaron.



ta adelante, porque no sería forma de gobernar».

De momento, la Dirección General de Tráfico se ha limitado a oír a los Ayuntamientos y a encargar un estudio jurídico sobre la viabilidad de esa petición. Para los Ayuntamientos, su propuesta se basa en el artículo 291 del actual Código de la Circulación, que establece que el jefe provincial de Tráfico, después de los informes pertinentes, podrá intervenir el carnet cuando tenga indicios de que el conductor ya

**A**NTONI Comas, de CiU: «Las multas deben pagarse. Pero con medidas más bondadosas, menos coercitivas»

Así, y en base a ese artículo, en el pasado año la DGT retiró un total de 39.294 carnets a consecuencia de infracciones graves, como exceso de velocidad o no respetar un «stop», o por decisión, mayoritaria siempre, de los tribunales de justicia.

Aunque en Tráfico no se quiere remover el tema, fuentes de ese organismo, consultadas por MOTOR16, no ocultan su malestar «por la patata caliente que nos han pasado los Ayuntamientos».

## La razón de poseer un Peugeot.

Poseer un Peugeot 505 es mucho más que el privilegio de poseer una gran marca. Es además, un regalo para los sentidos.

**9,5% Anual**

La pasión de conducir una máquina de precisión y deslizarse en el más profundo silencio. La pasión de romper la barrera de los 200 Km/h., o de rebajar los 6 lts. de consumo a los 100 Kms. La pasión de viajar en primera rodeado del equipamiento más sofisticado. La razón de una elección segura y una inversión inteligente.

La razón de una tasa de financiación excepcional, del 9,5% anual. Peugeot 505. Poseerlo es razonable. Conducirlo, apasionante.

**Desde 29.900 Pts. al mes.**

**PEUGEOT 505**  
La Razón y la Pasión.

Audio: D.C.L. y P.L. con In. hu. 3-1-95



**PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA**

Lubricantes recomendados **Esso**

no cumple alguno de los requisitos exigidos para la obtención del permiso. Estiman, así, que cuando se reincide sistemáticamente en el incumplimiento de una norma del Código, como puede ser la prohibición de estacionamiento, es que no se conoce ese Código. De ahí a la retirada del permiso y a volverse a examinar, sólo hay un paso.

Sin embargo, en Tráfico se considera que ese artículo está pensado más para las personas cuyo desconocimiento del Código puede suponer un serio peligro para el resto de la sociedad.

**A**LVAREZ del Ayuntamiento, una respuesta desmesurada a la ilegalidad de la ORA»

Es un problema meramente recaudatorio y, pese a lo que digan, no tienen capacidad para retirar carnets. Y el caso de la ORA es más significativo, porque no es más que una ordenanza fiscal. El trasfondo del problema es meramente político y alguien querrá aprovecharlo por la impopularidad que suponen las retiradas de permisos cuando casi se ha dado ya el pistoletazo de la carrera electoral.

En este sentido, Alianza Popular hacía pública una nota la pasada semana en la que rechazaba el proyecto de los

Ayuntamientos por «indebido e ilegal». Entre otras cosas, AP señala que «no se puede establecer sanción equivalente a penas por hechos no previstos en el Código punitivo, y mucho menos cuando se trata de infracciones leves. Resulta contradictorio en nuestro Derecho vigente despenalizar la conducción sin carnet y castigar un hecho que no causa riesgo alguno, como es el de indebido aparcamiento. Además, es absolutamente inadmisible la aplicación con efecto retroactivo a conductas anteriores. La experiencia —concluye

**L**a Dirección General de Tráfico se ha encontrado con la «patata caliente» del afán recaudatorio de los Ayuntamientos»

el comunicado— enseña que el temor a sanciones no mejora el tráfico. Hay otro camino mejor, educar a los conductores».

La amenaza de retirada del carnet por los Ayuntamientos no es de todas formas nueva. César Mora, vicesecretario del Real Automóvil Club de Cataluña, recuerda cómo hubo ya un intento cuando Martín Palacín era concejal del Ayuntamiento de Madrid, y «fue desaconsejado por los mismos técnicos jurídicos de la DGT».

Ante la cruda polémica que se ha



En el pasado año se retiraron más de treinta y nueve mil permisos de conducir. Un 15 por 100, por decisión gubernativa. En el resto decidió un tribunal de justicia

desatado, el Ayuntamiento de Madrid, principal promotor de la idea, ha procurado edulcorarla anunciando la posibilidad de que si se produce una sustancial disminución de las infracciones

y el tráfico mejora en la capital de España, los municipios están dispuestos a condonar parte de las deudas contraídas por los conductores al incumplir las normas de circulación, lo que ha indu-

## Actualidad

cido a la oposición municipal a pedir al equipo de gobierno que unifique criterios, «ya que los automovilistas no saben a qué carta quedarse», en palabras de Alvarez del Manzano.

Los representantes de los Ayuntamientos, que integran la denominada comisión de grandes ciudades de la FEMP, se reunirán en breve —seguramente en la próxima semana— para preparar la propuesta formal de retirada de los carnis y presentársela a la Dirección General de Tráfico. Según ha sabido esta revista, la propuesta incluye la apertura de expediente a los conductores que acumulen en un año seis o más multas «con peligrosidad, entre las que se incluye las de estacionamiento».

Por otro lado, en otros sectores consultados por MOTOR16 se da como probable que no haya una decisión definitiva hasta que vea la luz la nueva ley de Seguridad Vial —ahora a falta de dictamen en el Consejo de Estado—, que es la única que puede dejar zanjado el tema de una vez por todas.

### Informe RACE

## NO HAY ARGUMENTOS LEGALES

**P**RETENDER la retirada del permiso de conducir por no abonar una multa, y al margen de la infracción —si paga la multa no pasa nada—, además de significar una auténtica desviación de poder, va en contra de la jurisprudencia sentada por el Tribunal Supremo sobre este tema en 1977.

Esta es la conclusión más importante a que llega el documento elaborado por la asesoría jurídica del Real Automóvil Club de España (RACE), por el que se rechaza de pleno la pretensión de los Ayuntamientos de que se retiren los permisos de conducir a los automovilistas que no paguen las sanciones.

Después de insistir en la ilegalidad de la normativa por la que las Corporaciones locales cobran una tarifa al permitir estacionar en una determinada zona de la vía pública —léase la ORA—, el informe señala que, «en el ordenamiento jurídico español, la posibilidad de retirada del permiso de conducir por autoridades gubernativas corresponde al Ministerio del Interior». Pero recuerda una sentencia del Tribunal Supremo, de 14 de febrero de 1977, que declararía nula «la adición de un tercer párrafo al artículo 286 del Código de la Circulación, precisamente, el que pretendía autorizar la retirada de ese permiso por impago de multas».

La consecuencia de esta sentencia

es que sólo dos artículos del Código de la Circulación (el 289 y 291), que son, además, a los que se quiere acoger la Federación Española de Municipios, son los únicos mediante los que la autoridad gubernativa puede proceder a la retirada de permisos, «aunque no en los supuestos que han levantado la polémica», dice el RACE.

En el artículo 289 se recoge la supresión del permiso por tiempo no superior a tres meses, «en atención a las circunstancias de peligro concurrentes en el hecho y descritas en el boletín de denuncia o los antecedentes desfavorables del conductor como infractor». «Cabe observar —añade el documento— que, entre las infracciones que recoge ese artículo, obviamente, no figuran las contravenciones de aparcamiento limitado y exige, además, unos requisitos de peligrosidad, boletín de denuncia y antecedentes del conductor.»

El informe jurídico del RACE sigue diciendo que, aparte de que la retirada del permiso de conducir puede afectar a los derechos constitucionales del automovilista, las multas por contravenir disposiciones municipales de orden interno, especialmente las de estacionamiento limitado en vías públicas, que no signifiquen infracciones al Código de la Circulación, no pueden computarse a efectos del artículo 289, que prevé esa retirada.

«Aun cuando ese artículo pudiera aplicarse en algún momento, al demostrarse la "peligrosidad" del conductor, obviamente, tiene que entenderse que se refiere a infracciones contenidas en el Código y no en los bandos de Policía de los alcaldes, lo que implicaría, además, una desigualdad de los habitantes de determinadas ciudades ante la ley, lo que no permite el artículo catorce de la Constitución.»

En otro momento del informe se apunta que «plantear la acumulación de sanciones o multas para establecer el desconocimiento de las normas de tráfico o su manifiesta desobediencia a la normativa establecida de los infractores significa establecer una presunción de orden penal atentatoria contra cualquier ordenamiento jurídico-punitivo civilizado».

La asesoría jurídica del RACE concluye: «Teniendo en cuenta que el Código de la Circulación es una norma preconstitucional y sin el rango normativo adecuado —debería ser ley—, es discutible sustraer el procedimiento sancionador del ámbito judicial, dejándolo sólo en manos gubernativas.»

Además, en la petición de los Ayuntamientos se crea la figura de la multirreincidencia administrativa con efectos sancionadores, figura que fue rechazada en la última reforma del Código Penal, en 1983.

## A FONDO

### OPEL SENATOR 3.0i

# EL COCHE DE LOS MINISTROS

**E**N la gama 85, el Opel Senator incorpora un nuevo cambio automático de cuatro marchas, con posibilidad de, en terrenos de curvas o en tráfico intenso, reducir el automatismo a sólo tres marchas. Este nuevo cambio automático supone una mejora, tanto en consumo como en prestaciones en carretera, por lo que hemos considerado interesante someterlo a nuestra prueba A Fondo.

El Senator es la berlina más alta de la gama Opel. Existe en dos versiones de motor, pero la probada lleva el mo-

tor de tres litros con 180 caballos. Es rápido y confortable y su elección como coche para nuestros ministros resulta más que defendible. Aparecido en 1977, sufrió una cura de rejuvenecimiento en 1983, en la que se le retocó el morro y se dio una nueva decoración a la parte trasera.

No es excesivamente amplio en relación a los 4,80 metros de largo total que mide, pero en su interior viajan con toda comodidad cuatro personas. Pero lo mejor que tiene este coche son sus buenas prestaciones —que se mantienen en



## VIRTUDES DEFECTOS

Buen comportamiento	Relación habitabilidad-tamaño
Funcionamiento del cambio automático	Presentación austera
Frenos eficaces	Dirección lenta



Equipado a tope, el Opel Senator tiene una presentación excesivamente lúgubre y escasamente atractiva. Los asientos son muy cómodos, pero la opción tapicería de piel resulta poco aconsejable por lo resbaladizo de la misma.



la versión automática— y su buena estabilidad, pareja con una manejabilidad sorprendente en un coche de ese tamaño.

Los aspectos menos favorables del coche residen en su presentación, demasiado espartana y en absoluto vistosa. Algo que resulta imperdonable en un coche cuyo precio comienza a ser elevado. Aunque también es verdad que ofrece lo mismo, tanto en calidad como en comportamiento, que otros coches que tienen precios sensiblemente superiores al suyo.

## MECANICA



El motor es un seis cilindros en línea, cuyo funcionamiento es impecable por su bajo nivel de vibraciones y que se complementa con una excelente insonorización.

Es un motor relativamente potente, con las características propias de todos los motores alemanes. Sin que se pueda decir que responde mal a bajo régimen, el caso es que muestra una cierta pereza o menos viveza de la que cabe esperar. En cambio, a partir de las 3.500 revoluciones por minuto, los 180 caballos aparecen casi de golpe, propulsando al coche hacia adelante casi como si llevara un turbo.

Queremos aclarar que esta característica de este motor queda muy palia-

da en la versión de cambio automático, en que la propia caja de cambio impone la reducción a una marcha inferior cuando la necesidad de más potencia por parte del conductor se hace acuciante.

Este nuevo cambio de cuatro marchas es sensiblemente mejor al anterior de tres en funcionamiento. El paso de una marcha a otra se hace de forma más suave, con tirones menos bruscos que en el anterior. Además, las cuatro marchas permiten mantener velocidades crucero elevadas a menos régimen de giro del motor y, por tanto, con menos consumo de combustible. Este cambio tiene, en el selector de marchas, tres posiciones de marcha hacia delante como el anterior. En el punto dos, la posibilidad de selección se reduce a las dos marchas más cortas, mientras que en la posición D se aumenta a las cuatro. De todas formas, esta capacidad de selección se limita a sólo tres marchas por medio de un botón en la consola con testigo luminoso. Cuando se circula en zona de curvas o el tráfico es intenso, siendo necesario adelantar constantemente, se puede apretar el botón, con lo cual, además de eliminar la posibilidad de engranar la cuarta marcha, bastante larga, se elimina la tendencia del cambio a mantener al máximo la relación más larga admisible por el motor en cada momento. Esto hace que los consumos se eleven considerablemente, pero las respuestas del vehículo se hacen mucho más brillantes. Por otra parte, con la cuarta velocidad se ha conseguido bajar los consumos considerablemente, del orden de un litro a los 100 kilómetros e incluso más, si se rueda rápido.

## FICHA TECNICA

### OPEL SENATOR 3.0 I



**MOTOR** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.969 c.c. (95 x 69,8 mm.). Cilindro: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección Bosch LE-Jetronic. Compresión: 9,4 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad de depósito: 75 litros. Potencia máxima: 180 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 25,3 mkg. a 4.200/4.800 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Automática, de tres marchas.

**DIRECCION** Tipo: De circulación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 10,8 metros.

**FRENOS** Sistema: Cuatro discos, ventilados los delanteros, con servo.

**SUSENSIONES** Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 6x14 pulgadas. Neumáticos: 195/70 VR 14.

**PESO** En orden de marcha: 1.375 kg.



En prestaciones, con el botón que limita a tres marchas la selección de velocidades, se mejoran sensiblemente los tiempos en las aceleraciones y en los re-prises, manteniendo intacta la velocidad punta de 200 kilómetros por hora que habíamos conseguido hace un año cuando probamos la versión automática de tres marchas.

## COMPORTAMIENTO



Al volante se pierde la noción de los casi cinco metros de largo que mide el coche. Aunque la dirección, pese a que

es asistida, resulta un poco lenta —cuatro vueltas de volante de extremo a extremo son demasiadas—, el coche tiene una gran agilidad moviéndose con facilidad y buen ritmo por carreteras de segundo orden, por muchas curvas que

tengan o por muy estrechas que sean. Se inscribe muy bien en las curvas. Sólo a la salida de ellas, si se pisa con fuerza el acelerador, aparece una cierta tendencia a derrapar, de forma suave, del eje trasero, que resulta muy fácil de controlar a base de volante.

Los frenos son particularmente buenos, tanto en ciudad —en donde no siempre los cuatro discos suelen tener un buen rendimiento— como en carretera. Además, el tacto del pedal de freno permite dosificar convenientemente la frenada de forma que la deceleración sea exactamente la deseada por el conductor.

Desde el punto de vista del confort,

## EQUIPAMIENTO



### Sin lagunas

Cuentarrevoluciones .....	SI
Cuentakilómetros parcial .....	SI
Termómetro de agua .....	SI
Manómetro presión de aceite .....	SI
Reloj .....	SI
Ordenador de abordo .....	SI
Testigo reserva carburante .....	SI
Testigo freno de mano .....	SI
Testigo desgaste pastillas freno .....	SI
Parabrisas laminado .....	SI
Faros antiniebla .....	SI
Piloto antiniebla .....	SI
Aire acondicionado .....	OP.
Volante regulable .....	NO
Asiento regulable en altura .....	SI
Retrovisor regulable desde interior .....	SI
Apoyacabezas delanteros .....	SI
Elevalunas eléctricos (del./tras.) .....	SI/SI
Cerraduras centralizadas .....	SI
Luz lectura de mapas .....	SI
Tapón carburante con llave .....	SI
Llantas de aleación .....	SI
Preequipo de radio .....	SI

## SONORIDAD



### Un murmullo

Al ralentí (dB) .....	52,5
A 60 km/h. (dB) .....	64,5
A 90 km/h. (dB) .....	68,5
A 120 km/h. (dB) .....	72,0
A 140 km/h. (dB) .....	74,4
A tope (dB) .....	78,5

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

## FRENOS



### Muy bien

### DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h. ....	14,3
A 100 km/h. ....	42,8
A 120 km/h. ....	55,6

Con el motor automático de 1.800 cc. marca el récord en consumo y prestaciones. Hace 200 kilómetros por hora de velocidad punta.



ALEX POTOS

CONSUMO



Sin abusar

	Litros
<b>CIUDAD</b>	
A 24,2 km./h. de media .....	15,9
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km./h. de cruceo .....	9,1
En conducción rápida .....	17,8
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km./h. de cruceo .....	11,2
En conducción rápida .....	15,1
<b>AUTONOMIA</b>	
Consumo medio ponderado .....	13,4
Recorrido en kilómetros .....	510

PRESTACIONES



Más deprisa

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b> (km/h.) .....	200,7
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m. salida parada .....	17,9
1.000 m. salida parada .....	32,3
De 0 a 100 km/h. ....	10,8
<b>RECUPERACION</b>	
400 m. desde 40 km/h. ....	15,2
1.000 m. desde 40 km/h. ....	29,6
De 80 a 120 km/h. ....	6,9

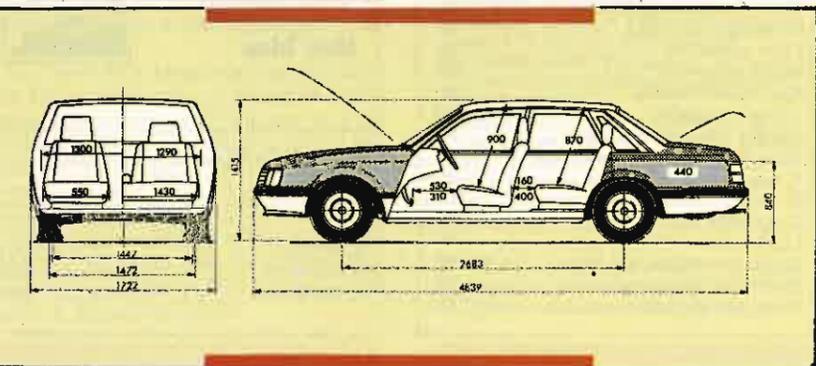
el comportamiento del coche es también óptimo. La suspensión a cuatro ruedas independientes hace un perfecto trabajo, no sólo para mantener el coche pegado al suelo sino a la hora de absorber las irregularidades de la ruta. A esto hay que añadir la excelente insonorización y el buen diseño de los asientos.

CARROCERIA



Los asientos tienen un mullido relativamente duro, pero, en cambio, sujetan bien. La unidad probada tenía tapicería de cuero, opción que no es recomendable, pese al aspecto noble que da a los interiores del coche, por ser calurosa y resbaladiza. Este último defecto se nota más en los asientos traseros,

COLORES



puesto que los delanteros, por su buena forma, sujetan bien a sus ocupantes. Tanto el del conductor como el del pasajero son regulables en altura mecánicamente. Y tienen reposacabezas. En la parte de atrás, el asiento tiene también reposacabezas, además de brazo central. El espacio de que disponen los pasajeros para sus piernas es suficiente.

La presentación de los interiores es un poco lúgubre. El salpicadero peca de funcional. Opel no ha hecho la mínima concesión a la vistosidad. En cambio hay que reconocer que el equipamiento es muy completo y prácticamente no falta nada. De entre el equipo hay que destacar el eficaz funcionamiento de la climatización, que conjuga calefacción y aire acondicionado, que hemos puesto a prueba en estos días de frío particularmente intenso.

El acabado es bastante bueno, como en cualquiera de los demás modelos de la gama Opel, a los que jamás hemos puesto pegas en ese sentido, pero no superior, como sería lógico esperar del modelo más alto de la gama. Hay detalles que pueden ser los perfectos en el acabado de un coche tipo Corsa, Kadett o incluso Ascona, pero que uno espera que deban estar más cuidados en un coche que cuesta más del doble y que pretende tener un cierto grado de representación.



Detalle de los grupos ópticos delanteros. Incluyen faros antiniebla

La carrocería en sí tiene un morro de diseño moderno que combina con una parte trasera en la que se notan más los años que han pasado desde 1977. Sin embargo, Opel no reemplazará el modelo hasta por lo menos finales de 1986. Las cuatro puertas son espaciosas y permiten un buen acceso al interior, que resulta un poco estrecho. Realmente, el habitáculo del Senator se corresponde en anchura con el modelo inferior, el Rekord, sensiblemente más corto.

El maletero es inmenso, pese a llevar la rueda de repuesto bajo el piso del mismo.

FRENTE A SUS RIVALES

El coche más directamente competidor del Senator es el BMW 528i automático, apenas un cuarto de millón más caro. Ambos coches se equivalen casi en todo, ofreciendo el BMW un poco más de imagen a cambio de un maletero de menor tamaño.

Volvo también ofrece el 760, dos de cuyas versiones pueden ser también competidoras del Senator. Por un lado, está la GLE, con el motor V-6 PRV, de la que existe también versión automática, pero que es menos potente (153 caballos), y la Turbo Intercooler, de potencia semejante, pero que sólo se ofrece con cambio manual. Lo que si tiene el 760 es que es netamente más amplio que el Opel y el BMW.

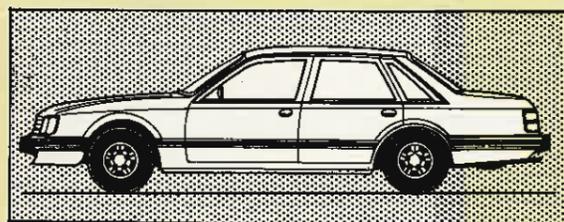
Por último, hay que contemplar la posibilidad de los Rover, que tiene la línea menos clásica de los cuatro modelos que compiten entre sí y que son la oferta más barata en este segmento, a los que les pasa un poco lo que a los Volvo. El Vanden Plas se queda corto de potencia (157 caballos) y, en cambio, el Vitesse tiene una personalidad marcadamente deportiva, no acaba de encajar, con lo que desea el comprador potencial de un Opel Senator.

Sergio Piccione

OPEL SENATOR 3.0 I AUTOMATICO

4.170.314 ptas.

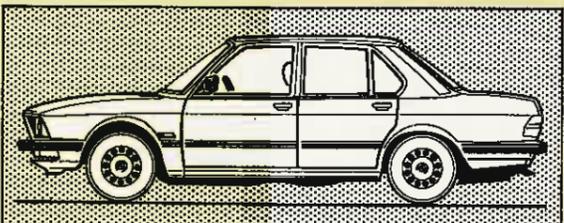
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.969 c.c. Potencia: 180 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.360 kilos. Velocidad máxima: 200,7 km/h. Consumo medio: 13,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 440 litros.



BMW 528i AUTOMATICO

4.407.263 ptas.

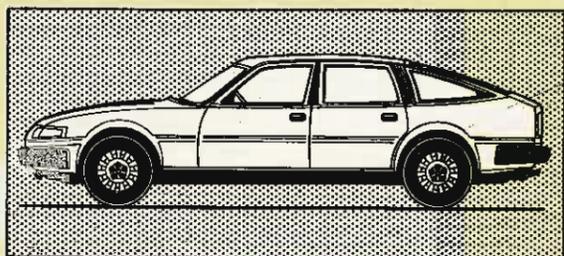
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.788 c.c. Potencia: 184 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.340 kilos. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo medio: 14,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 410 litros.



ROVER VANDEN PLAS

3.476.049 ptas.

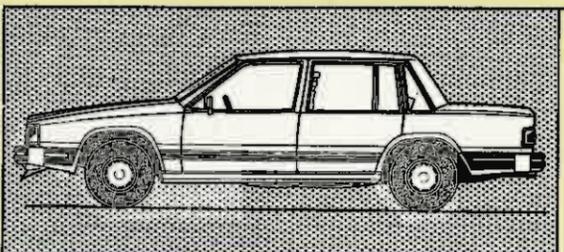
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 3.532 c.c. Potencia: 157 CV a 5.250 rpm. Peso: 1.355 kilos. Velocidad máxima: 203 km/h. Consumo medio: 15 l/100 km. Capacidad del maletero: 550 litros.



VOLVO 760 GLE INTERCOOLER

4.589.690 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.316 c.c. Potencia: 173 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.360 kilos. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo medio: 14,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 548 litros.



## NUEVO FORD PARA 1987

# LA FIESTA CONTINUA



**A** punto de sacar el modelo Luga-no o Scorpio —si-gue sin estar claro cómo se va a llamar— y a punto de aparecer el Escort modificado, en Ford se trabaja ya en el sustituto del Fiesta, que debería aparecer entre el otoño de 1986 y la primavera de 1987.

El nuevo coche, que aprovechará las mecánicas ya existentes, es diseño de Uve Bahnsen, el jefe del departamento de estilo de la marca, artífice de todos los modelos Ford en Europa desde el Taunus 17/20 m. El prototipo es un tracción delantera con motor transversal, con una longitud total ligeramente superior a la del actual (3,75 metros) y también algo más de anchura. Se ha buscado conseguir una máxima habitabilidad, siguiendo la li-

nea marcada por Fiat con el Uno y de Peugeot con el 205. Persiguiendo este objetivo, Bahnsen ha ido a una considerable altura de techo y una traseña cortada de forma bastante vertical, a fin de obtener el máximo volumen aprovechable. Hasta el momento de su lanzamiento, es lógico suponer que el diseño de Bahnsen sufra algunas modificaciones impuestas por los directivos de marketing de las diferentes compañías que componen la empresa. Pero lo que es seguro es que habrá versiones de dos y cuatro puertas laterales.

Lo que está mucho menos definido son algunas de sus características técnicas. Sobre todo en el capítulo de las suspensiones. Para la parte

delantera se mantendrán las del tipo McPherson, que ya lleva el actual, pero con recorridos más largos para que tengan una mayor capacidad de absorción de las irregularidades de la ruta. Para la parte trasera se abandona el eje rígido del actual, no se sabe todavía si en favor de ruedas independientes con brazos oscilantes, bien transversales como en el Escort, bien longitudinales, como en muchos de sus competidores franceses; o por un eje torsional como llevan el Volkswagen Golf, el Polo, el Opel Corsa o el Fiat Uno, que es una solución más eficaz y barata.

El nuevo coche debería producirse en las mismas plantas que el actual Fiesta, localizadas en España, Alemania y Gran Bretaña. Aunque es posible que si se ob-

tienen los créditos para poder ampliar y mejorar los niveles de automatización de Almusafes y para la fecha nuestra entrada en el Mercado Común está definitivamente encarrilada —lo que eliminaría los contenciosos con Gran Bretaña—, es posible que se eliminara la planta británica.

Este nuevo Fiesta tendrá una versión americana, que será fabricada en Estados Unidos con algunas diferencias respecto a la europea.

El Fiesta se destapa. Uno de los prototipos ya finalizados deja entrever una carrocería de gran amplitud y considerable altura. Los diseñadores de Ford, con Uve Bahnsen al frente, han apostado por unas soluciones que faciliten al máximo la accesibilidad y la habitabilidad





**SINCLAIR C-5**

## UN TRICICLO A PILAS

LA semana pasada informábamos ya de la aparición en Inglaterra de este triciclo eléctrico, que se vende de momento por correo al precio básico equivalente de 80.000 pesetas. El próximo verano se distribuirá en todo tipo de establecimientos y los extras —intermitentes, retrovisores, claxon, batería de repuesto, impermeables especiales y un mástil para hacerse ver en carretera— supondrán un coste que doblará esa cantidad. En España podría comercializarse a finales de este año o principios de 1986, con un precio aproximado de 200.000 pesetas.

El triciclo eléctrico C-5 es un capricho de sir Clive Sinclair, propietario de distintas empresas relacionadas con la electrónica y los ordenadores. Es un genio del marketing, capaz de venderlo todo, que lleva diez años tratando de hacer posible el ordenador personal, por qué no propiciar el transporte personal. Para esta empresa, con una campaña de lanzamiento valorada en 600 millones de pesetas y un costoso proyecto, tuvo que vender el 10 por 100 de la



El C-5 se ha exhibido ya en su forma definitiva. Muchos han podido probarlo en el Alexandra londinense

Sinclair Research (división de computadoras), para crear la Sinclair Vehicles Ltd. Su sueño, que se inicia con este triciclo monoplaça, tiene una ambiciosa proyección de futuro: hacer nuevos vehículos eléctricos con capacidad para toda la familia. El C-5 dará lugar así a toda una gama de vehículos

especiales, para cuyo desarrollo existe ya una infraestructura comercial de venta, mantenimiento, servicio técnico y asesoramiento telefónico a los usuarios. Las ventas en 1985 serán, si el mercado lo permite, de 100.000 unidades.

El C-5 incorpora la carrocería de plástico (polipropi-

leno) más grande de las que se han moldeado hasta la fecha en dos piezas. Es aerodinámica y ergonómica. El chasis, desarrollado por Lotus, es de acero tratado. El motor, la batería y los microprocesadores electrónicos de control de marcha son de procedencia italiana. Un total de treinta firmas especializadas de toda Europa han colaborado en el proyecto, a fin de conseguir los mejores resultados. La batería, por ejemplo, está calculada para resistir sin desfallecimiento la carga y descarga continuada y se reabastece de energía en ocho horas.

La conducción del C-5 es sencilla y segura pues se controla con un manillar convencional, con frenos de bicicleta, un interruptor de marcha y dos velocidades. Su principal inconveniente, con vistas a ser utilizado como vehículo para ir de compras, es que carece de suficiente espacio para equipajes. Su autonomía es de unos 35 kilómetros y la velocidad máxima es la de un atleta olímpico en una prueba de velocidad.

Carlos Berbell

El Sinclair C-5 está garantizado por doce meses y recorre 1.600 kilómetros por el precio de cuatro litros de gasolina.



Maquillaje para los Volkswagen Passat.

## VOLKSWAGEN 85

### REDONDEAR LA IMAGEN

EL secreto de muchas estrellas de la pantalla está en la cirugía estética; la nueva gama 85 de Volkswagen también quiere moverse en esa línea y por ello hace gala de un auténtico proce-

so de estirado de piel que afecta a los Passat, a los Santana y a los Golf GTI. No ha habido cambios en la mecánica de los nuevos modelos si se exceptúa la introducción de un motor cinco

cilindros de gasolina con 2,2 litros de cubaje para los modelos situados en la parte más alta de la gama, pero sí hay cambios en la apariencia exterior.

La gama Passat cuenta

con nuevos miembros: los Santana, una integración producida desde el inicio del año 85. Los Santana perderán su primitiva denominación en todos los países con las excepciones más que probables de China, Japón y España.

Todos los Passat son ahora más redondeados no sólo en su frontal sino también en su parte posterior. Los





El Santana renovado aparecerá en el Salón de Barcelona.

paragolpes de materia plástica son más amplios y llegan hasta los correspondientes pasos de rueda, mientras que el delantero engloba un faldón aerodinámico. En la parte posterior los cambios son más profundos y toda la gama Passat con carrocería de cinco puertas exhibe no sólo una luneta de mayor superficie, sino también un deflector destinado a aumentar la estabilidad del coche a alta velocidad; los grupos ópticos son de mayor superficie y en vez de estar situados en vertical se disponen en horizontal. Los Passat con todas estas modificaciones se fabricarán en Landaben (Pamplona) a partir del verano, y su lanzamiento comercial se producirá en septiembre.



Retosques en el Golf GTI.

El Santana no ha alcanzado el éxito que VW esperaba y aunque el coche se construya en varios países no deja de ser un desconocido ya que es un modelo del que tan sólo se vende una unidad por cada siete Passat. La similitud mecánica

entre ambos Volkswagen ha dado como resultado la unificación de gamas bajo el nombre más difundido. El nuevo Passat-Santana adopta en toda su gama el frontal de formas más redondeadas característico de la gama 85. La versión más

espectacular de este modelo recibe ahora el nombre Carat y se caracteriza por un equipo muy completo en donde destacan la dirección asistida, las cerraduras centralizadas, las ventanillas eléctricas, las llantas de aleación y el equipo de radio. Los Volkswagen Santana ensamblados en nuestro país serán comercializados en la primavera después del Salón de Barcelona, a primeros de mayo.

En la versión Passat cinco puertas, el modelo más desarrollado es desde primeros de año el GT; el GT recibe el motor de cinco cilindros y 2,2 litros de cubaje que gracias a la inyección de carburante da 136 caballos de potencia, un empuje suficiente para llegar hasta los 197 kilómetros por hora.

El Golf GTI ha experimentado un ligero tratamiento personalizador, que le ha devuelto parte de su carácter original. El frontal lleva ahora cuatro faros en lugar de dos y la parte posterior del coche refuerza su raza con la presentación de un tubo de escape de dos salidas; las llantas de serie tienen ya mayores dimensiones, 6 por 14 pulgadas, lo que permite montar neumáticos extra anchos de medida 185/60. El frontal con faro rectangular se reserva para la versión GTI con 16 válvulas.



## VENTAS AUTOMOVILES DIESEL

COMO puede apreciarse en este cuadro, las ventas de turismos diesel han modificado sustancialmente su distribución. Así, entre los diez más vendidos aparecen cinco modelos de muy reciente aparición, mientras que otros coches diesel, más convencionales, han perdido ventas de una forma alarmante: es el caso del Horizon o los Opel Kadett y Rekord.

Entre los importados, el CX es ahora el más vendido, por delante del Ford Sierra y el Opel Ascona, que ha perdido más de la mitad de sus ventas. Es importante señalar que la tasa de penetración de los diesel se ha situado, en estos diez meses, en el 22,04 por 100, frente al 13,98 por 100 del mismo periodo del año anterior.

	Enero-octubre 84	Enero-octubre 83
1.º Renault 9 .....	15.283	694
2.º Renault 18 .....	11.282	12.424
3.º Talbot Horizon .....	10.623	13.814
4.º Citroën BX .....	8.555	—
5.º Seat 131 .....	7.782	8.341
6.º Seat Ronda .....	7.398	8.715
7.º Peugeot 505 .....	5.768	6.593
8.º Renault 11 .....	4.876	—
9.º Ford Orion .....	3.985	—
10.º Ford Escort .....	3.574	—
11.º Citroën Visa .....	2.901	—
12.º VW Passat .....	2.644	—
13.º Citroën CX .....	1.627	1.303
14.º Ford Sierra .....	1.251	1.010
15.º Opel Ascona .....	726	1.631
16.º VW Santana .....	675	234
17.º Rover 2400 .....	660	414
18.º Mercedes 300 .....	424	842
19.º Ford Granada .....	388	492
20.º VW Golf .....	374	700
21.º BMW 524 .....	338	135
22.º Opel Kadett .....	298	1.030
23.º Renault 25 .....	284	—
24.º Opel Rekord .....	275	735
25.º Fiat Regata .....	234	—
Otros .....	1.184	1.741
Total .....	93.409	60.848

## SOFIA B TURBO: TECNICA JOVEN

UN grupo de estudiantes del principal centro búlgaro de investigación y diseño, dirigido por el ingeniero Velizar Andreev, ha desarrollado un nuevo vehículo deportivo, denominado Sofia B Turbo. Existen dos versiones, con dos o tres asientos, y el centro de investigación se propone producir 100 unidades. La carrocería es de fibra de vidrio, reforzada con estructuras tubulares de acero, mientras que el motor es un VAZ de 1.600 centíme-

tros cúbicos, en el que se ha cuidado especialmente la reducción del consumo de combustible. El coche mide 3,5 metros de largo por 1,8 de ancho, con una altura máxima a coche descargado de 1,1 metros. Sus puertas se abren hacia arriba, en un claro empeño por seguir viejos cánones estilísticos occidentales. Los faros son escamoteables y la aerodinámica, según fuentes búlgaras, es muy avanzada.



## Oferta de la semana

### BMW únicos

Muntaña, en la calle Balmes, 200, en Barcelona, dispone en sus stock de coches nuevos, todos ellos, modelos con un acabado excepcional y características muy poco frecuentes, de un coupé M 635 CSI, otro coupé 635 CSI, un 745 IA, un 735 i, y por último, un 323 i descapotable, que aparte de llevar muchos extras, tiene como característica esencial pintura metalizada y tapizado en piel.



# Cuéntenos su caso



## PROBLEMAS CON UN R-9

TENGO un Renault 9 TSE y no puedo estar más arrepentido de haberlo comprado.

En tan sólo un año (unos 13.000 km.) se le ha estropeado el encendido electrónico, se le ha salido el aceite, el aire acondicionado no ha dejado de dar problemas, el servofreno dejó de funcionar y, por tanto, el coche no frenaba; pero eso no es todo, ahora cuando llueve el cierre electromagnético no funciona, el elevavinas eléctrico hace un ruido insoporrible y lo peor es que los amortiguadores traseros

desde el primer año no han dejado de «dar la lata», ya que hacen un ruido tal que es necesario poner la radio a todo volumen, y esto es más acentuado cuando se circula en ciudad, es un ruido que se asemeja mucho al de una «lata de sardinas», y si viajan tres adultos en el asiento trasero el ruido es «el no va más», además de hundirse el coche completamente por la parte trasera.

Tengo un amigo que tiene el mismo modelo y le va muy bien, nunca le ha sucedido algo parecido, incluso ustedes lo ponen muy bien en la revista.

Por consiguiente, la buena elección de un coche no se acaba en elegir un mode-

lo, sino en la suerte que te toque un buen coche de ese modelo. ¡Cosas de la vida!

Juan Luis Marqués  
Valencia

## MOTOR DIESEL PARA UN CITROËN GSA

QUISIERA saber si es posible cambiar el actual motor 1.300 de gasolina de mi Citroën GSA por un diesel, bien el 1.700 del Visa o el 1.900 del BX. En caso afirmativo, el precio aproximado de la operación y las ventajas e inconvenientes de tal montaje.

César E. de la Hoz  
Granada

Respuesta. En mecánica no hay nada imposible, o casi nada. Pero hay operaciones que por su complejidad o por su coste son totalmente desaconsejables. La

que nos plantea es un ejemplo de estas últimas. Al margen de que dudamos de que sea posible, el coste lo desaconseja totalmente. Si quiere un consejo sincero, venda el GSA y compre el Visa o el BX. No sólo dispondrá de un coche nuevo, con toda la vida por delante y su garantía, sino que dispondrá de uno de los mejores diesel del mercado en cualquiera de estas opciones.

## CADENAS PARA UN PEUGEOT 205

EN el pasado mes de agosto compré un Peugeot 205 GT del que me encuentro muy satisfecho. Al intentar poner las cadenas que tenía el otro coche, de la misma medida (165 SR 13), me encontré con que éstas rozan con los amortiguadores. Consulté con el concesionario de la marca, en donde me dijeron desconocer el problema, pero que se informarían en la casa central. Han transcurrido dos meses y sigo sin tener respuesta. Un vendedor de neumáticos me ha confirma-

## SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

### Foto robot

- 1: Talbot (Horizon). 2: Volvo (Turbo 760). 3: Citroën (2 Caballos). 4: Volkswagen (Polo). 5: Opel (Corsa).

### Crucigrama silábico

- Horizontales:** 1: CO. Mo. 2: Cáster. Cobre. Reto. A. 3: Copa. Pirre. Remo. Manguitos. 4: Adelantamiento. Tena. 5: Resuma. Dorado. Colega. 6: Meseta. Do. Malaria.

- Verticales:** 1: CO. Re. 2: Carpa. Sume. 3: Ter. Amase. 4: Pide. Ta. 5: Currelando. 6: Cobre. Tarado. 7: Remiendo. 8: Remoto. MA. 9: Moto. Cola. 10: Mantelería. 11: Aguinaga. 12: Tos.

## CRITICA DE TIENDAS

### Sucursal Seat Valladolid

UNO de los concesionarios Seat Motor (concesionario Seat directamente vinculado a la fábrica) se encuentra a la salida de Valladolid por la carretera de Madrid, este veterano concesionario con veinticinco años al servicio de los vallisoletanos, tiene como objetivo dar el mejor trato posible al cliente y luchar contra la penetración de Renault, pues si algo podemos decir partiendo una lanza en favor de las marcas es que, en Valladolid, al fabricar Renault y gran parte de la población trabajar en las factorías de esta marca, con las ventajas que esto supone a la hora de adquirir un coche para sus empleados.

Estas instalaciones tienen una superficie construida de 8.400 metros cuadrados y 5.500 de explanada para depósito, aparcamiento, etcétera. La distribución de estas superficies está lógicamente repartida de la siguiente forma, 5.500 metros cuadrados se utilizan para talleres con 26 trabajadores y un volumen de trabajo superior a los 1.200 coches por mes, en tiempo acumulado realizan cuatro meses de guardias (festivos, sábados y domingos).

La exposición de vehícu-

los nuevos, con una superficie de 800 metros cuadrados, atendida por 14 vendedores y una muy completa representación de todos los coches de la marca Audi, Volkswagen más Seat; el coche de ocasión normalmente está bien pagado, por esas razones de ganar mercado; las financiación utilizadas son las típicas de la marca y tiene una buena exposición con 550 metros cuadrados, dando a todos los coches de ocasión que puedan merecerlo las garantías típicas de tres, seis o doce meses.



**Puntuaciones:** Exposición, 8; talleres, 7; vendedores, 7; repuestos, 8; entregas, 8; financiación, 7.

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

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

Además, GRATIS...

# Dé un tratamiento antidesgaste al motor de su coche

métal 5 es una aleación regeneradora antidesgaste, un nuevo tratamiento metalizante que mejora el funcionamiento del motor de gasolina o diesel, permitiendo conservar de manera óptima sus «performances». métal 5 es un compuesto de micro-partículas de cobre

**métal 5**

tratadas al vacío con cinc y plata bañadas en aceite neutro. No es un aditivo. Sus propiedades permiten realizar un «remodelaje» de efectos múltiples de las piezas mecánicas allí donde hay rozamiento, es decir, desgaste. Por ello, métal 5 prolonga la vida del motor.

### métal 5 ASEGURA:

- una acción antifricción y antidesgaste en los motores nuevos,
- una acción regeneradora sobre los motores más antiguos.

### ADEMÁS:

- métal 5 reduce el sobreconsumo de aceite y carburante,
- restablece las compresiones, ayuda eficazmente a un buen reglaje del motor y mejora su rendimiento.

métal 5 es un producto fabricado en Suiza y distribuido en España por



**Brudisa**  
Brugarolas Distribución, s.a.  
Polígono Cova Solera Rubí (Barcelona)  
Tel. (93) 699 35 00 (10 líneas) Télex 51453 BRUG E



Su motor consume ¡Carburante, aceite... y se desgasta!  
Protéjalo con métal 5, una buena solución... y un ahorro notable. ¡Pruébelo!

Ruego me envíen contra reembolso... envases de métal 5 al precio de PTAS. 2.990,- unidad y GRATUITAMENTE su Catálogo «LA PROTECCION DE SU MOTOR» en él, a 20 preguntas de consumidores, contestamos con 20 respuestas métal 5

Apellidos ..... Nombre .....

Dirección .....

Ciudad ..... D.P. .... Provincia .....

FRANQUEO  
EN DESTINO



## PROBLEMAS CON UN R-9

**T**ENGO un Renault 9 TSE y no puedo estar más arrepentido de haberlo comprado.

En tan sólo un año (unos 13.000 km.) se le ha estropeado el encendido electrónico, se le ha salido el aceite, el aire acondicionado no ha dejado de dar problemas, el servofreno dejó de funcionar y, por tanto, el coche no frenaba; pero eso no es todo, ahora cuando llueve el cierre electromagnético no funciona, el elevavinas eléctrico hace un ruido insoporrible y lo peor es que los amortiguadores traseros

desde el primer día he dejado de «dar la lata» que hacen un ruido que es necesario poner todo volumen, y es muy acentuado cuando voy en ciudad, es un ruido que se asemeja mucho a «data de sardinas». Además, cuando voy con tres adultos en el coche trasero el ruido va más, además, cuando se el coche compor la parte trasera el mismo modelo que yo tenía muy bien, nunca le he dado algo parecido a lo que ustedes lo ponen en la revista.

Por consiguiente, en la elección de un coche se acaba en elegir

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



do este problema, ofrecíendome como solución el montaje de neumáticos de clavos. Esta solución me parece muy cara para quien sólo esporádicamente va a tener problemas con la nieve, por lo que me gustaría que

me aconsejasen qué puedo hacer.  
**Francisco J. Romero**  
Zaragoza

**Respuesta.** Efectivamente, tiene razón cuando dice que la cadena roza con la columna McPherson. Es más, roza también en la caja de cambios cuando la dirección se encuentra totalmente girada, lo que es más grave.

Si va a utilizar cadenas sólo durante un corto periodo de tiempo no debe preocuparse si rueda con precaución y a velocidad muy moderada. Procure no girar la dirección totalmente y, si lo hace, reduzca aún más la velocidad para que el rozamiento sea poco violento. Tense fuertemente por el exterior la cadena con la ayuda de una goma elástica, para que el rozamiento sea lo menor posible, y el día que tenga que cambiar de neumático elija aquel de sección menor, porque incluso con las mismas dimensiones de catálogo (165 mm. de an-

cho) hay variaciones notables entre unas marcas y otras. Así, la Michelin MXL es más ancha que la Pirelli P4 o la Firestone S-211.

## PROMOCIONES IRREGULARES

**E**L pasado mes de julio a todos los compradores de Opel Corsa se les entregaba un número de un sorteo de numerosos y valiosos regalos a repartir entre los mismos.

Creo es mi obligación poner en conocimiento de los posibles compradores de coches que he sido uno de los perjudicados de una anómala situación que parece haberse creado dentro de la mencionada compañía.

No he recibido el número que me correspondía por haber comprado un Corsa en el periodo mencionado —a pesar de haberlo solicitado con reiterada insistencia— y, evidentemente, no he entrado en el sorteo.

Los anuncios en la prensa decían:

«Comprando y matriculando un Corsa entre el 2 y el 31 de julio, regalo seguro: velas y tablas de windsurfing, video-juegos Philips, motocicletas Mecatecno, raquetas y bolas de tenis Dunlop, cámaras fotográficas Kodak Disc, radios Walkman Philips y botes neumáticos con remos.»

Es lamentable que una compañía tan importante no haga de la seriedad una norma y actúe de una manera tan ligera.

Uno, creo yo, tiene cierto derecho a pensar que el sorteo se ha realizado entre algunos amigos de concesionarios y empleados de General Motors. El 10-11-84 escribí a General Motors España, S. A., en Zaragoza; recibí una contestación en la cual sólo me decían que se debía tratar de un «malentendido», sin dar una respuesta concreta a mi carta.

**Albert Batlle Marlés**  
Lloret de Mar

## CRITICA DE TIENDAS

### Sucursal Seat Valladolid

**U**NO de los concesionarios Seat Motor (concesionario Seat directamente vinculado a la fábrica) se encuentra a la salida de Valladolid por la carretera de Madrid, este veterano concesionario con veinticinco años al servicio de los vallisoletanos, tiene como objetivo dar el mejor trato posible al cliente y luchar contra la penetración de Renault, pues si algo podemos decir partiendo una *lanza en favor* de las marcas es que, en Valladolid, al fabricar Renault y gran parte de la población trabajar en las factorías de esta marca, con las ventajas que esto supone a la hora de adquirir un coche para sus empleados.

Estas instalaciones tienen una superficie construida de 8.400 metros cuadrados y 5.500 de explanada para depósito, aparcamiento, etcétera. La distribución de estas superficies está lógicamente repartida de la siguiente forma, 5.500 metros cuadrados se utilizan para talleres con 26 trabajadores y un volumen de trabajo superior a los 1.200 coches por mes, en tiempo acumulado realizan cuatro meses de guardias (festivos, sábados y domingos).

La exposición de vehicu-

los nuevos, con una superficie de 800 metros cuadrados, atendida por 14 vendedores y una muy completa representación de todos los coches de la marca Audi, Volkswagen más Seat; el coche de ocasión normalmente está bien pagado, por esas razones de ganar mercado; las financiación utilizadas son las típicas de la marca y tiene una buena exposición con 550 metros cuadrados, dando a todos los coches de ocasión que puedan merecerlo las garantías típicas de tres, seis o doce meses.



**Puntuaciones:** Exposición, 8; talleres, 7; vendedores, 7; repuestos, 8; entregas, 8; financiación, 7.

cer el problema, pero que se informarían en la casa central. Han transcurrido dos meses y sigo sin tener respuesta. Un vendedor de neumáticos me ha confirma-

### SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

#### Foto robot

- 1: Talbot (Horizon). 2: Volvo (Turbo 760). 3: Citroën (2 Caballos). 4: Volkswagen (Polo). 5: Opel (Corsa).

#### Crucigrama silábico

- Horizontales:** 1: CO. Mo. 2: Cárter. Cobre. Reto. A. 3: Copa. Pirre. Remo. Manguitos. 4: Adelantamiento. Tena. 5: Resuma. Dorado. Colega. 6: Meseta. Do. Malaria.

- Verticales:** 1: CO. Re. 2: Carpa. Sume. 3: Ter. Amase. 4: Pide. Ta. 5: Currelando. 6: Cobre. Tarado. 7: Remiendo. 8: Remoto. MA. 9: Moto. Cola. 10: Mantelería. 11: Aguinaga. 12: Tos.

# Dé un tratamiento antidesgaste al motor de su coche

métal 5 es una aleación regeneradora antidesgaste, un nuevo tratamiento metalizante que mejora el funcionamiento del motor de gasolina o diesel, permitiendo conservar de manera óptima sus «performances». métal 5 es un compuesto de micro-partículas de cobre

## métal 5

tratadas al vacío con cinc y plata bañadas en aceite neutro. No es un aditivo. Sus propiedades permiten realizar un «remodelaje» de efectos múltiples de las piezas mecánicas allí donde hay rozamiento, es decir, desgaste. Por ello, métal 5 prolonga la vida del motor.

#### métal 5 ASEGURA:

- una acción antifricción y antidesgaste en los motores nuevos,
- una acción regeneradora sobre los motores más antiguos.

#### ADEMÁS:

- métal 5 reduce el sobreconsumo de aceite y carburante,
- restablece las compresiones, ayuda eficazmente a un buen reglaje del motor y mejora su rendimiento.

métal 5 es un producto fabricado en Suiza y distribuido en España por



**Brudisa**  
Brugarolas Distribución, s.a.  
Polígono Cova Solera Rubí (Barcelona)  
Tel. (93) 699 35 00 (10 líneas) Télex 51463 BRUG E



Su motor consume ¡Carburante, aceite... y se desgasta!  
Protéjalo con métal 5, una buena solución... y un ahorro notable. ¡Pruébalo!

Ruego me envíen contra reembolso..... envases de métal 5 al precio de PTAS. 2.990,- unidad y GRATUITAMENTE su Catálogo «LA PROTECCION DE SU MOTOR» en él, a 20 preguntas de consumidores, contestamos con 20 respuestas métal 5

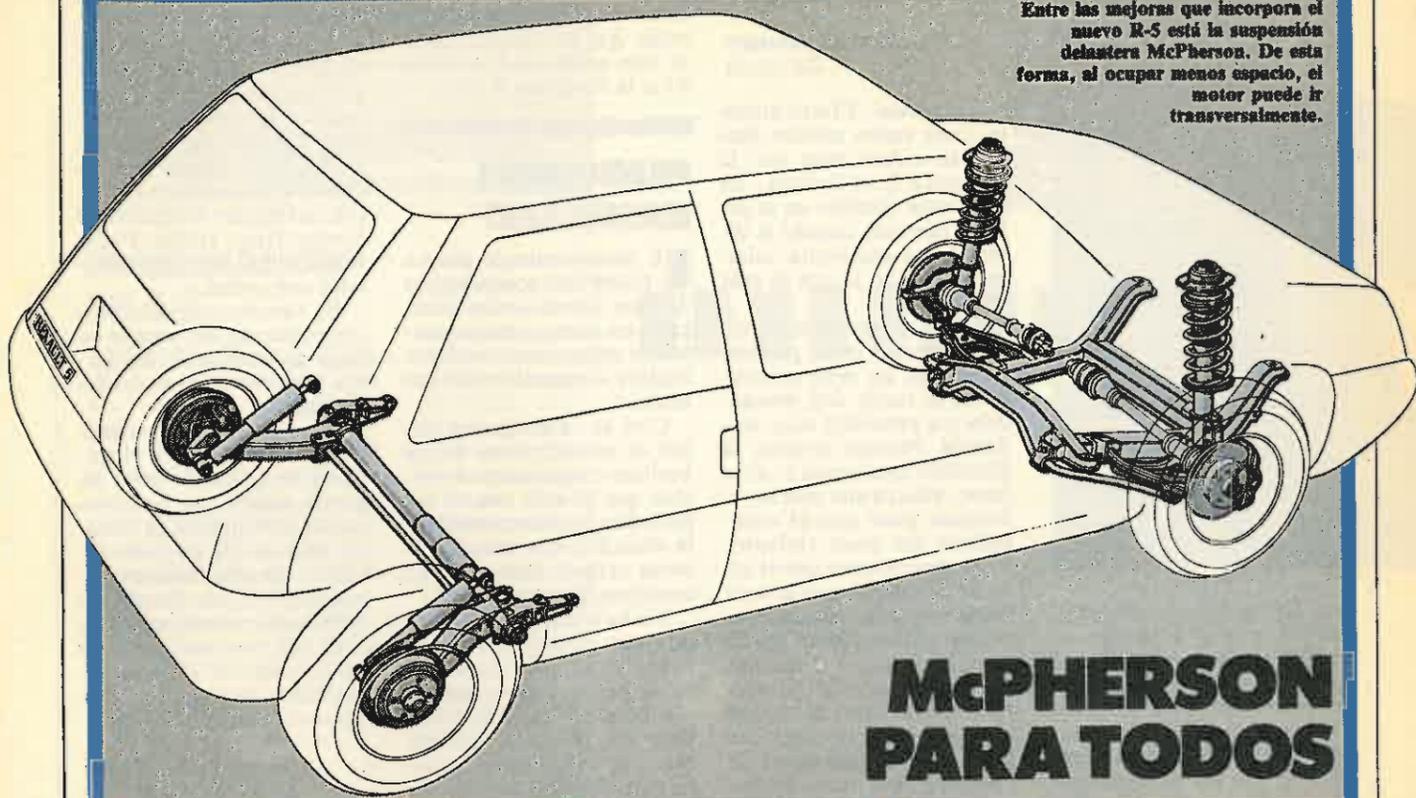
Apellidos ..... Nombre .....

Dirección .....

Ciudad ..... D.P. .... Provincia .....

# Conozca su coche

Entre las mejoras que incorpora el nuevo R-5 está la suspensión delantera McPherson. De esta forma, al ocupar menos espacio, el motor puede ir transversalmente.



## McPHERSON PARA TODOS

**C**UANDO los ingenieros de una marca diseñan un nuevo vehículo siempre se buscan soluciones técnicas de acuerdo con el carácter del vehículo. Cuando se trata de un utilitario, estas soluciones deben ser sencillas, robustas y eficaces.

En el caso de las suspensiones delanteras, el sistema McPherson se ha impuesto como el ideal para los coches de las gamas medias y bajas del mercado mundial.

Las suspensiones convencionales se componen normalmente de dos brazos, uno superior y otro inferior, que sujetan el porta-ruedas. En cambio, en el

sistema McPherson sólo existe un brazo, el inferior, que sujeta el porta-ruedas por la parte de abajo, mientras que la parte de arriba se sujeta directamente al amortiguador.

Los amortiguadores empleados en suspensiones de tipo McPherson son distintos a los convencionales, ya que están calculados para soportar todas las tensiones que se producen en marcha.

En la parte inferior lleva un soporte que engancha directamente en el porta-ruedas, mientras que la parte superior acaba en una cazoleta que queda fijada directamente al chasis, que debe ser

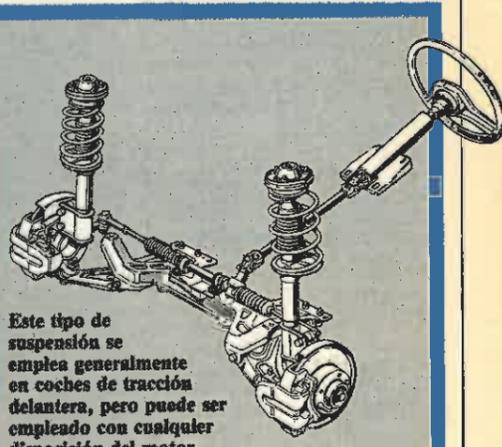
especialmente reforzado en este punto.

Los muelles de la suspensión también están rodeando al amortiguador y todo el conjunto se denomina columna McPherson.

Este sistema tiene como ventaja principal su sencillez mecánica y que ocupa muy poco espacio. Su buen funcionamiento está comprobado y prueba de ello es que los técnicos de Renault lo han incorporado en su nuevo R-5, mientras que el modelo antiguo incorpora una suspensión de dos brazos, gracias a esto, se ha podido disponer del motor transversalmente.

Básicamente una suspensión McPherson se compone de:

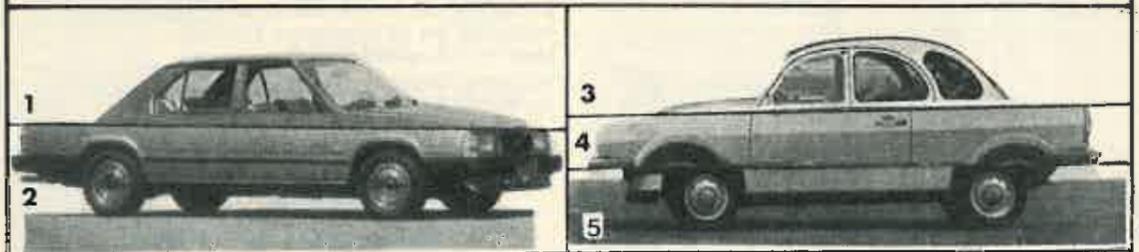
- 1) Cazoleta superior de anclaje al chasis.
- 2) Muelle helicoidal.
- 3) Porta-ruedas.
- 4) Brazo inferior de la suspensión.
- 5) Amortiguador reforzado.



Este tipo de suspensión se emplea generalmente en coches de tracción delantera, pero puede ser empleado con cualquier disposición del motor.

# Pasatiempos

## FOTO ROBOT



Localizar los cinco modelos y marcas que forman estos dos prototipos tan sofisticados y que usted jamás se encontrará en cualquier carretera. En caso de duda, ver soluciones en la página 34.

Soluciones en pág. 34



## CRUCIGRAMA SILABICO

**HORIZONTALES.**—1: Matrícula cordobesa de coche. Rep., dios de la burla. 2: Parte del motor de explosión en la que van instalados determinados engranajes y, a la vez, sirve como depósito de lubricante. Oculta, tapa una cosa con otra. Desafío. Preposición. 3: Conjunto de ramas que forman la parte superior de un árbol. Fam., desee con vehemencia una cosa. Cierto deporte. Cilindros huecos, más o menos flexibles, que unen dos piezas cilíndricas en el motor de los coches. 4: Maniobra consistente en sobrepasar a otro vehículo que viaja en la misma dirección. Valle pirenaico. 5: Abrevie, reduzca a lo más esencial. De oro. Compañero en la misma profesión. 6: Lla-

nura elevada de gran extensión. Nota musical. Fiebre infecciosa tropical.

**VERTICALES.**—1: Matrícula cordobesa de coche. Nota musical. 2: Cierta pez de río. Añada. 3: Río español. Fig., reúne una considerable fortuna. 4: Solicita, demanda algo. Interjección. 5: En calor, «trabajando». 6: Metal de color rojo pardo, maleable y dúctil. Fam., deficiente mental. 7: Fig., composición, enmienda o adición. 8: Distante, apartado, lejano. Rep., madre. 9: Cierta vehículo. Rabo. 10: Juego de mantel y servilletas. 11: De este lugar son las angulas más famosas. 12: Movimiento convulsivo del aparato respiratorio.

## CAVA CLUB 16 y RIOJA SAGASTA 81

# PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEEN LO MEJOR.

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

Dos excelentes ofertas que Club 16 le ofrece a sus verdaderos amigos. Entre los cuales le contamos a usted. No se pierda esta interesante oportunidad.

Oferta válida para la Península y Baleares.

Suplemento de 100 Ptas. para Canarias.

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



Envíeme:

- cajas de 6 botellas de cava Club 16 al precio de 3.300 Ptas./caja.
- cajas de 6 botellas de Rioja Sagasta 81 al precio de 2.400 Ptas./caja.

Nombre .....

Dirección ..... Tel. ....

Localidad ..... C.P. ....

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

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

Las cajas serán transportadas por Aitena, S. A.

**Slalom**

## Slalom político

Para los amantes de los deportes de invierno, este próximo fin de semana es ideal para asistir, al menos como espectadores, al espectáculo de parlamentarios españoles y del Consejo de Europa y altos cargos de la Administración del Estado haciendo sus pinitos en la nieve. Concretamente, del 25 al 27 de enero se celebra en las estaciones invernales de Formigal y Candanchú el II Encuentro de Políticos en la Nieve, al que han prometido su asistencia los más avezados practicantes de «slalom» gigante amén de la política.



**Rallyes**

## EL MONTECARLO, POR FIN

EL sábado 26 de enero, según todas las previsiones, 14 coches tomarán en Barcelona la salida de la LIII edición del Rallye de Montecarlo, uno de ellos pilotado por el alicantino Pedro Gras, el único español que este año participa en el rallye. A las 8,18 horas de la mañana del sábado se dará la salida al primer equipo desde la barcelonesa plaza de San Jaime, donde se inicia el recorrido de concentración hasta St. Etienne. Desde esta localidad francesa partirá el día 27 la

etapa de clasificación. El miércoles 30 de enero, a las 17 horas, llegarán a Mónaco los supervivientes de la etapa común, de donde saldrán a las 10 horas del día 31 dispuestos a enfrentarse a la dura última noche del rallye, que finalizará a las 8 de la mañana del viernes 1 de febrero.

**Maquetas**

## UN GANADOR EN MINIATURA

EN la tienda de Porsche, recientemente abierta en el paseo de la Castellana de Madrid —edificio Cuzco IV—, se puede admirar, junto a los espectaculares modelos de la marca situados en la exposición, una maqueta del Porsche 956, que es una reproducción exacta del vehículo que hace dos años ganó las 24 Horas de Le Mans conducido por Ickx y Bell.



## La foto premiada



## CAZADORES A PARES

ESO de aparcar es que ya no tiene remedio. Un par de automóviles, seguro que hartos de dar vueltas, optaron por dejar el coche en medio de la calle. ¿Entorpecerían la circulación? De eso no hay pruebas. Pero del despliegue de la autoridad competente, municipal por supuesto, no quedan dudas. ¿Quién entorpece? La foto ha sido remitida por Miguel de la Torre Villegas, de Madrid, que recibirá gratuitamente MOTOR16 durante seis meses.

**Ruido**

## La voz del usuario

El usuario del automóvil que vive en Salamanca y zonas limítrofes tiene ahora una voz, la de Daniel Domínguez, que dirige y presenta todos los días un

espacio en Antena 3 de Salamanca. «El motor en Antena 3», como se llama el programa, recoge toda la actualidad del mundo del motor y los hechos conflictivos relacionados con él. Se emite en FM de 14,20 a 14,25 horas, en el 99,3 del dial.



**OPEL CORSA, EL PRESTIGIO COMO META**



## Movilauto, S. A.

20 años de experiencia en OPEL.

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



**ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA**

## Los mejores coches ingleses.



**JAGUAR**  
Galileo, 104  
P.º de Recoletos, 16  
Coslada, 5  
Goya, 99  
Ríos Rosas, 56  
Padre Damián, 7

Véelos en:

**TRIUMPH ACCLAIM**  
Teléfono: 253 34 00  
Teléfono: 276 46 00  
Teléfono: 255 91 57  
Teléfono: 431 67 07  
Teléfono: 234 58 72  
Teléfono: 458 08 00

**VENDEDORES AUTOMOVILES NUEVOS-USADOS**

PUERTO RICO, N.º 3  
TEL. (91) 458 10 66



**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 avanzadísimo 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 kms/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

## Talleres BENJA

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

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

## MARVILSA.M

**RADIOCOMUNICACIONES EMISORAS BUSCAPERSONAS**

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

**TIENDA Y TALLERES PROPIOS**

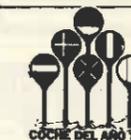
Castrojeriz, 1  
28025 MADRID  
Teléfono  
(91) 461 84 77



## MOTORLANDIA, S. A.

**FINANCIACION ESPECIAL**

EXPOSICIONES: Paseo de la Castellana, 268. Teléfono 733 96 98. Plaza República Dominicana, 6. Teléfono 457 65 65.  
SERVICIO Y RECAMBIOS: José Vasconcelos, 2. Teléfonos 733 98 63 y 733 99 95. MADRID 28046



**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

# ideas

España necesita

Todo sobre  
la OTAN



Ha nacido Ideas  
La revista editada por Grupo 16 que trata los temas que más preocupan a los españoles. Escrita por especialistas en cada materia. Las primeras IDEAS son un análisis profundo sobre "La política de defensa española y la OTAN". España necesita IDEAS. La revista-documento de nuestra democracia.

Pídala en su librería o envíenos el cupón relleno con sus datos y se la mandaremos de inmediato.

Deseo me envíen un ejemplar de Ideas por el precio de 650 Ptas.  
Nombre .....  
Dirección ..... Tel. ....  
Localidad ..... C.P. ....  
Adjunto talón a nombre de INREVISIA por un importe de 650 Ptas. Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41. 28037 MADRID.

## Tarjetas Postales



Xavier Domingo

SE me interroga por mi filiación y digo: «Soy español por parte de padre y madre y escocés por parte de whisky.» Desde hace ya muchos años mis dos únicas bebidas son el vino y el whisky, con absoluta preferencia por los «malt» y especial predilección por el que elabora la pequeña destilería del poblado de Cardhu. Por eso, cada vez que puedo, hago una escapada a Escocia y es una bien comfortable delicia el recorrido de destilería en destilería desde Fort William a Wick, arriba en el norte y desde ahí hasta Girvan, en el sur, sea por Balmoral y Pitlochry, sea por el Speyside y las rutas del este, bajando por Stonehaven, Windygates y atravesando la elegante Edimburgo.

A finales de verano y principios de otoño, la naturaleza en Escocia es como el kilt de un clan particularmente elegante. El brezo, lila; la turba, negra; el pasto, dorado; los ocreos en los árboles, pedazos de azul infinito entre nubes grises de plomo y, al atardecer, una luz como de melocotón en almíbar. Son los tonos que adquiere el color en la lana. Apastelados, suaves, delicados, femeninos.

¡Cuántas veces, mirando al trasluz la palidez dorada y el brillo de un malt, no me habré dicho a mí mismo que si las damas tuvieran los ojos de tal color, ya serían del todo irresistibles! Es el cromatismo mismo de la naturaleza de Escocia, pero en el whisky ya no está en lana, sino en seda.

Es decir, que en este caso, el calor y el fuego salen de dentro de lo contemplado y es un fuego que quiere penetrar en el que lo mira. Cuando los mismos tonos están en la naturaleza, es al contrario. Aparecen como si quisieran tapar y cubrir lo que esconden y hasta el leve brillo de escarcha que aún los atenúa y afelpa más, aumenta la sensación de manta escocesa, o de abrigo o de tartan.

Escocia es ideal para recorrerla en automóvil y sin prisas. En uno de esos

## Las orillas del río whisky

confortables autos británicos. Un Bentley, un Jaguar o un Rolls. Con bar de madera caoba y whisky para el camino y tiempo para detenerse no sólo en las destilerías, sino en las tabernas de los pueblos, cálidas y acogedoras y, sobre todo, exentas de esas miserables y estúpidas leyes puritanas inglesas que te dejan sin whisky cuando más te apetece. Es prudente, por supuesto, que el auto lo conduzca un chófer. O un pobre abstemio.

La cocina, en Escocia, está de acuerdo con el paisaje. Tres grandes productos locales la dominan: la exquisita carne del «angus», un pequeño y peludo bóvido, el carnero y el salmón.

Pero hay otras cosas deliciosas y, sobre todo, los suculentos, majestuosos y abundantes desayunos, en los que aparece el hadock o abadejo ahumado, embutidos de sangre bien especiados, salazones sabrosas, huevo duro rebozado en carne de cerdo picada y reservamos para almuerzos y cenas el conejo a la escocesa o el scottish handwater. Pero después del desayuno ya puede

uno tomarse el primer whisky teniendo presente un famoso dicho escocés: «Cuando me tomo un whisky me siento otro hombre y ese otro hombre necesita un whisky.»

El río Glen es el trayecto clásico de los malt, pero para el gran aficionado, no hay nada comparable con los malt de las islas. Salvajes islas de las costas escocesas, duro mundo de rocas y tempestades, pero, sobre todo, turba de una excepcional calidad, hecha de algas que dan a la cebada una característica salobrida Whiskys de Islay, de Skye, de Jura, de Mull o de las Orcadas. En Escocia los llaman «whiskys de macho» y son como oceano destilado. Esto no tiene nada que ver con la exquisita y aristocrática elegancia de los Glenlivet ni con la delicadeza de los Lowlands. Dos reyes entre los whiskys de las islas: el Laphroaigh y el Talisker, profundo y misterioso, tanto como el primero es bebida de piratas y contrabandistas.

En la isla de Ardbeg existen aún escondrijos de destiladores caldestinos que hacen un excepcional whisky gracias a la pureza de las aguas de los lagos Arinambeast y Vigeadale. Los aduaneros y custodios de la severa ley británica los persiguen con saña y tenacidad de sabuesos. Pero el «pot still» clandestino reaparece de nuevo, con el alambique en alguna cueva marina y los hombres, jugándose la vida, ya más por deporte que por el dinero. El suyo es un malt yodado y agresivo como un marisco fresco.

En las Orcadas el «smugles» o destilador clandestino era Magnus Evason, ¡bendito sea Dios!, pastor escocés y anglicano que ocultaba las botellas bajo el púlpito. Hoy su whisky es legal y se adquiere en Highland park Kirwall Orkney. Es delicado, dentro de su fuerte sabor a turba y a mar.

Con admiración y respeto, antes de vaciar mi vaso de malt, dedico esta columna a Mister Steve Archibald, escocés, futbolista, goleador y blaugrana.



# Siempre en cabeza.



## **Opel Corsa** Ingeniería alemana a su alcance.

Apueste por la ingeniería alemana. Saldrá ganando.

Apueste por los Opel Corsa. Ganadores en potencia.

Equipados con motores de hasta 70 caballos y que les permiten alcanzar hasta 166 kms/h.

Ganadores en economía de con-

sumo. Desde 4,5 litros a 90 kms/h. Ganadores en capacidad, en confort, en autonomía.

Con cinco cómodas plazas y hasta 933 kilómetros sin repostar.

Los Opel Corsa. A su alcance desde 521.600 ptas. F.F.

Visite hoy mismo su Concesio-

nario Oficial Opel más próximo.

Y no olvide preguntar por nuestras condiciones especiales de financiación Opel Credit. Saldrá ganando.

**OPEL**   
INNOVACIONES EN MARCHA.

# Gente sobre ruedas

## RALLYE NIEVE Y HIELO

# ABUELOS BAJO CERO

Cuando hay que abrigar los termómetros con bufanda para que no se hielen, cuando nieva sin piedad y hace un frío de todos los demonios, hay dos opciones: o quedarse en casa para leer un libro al lado de la calefacción, o salir a la calle para disfrutar debidamente de los treinta o cuarenta grados bajo cero que reinan en el ambiente.

**L**a degustación de una ventisca en pleno corazón de los Alpes franceses es un privilegio (?) que sólo algunos *iluminados* saben valorar, unos *iluminados* que a bordo de sus viejos cacharros han dado vida a la duodécima edición del Rallye Nieve y Hielo para coches veteranos.

Los chicos de la *cuádruple A*, es decir, la Asociación de Amigos de los Automóviles Antiguos, han puesto en pie una prueba invernal en la que se han combinado con maestría: carreteras heladas, temperaturas siberianas, nevadas apocalípticas, nieblas impenetrables y sol. Tal panorama, terrorífico para el usuario de un coche normal, es para estos franceses más que provocativo, es muy seductor; son unos auténticos locos de la carretera, que durante cuatro días se han lanzado con sus reliquias de motor a atacar las montañas

con temperaturas extremas de treinta grados bajo cero.

De los cuarenta y cinco coches presentes en la salida —todos sin excepción desprovistos del menor atisbo de sistema de calefacción—, llegaron a la meta cuarenta y dos vehículos, de los que la indumentaria de sus pasajeros merece todo un tratado; las prendas interiores en felpa y lana de nuestros abuelos se combinaron con las pieles,



El trío era el mismo para los ocupantes de un Amicar de 1928 y para los del Singer tipo Le Mans, un coche expresamente creado en 1934 para correr la prueba de las veinticuatro horas.



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

## EN 1985, PEUGEOT 205.



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

**PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA**

Lubricantes recomendados **ESSE**



El Salmson que terminó tercero descendió un puerto de montañas con toda la naturalidad del mundo. El Berliet Torpedo de 1930, visto a la izquierda, se impuso sin problemas a todos sus contrincantes y al frío ibérico que dominó la prueba.

las botas altas, las bufandas y las gorras con orejeras, en un intento, siempre vano, de paliar la intensidad del frío.

Hay que ser de una pasta especial para aguantar los acosos de la climatología, pero también hay que hacer gala de un espíritu muy peculiar para mantener abierta la capota cuando se sabe que con su cierre se sube varios grados la temperatura del interior. La razón de tal desplante es muy sencilla: «Con la capota cerrada no se ve el paisaje, y ¿quién puede cometer tal infamia cuando te rodea un entorno tan maravilloso?»

Tales rasgos son los que caracterizan a los componentes de esa pacífica *cud-duple A*, chiflados de la mecánica que se han sentido todavía más satisfechos cuando al volante de sus tartanas petardeantes han sido capaces de humillar a las últimas joyas de la industria automovilística. Los Bugatti, Salmson, Amilcar o Alvis, de los años veinte y comienzos de los treinta, con sus ruedas de inmenso diámetro y mínima anchura, sus carrocerías de gran altura sobre el suelo y sus motores de empuje muy suave a bajas revoluciones, siguen siendo los útiles ideales para circular por carreteras heladas o cubiertas de nieve. Por donde una berlina de última hora tiene todas las dificultades del mundo para mantenerse en línea recta, incluso a menos de cincuenta kilómetros por hora, por allí pasaron los deportivos de otra época a más de ochenta y sin inmutarse. Esa fue la terrible venganza de los tiempos pretéritos, una venganza que para los intrépidos competidores de esta durísima prueba valió su peso en oro y templó las almas, ya que no pudo templar los cuerpos, como si de un néctar maravilloso se tratara.

Al final de estos cuatro días de competición, se impusieron los coches franceses: un Berliet VII de 1930, en su versión Torpedo, quedó por delante de

otro Berliet, éste en su versión Torpedo tipo Six HF de 1929; éxito total para la marca simbolizada por una locomotora de tren, la marca que después de producir coches de lujo pasó al mundo de los camiones en una trayectoria paralela a la firma Pegaso.

En el tercer puesto quedó otro modelo galo, un Salmson de 1932, un sensacional descapotable representante de otra marca también desaparecida. Los Salmson fueron siempre magníficos coches de carreras, pequeños, muy ligeros y de precio recortado, que se distinguieron en sus primeras épocas tanto por la cruz de San Andrés dispuesta sobre su radiador como por los curio-

sos nombres de los distintos modelos, siempre relacionados con los circuitos donde habían quedado victoriosos, caso del modelo San Sebastián, un nombre ganado a pulso por los múltiples éxitos de los Salmson en el circuito de Lasarte.

Angel Marco



# Si escuchas la radio por deporte, escucha la SER.

RICARDO PEREZ-ASOCIADOS

Quando 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.



# PUZZLE GANADOR

Tiene piezas de Volkswagen, Simca, Citroën, Seat, Renault y Alfa Romeo, pero su nombre es JB-2, iniciales de su creador Juan Busquets, quien ha demostrado que el «hagáselo usted mismo» todavía puede triunfar: con él, Ramón Dalmau se ha proclamado campeón de España de Autocross.

**S**U diseño no procede de ningún centro técnico de renombre ni su montaje ha sido realizado en ningún especialísimo taller de alta tecnología. Sus orígenes, mucho más modestos, proceden de una localidad de Montseny, Arbucies, a unos setenta kilómetros de Barcelona, donde se encuentra el taller de Joan Busquets. Este ha sido el mecánico y constructor, al que en casos complicados le han echado una *ayudita* sus vecinos de una importante industria carrocería de ámbito nacional de las radicadas en dicha localidad.

El chasis de este monoplaça es un sólido entramado de tubo cuadrado o redondo, según el lugar y el trabajo a realizar, que conforma lo que en términos aeronáuticos se denominaría la célula de supervivencia y además sirve de soporte al motor y suspensiones. En orden de marcha, pero sin piloto, se alcanza un peso de 624 kilogramos. Las suspensiones de ambos trenes tienen origen Volkswagen, pero en ambas hay un amplio trabajo propio, tanto de refuerzo como de modificación de geometría. La dirección está hecha ex profeso partiendo de una de Alfa-Romeo y es casi tan directa como la de un kart; poco más de una vuelta de tope a tope, con lo que en la práctica no es preciso soltar las manos del volante. La frenada se confía a cuatro discos, de origen Seat los delanteros y Citroën los traseros. Las ruedas, con llanta de 13 ó 14 pulgadas, según las necesidades del circuito de que se trate, son Fulda delante y Michelin TRX atrás. La motorización se confía a un motor Renault dos litros procedente del R-20 y se alimenta con dos carburadores Weber de doble cuerpo. La potencia es del orden de los 155 caballos a un régimen de seis mil revoluciones por minuto, que se transmite a las ruedas a través de un embrague Renault y de una caja de cambios de 4 velocidades Volkswagen



con piñonera Hewland, preparación esta realizada en Francia. Al régimen citado anteriormente se alcanza una velocidad máxima de 135 kilómetros por hora, suficiente para la configuración de los circuitos de autocross españoles.

Una vez en marcha, se aprecia en seguida su particular eficacia, obra de la especial disposición del motor, en voladizo trasero. De este modo, el peso se traslada a ese eje y se confiere un máximo de tracción a las ruedas traseras. Con ello, la dirección queda algo descargada, con lo que el vehículo muestra una cierta pereza a inscribirse en los virajes. Si el motor no impresionó especialmente por su potencia, por el contrario el cambio sorprende gratamente por su rapidez. Un *alma* de Hewland había de notarse en una carcasa VW. Las suspensiones se tragan eficazmente las irregularidades del terreno. No son lo mismo que las de una moto de cross, pero cumplen su cometido, mientras que los amortiguadores, en competición, se deben cambiar con frecuencia, llegando además a perder eficacia debido al calentamiento en carreras en circuitos largos. Este monoplaça es, en definitiva, un vehículo pensado y realizado para una modalidad muy concreta. Es un perfecto rompecabezas, tal vez algo rústico, pero acorde a la realidad del autocross hispano. Si esta modalidad va adquiriendo desarrollo, poco a poco estos monoplaças, que no se pueden adquirir nuevos, ya que no hay fabricantes, se irán refinando y adoptando cada vez elementos más sofisticados, su nivel aumentará, aunque con ello también lo hará su precio, que por el momento ronda el millón de pesetas.

J. L. A.  
Fotos: Dolores Peyrá

Los diversos orígenes de los componentes mecánicos del JB-2 le aseguran una eficacia poco común en los circuitos de tierra, habitualmente embarrados, en los que se disputa el Campeonato de España de Autocross.

## REGALESE LA VIDEO F1'84 Y ENTRE EN COMPETICION



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



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

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

Dirección .....

SISTEMA:  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

**NUEVO**



## PORSCHE 944: NOBLEZA OBLIGA

**D**ESPUES de casi cuatro años de permanencia en el mercado y con 60.000 unidades vendidas, el Porsche 944 se renueva. En febrero estará ya disponible en Alemania, con un suplemento de precio sobre las versiones anteriores equivalente a unas 200.000 pesetas. Su introducción en España será inmediata.

Por fuera, el 944 sigue siendo igualmente atractivo y sólo se operan pequeños retoques para mejorar el rendimiento aerodinámico: los junquillos vierteaguas son de aluminio y más perfilados y el parabrisas está pegado a la

carrocería sin resalte alguno. Las llantas, de aluminio, están tomadas del 911 Carrera, que a su vez las heredó el año pasado del 928.

El interior es el más afectado por los cambios. Así, las puertas incorporan unos sólidos refuerzos interiores, procedentes de la versión U.S.A., que permiten mayor resistencia ante impactos laterales. El depósito de combustible, con

el propósito de incrementar la autonomía media hasta los 1.000 kilómetros, pasa de los 66 de antes a 80 litros de capacidad. La instalación eléctrica ha sido mejorada, para conseguir el coche —según Porsche— con más potencia lumínica del mundo. Todo el tablero es nuevo, procedente del 928, con semiesferas de información con cifras blancas y una renovada instalación de calefacción y aire acondicionado. Por fin los conductores altos encontrarán la postura en el 944, pues la columna de dirección está más alta y el asiento tiene completa regulación eléctrica. También están disponibles asientos térmicos.

La mecá-



nica ha sido ampliamente retocada. El motor recibe una culata apta para consumir las nuevas gasolinas alemanas de 96 octanos y el árbol de levas es nuevo. Bajo opción —obligada ya en Alemania— puede montarse un catalizador de gases de escape, que hace perder trece caballos de potencia. Las suspensiones cuentan con nuevos elementos de aleación ligera, que aumentan su resistencia y reducen considerablemente su peso.

Hans-Jürgen Tücherer



**APRILIA  
TUAREG 250**

# PASAPORTE A LA AVENTURA



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

**Fecha de presentación:** Otoño del 84.  
**Importador:** Moto Show, S. A. Via Augusta, 118. 08006 Barcelona. Tel. (93) 217 67 67.  
**Garantía:** Ciertas piezas.  
**Plazo de entrega:** Marzo del 85.

### VIRTUDES

- Acabado y presentación.
- Respuesta del motor.
- Funcionamiento general muy agradable.

### DEFECTOS

- Precio elevado.
- Palanca de puesta en marcha incómoda.
- Neumáticos inadecuados.

**D**IRECTAMENTE derivada de la competición, la Aprilia Tuareg es la moto que permitirá a sus poseedores los gozos y exigencias de las carreras sin muchas de sus servidumbres, ya que es una máquina *civilizada*. Su aspecto invita a llevarse al Sahara, pero basta con echarse al monte para gozar, ya que la aventura está en cualquier parte...

La vocación de esta moto es ante todo africana, no en balde se la ha bautizado con el nombre de una de las tribus nómadas del desierto que más se distinguen por su adaptación a tan duro medio.

La Aprilia Tuareg es la moto indicada para todo amante de la conducción fuera de carretera. Ofrece una mecánica de primera línea, potente y fiable.



FICHA TÉCNICA



**APRILIA  
250 TUAREG**

**MOTOR** Rotax 244 GSLC: Monocilíndrico dos tiempos. Refrigeración líquida. Admisión por válvula rotativa. Diámetro por carrera: 72 x 61 mm. Cilindrada: 248 cc. Relación de compresión: 14:1. Potencia máxima: 47 CV a 8.000 rpm. Alimentación: Un carburador Dell'Orto PHBE 36 US de 36 mm. de difusor. Encendido electrónico Bosch.

**TRANSMISION** Primaria: Por engranajes. Secundaria: Por cadena. Caja de cambio: De cinco velocidades. Embrague: Multidisco en baño de aceite.

**BASTIDOR** Monoviga desdoblada a la altura del escape. Basculante trasero en aleación ligera de aluminio. Amortiguador de gas White-Power regulable. Suspensión delantera: Horquilla Marzocchi con barras de 40 mm. Frenos: Delantero, de doble leva Grimeca de 140 mm. Trasero, de simple leva Rimoldi de 124 mm. Llantas: Akront.

**DIMENSIONES** Longitud total: 2.170 mm. Distancia entre ejes: 1.470 mm. Altura máxima: 1.220 mm. Altura mínima desde el suelo: 365 mm. Anchura máxima: 850 mm. Capacidad del depósito: Dividido en dos de 10 y 15 litros. Peso: 105 kg.

**MECÁNICA-COMPORTAMIENTO**



El corazón de esta moto es una de sus máximas virtudes: en un Rotax monocilíndrico con refrigeración líquida y admisión por válvula rotativa. Da una potencia de 47 caballos a 8.000 revoluciones por minuto. Pese a tener su origen en el motocross ha sido *civilizado* para una utilización tipo enduro, aunque, y éste es tal vez uno de sus secretos, esta operación no ha significado una pérdida de facultades, sino una mejor posibilidad de utilización. Ello se puso de manifiesto de inmediato a lo largo de nuestra prueba, en la que la nieve, sumamente resbaladiza, requería suavidad con el acelerador. No fue necesario darle con exceso al embrague —de una suavidad elogiada— para dosificar la abundante caballería disponible. Esta no acudía en tropel, sino que lo hacía de modo progresivo, tanto que parecía no terminar. Para aquellos que quieran pedirle más a la moto, la misma fábrica facilita un kit de transformación, muy sencillo, ya que la moto de por sí es casi de competición y precisa muy pocos retoques. Notemos aquí que en las instrucciones se indica que esta transformación la pone en la ilegalidad respecto al Código y que por ello la responsabilidad es del propietario.

Cinco son las marchas del cambio, mientras que el embrague es de discos múltiples en baño de aceite. El escape, de *bufanda*, termina en un silencioso realmente efectivo. El depósito, a lo París-Dakar, ofrece la peculiaridad de abrirse en dos, lo que permite una accesibilidad mecánica inaudita sin tener que echar mano de llaves ni herramienta alguna. Simplemente, con un cierre del tipo de los de bota de esquiar.

El chasis, muy liviano y en acero al cromo-molibdeno, es un simple cuna desdoblado a la altura del escape.

El aspecto pesado que la moto ofrece en parado desaparece por completo una vez en marcha. Aprovechando la inusitada presencia del blanco elemento pudimos comprobar la manejabilidad de esta motocicleta, que nos permitió jugar con ella mientras no se le perdiese el respeto. La pérdida de respeto podía consistir en darle con excesiva generosidad al puño derecho y entonces la cabellería que se desataba nos puso en algún apuro. Pero, repetimos, no era porque los caballos apareciesen de sopetón. Esto es virtud del excelente par que este motor ofrece en prácticamente toda la curva de potencia. La amortiguación y la suspensión están a la altura.

Los frenos quedan algo más justos, sobre todo el trasero, que tiende a blo-

quearse de no ir con cautela, pero nos quedamos con las ganas de exigirles de *verdad* en asfalto seco. El punto más negativo de la unidad de que dispusimos fueron los neumáticos: tacos muy juntos y poco salientes que pedían a gritos su sustitución por unos de más *agresivos*, y por ende menos *ecológicos*, pero que permitirían un mejor aprovechamiento de las cualidades de la motocicleta. Obviamente, siempre nos estamos refiriendo a una utilización de fuera de carretera, porque no creemos que el poseedor de una Tuareg la destine al asfalto, y si es que en alguna ocasión se desenvuelve en ese terreno, lo lógico es que sea tan sólo circunstancialmente, con lo que, como buen motorista, tomará sus medidas.

La anchura del enorme depósito a nivel de las rodillas es lo suficientemente discreta para no reparar en él una vez en movimiento.

Más molesta es la palanca de puesta en marcha, que en su final de carrera pasa tan cerca del estribo que se debe accionar con cuidado para no darle cada vez. Este detalle se olvida dada la facilidad con que la moto arrancaba en cada ocasión.

Una vez sentados —hay que levantar bien alto la pierna, que pasamos por encima de la moto al montarnos para no darle al intermitente— y con el mo-



El enorme depósito de gasolina, al estilo París-Dakar, ofrece la particularidad de poderse abrir en dos partes, lo que permite una gran accesibilidad mecánica. Su sistema de apertura es muy sencillo y no necesita herramienta alguna.

tor en marcha, apreciamos de inmediato la agradable sensación que produce: todo suavidad, ruido del escape casi imperceptible, lo mismo que las vibraciones que casi ni se sienten. La sensación de confort que se respira está más cerca de una moto de turismo que de una de campo.

También por culpa de la ola de frío nos quedamos con las ganas de poder gozar de esta moto en grandes espacios en donde, por fuentes de toda confianza, sabemos que la Tuareg puede desenvolverse a sus anchas y a 150 kilómetros por hora. Ya que a esa velocidad la estabilidad va pareja a la maniobrabilidad de la que hace gala en las zonas viradas, el futuro poseedor de una Tuareg tendrá entre sus manos una moto capaz de darle satisfacciones en cualquier terreno al que sus ansias de aventura le hayan llevado. Por la Tuareg no quedará.

**EQUIPAMIENTO-ACABADO**



Otro sobresaliente aquí para la Aprilia, ya que todos sus materiales y acabados son de una gran calidad. Como en el apartado anterior, estamos frente a unas cualidades semejantes a cualquier moto de turismo.

Pintura, colores, plásticos, todo tie-

ne un acabado de primera línea. Valga el ejemplo de la pintura del escape, esa que en otras muchas motos salta al primer calor, y que en este caso permanece como nueva. Ya hemos comentado antes el detalle del depósito, con su peculiar sistema de desdoblamiento. Si le hemos de encontrar un pero, éste será que los grifos están algo desprotegidos, y en una caída podrían dañarse con facilidad.

Una bolsa de lona con cremallera sirve de caja de herramientas y aún cabe alguna cosilla más. El paquete de tabaco y el encendedor, por ejemplo... Un práctico portaequipajes completa las posibilidades de carga.

El manillar, un poco estrecho pero muy cómodo, va protegido con una almohadilla en el refuerzo central, mientras que las manos llevan protectores de plástico, muy prácticos cuando se evoluciona entre matorrales. Las manetas son de muy buena factura, y llama poderosamente la atención el reducido tamaño del freno, que cae muy bien entre los dedos.

Un cuadro de mandos con indicadores luminosos de luces e intermitentes, un velocímetro con cuentakilómetros total y parcial, y la llave de contacto escondida tras la placa portafaros completa el equipamiento más que suficiente para una moto de campo.

**VALOR-PRECIO**



Nos enfrentamos aquí con el talón de Aquiles de esta motocicleta. Medio millón de pesetas sin matricular es bastante dinero para una moto de campo. Sin embargo, no podemos dejar de pensar que actualmente en el mercado español no existe otra moto similar a ésta. O nos vamos a las cuatro tiempos de uno o dos cilindros y 600 u 800 centímetros cúbicos, o nos quedamos con las enduro nacionales, efectivas pero más rústicas. La Tuareg es un punto intermedio entre las prestaciones y maniobrabilidad de éstas y el confort, acabado y posibilidades de evasión de aquéllas. Es, en definitiva, una moto europea, con acabado japonés y espíritu africano.

La Tuareg es la moto indicada para todo aquel amante del fuera carretera y de los grandes espacios, no precisamente africanos. Viajeros de caminos, no de carreteras, capaces además de apreciar las bondades de una mecánica de primera línea, potente y fiable. Además, con muy pocas modificaciones se convierte en una máquina de competición, potencial ganadora de rallies de tipo africano, como ya ha demostrado en la Djerba o en el rallye de Cerdeña.

Jóse Luis Aznar  
Fotos: Dolores Peyrá

# MONTECARLO A PUNTO DE NIEVE



Los Peugeot 205 están llevando a cabo una cuidadosa preparación para afrontar su primer rallye sobre nieve.



La tracción total de los Peugeot debe imponerse a la tracción trasera de los Lancia... con el permiso de Audi.



**T**RAS no pocos problemas, que a punto estuvieron de dar al traste con el rallye más importante del mundo, al fin va a celebrarse desde la próxima semana el Rallye de Montecarlo.

Nació en 1911 cuando cruzar los Alpes en pleno invierno era una aventura que muy pocos hombres y muy pocas máquinas lograban completar; por entonces, vencer era lo menos importante. Hoy, con la sofisticación de las pruebas automovilísticas y los trazados de las carreteras, finalizar el Montecarlo no tiene grandes inconvenientes y la prueba se ha convertido, como todas las del calendario, en una competición de velocidad con sus características propias. Pero aún así, sigue siendo la más importante de un calendario de 10 pruebas que componen el Mundial. Un Mundial que posiblemente tenga menos repercusión que la de una de sus pruebas, la primera en el tiempo y en la fama: la monegasca.

Su particularidad es la incertidumbre

meteorológica. Es absolutamente normal que los participantes, salidos bajo el sol de la Riviera francesa, se encuentren a los pocos minutos bajo fuertes nevadas o con el pavimento cubierto de hielo. Pero a diferencia de otras pruebas, como el Rallye de Suecia, que se disputan en su totalidad bajo el hielo, el Montecarlo se define por las condiciones cambiantes. Del suelo seco se pasa a la lluvia, la nieve o el hielo, obligando a unas elecciones de neumáticos complejísima y definitivas para la victoria final. Una victoria que sólo está al alcance de la docena de equipos oficiales, que destinan a la carrera presupuestos de decenas de millones de pesetas. Así, por ejemplo, un equipo oficial Peugeot como el que este año participa en el Montecarlo, con dos coches inscritos, se compone de cerca de una docena de vehículos ligeros, otros tantos furgones rápidos y entre 500 y 600 neumáticos por cada coche.

Pese a esta complejidad, el Monte (como le denominan los iniciados), si-

gue manteniendo algunas características heredadas de su antigua filosofía. Así, los participantes están obligados a efectuar un recorrido previo de concentración, desde seis puntos diferentes de Europa, de algo más de mil kilómetros, hasta llegar a la capital del principado, en donde verdaderamente comenzará el rallye.

En el itinerario de concentración se han intercalado cinco tramos cronometrados para hacer abrir boca, que contraban esta parte del rallye excesivamente aburrida e intrascendente. La segunda fase de la prueba, llamada Recorrido Común, de cerca de mil secientos kilómetros y 17 tramos cronometrados, es el núcleo del rallye, en el que prácticamente se deciden los puestos de cabeza. Son dos días completos de rallye, con dos descansos de diez y cinco horas, respectivamente, que apenas pueden aprovecharse para relajar la tensión.

Termina también en Mónaco, donde los participantes tienen 18 horas para

descansar, tras lo cual, se enfrentan a la última y definitiva etapa, el Recorrido complementario, reservado únicamente a los 100 mejores clasificados (que este año no van a completarse). Es ésta una etapa casi en su totalidad nocturna, disputada a un ritmo mucho más rápido, porque los tramos cronometrados se suceden cada pocos minutos. Apenas hay tiempo para asistencias y reparaciones. Algo más de ochocientos kilómetros en los que se intercalan 11 tramos cronometrados. Entre ellos son famosos el Col de Turini (que recorren dos veces), el de la Madone (otras dos), la Couillolle (dos), San Raphael, Porte y Col de Blene.

Ya hemos mencionado que esta edición del Monte (que hace el número 53), a punto estuvo de no celebrarse, por el empeño del presidente de la federación francesa de cobrar al Automóvil Club de Mónaco un millón de francos para permitir que discurriese por carreteras francesas. Sólo la intervención a última hora del ministro de

Juventud y Deportes, llamando al orden a Ballestre, ha permitido la celebración.

Como consecuencia de ello, la inscripción es notablemente baja, con únicamente 131 coches a la salida. Sin embargo, el duelo entre Lancia, Peugeot y Audi apunta a ser apasionante.

Sobre los nuevos Audi Quattro Sport, de 400 caballos de potencia, Stig Blomqvist y Walter Rohrl. Este último, vencedor en cuatro ocasiones y los tres últimos años. Es a priori el favorito, si tenemos en cuenta las condiciones climatológicas. Pese a que el Audi ha sido últimamente derrotado por Peugeot y Lancia, sigue siendo un coche altamente competitivo.

Por parte de Peugeot, con los 205 Turbo 16 de 350 caballos, participan sus tres pilotos oficiales: Ari Vatanen, Timo Salonen y Bruno Saby. Los dos primeros han llevado al coche a posiciones de privilegio en los aún pocos rallyes que han disputado y ambos son especialistas en conducción sobre nie-

ve. Tras la última demostración de Vatanen en el RAC británico, parte como rival número uno de Rohrl.

Por último, la escuadra Lancia. Massimo Biasion y Henry Toivonen son los únicos presentes en una formación que acostumbra a inscribir a una pléyade de pilotos de categoría. Falta Marku Alen, posiblemente el más rápido, pero los Lancia estarán entre los mejores si en algunos tramos se rueda sobre asfalto. Tienen además que no distanciarse del Peugeot para afrontar la segunda parte del Campeonato, con el nuevo S4, con posibilidades de éxito final.

En la lucha por los puestos de cabeza pueden incluso participar algunos otros pilotos, como el francés Dani Snobeck sobre el R-5, aún sin modificar, o los Visa de Andruet, Wambergue y Chomat. En todo caso, la lucha promete ser apasionante. MOTOR16 ofrecerá desde la próxima semana una amplia información gráfica y literaria sobre el rallye más importante del mundo.

# RALLYE PARIS- DAKAR

## PRISIONEROS DEL DESIERTO

**C**UANDO la gran mayoría de los participantes y los especialistas pensaban que el París-Dakar había atravesado ya las etapas más penosas (los dos días del desierto de Tenere), ha resultado que el desierto mauritano ha sido demoledor. Tal y como anunciaba el organizador Thierry Sabine, el tramo entre Mema y Tichit y entre esta última localidad y Kiffa ha sido implacable: sin duda, el momento más difícil del rallye.

A estas dificultades del itinerario, con 500 kilómetros entre dunas sin referencias y montículos de piedras, se ha añadido una fortísima tormenta de pol-

vo que ha obligado, por vez primera en su historia, a parar el rallye e intentar agrupar a los participantes, desperdigados y perdidos en la inmensidad del sur sahariano.

Los 18 aviones que se ocupan de la intendencia y las comunicaciones, así como de la asistencia médica y técnica, no pudieron despegar de la pista de Tichit y sólo el helicóptero del director de carrera se atrevió a sobrevolar durante algunos minutos, para tomar la decisión de neutralizar la carrera.

A partir de entonces, apenas se tienen noticias de los participantes. Los más afortunados han podido pernoctar

en un campamento improvisado, a la espera de que pase la tormenta. Hay más de una treintena de equipos, en su mayoría motociclistas, de los que apenas se sabe por dónde se encaminan. Se supone que han agotado sus depósitos de combustible y están a la espera de ser recogidos.

Del líder provisional, el italiano Pico, sobre una Yamaha (nos referimos a la clasificación en motocicletas), no se sabe nada en el momento de cerrar estas páginas, por lo que Gaston Rahier es ya líder provisional; Cyril Neveu y Gilles Lalay, otros dos pilotos clasificados entre los 10 primeros, fueron

advertidos a tiempo por el helicóptero de Sabine, porque rodaban totalmente desorientados, en dirección opuesta.

Entre los automóviles, el belga Coulsoul, que había llevado el Opel oficial hasta la tercera posición, ha tenido que abandonar al romper la transmisión, tras haber rodado más de 100 kilómetros con una rueda pinchada; tuvo tres pinchazos consecutivos y ya no le quedaban cubiertas de repuesto. Andrew Cowan, segundo clasificado, sobre un Mitsubishi, ha tenido problemas porque su copiloto se negó a seguir en carrera. Recordemos que Cowan es uno de los pilotos más experimentados



Las últimas etapas del París-Dakar, cuando ya parecía que lo peor había pasado, han diezmado el pelotón de los participantes. La tormenta de arena ha obligado a la organización a neutralizar la competición, pese a lo cual las bajas han sido numerosas, bien por extravío en el desierto, bien por accidentes.



en este tipo de pruebas, vencedor hace ya bastantes años del primer maratón automovilístico, entre Londres y Sydney.

Tras todos estos contratiempos, no existe ninguna clasificación oficial. Se supone que el Mitsubishi Pajero de Zaniroli va en cabeza, con Cowan tras él, si ha logrado convencer a su compañero y con más de tres horas de diferencia sobre el Toyota de Fougereuse y el Range Rover de Raymondís. El Audi Quattro de Lapeyre, el Land Rover de Pescarolo y el Renault 18 de los hermanos Marreau siguen en cabeza, en las primeras posiciones, si bien el Audi marcha con problemas.

En cuanto a los españoles, la información es aún más escasa. Se tienen noticias de los primeros clasificados, pero de los supervivientes del pelotón ya es todo pura hipótesis. Salvador Cañellas parece ser que sigue en carrera y clasificado en la posición 50 aproximadamente. Eduardo de Aysa y Juan Porcar siguen en la caravana, pero desca-



## **C**ARLOS Mas realizó el octavo tiempo entre las motos en la última cronometrada. Continúa en el puesto diecisiete de la general

lificados, intentando llegar hasta el final para ayudar sobre todo a Carlos Mas, que sobre su motocicleta KTM marcha entre los 15 primeros tras haber realizado el 8.º tiempo en el último tramo cronometrado. También para ayudar a Mas, pero descalificado, continúa en la caravana Carlos del Val con el Pegaso.

Antes de llegar a la zona mauritana, la larga caravana de participantes no ha encontrado grandes dificultades en la parte del recorrido que bordea el río Níger. El ataque combinado de los dos Pajero de Zaniroli y Cowan ha dado sus frutos y pese a que el terreno no era el más favorable, han distanciado a sus rivales.

Estos vehículos ya habían demostrado su valía en el pasado Rallye de los Faraones, que vio la victoria en el Atlas. Preparados en Sonauto (importador en Francia de Porsche, Seat y Mitsubishi), montan un motor de gasolina turbo que desarrolla 200 caballos de potencia, para una cilindrada de 2,6 litros. Naturalmente se trata de un tracción a las cuatro ruedas, sobre el que se han modificado muchos aspectos, como parte de la carrocería, que es de fibra kevlar. Zaniroli es también un co-



En cabeza, Zaniroli empieza a saborear ya la victoria, seguido de su compañero de equipo Cowan, segundo clasificado. Ha tenido que abandonar el belga Colsoul, sensacional hasta entonces con su Opel. En cambio, Gaston Rabier y su BMW se han encontrado al final con un segundo triunfo que comenzaban a dar por perdido.





### Cartier para los vencedores

ESTOS dos relojes Cartier, de diseño exclusivo y valorados en más de un millón de pesetas cada uno, forman parte del premio final para los ganadores del París-Dakar en su séptima edición, la de 1985.

El piloto, hombre o mujer, que gane la prueba por dos años consecutivos en cualquier apartado, moto, automóvil o camión, tendrá derecho a poner en su muñeca una de estas dos joyas que representan el turbante distintivo de la prueba creada por Thierry Sabine. El reloj de caballero lleva una caja en tres tonalidades de oro, mientras que el reloj de señora es de oro macizo y diamantes.

El premio Cartier se instituyó en 1984 y los vencedores de esa edición fueron: René Metge y Nicole Metro, en coches; Lallieu, en camiones, y Gaston Rahier y Veronique Anquetil, en motos; tan sólo estos dos últimos, Rahier y Veronique Anquetil, pueden reeditar su triunfo de la sexta edición del París-Dakar, esta vez a lomos de una BMW y una Honda, respectivamente; los otros aspirantes no cuentan, ya que han roto sus vehículos en el desierto.



noído en la Baja Montesblancos, en la que finalizó segundo con René Metge en su pasada edición.

El Opel de Coulsoul apenas ha podido responder a los ataques de los Pajero y bastante ha tenido con aguantar en la tercera posición, por la que también se pelean Raymondis, Fougerouse y Henri Pescarolo, quien tras un comienzo muy brillante, se vio retrasado en las etapas argelinas. Marcha a más de seis horas de la cabeza, pero el veterano piloto francés, cinco veces ganador en las 24 Horas de Le Mans, todavía mantiene la esperanza de terminar entre los tres primeros.

#### Catros a precio de oro

Quien ha dejado la carrera ha sido Alberto de Mónaco, que sobre un Mitsubishi Pajero marchaba en segunda posición entre los vehículos de serie. El abandono de Alberto y sobre todo el de Carolina ha traído como consecuencia una encarnizada lucha por las plazas de hotel (si es que puede hablarse de hoteles en esa zona del mundo) reservadas para tan egregios concursantes. Una ducha o un catre con sábanas en aldeas como Iferouane o Nema se pagan a precio de oro.

Ahora, cuando ya sólo quedan los mejores, comienza a aparecer el compañerismo, que en los primeros días era una moneda de poco curso. Cada uno

tenía que arreglárselas como buena-mente podía.

El ejemplo más claro ha sido en la etapa infernal de Tichit. Ante la tormenta de arena, los participantes se fueron agrupando en caravanas para ayudarse en la navegación. Porque uno de los inconvenientes de las zonas de dunas es que no existe el menor horizonte y por tanto incluso el empleo de la brújula no es nada fácil.

Ya la única preocupación de la mayoría de los participantes es llegar a la playa de Dakar para cumplimentar la última formalidad y regresar a sus países de origen para ir preparando la octava edición de esta maratónica carrera en el desierto.

Por cierto, que se rumorea que Thierry Sabine va a introducir importantes modificaciones en su prueba. En primer lugar, no hará público el recorrido definitivo hasta pocos días an-

**H**ENRI Pescarolo está dispuesto a meterse entre los tres primeros. El vencedor de las 24 Horas de Le Mans quiere subirse al podio

tes de comenzar, para evitar que, como este año, los equipos potentes lleguen a entrenar las partes más dificultosas del itinerario. Por otra parte, quiere limitar las modificaciones sobre los automóviles, para dar alguna facilidad a los que corren con los vehículos de serie o con modificaciones muy ligeras. En fin, se pretende que el París-Dakar mantenga su espíritu aventurero ante los ataques de los intereses comerciales que hacen peligrar la filosofía con la que nació hace ya siete años.

#### Clasificación Provisional

- 1.º Zaniroli-Silva (Mitsubishi Pajero), 42 horas 50 minutos y 36 segundos de penalización.
- 2.º Cowan-Syer (Mitsubishi Pajero), a 1 hora 25 minutos.
- 3.º Fougerouse-Jacquemard (Toyota FL 60), a 5 horas 19 minutos.
- 4.º Raymondis-Bos (Range Rover), a 7 h. 45 m. 10 s.
- 5.º Pescarolo-Fourtcq (Land Rover), a 8 h. 11 m. 29 s.
- 6.º Marreau-Marreau (Renault 18 4 x 4), a 11 h. 32 m. 2 s.
- 7.º Ratet-Belabre (Toyota).
- 8.º Marci-Janssen (Range Rover).
- 9.º Rigal-Dery (Audi Quattro).
- 10.º Weber-Berglud (Opel Manta).

### A TODO GAS

● **Sandro Munari**, el antiguo campeón de rallyes, ha renunciado definitivamente a la competición. En los últimos años había intentado conseguir la victoria en el Rallye Safari. A partir de ahora se hará cargo de la dirección deportiva del equipo Alfa Romeo en Fórmula 1.

● **ATS** dejará de participar en **Grandes Premios de Fórmula 1**, dado que BMW se niega a suministrarle más motores. Gunther Schmith ha decidido construir un **Grupo C** para el **Mundial de Resistencia**. El piloto probador del equipo será Gerhard Berger.

● **Felipe Manchado**, que este año ha corrido en la **Fórmula Ford 1.600**, está trabajando para disputar el campeonato británico de **Fórmula Ford 2.000**.

● **Carlos Abella** tomará en breve la decisión de si firma o no con el equipo **Williams** de Peter McIntosh para hacer la **Fórmula 3.000**. El piloto español ha tenido conversaciones con **Bernie Ecclestone**, que está muy interesado en su participación en el certamen de cara a la inclusión de una

prueba en el **Jarama** en el mes de septiembre.

● **Antonio Zanini** sigue trabajando en **Peugeot 505 Turbo Inyección** de cuatro ruedas motrices. Su intención es participar con este coche en la **Baja Aragón** y posteriormente en el **París-Dakar**.

● **Rothmans** patrocinará el equipo **Honda** en el **Mundial de Motociclismo**. Los pilotos serán **Freddie Spencer** y **Katayama**.

● **Jean Luc Therier** ha sido operado con éxito de las lesiones que se produjo en el **Rallye París-Dakar**. Su recuperación será larga.

● **Jaime Pons** ha alquilado un **Lancia** para participar en los rallyes **Costa Brava** y **RACE**. La falta de recambios para su coche ha sido la causa de que se decidiera a tomar esta decisión.



### Camel Trophy 1985

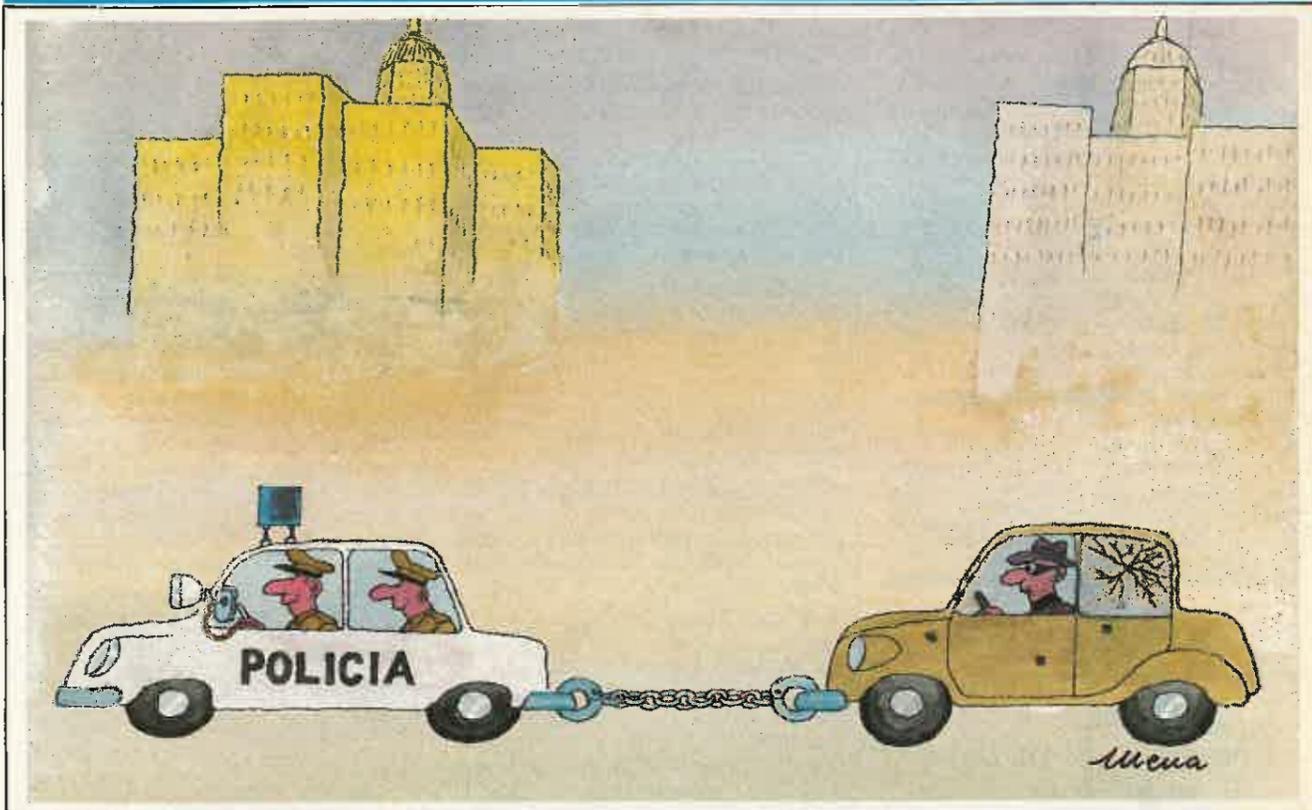
#### La aventura ya tiene nombres

**JAVIER Casasús** y **Jaime Masferrer** serán los componentes del equipo español que representarán a nuestro país el próximo mes de abril en la edición de este año del **Camel Trophy**, cuyo escenario será la jungla de Borneo. La selección, en la que participaron once hombres y una mujer elegidos entre las casi seis mil solicitudes recibidas, se realizó durante dos días por el Camino de Santiago gallego, un recorrido lleno de dificultades que se incrementaron con todo tipo de inclemencias meteorológicas. **Joan Pascual**, un médico mallorquín que pare-

cía iba a ser indiscutiblemente uno de los ganadores, quedó relegado al tercer puesto tras la reunión del jurado, cuya decisión sorprendió tanto a los participantes como a los medios de comunicación —entre ellos **MOTOR16**—, que siguieron y sufrieron las vicisitudes del recorrido.

Entre los observadores que asistieron a esta prueba estaba **Antonio Zanini**, pues el **RACE** quiere crear un **Campeonato de España 4x4**, con pruebas en distintas regiones, semejante a las que se celebran fuera de nuestras fronteras.





Realiza: Pilar Parra  
Fotos: Alex Puyol

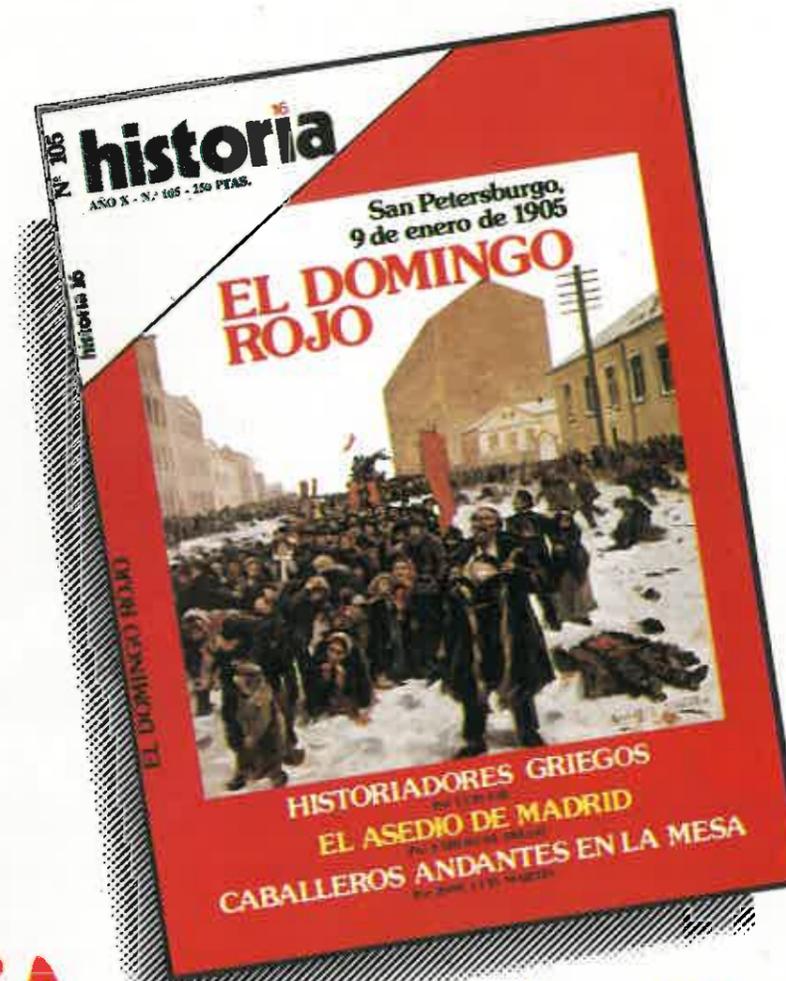
## Caprichos

1  
Completo kit profesional de comprobación y puesta a punto. Cuesta 18.900 pesetas, en Auto Hobby, paseo de Santa María de la Cabeza, 42 (Madrid).

2  
Compresor portátil Delfospray, para pintar de todo. Su precio es de 15.870 pesetas, en ORPI, Juan de la Cierva, 23 (Zaragoza).

3  
Bujía transparente que permite ver la explosión dentro de la cámara de combustión. Cuesta 1.820 pesetas, en Comercial Chamberl, Santa Engracia, 33 (Madrid).

4  
Cargador de batería Ferve. Cuesta 3.900 pesetas, en Auto Hobby.



*Al acoso y derribo del zarismo.*

**EL DOMINGO ROJO.  
INFORME:  
LA REVOLUCIÓN  
DE 1905 EN RUSIA.**

- El asedio de Madrid.
- Caballeros andantes en la mesa.
- Historiadores griegos.

**historia**<sup>16</sup>

# 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 Cierto, 403 bajos  
Tels: (93) 231 51 12 - 246 38 01  
Télex: 54789 MUYC - E  
Barcelona 08009 (España)



DESTAPAMOS EL FORD FIESTA DEL 87

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

26 de enero de 1985

Núm. 66 • 175 ptas.

## SUPER CINCO CONTRA R-5



**RETIRADA DE CARNET: DE ENTRADA, NO**

**EL PORSCHE 944,  
MAS MODERNO**



**EL VOLKSWAGEN  
PASSAT  
SE PONE A LA MODA**