

PRIMERA PRUEBA DEL ALFA ROMEO 90

LOS 100
COCHES MAS
VENDIDOS

TOPICOS LOS
Y MODELOS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

2 de febrero de 1985 • Núm. 67 • 175 ptas.

NUEVOS COCHES PARA EL 85



Citroën AX



BMW serie 3



Fiat Uno



Opel Kadett



MONTECARLO:
**PRIMERAS
FOTOS**

ENVIADOS
DEPORTE
ESPECIALES

F-1: YA RUEDAN

El I.V.A. como rueda de molino

A partir del primero de enero de 1986 se aplicará en España el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), según el proyecto de ley elaborado por el Gobierno y que para el automóvil será de un 33 por 100, tipo que se sitúa entre los más altos, de los países comunitarios, con una industria comparable a la española en el sector de automoción. Esto lo saben muy bien en el Ministerio de Economía y Hacienda, que ya ha iniciado una hábil campaña para defender su proyecto.

El pasado domingo, el diario que habitualmente encauza estas informaciones de campaña a favor de los proyectos gubernamentales, afirmaba en su sección de economía, que según Hacienda el IVA reducirá en un 16,18 por 100 la actual tributación del automóvil, hábil manipulación de cifras que desgraciadamente no se corresponde con la realidad, ya que ni queda claro que esa sea la verdadera reducción, ni mucho menos que al comprador, el próximo año el automóvil le cueste menos.

El cálculo que según el periódico ha realizado el Ministerio de Economía está plagado de errores, descontando, eso sí, el reconocimiento implícito de la alta fiscalidad actual sobre el automóvil, que alcanza, según el ejemplo utilizado, el 44,09 por 100. La aplicación en cascada del ITE es imposible de generalizar y en todo caso superior al cálculo efectuado por el Ministerio. El ejemplo, de todos modos abulta al-

gunas cifras, como el margen del distribuidor (un 15 por 100) que nunca ha sido tan alto, todo para que la diferencia entre el sistema impositivo actual y el IVA salga favorable al segundo, con el fin de justificar el tipo del 33 por 100 proyectado, que es netamente superior, por ejemplo, a Alemania (14 por 100), Italia (20 por 100) o Gran Bretaña (26,50 por 100). En cambio, el estudio de Hacienda compara a España con Dinamarca, país sin industria de automoción y que lógicamente protege su balanza de pagos, con una imposición muy alta.

La protección de la industria nacional de automoción no será efectiva mientras no deje de valorarse al automóvil como un bien netamente de lujo, al menos en las categorías bajas y medias, tal como se hace en muchos países comunitarios, que diferencian por cilindrada o potencia fiscal los tipos impositivos, beneficiando a los automóviles más pequeños.

Por otro lado, es lamentable que no se aproveche la oportunidad del cambio impositivo, para buscar una medida fiscal que potencie la renovación del parque nacional, tremendamente envejecido, en detrimento de la seguridad vial de nuestro país. Quizá si en el Ministerio de Economía y Hacienda hicieran un cálculo exacto de los costes económicos y sociales de los accidentes de circulación, se darían cuenta de la urgente necesidad de colaborar en la actualización de nuestro parque.



SUMARIO

| | |
|---|--|
| 4 PUNTO DE MIRA M-16 | 37 AGENDA PERSONAL |
| 6 LO ULTIMO Nuevos coches para el 85 | 39 COMPRAR Y VENDER |
| 13 A FONDO Alfa Romeo 90 | 43 XAVIER DOMINGO La fábrica |
| 18 ACTUALIDAD 1984 en cifras: Los 100 más vendidos | 44 OCIO Salón Náutico de Barcelona |
| 27 MERCADO Oferta de la semana | 49 REPORTAJE Camel Trophy 85: Peregrinos todo-terreno |
| 28 Precios de coches nuevos | 52 ECONOMIA Leasing: Sólo para profesionales |
| 30 Precios de coches usados | 54 FUERA DE SERIE Ferrari 512 Turbo: El mutante rojo |
| 32 CUENTENOS SU CASO | 61 DEPORTE Rallye París-Dakar |
| 34 CONOZCA SU COCHE Puente De Dion | 62 Rallye de Montecarlo |
| 36 PASATIEMPOS | 66 CAPRICHOS |

Pág. 20

Frente a frente dos selectos ejemplares de fabricación alemana, el BMW 520 i y el Mercedes 190 E. Dos berlinas de lujo cuyos precios, una vez importados, oscilan entre los tres y cuatro millones de pesetas.



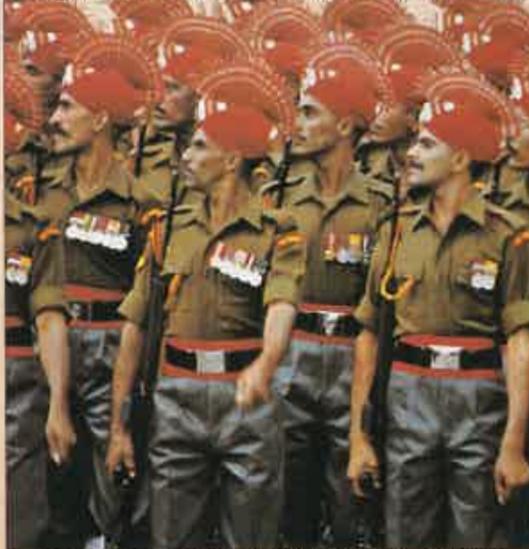
Pág. 56

En el circuito de Estoril se han dado cita los equipos de Fórmula 1 que este año emplearán neumáticos Goodyear. MOTOR16 siguió de cerca las pruebas de los nuevos Ferrari, Alfa Romeo, McLaren, Renault y Tyrrell.



historia

SIGLO XX HISTORIA UNIVERSAL 22



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

La rebelión de Asia Independencia de India y Pakistán

Mil quinientos millones de hombres exigen su libertad.

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

historia¹⁶



El R-5 nace con buen pie

Había gran interés por conocer las primeras cifras de la cartera de pedidos del Renault 5, tras la experiencia no demasiado positiva de su lanzamiento en Francia. Pues bien, pese a que aún no ha comenzado la campaña publicitaria a fecha 20 de enero el número de pedidos es de 4.000 unidades. Si tenemos en cuenta que la comercialización se inicia el 4 de febrero, en plena campaña de publicidad, resulta una cifra muy esperanzadora para los responsables de Fasa. El stock estratégico de lanzamiento será de 2.000 unidades, y la producción en los primeros meses de 200 unidades diarias. Se espera no sobrepasar los quince días de demora en la entrega, si bien en los primeros meses este plazo puede llegar a treinta días.

TOMAS CAVANNA VUELVE A FORD

EN la Xunta gallega, que son muy listos, han pensado que nuestro amigo Abilio Bernaldo de Quirós es la persona más idónea para comer el coco al personal y llenar Galicia de turistas. Cumplir esta misión será una de las más fáciles de la vida profesional de Abilio, ya que sólo tiene que conseguir que se gasten los cuartos, hagan una carretera como Dios manda y mejoren la señalización en Galicia.

La parte mala del asunto es que Abilio ha tenido que anticipar su ju-

bilación en Ford España, compañía que, además de perder un profesional como la copa de un pino (gallego, por supuesto), puede perder algo tan importante como la sonrisa, que Abilio contagia incluso cuando no cuenta chistes.

El consejero delegado, Patrick P. Byrne, sin pensarlo dos veces ha designado a Tomás Cavanna para ocupar la dirección vacante de asuntos públicos. Dice Patrick, en una nota informativa, que «se ha reincorporado a Ford tras un periodo de periodista en activo». A nosotros nos lo va a decir si ha sido activo. Nosotros, ia verdad, estamos muy contentos, pues ahora sólo nos gritará por teléfono; claro, que en contrapartida no podremos ver la cara de «niño bueno» arrependido que pone después.

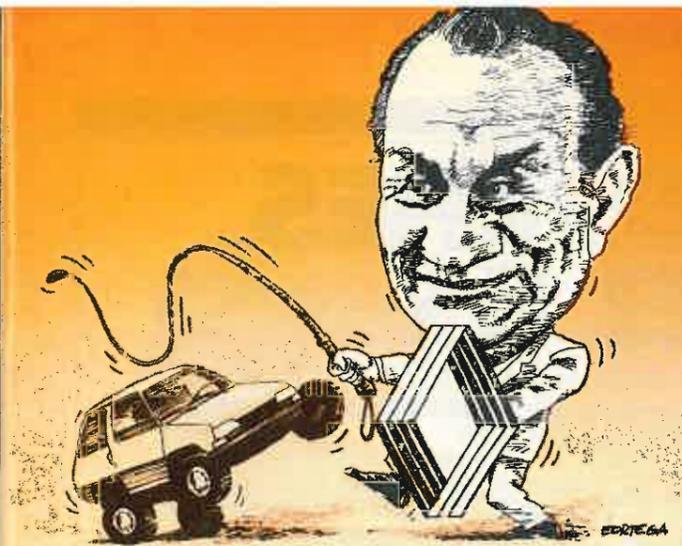
RANKING EUROPEO

CON una penetración del 12,91 por 100, en el mercado europeo occidental, durante 1984, Ford ha aventajado a Fiat, logrando el 12,87 por 100 de penetración. Cuatro centésimas, que en un mercado cercano a los 10.000.000 de coches, suponen alrededor de 40.000 coches más para Ford.

En las posiciones siguientes se clasificaron Volkswagen-Audi (con el 11,95 por 100), el grupo Peugeot-Citroën-Talbot (11,64 por 100), General Motors (11,14 por 100) y Renault (10,99 por 100). La penetración de todas las marcas japonesas en Europa fue, en el pasado año, del 9,64 por 100.

Honda 76, más española

Honda acaba de presentar una nueva versión de su modelo de 75 centímetros cúbicos, que cambia su denominación Hurricane por MBX 75. Su lanzamiento supone, además de algunos cambios técnicos, el cumplimiento de los acuerdos entre la Administración española y el fabricante sobre el grado de nacionalización de la moto, que en esta versión alcanza el 60 por 100 de componentes españoles, en los que han participado 42 empresas nacionales. Junto a la nueva decoración de la moto se han introducido modificaciones, como las llantas integrales de aluminio, disco de freno delantero de mayor diámetro, nuevos neumáticos y el bastidor que mantiene la geometría, pero construido en tubo de acero.



RELEVO EN LA REGIE RENAULT

BERNARD Hanon ha sido cesado de su puesto de presidente-director general de la Regie Renault. Para sucederle ha sido designado Georges Besse, que hasta ahora, y desde 1982, ocupaba un puesto semejante en la empresa siderometalúrgica Pechiney.

La crisis que ha puesto fin al reinado de Hanon comenzó una semana antes, cuando el presidente de la República, François Mitterrand, se refirió a los problemas que atraviesa la marca nacional, que este año ha perdido 180 millones de pesetas.

A partir de ese momento, Hanon, que fue el hombre que hizo retornar a Renault al mercado norteamericano tras hacerse con el control de American Motors, podía considerarse prácticamente cesado.

Besse, nada más llegar, ha anuncia-

Un MOPU pinturero

Nada más y nada menos que 285.000 kilogramos de pintura ha gastado el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en el pasado año en pintar las marcas viales, blancas y amarillas, que lucen sobre el pavimento de los cerca de 20.500 kilómetros de las carreteras que están bajo su competencia. Ello da como resultado que el gasto medio en pintura por kilómetro se eleva a 39.700 pesetas. Pero no quedan ahí los costes de señalización de nuestras vías. El número de señales verticales situadas en el mismo ámbito se estima en 88.000, cifra a la que hay que añadir 220 pórticos. El precio medio de estas señales oscila entre diez mil y quince mil pesetas, mientras que los pórticos se sitúan en torno al millón de pesetas. Y es que no sólo de asfalto viven nuestras carreteras.

CEN OCTANOS

- La multinacional norteamericana Ford Motor podría cerrar una de sus seis fábricas de automóviles instaladas en Europa en un futuro próximo, a causa de los excedentes de producción.
- La Compañía Española de Petroleos (Cepsa) se ha situado nuevamente en 1984 al frente del ranking de las empresas exportadoras españolas. La siguen Ford España y General Motors.
- Fiat Auto fabricó en el pasado año 1.270.100 automóviles, superando en un 3,8 por 100 las cifras de 1982, e incrementó sus ventas un 5,1 por 100, consolidando su situación en el mercado italiano con el 54,3 por 100 de las matriculaciones.
- El grupo sueco Volvo pondrá en marcha dentro de dos años una nueva fábrica de automóviles en Uddevalla, un puerto situado a 100 kilómetros de Goteburgo, de la que sal-

drán cuarenta mil vehículos al año.

MAS MERCADOS PARA SEAT

LA empresa Seat ha concluido dos importantes operaciones de exportación. La primera de ellas con el grupo sueco Saab-Scania y su filial danesa Biler, que a partir de ahora será el importador exclusivo en Dinamarca de los productos de la firma española.

Biler dispone en la actualidad de una red de sesenta y cinco concesionarios.

El segundo contrato ha sido firmado con Ken Tung Trading Company, para la venta en Taiwan de 800 unidades del modelo Ronda. Las previsiones de Seat para el año 1985 en el Lejano Oriente —área poco habitual en sus operaciones— se cifran en unas 5.000 unidades del Ronda y el Ibiza.

Por otra parte, el presidente del INI, Luis Carlos Croissier, que ha visitado todas las instalaciones industriales de la empresa, ha anunciado que Seat necesitará una inversión superior a los 300.000 millones de pesetas en los diez próximos años para llevar a cabo los planes previstos.

Gasolina: precios libres en Francia

Tras la presión insistente de organizaciones de consumidores y, principalmente, de compañías petroleras, el Gobierno francés decidirá en breve liberalizar el precio de los carburantes, lo que supondrá un descenso importante de su coste. Esa decisión se toma en base a las considerables pérdidas (133.000 millones de pesetas en 1984) de las refinerías galas ante los desorbitantes precios fijados por el Gabinete y que han desestimulado el consumo. Nada más conocerse el anuncio, Total y Esso han rebajado en algunas gasolineras el precio de la super en 31 céntimos, quedando el litro a 94 pesetas, frente a las 103 que costaba antes. Shell y Elf también tomarán una decisión semejante. Y es que no hay nada como la libre competencia, frente a los monopolios, para obtener ventajas del mercado.



Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

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

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonnetta Garth (Pruebas); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); José Robledo (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 Calvina Rusé. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

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

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

Solicitado control de OJD. Es una publicación del GRUPO 16. Director general: Alfonso de Salas. Director de Publicidad: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247.

NUEVOS COCHES PARA EL 85

Casi medio centenar de nuevos modelos nos esperan a la vuelta de la esquina. Preparen sus carteras y empiecen a hacer sus análisis de compra, pues las novedades que les ofrecemos merecen realmente la pena.



Antes de que termine este año, aunque podría retrasarse hasta las primeras fechas de 1986, Renault comercializará el R-19, modelo que llega en sustitución del actual R-18. El R-19 es una berlina clásica, con maletero independiente, equipada con motorizaciones de gasolina y diesel, pero con mejoras globales, que van

do ahora en los R-18 GTX. En otro orden, dispondrá de variantes diesel, y para más tarde, de una versión turbo de gasolina.

La marca francesa estuvo dudando sobre la conveniencia de ofrecer el R-19 con carrocería de dos o tres volúmenes. Una segunda alternativa hubiera sido concebir una parte trasera ambivalente, con o sin acristalamiento tipo burbuja; pe-



Audi es la única marca que ofrece sus coches en versiones de dos o cuatro ruedas motrices. Pero sus pretensiones van más allá y quieren tener un caballo de batalla, capaz de enfrentarse con éxito a lo mejor de la concurrencia. El proyecto está casi terminado, tras concebir una tracción integral permanente con nuevo

cambio de marchas, junto con un nuevo motor; esto permite desechar la opción de montar el motor Porsche V8 de aluminio procedente del 928. En Stuttgart, mientras tanto, tienen casi a punto su versión de 32 válvulas, con el que pretenden dejar en ridículo a cualquier rival de sólo 300 caballos.

El motor definitivo para el Audi 300 (que es como se llamará este nuevo modelo alemán) es un seis cilindros en línea de 2,4 a 3 litros, capaz de arrojar 250 caballos



BMW ha entendido los numerosos éxitos del carrocerero Baur y se dispone a conquistar ese mercado con productos propios.



El Audi 200 Coupé reúne muchos caballos y, cómo no, tracción a las cuatro ruedas. Está basado en una carrocería de la serie 200.



Por fin listo el relevo del Renault 18. Se llamará R-19 y mantendrá una carrocería de tipo clásico, pero de corte muy aerodinámico.

más allá de una nueva fisonomía. De hecho, es un vehículo más aerodinámico, con mayor inclinación de parabrisas, frontal rebajado en altura, nuevos faros rectangulares —puro estilo R-25—, calandra totalmente nueva y un maletero de formato cuadrangular.

En las versiones más baratas utilizará el motor de 1.397 c. c. como plataforma base, junto con los nuevos 1.721 c. c. de 82 caballos que equipan las versiones GTX de la gama R-9/11. El extremo más alto de la gama estará compuesto por el motor de dos litros monta-

ro, finalmente, según todos los indicios, la carrocería del nuevo R-19 será de tres volúmenes.

Los especialistas de Renault han hecho un importante esfuerzo para completar el lanzamiento del nuevo R-5. El primer paso será la versión turbo. Los siguientes consistirán en: un R-5 de cinco puertas, que verá la luz en el mes de septiembre y que cuenta con una carrocería algunos centímetros más larga que la actual, así como una versión diesel, que se empezará a vender unas semanas más tarde.

Un modelo francamente interesante, que podría ver la luz a finales de este año. Es el Kadett de tres volúmenes, construido a partir de la plataforma del station wagon.



sin demasiadas dificultades. Puestos a innovar, los hombres de Audi han construido una caja de cambios de seis marchas y un nuevo concepto de transmisión automática de cuatro relaciones, que están ya a punto para este nuevo portaestandarte de la marca.

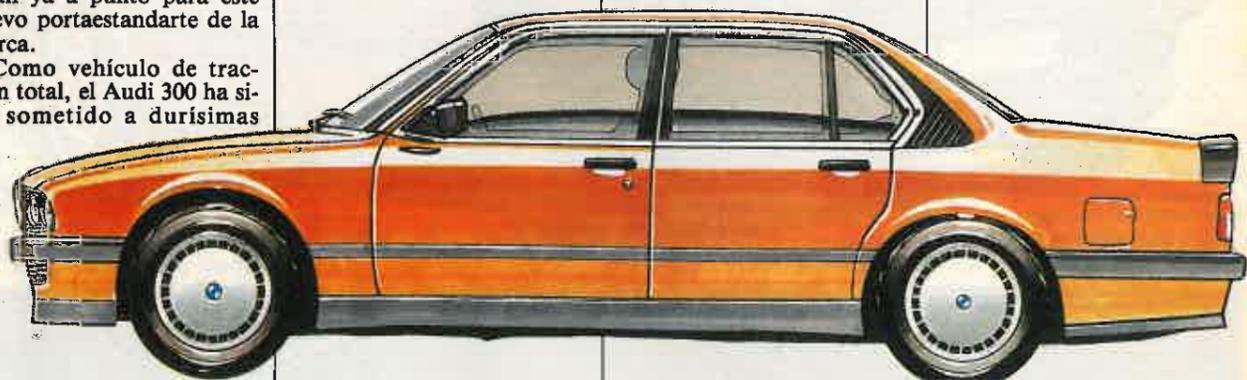
Como vehículo de tracción total, el Audi 300 ha sido sometido a durísimas

estructura; tal comportamiento parece que va a cambiar este mismo verano, fecha elegida por la marca alemana para el lanzamiento de su Kadett GSi en versión cabriolet.

El GSi descapotable conserva la base mecánica del modelo ya conocido, pero se diferencia ligeramente en su estructura, que ahora ha sido reforzada en la base para soportar mejor las exi-

gencias a las que se ve sometido un coche de este tipo.

El Kadett con carrocería de tipo clásico tiene previsto su lanzamiento para finales del presente año, y con toda probabilidad verá la



pruebas en climas extremos. Su carrocería, que hemos conseguido fotografiar, está aún enmascarada, pero se descubren rasgos comunes con la serie 200 y un profundo trabajo de diseño en los bloques delantero y trasero. Su comercialización no se espera para antes de octubre de 1986.

Otra novedad —esta vez, inmediata y sin parangón en el mercado alemán— es el Audi 200 Coupé, basado en la carrocería de la línea 200, pero con sólo dos puertas. Dispondrá, seguramente, de un motor de 200 caballos y tracción a las cuatro ruedas.

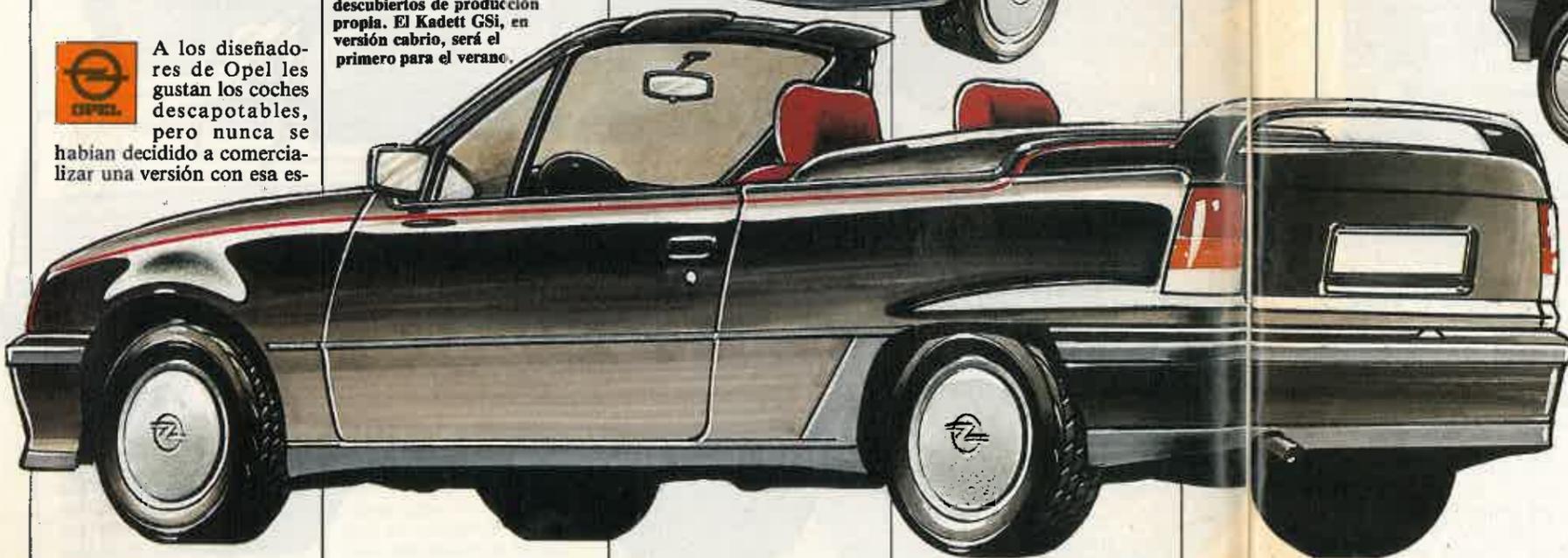
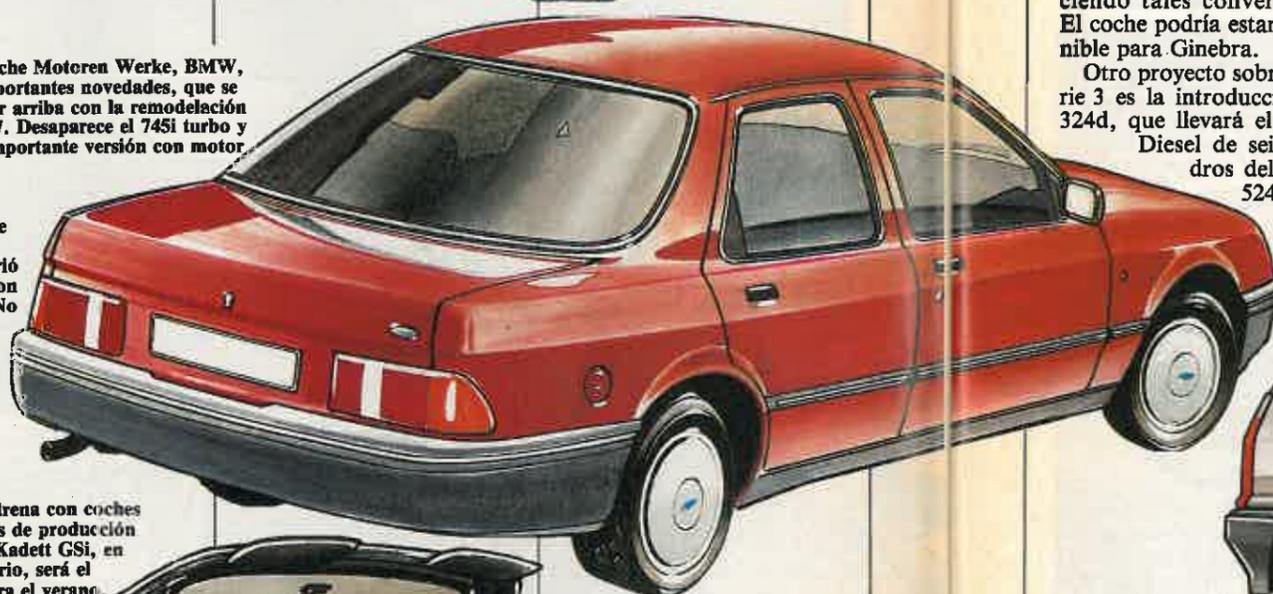


A los diseñadores de Opel les gustan los coches descapotables, pero nunca se habían decidido a comercializar una versión con esa es-

La Bayerische Motoren Werke, BMW, prepara importantes novedades, que se coronan por arriba con la remodelación de la serie 7. Desaparece el 745i turbo y nace una importante versión con motor V-12.

El Sierra se desdobla, como ocurrió en su día con el Escort. No es sino uno de los cambios que sufrirá el modelo.

Opel se estrena con coches descubiertos de producción propia. El Kadett GSi, en versión cabrio, será el primero para el verano.



luz en el Salón de Francfort. El Kadett con maletero independiente se está construyendo sobre la base de las versiones ranchera, versiones que se distinguen por la mayor longitud de su voladizo posterior.

También se trabaja en un nuevo Manta, que tendrá una forma externa más aerodinámica.



El primer lanzamiento de BMW es el serie 3 cabriolet, una realización propia de la marca, con continuación de los éxitos recogidos por Baur, carrocer que hasta la fecha ha venido haciendo tales conversiones. El coche podría estar disponible para Ginebra.

Otro proyecto sobre la serie 3 es la introducción del 324d, que llevará el motor

Diesel de seis cilindros del actual 524td, pe-

ro sin turbo, con una potencia en torno a los 90 caballos. BMW prepara la potenciación de su gama baja, a base de incrementar la cilindrada de su 323i, para dar lugar al 325i, con motor de 2,5 litros y una ganancia de al menos 15 caballos. Esta versión, junto con la de cuatro cilindros y dos litros, servirá de base para la realización de los primeros BMW de tracción total. El tercero en discordia es el 323i de 16 válvulas, con un motor de cuatro cilindros —cuatro válvulas por cilindro, evidentemente—, modelo que será muy retocado en materia de carrocería, aerodinámica y apariencia, y que ofrecerá prestaciones destacadas a partir de 200 caballos.

Ya para 1986, y sin demasiadas precisiones de fecha, aparecerá la nueva serie 7. Los nuevos coches de prestigio BMW contarán con una carrocería rediseñada, más ligera y aerodinámica, y de mayor anchura interior. Mecánicamente serán simi-



Ford tiene pendientes para el próximo

año las revisiones estéticas de las gamas Fiesta y Escort y la aportación de nuevos Sierra. Para éstos, Ford tiene planes muy amplios. En primer lugar, la introducción de una variante de tres volúmenes, que podría ver la luz a finales de 1985 o principios de 1986.

Los Sierra de configuración actual se desdoblaron, también en idénticas fechas de aparición, en dos nuevas versiones deportivas. La primera de ellas será una variante turbo del XR4i, con



El Citroën que sustituirá al veteránico 2 CV debe aparecer a finales del

presente año o inicios de 1986; por el momento sólo se conoce el nombre del proyecto, ZA o COZA, pero su nombre comercial será, con toda seguridad, AX, para continuar así la serie ya definida por los BX y CX. La producción del futuro AX arrancará en el mes de septiembre, pero su aparición en el mercado no supondrá la muerte inmediata del 2 CV, que se fabricará durante algún tiempo en Francia y en España.

El Citroën AX saldrá al mercado con el motor de ga-

Ya rueda (se presentará a finales de este año) el nuevo Coza o AX, el pequeño Citroën que sustituirá al veterano 2 CV. Su mecánica es muy moderna.



solina de cuatro cilindros y 1.124 centímetros cúbicos que da 50 caballos de potencia. Inmediatamente después se adoptarán los motores denominados Fire que Peugeot y Fiat han puesto a punto.

El Citroën BX en versión ranchera será la otra gran novedad de la marca francesa para el presente año.



Alfa Romeo está trabajando en dos berlinas de buen tamaño que deben dirigirse al sector más alto del mercado. Para finales de 1985 está previsto el lanzamiento del tipo 4, un coche que podría



denominarse Alfa 164 y cuya base mecánica tendrá muchos datos en común con los ya conocidos Lancia Thema o Saab 9000. En el capítulo de los familiares deportivos la sorpresa se llamará Alfa 88, aunque por el momento se conoce al prototipo bajo las siglas K-1.



Mercedes, que siempre ha tenido en su gama un «buque insignia», como fue el caso de los Mercedes 600 o, con posterioridad, los 450 SEL propulsados por el motor de 6,9 litros de cilindrada, no tiene ahora mismo un coche de esas características, por lo que ya se prepara para su lanzamiento. Se distinguirá por su motor, un inmenso pero ligero V-8 de aluminio, con 5,6 litros de

El pequeño Lancia-Autobianchi Y-10 Fire será presentado oficialmente en el Salón de Ginebra.

cubicaje y 280 caballos de potencia. Antes de la presentación del 500 SEL con motor 5,6 estarán en el mercado las versiones ranchera de los recientes W-124, y para el año 1986 ya está prevista la puesta en escena de las versiones coupé.

Se especula, mientras tanto, con la puesta en marcha de un Mercedes de turismo con tracción a las cuatro ruedas, que está desarrollando Porsche.



La colaboración de la firma rusa Lada con Fiat y Porsche acaba de producir el Lada Vaz 2108, un moder-



Fiat prepara para sus factorías brasileñas una versión del Uno con carrocería de tipo clásico. Podría denominarse Domani —mañana— y vendría a apoyar la gama actual que

El Audi 300 tardará en llegar —no antes del otoño del 86—. Dispone de un nuevo motor, con potencias a partir de 250 caballos, y su tracción es a las cuatro ruedas.



Sustituirá al Giulietta, con parecidos argumentos mecánicos, y llegará a principios del próximo año. Puede llamarse Alfa 88, pero de momento se le conoce con el frío apellido K-1.

no coche de tracción delantera que tendrá su principal atractivo en el precio, que deberá ser inferior a las seiscientas mil pesetas en las versiones más básicas.

Porsche ha puesto a punto tres motores para el Lada Vaz, de 1,1, 1,3 y 1,5 litros de cilindrada. Las primeras cuatro mil unidades del nuevo Lada se han construido ya en la factoría de Togliati. El proceso está totalmente «robotizado» y en él se han empleado máquinas japonesas Kawasaki.



Lleva mucho tiempo en desarrollo y no cumplirá su cometido hasta 1988. Es el Fiat Tipo 3, muy aerodinámico.

pronto contará con un modelo turbo, cuya aparición esta planeada para el próximo mes de abril. Para dar vida a esta nueva gama se han elegido dos motores: el de 1.100 centímetros cúbicos y 55 caballos de potencia, junto al 1.300 centíme-

tros cúbicos de 70 caballos de potencia.

En Italia se prepara mientras tanto el Fiat tipo 3, coche que a primeros de 1988 sustituirá a las familias Ritmo/Regata.



El proyecto de una especie de Peugeot 205 con maletero separado fue enco-

Por fin un auténtico «buque insignia» para la armada. Mercedes en los últimos tiempos. Basado en la carrocería de la serie S, monta el motor V-8 de 280 caballos de potencia.

Ya está en producción el nuevo Lada Vaz 2108, desarrollado de acuerdo con Porsche y Fiat.

está prevista para este otoño. Destacará por la incorporación de toda la gama de motores del actual 205, a los que se unirá el motor XUD9 diesel del Horizon. Su interior, diseñado sin estridencias, podría convertirse en modelo a imitar por el resto de sus competidores.

Por fuera, el coche destaca por un portón trasero acristalado, prácticamente idéntico al de los Renault 11, así como por unas formas generales casi idénticas a las del 205 de cinco puertas convencional, entre las que destaca el frontal. Del 205 además, podrían aprovecharse piezas de gran tamaño.

Mientras tanto, se trabaja en la sustitución del veterano Peugeot 604, que correrá a cargo de un modelo denominado 406, un escalón por encima de los actuales 505.



Jaguar tiene ya preparado el sustituto de la serie XJ, incluido un coupé XJS deportivo, que tardará algo más en llegar. El XJ40 ofrecerá una carrocería modificada, mucho más aerodinámica, y sonoras innovaciones en materia de electrónica aplicada.

mendado, en principio, a los técnicos de Talbot, pero han sido los especialistas de Peugeot quienes más han contribuido al desarrollo del coche. Así las cosas, el C-28, que es como se llama el proyecto y que fue ofrecido por MOTOR16 en exclusiva hace un año en su número 15, podría recibir el nombre de Peugeot 206, o bien el de Talbot Arizona.

La aparición del modelo

Surge de un acuerdo de hace un año y ya tiene visos de realidad. Es el Cadillac Pininfarina.



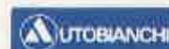
Para mediados de este año, está previsto el lanzamiento del nuevo Rover.

Los motores serán los actuales, incluido el VM italiano de 2,4 litros turbodiesel, pero se les añadirá un nuevo V-6 derivado del clásico Buick de ocho cilindros, que será el intermedio de la gama.



Para Seat el lanzamiento del año 85 se llama Málaga, que saldrá al mercado en abril y se caracteriza por sus precios

ajustados. El Málaga tendrá un marcado aire de familia con el Ibiza y en principio se lanzará con los mismos motores ya vistos en este modelo: los de gasolina el 1,2 litros de 63 caballos de potencia y el 1,5 litros de 85 caballos, y el diesel con 1,7 litros y 55 caballos. También está previsto el lanzamiento de una versión turbodiesel.



El próximo mes de marzo es la fecha elegida para el lanzamiento del nuevo Autobianchi, un coche que

guarda bajo llave el secreto de su nombre ¿Epsilon? ¿Dieci? El próximo Autobianchi se comercializará en nuestro país a partir de octubre.

Tres son los motores que Lancia ha preparado para el modelo más joven de su gama: el motor FIRE de mil centímetros cúbicos con 45 caballos de potencia, el 1.050 centímetros cúbicos, clásico en las versiones Abarth, que da 70 caballos y mantiene siempre una excelente salud pese a su veteranía, y un 1.050 centímetros cúbicos con turbo que da 85 caballos de potencia, reservado tan sólo para la versión más deportiva.



En el último Salón de Ginebra, los responsables de General Motors y Pininfarina pactaron un trabajo conjunto, que podría consistir en un convertible italoamericano. Para su construcción, que es una fase que podría comenzar muy pronto, se pensó en una solución curiosa, como es un «puente aéreo» especial de Turín a Detroit. Gracias a él, las carrocerías se construirían en las instalaciones de Pininfarina y se llevarían por la vía más rápida hasta USA, para recibir allí todo el conjunto mecánico.

En cuanto a su comercialización, se ha hablado de 1987, lo que significa que el coche podría estar terminado en septiembre de 1986.



La versión 85 del

Cavalier empezará a venderse bien entrado el año. Se trata de una versión deportiva, equipada con el mismo motor V-6 de 2,8 litros que utiliza el Camaro Z-28, con el sistema de inyección GM Multi-point. El aspecto externo queda realizado por la utilización de llantas de 14 pulgadas, con neumáticos 215/60, por paragolpes pintados en el mismo color de la carrocería, y por los grupos ópticos posteriores, con cinco bandas horizontales.

El conjunto se complementa con un techo flexible muy simple.

A. Marco y J. Silva

El Chevy Cavalier convertible es un nuevo deportivo americano. Estará equipado con el motor del Camaro Z-28, un V-6 de 2,8 litros.



Fiat Domani, el Fiat de mañana. Es un Uno de tres volúmenes, que se producirá en Brasil y podría llegar a Europa.



A FONDO

ALFA ROMEO 90 2.0 i EL HEREDERO



VIRTUDES DEFECTOS

Velocidad punta y aceleraciones

Reprises lentos

Bajo consumo

Manejo del cambio

Comportamiento y confort

Rebotes del eje trasero

DESPUES de doce años de permanencia en el mercado, el Alfetta, la berlina de categoría media-alta de Alfa Romeo, ha sido reemplazada. Su sucesora es el Alfa 90, que fue presentado durante el pasado mes de septiembre a nivel mundial y que ahora acaba de ser comercializado en nuestro país.

Son cinco las versiones que se producen de este nuevo modelo, de las cuales sólo las tres más altas se importan en España. Son la equipada con el motor de cuatro cilindros y dos litros, de

inyección; la V-6 de dos litros y medio también con inyección, y la turbodiesel.

Para esta primera prueba hemos escogido la de motores de dos litros con inyección, con la que además se puede establecer una comparación con el modelo precedente, puesto que en las últimas series también comenzó a montar este mismo motor y en cambio nunca llevó el V-6.

Muy compacto de medidas aunque no lo parezca, el Alfa 90 ofrece una habitabilidad netamente superior a la de

su antecesor. Su carrocería, diseño Bertone, conjuga bien las líneas actuales con el clasicismo que buscan los usuarios de coches de este nivel. Sus líneas resultan muy agradables y son fáciles de asimilar salvo en su vista trasera en la que el hueco de la matrícula, centrado entre el perfil superior del maletero y el paragolpes, resulta un poco inhabitual y hace que esta parte trasera resulte visualmente más alta de lo que realmente es.

El coche en sí mantiene casi todas las características que distinguen a los Al-

fa Romeo. Y decimos casi porque si bien es rápido y su comportamiento es el habitual en los coches de la marca, voluntariamente se le ha hecho perder una buena dosis de vivacidad, escogiendo unos desarrollos relativamente largos para su caja de cambios. Por otra parte, también se nota una clara diferencia en la presentación y el acabado, sensiblemente más cuidado y efectuado con materiales de mejor calidad.

MECANICA



El motor de cuatro cilindros y dos litros que emplea esta versión es el ya conocido motor Alfa, casi casi de toda la vida, que emplean también en competición muchos monoplazas de Fórmula 3. Inicialmente alimentado por carburadores —tal configuración mantiene en el Giulietta— en las últimas series del Alfetta se le aplicó un sistema de inyección, que ha sido mantenido en el Alfa 90. Este sistema de inyección y encendido electrónicos con variador de fase mejoran sensiblemente el rendimiento del motor, bajando los consumos. El motor hace gala de una excelente capacidad de recuperación desde muy bajos regímenes, gracias a lo cual soporta bastante bien los desarrollos largos de que hablábamos al principio y que anulan el nervio que sin duda tiene. El motor sube de vueltas bien, pero sin nervio.

La prueba de que los desarrollos son largos está en que la velocidad máxima la hace en cuarta y no en quinta. Probablemente debe ser la primera vez que esto ocurra en un Alfa Romeo. Sin embargo, la cifra en sí es buena. Se rozan los 190 kilómetros por hora que es la cifra anunciada por el fabricante. Las aceleraciones son también correctas, mientras que, lógicamente, los reprises se resienten mucho.

La otra cara de la moneda son los consumos, en los que los desarrollos largos tienen también su responsabilidad. Las cifras que hemos obtenido son particularmente bajas y confirman las anunciadas por el fabricante.

Mezclando ambas cosas, todo parece indicar que en esta ocasión Alfa Romeo, al menos en esta versión, ha querido ofrecer un coche suave y tranquilo. Un coche razonable en todo, incluido los consumos. Y lo ha conseguido incluso a nivel de ruidos. El motor ha sido bastante bien insonorizado. Sólo alrededor de las 5.000 revoluciones por minuto, el ruido que produce comienza a ser algo molesto. En lo que a vibraciones se refiere, sólo se acusan al ralentí.

Para terminar, debemos hablar del cambio. Al margen de que se hayan escogido desarrollos relativamente largos, cosa inhabitual en la marca, hay que destacar la mejora sustancial que se ha introducido en el manejo del cambio. Aunque toda la transmisión es la



Salpicadero sencillo pero agradable a la vista y completo
Los asientos son confortables. En el trasero caben bien dos personas

misma del viejo Alfetta, de los GTV y de los Giulietta, con el cambio-diferencial formando un conjunto sobre el eje trasero para conseguir un mejor repar-

to de masas. Esta colocación, por lo largo de la timonería de la palanca, hacía que el manejo del cambio no fuera nada agradable. En el Alfa 90 se ha mejorado mucho el sistema, consiguiendo que los recorridos de la palanca sean menores, que desaparezcan las vibraciones a que ésta se veía sometida, y se ha cambiado la sincronización de la primera para evitar que rasque cada vez que se la engrana a coche parado. Pese a todas estas mejoras, la primera, aunque no rasque, sigue ofreciendo una cierta dificultad a que se la engrane a coche parado, y la manejabilidad en general todavía podría mejorarse ofreciendo una mayor suavidad y recorridos todavía más cortos y precisos.

FICHA TECNICA

ALFA 90 2.0 i

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.962 c.c. (84 x 88,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: 2 árboles de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Se recomienda extra. Capacidad del depósito: 49 litros. Potencia máxima: 128 CV a 5.400 rpm. Par máximo: 17,9 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,7 km/h.; 2.ª, 15,5 km/h.; 3.ª, 24,1 km/h.; 4.ª, 32,1 km/h.; 5.ª, 38,9 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

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

FRENOS Sistema: Discos delante y detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje De Dion detrás.

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

PESO En orden de marcha: 1.090 kg.



COMPORTAMIENTO



El comportamiento del Alfa 90 es típico de la marca. Pese a ser tracción trasera tiene una clara tendencia a derrapar de morro a la entrada de las curvas que aparece incluso a velocidades normales, de la que es responsable en parte la excelente capacidad motriz que le confiere el eje trasero De Dion. Rodando muy al límite, este deslizamiento a la entrada en curva del eje anterior se cambia por un suave y progresivo derrapaje del eje posterior. Puede

A FONDO



Estabilidad excelente, completada por unos buenos frenos. La dirección es asistida.
La parte trasera resulta visualmente un poco alta por la colocación centrada del hueco de la matrícula

decirse que el comportamiento del Alfa 90 es excelente, aunque sobre pavimento irregular se sienten algunas reacciones del eje trasero —particularmente cuando se acelera— que afectan más al confort que a la estabilidad.

Los frenos, de disco en las cuatro ruedas —los traseros centrales, a la salida del diferencial— son muy buenos. Sólo frenando muy fuerte se llega a bloquear los frenos traseros. Las pérdidas de eficacia por fatiga son mínimas.

La dirección es de cremallera asistida. Pese a ello, el conductor mantiene una buena dosis de tacto, lo que no es

habitual en direcciones asistidas en las que la excesiva suavidad hace que no se «sienta» el coche a través del volante. Se le puede reprochar el ser un po-

co lenta, aunque no hay que dejarse engañar por la tendencia a seguir de morro a la entrada de las curvas que tiene el coche, de la que hemos hablado más arriba.

En lo que se refiere al confort, la suspensión es relativamente suave, sin que esto se traduzca en mareantes bamboleos.

Como el nivel sonoro se mantiene en límites aceptables salvo a altas revoluciones, sólo esos esporádicos rebotes del eje trasero que hemos mencionado perturban en ciertos momentos el buen confort general.

EQUIPAMIENTO



El esperado

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

SONORIDAD



Suena pero no molesta

| | |
|------------------|------|
| Al ralentí | 60,3 |
| A 60 km/h. | 67,5 |
| A 90 km/h. | 71,5 |
| A 120 km/h. | 73,5 |
| A 140 km/h. | 75,5 |
| A tope | 79,5 |

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

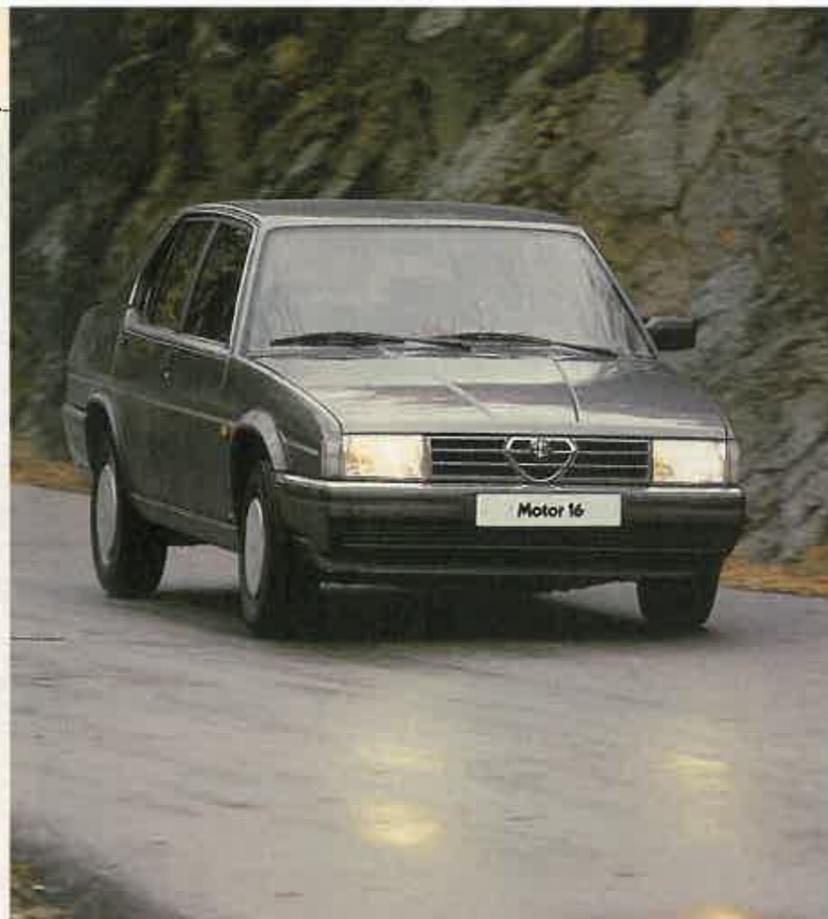
FRENOS



Tradicionalmente bueno

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

| | |
|------------------|------|
| A 60 km/h. | 15,2 |
| A 100 km/h. | 41,6 |
| A 120 km/h. | 59,8 |



El Alfa 90 tiende a irse de morro a la entrada de las curvas. Detalle del spoiler delantero móvil en función de la velocidad

CONSUMO



Sorprendente por lo bajo

| | l/100 km. |
|------------------------------|-----------|
| CIUDAD | |
| A 26,4 km/h. de media | 11,8 |
| CARRETERA | |
| A 90 km/h. de cruceo | 6,2 |
| En conducción rápida | 11,2 |
| AUTOPISTA | |
| A 120 km/h. de cruceo ... | 7,8 |
| A fondo | 10,5 |
| AUTONOMIA MEDIA | |
| Consumo medio ponderado | 9,7 |
| Recorrido (kilómetros) | 450 |

PRESTACIONES



Rápido pero tranquilo

| | |
|---|-------|
| VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) En 4. ^a velocidad | 188,9 |
| ACELERACION (seg.) | |
| 400 m. salida parada | 17,1 |
| 1.000 m. salida parada | 31,7 |
| De 0 a 100 km/h. | 9,9 |
| RECUPERACION (seg.) | |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a .. | 20,5 |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a .. | 23,1 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a .. | 38,0 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a .. | 42,2 |
| De 80 a 120 km/h. en 4. ^a | 13,0 |
| De 80 a 120 km/h. en 5. ^a | 19,8 |

CARROCERIA

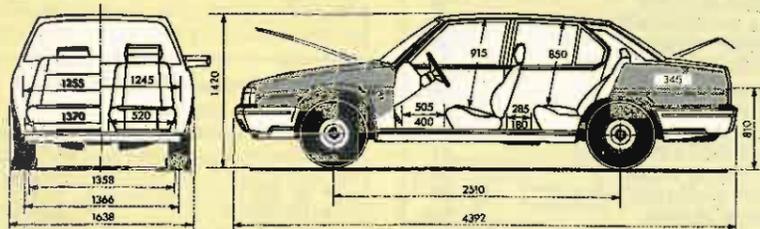


El Alfa 90 es algo más corto y más ancho que el viejo Alfetta. La presentación exterior es buena, habiendo desaparecido el exceso de plásticos que caracterizaron a las últimas versiones de aquél. Puede decirse que el coche resulta bastante elegante. Hay que destacar de su exterior por la deriva móvil del morro, cuya superficie y apoyo aerodinámico aumenta en función de la velocidad.

Las cuatro puertas abren suficientemente como para permitir una buena accesibilidad a las plazas interiores. Las delanteras son muy amplias, con un recorrido de guías de asiento de quince centímetros. Las traseras son más normales. El espacio para las piernas de los ocupantes es bueno, pero el que debería quedar para un eventual tercer pasajero es reducido. Además, la plaza central se ve disminuida todavía más por el árbol de transmisión, que sin ser excesivamente voluminoso, resta un espacio considerable.

El conductor se encontrará a gusto, como ocurre en todos los coches de la marca, al volante de Alfa 90. Aunque el asiento no tiene regulación en altura, sí la tiene la columna de dirección, lo que permite encontrar una postura conveniente. La visibilidad es correcta en todas direcciones. Hacia atrás está reforzada por dos retrovisores exteriores y el interior. El alumbrado es correcto tanto en corta como en larga.

Los asientos son bastante confortables. Los delanteros sujetan bien a sus



ocupantes y tienen formas bastantes anatómicas. La inclinación del respaldo se regula eléctricamente.

El salpicadero es funcional y atractivo. Es ingenioso el acoplamiento del maletín en el salpicadero. El cuadro de instrumentos, en esta versión, está compuesto por relojes tradicionales. El digital se ha reservado para la versión V-6. Personalmente nos parece éste de más clara y fácil lectura.

La instrumentación es completa y está complementada por un panel de comprobación. Los mandos quedan bien a la mano del conductor. Los de los elevallunas en el techo resultan un poco difícil de encontrar cuando no se está habituado.

La climatización es buena y bastante eficaz tanto cuando se trata de calentar como de ventilar. Los sistemas de desempañado y desescarchado del parabrisas funcionan eficazmente.

La presentación interior —salpicadero, puertas, techo, etcétera— es francamente buena. Se nota la utilización de materiales de calidad.

El maletero es amplio, aunque los pasos de rueda y la toma del depósito de gasolina roban algo de sitio.

FRENTE A SUS RIVALES

Son seis los rivales de este coche, tanto por precios como por motor.

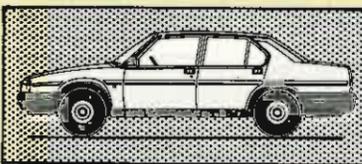
Son los BMW 320i y 520i, el Mercedes 190 E, el Saab 900 GLE, el Lancia Trevi 2000 EI y el Volvo 360 GLE. El Alfa 90 2.0 Inyección es el más potente de todos ellos. En cambio cede ante el BMW 520i y el Mercedes, en habitabilidad. Pero hay que tener en cuenta que éstos son sensiblemente más caros. Hablando de dinero, el Lancia es el más

A FONDO

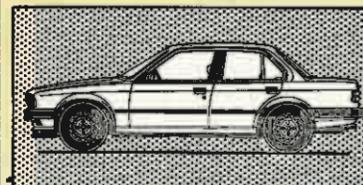


La habitabilidad es buena para cuatro personas adultas. El maletero es amplio pero pierde muchos huecos, culpa de los pasos de rueda

ALFA 90 2.0 i 2.720.438 ptas.
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.962 c.c. Potencia: 128 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.090 kilos. Velocidad máxima: 188,9 km/h. Consumo medio: 9,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 345 litros.



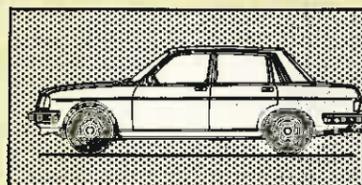
BMW 320 i 2.870.378 ptas.
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.991 c.c. Potencia: 125 cv a 5.800 rpm. Peso: 1.070 kilos. Velocidad máxima: 191,2 km/h. Consumo medio: 9,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 350 litros.



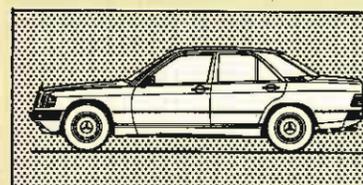
BMW 520 i 3.257.723 ptas.
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.991 c.c. Potencia: 125 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.220 kilos. Velocidad máxima: 180,3 km/h. Consumo medio: 10,2 l/100 km. Capacidad del maletero: 375 litros.



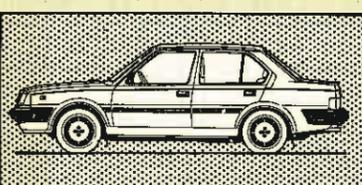
LANCIA TREVI 2.0 IE 2.056.954 ptas.
Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 122 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.165 kilos. Velocidad máxima: 180 km/h. Consumo medio: 9,4 l/100 km. Capacidad maletero: 350 litros.



MERCEDES 190 E 3.782.513 ptas.
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.997 c.c. Potencia: 122 CV a 5.100 rpm. Peso: 1.100 kilos. Velocidad máxima: 194,6 km/h. Consumo medio: 9,5 l/100 km. Capacidad del maletero: 450 litros.



VOLVO 360 GLE 2.520.727 ptas.
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 1.896 c.c. Potencia: 117 CV a 6.000 rpm. Peso: 1.095 kilos. Velocidad máxima: 181,6 km/h. Consumo medio: 9,0 l/100 km. Capacidad del maletero: 325 litros.



SAAB 900 i 2.509.649 ptas.
Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.985 c.c. Potencia: 118 CV a 5.400 rpm. Velocidad máxima: 172 km/h. Consumo medio ponderado: 9,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 385 litros.

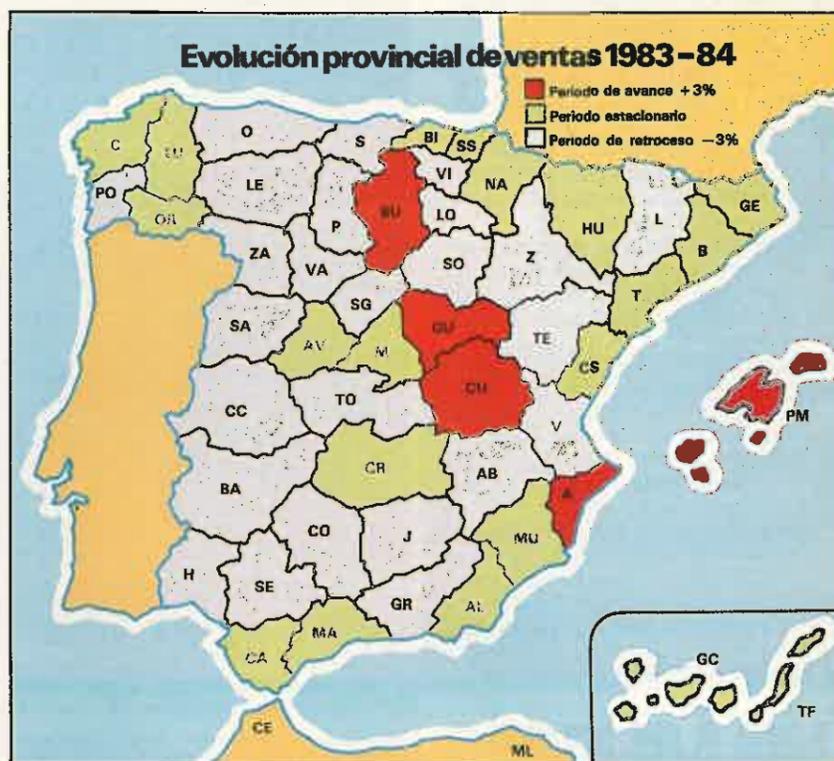


1984 EN CIFRAS

Al fin se conocen las cifras provisionales de las ventas de automóviles en Península y Baleares, a la espera de su confirmación oficial por Tráfico con el retraso habitual. Pocas sorpresas en un mercado que, en valores absolutos, ha retrocedido en 57.000 unidades respecto al pasado año.

POR marcas ha vuelto a ser Renault quien se ha llevado la mayor parte del pastel. Sin embargo, la marca del rombo ha conocido un fuerte descenso en penetración: el más bajo desde que se hiciera con la cabeza, hace ya siete años.

La marca del INI, por sí misma, ha



padecido un importante retroceso, que escasamente se ha compensado con el aterrizaje de Volkswagen. Sumadas ambas firmas, integradas en una misma red comercial, aún se acusa un des-

censo del 0,7 por 100 respecto al pasado año. La ausencia de los 131 y Fura se ha hecho notar, y el Polo e Ibiza no están por ahora alcanzando los niveles esperados.

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

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

Además, GRATIS...

des al año, mientras que en sus primeros seis meses sólo han podido vender escasamente 8.000.

del Fiesta, han sido suficientes para incrementar su penetración. Con la esperada reducción arancelaria y el Fiesta

29,4
16,8
15,0
9,0
8,0
7,3
5,5
5,0

nuevo del 86, Ford se sitúa en muy buena posición de futuro.

Por el contrario, Opel parece estancada. Ha experimentado un ligero retroceso respecto al pasado año. Una publicidad muy astuta incide en que el Corsa es el más vendido en España, pero no dice que considera el mercado Canario y Ceuta y Melilla, que todos los constructores estiman como mercado exterior. Lo cierto es que el Corsa se ha vendido menos que el pasado año y los importados sólo pueden animarse con la llegada del nuevo Kadett.

Peugeot-Talbot es, sin duda, el grupo que más ha mejorado en el 84. La aparición y el éxito de ventas del 205 es la causa fundamental de este crecimiento, porque ni los Talbot ni el 505 atravesaban por sus mejores momentos. La inminente aparición de nuevas versiones del 205 y la próxima de las versiones diesel, deben situar a este pequeño modelo entre los más vendidos.

Citroën también ofrece un ligero incremento en su penetración. Al menos en lo que a esta única marca se refiere, porque no olvidemos que el pasado año las redes Citroën y Peugeot estaban integradas. Las ventas del BX son las únicas culpables del incremento, porque ni el ya muy veterano GSA, ni el Visa ofrecen cifras muy positivas. En cuanto al LNA, constituye uno de los fracasos más estrepitosos de la marca francesa en España, sólo parecido al del Samba de Talbot.

J. M. C.

LOS 100 MÁS VENDIDOS

| Modelos | 1984 | | 1983 | | Modelos | 1984 | | 1983 | |
|--------------------|----------|-----|----------|-----|---------------------|----------|-----|----------|-----|
| | Unidades | % | Unidades | % | | Unidades | % | Unidades | % |
| 1. Renault 11 | 39.995 | 8,1 | 18.233 | 3,5 | 26. Opel Ascona | 3.192 | 0,6 | 4.331 | 1,0 |
| 2. Renault 9 | 37.442 | 7,6 | 46.175 | 8,8 | 27. Citroën CX | 2.238 | 0,5 | 2.249 | 0,4 |
| 3. Opel Corsa | 36.984 | 7,5 | 37.396 | 7,2 | 28. Renault 25 | 2.092 | 0,4 | 0 | — |
| 4. Ford Fiesta | 30.246 | 6,1 | 33.417 | 6,4 | 29. BMW Serie 3 | 2.085 | 0,4 | 2.425 | 0,5 |
| 5. Peugeot 205 | 29.842 | 6,0 | 0 | — | 30. Citroën LNA | 2.083 | 0,4 | 180 | — |
| 6. Seat Ronda | 26.041 | 5,3 | 31.480 | 6,0 | 31. Fiat Uno | 1.898 | 0,4 | 789 | 0,2 |
| 7. Renault 5 | 25.800 | 5,2 | 40.957 | 7,8 | 32. Opel Rekord | 1.757 | 0,4 | 3.316 | 0,6 |
| 8. Renault 18 | 25.346 | 5,2 | 37.676 | 7,2 | 33. Opel Kadett | 1.538 | 0,3 | 2.402 | 0,5 |
| 9. Seat Panda | 24.249 | 4,9 | 29.925 | 5,7 | 34. VW Golf | 1.457 | 0,3 | 2.139 | 0,4 |
| 10. Ford Escort | 21.118 | 4,3 | 29.059 | 5,6 | 35. VW Santana | 1.177 | 0,2 | 0 | — |
| 11. Citroën BX | 19.033 | 3,8 | 11.546 | 2,2 | 36. Rover | 1.098 | 0,2 | 678 | 0,1 |
| 12. Ford Orion | 17.756 | 3,6 | 84 | — | 37. Citroën 2CV/Dy. | 1.058 | 0,2 | 3.287 | 0,6 |
| 13. Talbot Horizon | 17.354 | 3,5 | 29.220 | 5,6 | 38. Citroën GSA | 986 | 0,2 | 2.857 | 0,5 |
| 14. Seat Fura | 15.853 | 3,2 | 29.511 | 5,6 | 39. BMW Serie 5 | 863 | 0,2 | 900 | 0,2 |
| 15. Seat 131 | 13.491 | 2,7 | 22.903 | 4,4 | 40. Renault 14 | 848 | 0,2 | 3.813 | 0,7 |
| 16. VW Passat | 12.142 | 2,5 | 59 | — | 41. Ford Granada | 812 | 0,2 | 1.759 | 0,3 |
| 17. Citroën Visa | 11.077 | 2,2 | 14.064 | 2,7 | 42. Volvo 340/360 | 802 | 0,2 | 748 | 0,1 |
| 18. Peugeot 505 | 9.317 | 1,9 | 13.187 | 2,5 | 43. Renault 12 | 738 | 0,1 | 1.678 | 0,3 |
| 19. VW Polo | 7.902 | 1,6 | 0 | — | 44. Austin Metro | 709 | 0,1 | 1.000 | 0,2 |
| 20. Renault 4 | 7.163 | 1,4 | 8.560 | 1,6 | 45. Mercedes W-123 | 683 | 0,1 | 1.306 | 0,3 |
| 21. Renault 6 | 4.977 | 1,0 | 8.200 | 1,6 | 46. Autobianchi | 662 | 0,1 | 1.144 | 0,2 |
| 22. Ford Sierra | 3.842 | 0,8 | 5.405 | 1,0 | 47. Talbot 150 | 635 | 0,1 | 1.275 | 0,2 |
| 23. Seat Ibiza | 3.568 | 0,7 | 0 | — | 48. Mercedes 190 | 616 | 0,1 | 479 | — |
| 24. Talbot Samba | 3.425 | 0,7 | 8.643 | 1,7 | 49. Fiat Regata | 569 | 0,1 | 0 | — |
| 25. Talbot Solara | 3.267 | 0,7 | 5.033 | 1,0 | 50. Audi 100 | 560 | 0,1 | 962 | 0,2 |

| Modelos | 1984 | | 1983 | | Modelos | 1984 | | 1983 | |
|-----------------------|----------|-----|----------|-----|-----------------------|----------|---|----------|-----|
| | Unidades | % | Unidades | % | | Unidades | % | Unidades | % |
| 51. Renault Fuego | 519 | 0,1 | 1.635 | 0,3 | 76. Saab 900 | 92 | — | 148 | — |
| 52. Alfasud | 479 | 0,1 | 748 | 0,1 | 77. Jaguar | 70 | — | 15 | — |
| 53. Alfa 33 | 440 | 0,1 | 0 | — | 78. Trabant | 61 | — | 0 | — |
| 54. Volvo 240/260 | 434 | 0,1 | 483 | — | 79. Lancia Trevi | 56 | — | 25 | — |
| 55. Opel Manta | 426 | 0,1 | 1.279 | 0,2 | 80. Ford Capri | 55 | — | 397 | — |
| 56. Fiat Argenta | 422 | 0,1 | 979 | 0,2 | 81. VW Jetta | 54 | — | 220 | — |
| 57. Renault 20 | 370 | 0,1 | 1.179 | 0,2 | 82. BMW Serie 6 | 50 | — | 72 | — |
| 58. Audi 80 | 366 | 0,1 | 518 | 0,1 | 83. Renault 7 | 46 | — | 923 | 0,2 |
| 59. Skoda 120 | 287 | 0,1 | 503 | 0,1 | 84. Porsche 944 | 42 | — | 52 | — |
| 60. Lancia Prisma | 269 | 0,1 | 203 | — | 85. Renault 30 | 31 | — | 104 | — |
| 61. Volvo 740/760 | 267 | — | 202 | — | 86. Audi Quattro | 25 | — | 28 | — |
| 62. Triumph Acclaim | 260 | — | 305 | — | 87. Alfa R. Spider | 24 | — | 38 | — |
| 63. Opel Senator | 250 | — | 487 | — | 88. Talbot Tagora | 23 | — | 167 | — |
| 64. Mercedes Serie S | 225 | — | 263 | — | 89. Porsche 911 | 23 | — | 30 | — |
| 65. Lancia Delta | 194 | — | 115 | — | 90. Peugeot 504 | 20 | — | 121 | — |
| 66. BMW Serie 7 | 189 | — | 234 | — | 91. Lancia Gamma | 18 | — | 17 | — |
| 67. Alfa GTV | 173 | — | 309 | — | 92. Porsche 924 | 14 | — | 22 | — |
| 68. Audi Coupe GT | 168 | — | 332 | — | 93. Peugeot 604 | 12 | — | 8 | — |
| 69. Wartburg | 157 | — | 0 | — | 94. Porsche 928 | 8 | — | 13 | — |
| 70. Opel Monza | 154 | — | 317 | — | 95. Ferrari | 6 | — | 11 | — |
| 71. VW Scirocco | 126 | — | 216 | — | 96. Peugeot 305 | 5 | — | 8 | — |
| 72. Alfetta | 124 | — | 120 | — | 97. Seat 132 | 0 | — | 95 | — |
| 73. Nissan Cherry | 109 | — | 0 | — | 98. Ford Taunus | 0 | — | 63 | — |
| 74. Audi 200 | 107 | — | 0 | — | 99. Lancia Montecarlo | 0 | — | 4 | — |
| 75. Alfa R. Giulietta | 106 | — | 143 | — | 100. Talbot 1200 | 0 | — | 3 | — |

1984 EN CIFRAS

Al fin se conocen las cifras provisionales de las ventas de automóviles en Península y Baleares, a la espera de su confirmación oficial por Tráfico con el retraso habitual. Pocas sorpresas en un mercado que, en valores absolutos, ha retrocedido en 57.000 unidades respecto al pasado año.

POR marcas ha vuelto a ser Renault quien se ha llevado la mayor parte del pastel. Sin embargo, la marca del rombo ha conocido un fuerte descenso en penetración: el más bajo desde que se hiciera con la cabeza, hace ya siete años. La marca del INI, por sí misma, ha



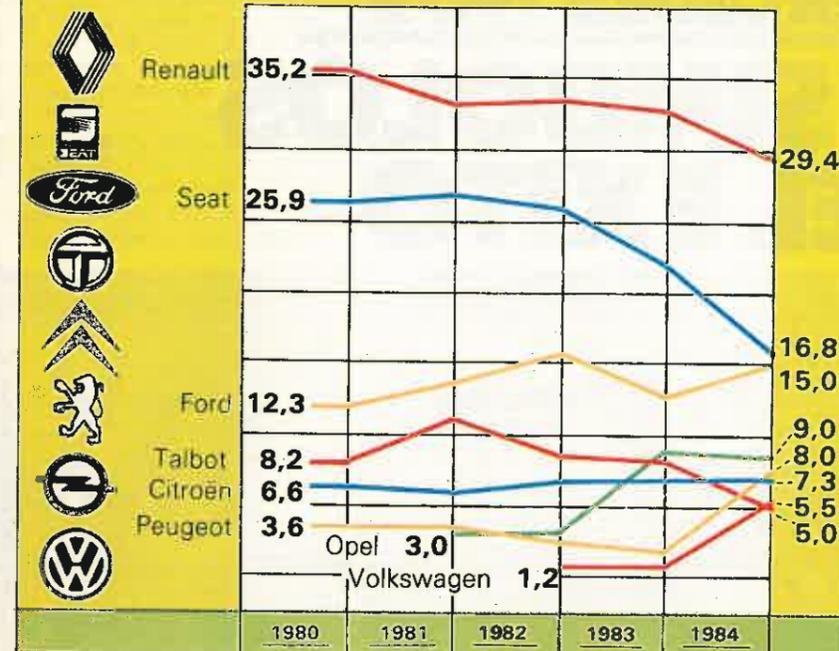
para ti, esta magnífica...



BOMBA DE INFLADO.

padecido escasamente la aterrizaje de Volkswagen. Sumadas ambas firmas, integradas en una misma red comercial, aún se acusa un descenso se ha hecho notar, y el Polo e Ibiza no están por ahora alcanzando los niveles esperados.

Evolución de la penetración de cada marca



Recordemos que las previsiones de ventas del Polo eran de 50.000 unidades al año, mientras que en sus primeros seis meses sólo han podido vender escasamente 8.000.

En cuanto a Ford, la aparición del Orion, los motores diesel y el restyling del Fiesta, han sido suficientes para incrementar su penetración. Con la esperada reducción arancelaria y el Fiesta

nuevo del 86, Ford se sitúa en muy buena posición de futuro.

Por el contrario, Opel parece estancada. Ha experimentado un ligero retroceso respecto al pasado año. Una publicidad muy astuta incide en que el Corsa es el más vendido en España, pero no dice que considera el mercado Canario y Ceuta y Melilla, que todos los constructores estiman como mercado exterior. Lo cierto es que el Corsa se ha vendido menos que el pasado año y los importados sólo pueden animarse con la llegada del nuevo Kadett.

Peugeot-Talbot es, sin duda, el grupo que más ha mejorado en el 84. La aparición y el éxito de ventas del 205 es la causa fundamental de este crecimiento, porque ni los Talbot ni el 505 atravesaban por sus mejores momentos. La inminente aparición de nuevas versiones del 205 y la próxima de las versiones diesel, deben situar a este pequeño modelo entre los más vendidos.

Citroën también ofrece un ligero incremento en su penetración. Al menos en lo que a esta única marca se refiere, porque no olvidemos que el pasado año las redes Citroën y Peugeot estaban integradas. Las ventas del BX son las únicas culpables del incremento, porque ni el ya muy veterano GSA, ni el Visa ofrecen cifras muy positivas. En cuanto al LNA, constituye uno de los fracasos más estrepitosos de la marca francesa en España, sólo parecido al del Samba de Talbot.

J. M. C.

LOS 100 MAS VENDIDOS

| Modelos | 1984 | | 1983 | | Modelos | 1984 | | 1983 | | Modelos | 1984 | | 1983 | |
|--------------------|----------|-----|----------|-----|---------------------|----------|-----|----------|-----|-----------------------|----------|-----|----------|-----|
| | Unidades | % | Unidades | % | | Unidades | % | Unidades | % | | Unidades | % | Unidades | % |
| 1. Renault 11 | 39.995 | 8,1 | 18.233 | 3,5 | 26. Opel Ascona | 3.192 | 0,6 | 4.331 | 1,0 | 51. Renault Fuego | 519 | 0,1 | 1.635 | 0,3 |
| 2. Renault 9 | 37.442 | 7,6 | 46.175 | 8,8 | 27. Citroën CX | 2.238 | 0,5 | 2.249 | 0,4 | 52. Alfasud | 479 | 0,1 | 748 | 0,1 |
| 3. Opel Corsa | 36.984 | 7,5 | 37.396 | 7,2 | 28. Renault 25 | 2.092 | 0,4 | 0 | — | 53. Alfa 33 | 440 | 0,1 | 0 | — |
| 4. Ford Fiesta | 30.246 | 6,1 | 33.417 | 6,4 | 29. BMW Serie 3 | 2.085 | 0,4 | 2.425 | 0,5 | 54. Volvo 240/260 | 434 | 0,1 | 483 | — |
| 5. Peugeot 205 | 29.842 | 6,0 | 0 | — | 30. Citroën LNA | 2.083 | 0,4 | 180 | — | 55. Opel Manta | 426 | 0,1 | 1.279 | 0,2 |
| 6. Seat Ronda | 26.041 | 5,3 | 31.480 | 6,0 | 31. Fiat Uno | 1.898 | 0,4 | 789 | 0,2 | 56. Fiat Argenta | 422 | 0,1 | 979 | 0,2 |
| 7. Renault 5 | 25.800 | 5,2 | 40.957 | 7,8 | 32. Opel Rekord | 1.757 | 0,4 | 3.316 | 0,6 | 57. Renault 20 | 370 | 0,1 | 1.179 | 0,2 |
| 8. Renault 18 | 25.346 | 5,2 | 37.676 | 7,2 | 33. Opel Kadett | 1.538 | 0,3 | 2.402 | 0,5 | 58. Audi 80 | 366 | 0,1 | 518 | 0,1 |
| 9. Seat Panda | 24.249 | 4,9 | 29.925 | 5,7 | 34. VW Golf | 1.457 | 0,3 | 2.139 | 0,4 | 59. Skoda 120 | 287 | 0,1 | 503 | 0,1 |
| 10. Ford Escort | 21.118 | 4,3 | 29.059 | 5,6 | 35. VW Santana | 1.177 | 0,2 | 0 | — | 60. Lancia Prisma | 269 | 0,1 | 203 | — |
| 11. Citroën BX | 19.033 | 3,8 | 11.546 | 2,2 | 36. Rover | 1.098 | 0,2 | 678 | 0,1 | 61. Volvo 740/760 | 267 | — | 202 | — |
| 12. Ford Orion | 17.756 | 3,6 | 84 | — | 37. Citroën 2CV/Dy. | 1.058 | 0,2 | 3.287 | 0,6 | 62. Triumph Acclaim | 260 | — | 305 | — |
| 13. Talbot Horizon | 17.354 | 3,5 | 29.220 | 5,6 | 38. Citroën GSA | 986 | 0,2 | 2.857 | 0,5 | 63. Opel Senator | 250 | — | 487 | — |
| 14. Seat Fura | 15.853 | 3,2 | 29.511 | 5,6 | 39. BMW Serie 5 | 863 | 0,2 | 900 | 0,2 | 64. Mercedes Serie S | 225 | — | 263 | — |
| 15. Seat 131 | 13.491 | 2,7 | 22.903 | 4,4 | 40. Renault 14 | 848 | 0,2 | 3.813 | 0,7 | 65. Lancia Delta | 194 | — | 115 | — |
| 16. VW Passat | 12.142 | 2,5 | 59 | — | 41. Ford Granada | 812 | 0,2 | 1.759 | 0,3 | 66. BMW Serie 7 | 189 | — | 234 | — |
| 17. Citroën Visa | 11.077 | 2,2 | 14.064 | 2,7 | 42. Volvo 340/360 | 802 | 0,2 | 748 | 0,1 | 67. Alfa GTV | 173 | — | 309 | — |
| 18. Peugeot 505 | 9.317 | 1,9 | 13.187 | 2,5 | 43. Renault 12 | 738 | 0,1 | 1.678 | 0,3 | 68. Audi Coupe GT | 168 | — | 332 | — |
| 19. VW Polo | 7.902 | 1,6 | 0 | — | 44. Austin Metro | 709 | 0,1 | 1.000 | 0,2 | 69. Wartburg | 157 | — | 0 | — |
| 20. Renault 4 | 7.163 | 1,4 | 8.560 | 1,6 | 45. Mercedes W-123 | 683 | 0,1 | 1.306 | 0,3 | 70. Opel Monza | 154 | — | 317 | — |
| 21. Renault 6 | 4.977 | 1,0 | 8.200 | 1,6 | 46. Autobianchi | 662 | 0,1 | 1.144 | 0,2 | 71. VW Scirocco | 126 | — | 216 | — |
| 22. Ford Sierra | 3.842 | 0,8 | 5.405 | 1,0 | 47. Talbot 150 | 635 | 0,1 | 1.275 | 0,2 | 72. Alfetta | 124 | — | 120 | — |
| 23. Seat Ibiza | 3.568 | 0,7 | 0 | — | 48. Mercedes 190 | 616 | 0,1 | 479 | — | 73. Nissan Cherry | 109 | — | 0 | — |
| 24. Talbot Samba | 3.425 | 0,7 | 8.643 | 1,7 | 49. Fiat Regata | 569 | 0,1 | 0 | — | 74. Audi 200 | 107 | — | 0 | — |
| 25. Talbot Solara | 3.267 | 0,7 | 5.033 | 1,0 | 50. Audi 100 | 560 | 0,1 | 962 | 0,2 | 75. Alfa R. Giulietta | 106 | — | 143 | — |
| | | | | | | | | | | 76. Saab 900 | 92 | — | 148 | — |
| | | | | | | | | | | 77. Jaguar | 70 | — | 15 | — |
| | | | | | | | | | | 78. Trabant | 61 | — | 0 | — |
| | | | | | | | | | | 79. Lancia Trevi | 56 | — | 25 | — |
| | | | | | | | | | | 80. Ford Capri | 55 | — | 397 | — |
| | | | | | | | | | | 81. VW Jetta | 54 | — | 220 | — |
| | | | | | | | | | | 82. BMW Serie 6 | 50 | — | 72 | — |
| | | | | | | | | | | 83. Renault 7 | 46 | — | 923 | 0,2 |
| | | | | | | | | | | 84. Porsche 944 | 42 | — | 52 | — |
| | | | | | | | | | | 85. Renault 30 | 31 | — | 104 | — |
| | | | | | | | | | | 86. Audi Quattro | 25 | — | 28 | — |
| | | | | | | | | | | 87. Alfa R. Spider | 24 | — | 38 | — |
| | | | | | | | | | | 88. Talbot Tagora | 23 | — | 167 | — |
| | | | | | | | | | | 89. Porsche 911 | 23 | — | 30 | — |
| | | | | | | | | | | 90. Peugeot 504 | 20 | — | 121 | — |
| | | | | | | | | | | 91. Lancia Gamma | 18 | — | 17 | — |
| | | | | | | | | | | 92. Porsche 924 | 14 | — | 22 | — |
| | | | | | | | | | | 93. Peugeot 604 | 12 | — | 8 | — |
| | | | | | | | | | | 94. Porsche 928 | 8 | — | 13 | — |
| | | | | | | | | | | 95. Ferrari | 6 | — | 11 | — |
| | | | | | | | | | | 96. Peugeot 305 | 5 | — | 8 | — |
| | | | | | | | | | | 97. Seat 132 | 0 | — | 95 | — |
| | | | | | | | | | | 98. Ford Taunus | 0 | — | 63 | — |
| | | | | | | | | | | 99. Lancia Montecarlo | 0 | — | 4 | — |
| | | | | | | | | | | 100. Talbot 1200 | 0 | — | 3 | — |

FRENTE A FRENTE

**BMW 520i CONTRA
MERCEDES 190 E**

LOS SIMBOLOS DEL EXITO

CUANDO los negocios marchan viento en popa, la cotización de las acciones en Bolsa sube como la espuma y los millones de pesetas se amontonan en la cuenta corriente, se ha conseguido el éxito, este éxito se traduce en automóviles como el BMW 520 i y el Mercedes 190 E, dos de los más selectos ejemplares de la construcción alemana.

Hay coches mejores, más caros o más lujosos, pero también más espectaculares, lo que puede traer consigo algunos quebraderos de cabeza a sus poseedores, por eso 520 i y 190 E cumplen el objetivo de demostrar el éxito

de los capitanes de empresa que los han adquirido, sin salir de un tono discreto que está lleno de elegancia.

BMW 520 i y Mercedes 190 E son coches caros, ya que su precio oscila entre los tres y los cuatro millones de pesetas, pero también son coches nobles, tanto por su presentación como por su mecánica, y no son demasiado grandes, lo que unido a su excelente manejabilidad permite prescindir de los servicios de un chófer.

Tras cubrir más de mil quinientos kilómetros con cada modelo en las condiciones habituales de circulación, el Mercedes aparece como una buena

elección para ese usuario antes comentado, un usuario al que le gusta conducir en plan tranquilo pero sin renunciar por ello a los buenos momentos de alegrías velocistas. El BMW mantiene el tipo frente al Mercedes en los apartados de prestaciones, frenos, dirección o equipamiento, y gana en puntos básicos como el consumo o el precio final. El 520 cede, sin embargo, bastantes enteros en habitabilidad interior o capacidad de maletero, confort de asientos y comportamiento en conducción rápida por carreteras complicadas, ya que sus reacciones son muy nerviosas y requieren bastante rapidez de reflejos.





INTERIORES: MENOS DE LO ESPERADO

El BMW 520 i y el Mercedes 190 E hacen gala de una calidad de acabado excepcional, todavía más desarrollada en el Mercedes que en el BMW; los plásticos encajan a la perfección y las tapicerías están rematadas con sumo cuidado, pero eso no impide que en un primer vistazo sea imposible aventurar el alto precio de ambos coches, siempre por encima de los tres millones de pesetas. Los tonos apagados del interior y el poco esfuerzo imaginativo hecho en el capítulo de decoración dan una sensación de austeridad herreriana que seguramente complacería mucho a Felipe II, pero no a un comprador acostumbrado a más espectacularidad incluso en modelos de precio tres veces más pequeño.

La accesibilidad del Mercedes es algo mejor que la del BMW; en las plazas delanteras, los dos coches dan las mismas facilidades, pero en la parte posterior el 190 es más cómodo por cuanto los rebordes del asiento no sobresalen tanto como en el 520 y exigen a los pasajeros menos contorsiones a la hora de entrar o salir.

El 190 es más ancho que el 520, tanto en las plazas delanteras como en las traseras. Las diferencias son pequeñas, un centímetro delante y dos centímetros detrás, pero ponen de relieve el mejor aprovechamiento del espacio conseguido en el Mercedes, que es un coche exteriormente más estrecho que el BMW. El espacio libre para las piernas de los pasajeros es bastante mayor en el 520 que en el 190, pero en ambos ca-

sos hay que criticar lo reducido del hueco. Los dos coches merecen un tirón de orejas por su poca espaciosidad interior en relación con el tamaño del conjunto, pues en ambos casos cinco adultos viajan muy justos.

El maletero del Mercedes es un 25

FICHA TÉCNICA

BMW 520i

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 1.991 c.c. (80x66 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección K-Jetronic. Compresión: 9,9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 96 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 126 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 17,3 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,6 km/h.; 2.ª, 13,1 km/h.; 3.ª, 20,7 km/h.; 4.ª, 28,9 km/h.; 5.ª, 35,5 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con servo. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,9 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 195/70 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.220 kg.

por 100 más grande que el de su rival, una diferencia importante a favor del coche de la estrella.

La comodidad de los asientos no es el punto fuerte de ninguno de los dos modelos alemanes. El Mercedes tiene unos asientos más agradables que los del BMW, pero tanto uno como otro coche admiten muchas mejoras en este aspecto. Las butacas delanteras del 190 son más estrechas que las del 520, pero recogen mejor el cuerpo; en el Mercedes, la forma del respaldo, sin ser nada del otro mundo, es más agradable que la forma exhibida por el respaldo del BMW, demasiado curvado hacia atrás, por lo que los hombros y más de la mitad de la espalda quedan al descubierto; en el BMW también debe criticarse la falta de apoyo lateral, por lo que el cuerpo se mueve de un lado pa-

Precio en la calle:
3.257.723 ptas.

Fecha de presentación: Junio de 1981.
Importador: BMW Ibérica, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 47.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|------------------------------|-------------------------|
| • Confort para los pasajeros | • Postura de conducción |
| • Silencio de marcha | • Presentación sobria |
| • Consumo en ciudad | • Aceleración mediocre |

ra otro en cuanto se toman varias curvas seguidas.

En las plazas traseras, el 520 es mejor que el 190; la diferencia es pequeña, pero queda justificada no sólo por el buen ángulo entre asiento propiamente dicho y respaldo, sino también por el mayor tamaño de la base, que recoge las piernas por completo. En caso de viajar tres adultos, el coche de la estrella da menos problemas tanto por la mayor blandura de su parte central como por tener un túnel de transmisión menos aparatoso que el del BMW, que en este coche se convierte en un verdadero ladrón de espacio.

La postura de conducción es mejor en el 190 que en el 520 por su mayor adaptación al físico del usuario medio español, con una talla comprendida entre 1,65 y 1,75 metros. El Mercedes lle-

Precio en la calle:
3.879.974 ptas.

Fecha de presentación: Noviembre 1982.
Importador: Mercedes-Benz España, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 300.
Plazo de entrega: Dos meses.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| • Comportamiento. | • Equipo pobre. |
| • Confort para los pasajeros. | • Volante grande. |
| • Frenos potentes y equilibrados. | • Recuperaciones mediocres. |

va de serie un asiento regulable en altura, lo que permite una fácil adaptación incluso a las personas de menor estatura, el BMW 520 del año 85 lleva también tal dispositivo, así como un mando para regular la profundidad del volante, pero es más complicado con-

FICHA TÉCNICA

Mercedes 190 E

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.997 c.c. (89x80,25 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección K-Jetronic. Compresión: 9,1 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad de depósito: 55 litros. Potencia máxima: 122 CV a 5.100 rpm. Par máximo: 18,2 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,1 km/h.; 2.ª, 14,6; 3.ª, 23,1; 4.ª, 34,4; 5.ª, 40,9. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De circulación de bolas, con servo. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS Sistema: Discos a las cuatro ruedas, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De 5x14 pulgadas. Neumáticos: 175/70 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.100 kg.

seguir la posición adecuada. Los pedales y la palanca de cambio están bien situados en ambos coches, pero el 520 tiene un embrague demasiado duro que se deja notar en la pierna, sobre todo, al moverse durante mucho tiempo en un embotellamiento. Los dos coches tienen un volante de tamaño desmesurado, sobre todo el Mercedes, que da la sensación de conducir un camión; en ambos modelos debe alabarse el tacto del material del volante y el grosor de su aro.

El cuadro de instrumentos del BMW va instalado en un tablero que rodea al conductor y es más completo que el del Mercedes. Los dos cuadros se leen con facilidades, pero el del BMW tiene más elementos, algunos de ellos electrónicos, como el dispositivo que avisa sobre la necesidad de las revisiones periódicas y el económetro. En el Mercedes debe criticarse la ausencia de cuentarrevoluciones. La disposición del mando de luces, en la parte izquierda del tablero, es un detalle que no conviene ni en el 520 ni en el 190, aunque en su descargo debe decirse que ambos mandos van siempre iluminados.

La visibilidad es excelente en los dos coches, pero cuando llueve hay problemas tanto en el BMW como en el Mercedes. En el BMW porque el pilar izquierdo es muy grande, va muy vertical y el limpia deja una zona bastante grande sin cubrir en ese lado, mientras que en el Mercedes, el limpia único se ve impotente para realizar su tarea con eficacia. La iluminación es mejor en el Mercedes, pues resulta convincente su rendimiento en cualquier condición.

La climatización es fuera de serie en uno y otro coche, pero en el 190 actúa con algo más de rapidez que en el 520.

EQUIPAMIENTO

Bastante justos



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

(*) En combinación con cierre centralizado.

FRENTE A FRENTE

El cuadro de mandos del BMW 520 es muy visible y completo. Los asientos delanteros tienen un respaldo bastante incómodo, y además recogen poco el cuerpo. El asiento trasero es mucho más confortable.



AL VOLANTE: SUAVIDAD DE SEDA

El mejor avión parece un método primitivo de transporte cuando se viaja en un BMW 520 o en un Mercedes 190, en estos dos coches el silencio de marcha y la capacidad de las suspensiones para filtrar los baches son tan espectaculares como en un reactor de primera clase. El Mercedes es insensible al viento lateral, incluso cuando las ráfagas son bastante violentas, pero el BMW sufre algunas desviaciones ante esos ataques, debido a la menor eficacia aerodinámica de su carrocería.

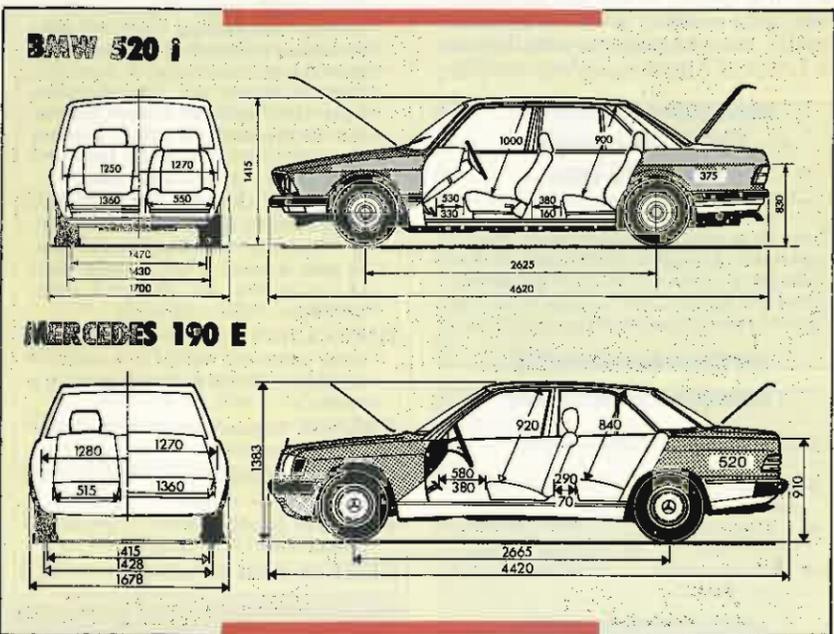
El 190, pese a la menor potencia de su motor, es, sin embargo, más rápido que el 520 en velocidad punta; hay casi cinco kilómetros de diferencia a favor del Mercedes, pero en cualquier caso se puede hablar de coches muy rápidos, que necesitan autopistas o autovías para demostrar toda su eficacia.

En carreteras de segundo orden, con muchas curvas y suelo en mal estado, los dos modelos dan mucha confianza, por lo que se puede mantener un ritmo bastante rápido si se viaja con problemas de tiempo. El BMW y el Mercedes van bien sujetos al suelo por sus neumáticos de gran tamaño, y las suspensiones borran los baches, sin que éstos repercutan en el comportamiento. El peso algo alto de los dos alemanes es el único inconveniente cuando el usuario

quiere destapar el frasquito de la velocidad; tanto el 520 como el 190 se muestran algo perezosos a la hora de meter el morro en las curvas más cerradas, pero no dan problemas en las curvas amplias, donde responden de inmediato a las órdenes dadas desde el volante.

El comportamiento del Mercedes es, en última instancia, mejor que el del BMW; el coche de la estrella es menos nervioso en sus reacciones y avisa con más tiempo al conductor de cuál va a

ser su respuesta en una curva complicada, una vez que se han superado los límites del coche; mientras que el 190 se agarra al suelo como una ventosa, el 520 tiende a dar un leve coleteo a la salida de la curva si la velocidad de paso ha sido más alta de lo aconsejable. De cualquier forma, debe decirse que tanto uno como otro modelo tienen un comportamiento excepcional, y que el BMW ha mejorado mucho en esta versión 85 gracias a los nuevos neumáticos de perfil bajo, que aseguran más es-



FRENTE A FRENTE

El cuadro del Mercedes 190 E es demasiado sencillo para un coche tan caro. Los asientos delanteros no son nada especial, pero tienen una buena forma anatómica. El asiento trasero tiene un respaldo demasiado perpendicular a la base.



FRENOS



Cuatro discos valen más que dos

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

| | BMW | Mercedes |
|------------------|------|----------|
| A 60 km/h. | 12,8 | 14,0 |
| A 100 km/h. | 39,8 | 39,5 |
| A 120 km/h. | 58,1 | 55,2 |

va, y en lentitud de respuestas a la hora de pisar el acelerador en esas mismas marchas, dentro del aspecto negativo. Los dos coches se merecen una crítica por esa falta de elasticidad, impropia de vehículos de lujo que, además, juegan la carta de las prestaciones como atributo de su imagen.

El BMW gasta algo menos que el Mercedes en términos generales. En carretera y autopista, siempre que se respeten los límites genéricos de velocidad hay una clara ventaja para el 190, que consume alrededor de un litro menos a los cien kilómetros que su rival. El 520 es también más ahorrativo en ciudad que el 190, un dato que pone de relieve la mejor adaptación de su mecánica al tráfico lento.

El manejo de la caja de cambios es un placer en el 520 y en el 190, pero en el Mercedes alcanza la categoría de una obra de arte por suavidad y precisión. En el BMW se nota cierta dureza en el mando cuando la mecánica está fría.

Los cuatros frenos de disco del 190 son algo menos eficaces que el sistema clásico del 520, discos-tambores, siempre y cuando la frenada se haga a poca velocidad, es decir, por debajo de los sesenta kilómetros por hora. Sin embargo, cuando se frena a más marcha, el Mercedes es más eficaz que el BMW, ya que se detiene en menos metros y, además, permite dosificar la fuerza de la retención con mayor precisión por el mejor tacto de su pedal.

En el capítulo de dirección no hay diferencias, y tanto el BMW como el Mercedes se merecen la mejor nota por la precisión del conjunto; el número de vueltas para llevar las ruedas de un extremo a otro, 3,5, es bastante ajustado a un uso familiar e incluso permite algunos devaneos de tipo velocista. Los dos coches se aparcen en un «pañuelo» gracias a su buen diámetro de giro.

La ausencia de vibraciones es la nota característica de las mecánicas BMW y Mercedes, tal ausencia es tan real que muchos pasajeros se preguntan si hay un motor debajo del capó delantero, pues ni oyen el menor ruido ni sienten el menor traqueteo. El 190 es algo mejor que el 520 por comodidad de sus-

tabilidad en todas las circunstancias.

En el capítulo de aceleraciones, el Mercedes es mejor que el BMW, y la explicación de tal ventaja hay que buscarla en el carácter del motor. El cuatro cilindros del 190 tiene mucho gancho, mucha potencia a bajo régimen, mientras que el seis cilindros del 520, que tira con mucha suavidad, sólo demuestra su energía cuando supera los cuatro mil revoluciones por minuto; el usuario del BMW que conduzca pendiente del cuentarrevoluciones notará

un fuerte empujón en el momento en que el motor supere ese régimen.

El BMW es algo más brillante que el Mercedes en el aspecto de recuperaciones, ya que la transmisión del 520 se adapta mejor que la del 190 a las condiciones de tráfico habituales en las carreteras y ciudades de nuestro país. La transmisión del Mercedes tiene sus marchas más largas, cuarta y quinta, orientadas de forma obsesiva hacia la economía, lo que se traduce en buenos valores de consumo en la parte posi-

PRESTACIONES



Veloces, pero poco ágiles

| | BMW | Mercedes |
|-----------------------------------|--------------|--------------|
| VELOC. MÁXIMA (km/h.) ... | 189,3 | 194,6 |
| ACELERACION (seg.) | | |
| 400 m. salida parada | 18,1 | 17,7 |
| 1.000 m. salida parada | 34,5 | 33,2 |
| De 0 a 100 km/h. | 10,7 | 9,9 |
| RECUPERACION (seg.) | | |
| 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. | 20,7 | 22,4 |
| 400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. | 24,4 | 25,5 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. | 38,9 | 38,0 |
| 1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. | 44,6 | 46,2 |
| De 80 a 120 km/h. en 4.ª .. | 10,9 | 11,1 |
| De 80 a 120 km/h. en 5.ª .. | 17,8 | 18,2 |

CONSUMO



Muy bien los dos

| | BMW | Mercedes |
|----------------------------|------|----------|
| CIUDAD | | |
| A 24,2 km/h. de media .. | 9,8 | 11,1 |
| CARRETERA | | |
| A 90 km/h. de cruceo .. | 7,6 | 6,8 |
| En conducción rápida ... | 13,9 | 12,8 |
| AUTOPISTA | | |
| A 120 km/h. de cruceo .. | 8,6 | 7,7 |
| A fondo | 13,3 | 12,8 |
| AUTONOMIA MEDIA | | |
| Consumo medio ponder. | 9,0 | 9,5 |
| Recorrido (kilómetros) ... | 700 | 520 |



El comportamiento del BMW y del Mercedes es de una gran nobleza, incluso en las condiciones más complicadas. La única diferencia entre ambos coches salta a la luz en carreteras de muy mal piso, donde el Mercedes tiene unas reacciones más tranquilas que el BMW, un coche que exige más reflejos cuando se conduce a toda velocidad.



penión, ya que el sistema del Mercedes borra con más energía las desigualdades del suelo.

CONCLUSION: EL MERCEDES, POR LA MINIMA

Aunque las diferencias entre BMW 502 y Mercedes 190 son siempre pequeñas, es el coche de la estrella en el que se impone de una forma regular a su rival de Munich; el Mercedes responde a un diseño más avanzado y, en conjunto, es más homogéneo que su competidor directo. La diferencia de precios cambia un poco las cosas si se tiene el dinero muy justo: el 520 es 600.000 pesetas más barato que el 190, pese a que en teoría pertenece a una categoría inferior.

Sin embargo, la cuestión económica no debiera suponer problema alguno de meditación para compradores dispuestos a gastarse en su coche más de tres millones de pesetas, a la vez que hay que tener en cuenta que comprar un Mercedes o un BMW de este nivel, como ya señalábamos desde el comienzo, tiene más de adquisición de un símbolo que de mera compra de un vehículo para el transporte.

Lo normal sería que la decisión, jus-

tificada por esta última estimación, venga determinada en función del estilo. Así, bajo este punto de vista, los aspirantes a uno de estos automóviles deben tener en cuenta que en el BMW prima el clasicismo y la nota familiar y en

el Mercedes las formas de vanguardia.

El 190 E ofrece una buena velocidad punta, aceleraciones de primera, estabilidad intachable en toda circunstancia, frenos potentes y comodidad en todos los aspectos. Los casi cuatro millones de la factura del Mercedes no le darán derecho, sin embargo, ni a un equipo completo, ni a un volante de dimensiones normales, ni a una transmisión de carácter menos tranquilo que evite esa lentitud de reacciones en cuarta o quinta a la hora de adelantar a un camión o en los embotellamientos.

El 502 i tiene casi las mismas virtudes de su rival, pero ofrecidas, eso sí, en un formato más grande que, sin embargo, no da más habitabilidad interior ni tampoco más capacidad de maletero. El BMW hace gala de un cuadro completo en donde hay varios elementos electrónicos, de unos buenos frenos y de una transmisión algo más adaptada a las condiciones de tráfico clásicas en nuestro país. El 520 cede puntos frente a su rival en los aspectos de consumo, velocidad máxima, aceleraciones y comportamiento en casos límite. Los nuevos dispositivos para reglaje del asiento del conductor y de la profundidad del volante facilitan el logro de una buena postura, pero el respaldo del asiento delantero tiene que mejorar mucho en cuanto a forma y dureza.

Angel Marco

BALANCE FINAL

La estrella, por los peles

| | BMW | Mercedes |
|-------------------|----------|----------|
| Velocidad máxima | 2.º *** | 1.º **** |
| Aceleraciones | 2.º *** | 1.º *** |
| Recuperaciones | 1.º ** | 2.º ** |
| Consumo | 1.º *** | 2.º ** |
| Transmisión | 1.º *** | 2.º ** |
| Caja de cambio | 2.º **** | 1.º **** |
| Frenos | 2.º *** | 1.º **** |
| Dirección | 1.º *** | 1.º **** |
| Comportamiento | 2.º *** | 1.º **** |
| Aptitudes urbanas | 1.º *** | 1.º **** |
| Autonomía | 1.º *** | 2.º ** |
| Habitabilidad | 1.º *** | 1.º ** |
| Maletero | 2.º *** | 1.º **** |
| Confort | 2.º **** | 1.º **** |
| Sonoridad | 1.º **** | 1.º **** |
| Equipamiento | 1.º *** | 2.º ** |

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

Mercado

DEL análisis de las cifras de ventas (y, por tanto, de la penetración) de cada una de las marcas en las provincias españolas, se deducen no pocos hechos de interés. Así, se aprecia que normalmente ocupan las primeras posiciones las provincias en las que se asientan. Este es el caso de Citroën en Pontevedra, Renault en Valladolid y Palencia y Opel en Zaragoza. Digamos que existe en estas marcas una notable fidelidad de sus operarios hacia los productos que fabrican; al margen de los descuentos que las marcas suelen ofrecer a sus trabajadores y suministradores. Hay otras cosas que llaman la atención, como la aceptación de los Talbot en las provincias castellanas o de Seat en el litoral mediterráneo.

Penetración de las marcas por provincias

RENAULT (penetración nacional: 31,7 %)

- 1.º Valladolid 50,3
- 2.º Palencia 40,4
- 3.º Sevilla 39,8
- 48.º Baleares 24,9
- 47.º Santander 26,9
- 46.º Huesca 27,3

SEAT (penetración nacional: 18,7 %)

- 1.º Málaga 26,6
- 2.º Almería 23,0
- 3.º Baleares 22,8
- 48.º Valladolid 11,7
- 47.º Guipúzcoa 12,2
- 46.º Zamora 12,8

FORD (penetración nacional: 15,2 %)

- 1.º Guipúzcoa 23,0
- 2.º Vizcaya 20,9
- 3.º Valencia 19,7
- 48.º Huesca 9,8
- 47.º Valladolid 10,0
- 46.º Huelva 10,3

PEUGEOT (penetración nacional: 8,7 %)

- 1.º Navarra 12,0
- 2.º Avila 11,7
- 3.º Ciudad Real 11,6
- 48.º Málaga 5,3
- 47.º Zaragoza 6,4
- 46.º Badajoz 6,7

OPEL (penetración nacional: 8,0 %)

- 1.º Zaragoza 13,5
- 2.º Guadalajara 11,8
- 3.º Guipúzcoa 10,9
- 48.º Cuenca 2,2
- 47.º Avila 2,8
- 46.º Ciudad Real 3,4

CITROËN (penetración nacional: 7,7 %)

- 1.º Pontevedra 15,6
- 2.º Ciudad Real 12,1
- 3.º Huesca 11,8
- 48.º Palencia 3,7
- 47.º Málaga 4,7
- 46.º Soria 4,7

TALBOT (penetración nacional: 5,3 %)

- 1.º Avila 9,3
- 2.º Segovia 9,1
- 3.º Cuenca 8,9
- 48.º Málaga 2,9
- 47.º Zaragoza 3,6
- 46.º Guadalajara 3,8

Oferta de la semana

Seat, sin intereses

LA oferta iniciada en diciembre pasado, por medio de la cual determinados modelos de Seat (Ronda y Supermirafiori) se vendían sin intereses en la cantidad aplazada, se ha prorrogado. Parece claro que Seat quiere suprimir los stocks de las berlinas 131,



que ya se han dejado de fabricar y que ahora se venden en una excelente oferta. En cuanto a los Ronda, es una buena manera de incentivar las ventas. También los Seat Trans están en oferta por parte de Seat, quien ha iniciado el año con una política comercial muy agresiva.

Mercado

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

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

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

MODELO 76 77 78 79 80 81 82 83

ALFA ROMEO

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 10 rows of Alfa Romeo models including Alfard, Alfard TI, Alfetta, etc.

AUDI

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 6 rows of Audi models including 80 L, 80 GL, etc.

BMW

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 10 rows of BMW models including 520, 520i, 525, etc.

CITROEN

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 15 rows of Citroen models including 2 CV, Dyane, C8, etc.

FORD

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 10 rows of Ford models including Fiesta, Escort, etc.

MODELO 76 77 78 79 80 81 82 83

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 25 rows of various car models including Escort, Fiat, Opel, etc.

MERCEDES BENZ

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 10 rows of Mercedes-Benz models including 240 D, 240 D, etc.

OPEL

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 15 rows of Opel models including Corsa, Kadett, Ascona, etc.

MODELO 76 77 78 79 80 81 82 83

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 3 rows of Senator models.

PEUGEOT

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 15 rows of Peugeot models including 104, 305, 504, etc.

PORSCHE

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 10 rows of Porsche models including 911, 911 SC, 911 Turbo, etc.

RENAULT

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 20 rows of Renault models including R-4, R-4 TL, R-5, etc.

SEAT

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 3 rows of SEAT models including 133 Especial.

Mercado

MODELO 76 77 78 79 80 81 82 83

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 25 rows of various car models including Panda, Lancia, Renault, etc.

MODELO 76 77 78 79 80 81 82 83

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 10 rows of various car models including Ronda Diesel, Simca, etc.

TALBOT

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 15 rows of Talbot models including Simca, Simca 1200, etc.

MODELO 76 77 78 79 80 81 82 83

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 5 rows of various car models including 150 LS, Solara, etc.

VOLKSWAGEN

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 4 rows of Volkswagen models including Passat, Scirocco, etc.

VOLVO

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 6 rows of Volvo models including 244 DL, 244 GL, etc.

OTRAS MARCAS

Table with 8 columns (Modelo, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83) and 5 rows of other car brands including Fiat, Lancia, Rover, etc.

MOTOS

Estos precios incluyen los gastos de matriculación e impuestos de lujo.

Modelo Cil. cilindrada c.c. Potencia CV Velocidad km/h Precio total Plaz.

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 5 rows of Benelli models including 554, 554 Sport, etc.

BIMOTA

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 4 rows of Bimota models including HB2, HB3, etc.

BMW

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 10 rows of BMW models including R 45, R 50, etc.

BULTACO

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 10 rows of Bultaco models including Straker 74, Straker 125, etc.

Modelo Cil. cilindrada c.c. Potencia CV Velocidad km/h Precio total Plaz.

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 5 rows of Cagiva models including 350 SST, 350 Abi-Vari, etc.

DERBI

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 5 rows of Derbi models including Sport 74, TTB-Extra, etc.

GILERA

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 2 rows of Gilera models including GR 175.

HONDA

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 3 rows of Honda models including CBX 750, VF 750, etc.

ITALJET

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 4 rows of Italjet models including Pre-Hit, X-A, etc.

KAWASAKI

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 3 rows of Kawasaki models including KZ 650, Z50-MKT, etc.

Modelo Cil. cilindrada c.c. Potencia CV Velocidad km/h Precio total Plaz.

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 4 rows of Lambretta models including 125, 150, 200.

LAVERDA

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 2 rows of Laverda models including 905-1000.

MONTESA

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 4 rows of Montesa models including Cota 242, Cota 348, etc.

MORINI

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 4 rows of Morini models including 250 Bicilindrica, 350 Turismo, etc.

MOTO GUZZI

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 10 rows of Moto Guzzi models including V 50 III, V 50 Monza, etc.

Modelo Cil. cilindrada c.c. Potencia CV Velocidad km/h Precio total Plaz.

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 4 rows of Ossa models including 250 TE, 250 Cope, etc.

PUCH

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 3 rows of Puch models including Colma M 82-TT-AD, etc.

SUZUKI

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 3 rows of Suzuki models including GSX 550 ES, GSX 750 ES, etc.

VESPA

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 10 rows of Vespa models including PK 75 S Junior, PK 75 S Etc. 3, etc.

YAMAHA

Table with 5 columns (Modelo, Cilindrada, Potencia, Velocidad, Precio) and 10 rows of Yamaha models including DT 60, SR 250, etc.



VENEDORES POCO SERIOS

VOY a relatarles lo que me ha sucedido al intentar adquirir un coche nuevo Renault, modelo 11 GTS, en el concesionario Renault EASA, sito en la avenida de Aragón, 286, de Madrid.

Me puse en contacto con un vendedor de este concesionario el día 10-12-84, y este mismo día le hice el pedido del coche con el fin de

que no me cogiera la subida inminente de Renault.

Mi coche, un Renault 12 S de matrícula M-0920-P, fue tasado por el vendedor en 150.000 pesetas, y se comprometió a entregarme el nuevo antes de que acabara el año.

El día 21 de diciembre concretamos las condiciones de pago, que fueron de la siguiente manera: aproximadamente un 40 por 100 en mano, y el resto aplazado en letras mediante la financiera de Renault.

Al cabo de unos diez días, y ya en este año, se me comunicó de Renault que no se me concede la totalidad del crédito aplazado, aunque sólo exigían un 20 por 100 del valor total del coche para hacer la operación. No se me da ninguna explicación del porqué y decidí presentarme en la financiera, sita en la calle de Concha Espina, 18. Cuando salí de allí ya me habían concedido la totalidad del crédito sin exigirme presentar ningún documento más.

Al día siguiente me presenté en dicho concesionario para cerrar la operación y firmar las letras. Mi sorpresa fue cuando el mismo vendedor me dice que sólo me puede dar por mi coche 100.000 pesetas, ya que, según él, se precipitó al realizar la tasación y que el servicio de ocasión no podía darme lo que se acordó en un principio.

Como comprenderán, mi decisión fue tajante y anulé

la operación, ya que la falta de seriedad y de profesionalidad de este señor habían quedado patentes.

Tomás García Martínez
Madrid

LA RAZON, A QUIEN CORRESPONDE

LES adjunto fotocopia de las contradicciones de Seat y les agradeceré que hagan el uso que consideren oportuno en beneficio de los usuarios. Como podrán observar, un Ibiza de 303 kilómetros y diez días de circulación ya tiene una avería cuya reparación cuesta 2.205 pesetas al propietario, en contradicción con lo que dice la propaganda de garantía: «Doce meses..., incluyendo piezas y mano de obra.» La avería consistía en la rotura de una pieza de plástico entre el cable del acelerador y la palomilla del carburador, aparentemente pequeña avería que, según dice la propaganda, se reparan en el momento, pero en este caso tardaron dos días y, además, sin la pieza original, por ¡no tenerla en existencia!

Respuesta: Por la fotocopia que nos envía, observamos que las 2.205 pesetas de la reparación obedecen al arranque de su vehículo con desplazamiento del mecánico hasta el lugar en el que se encontraba inmovilizado, y al coste de la grúa que llevó

el vehículo hasta el taller. La reparación no tuvo cargo alguno.

A nadie nos hace gracia pagar, a los diez días de retirar un coche del concesionario, 2.200 pesetas por una avería, pero también debe reconocer que, en este caso, no se ha incumplido ninguna cláusula del contrato de garantía, que, como en ninguna otra marca, no cubre los gastos de desplazamiento del mecánico y de la grúa. Otra cosa distinta es si estos gastos deberían estar incluidos en la garantía, sin olvidar que las garantías son una oferta del fabricante que el cliente debe conocer en todas sus cláusulas. En cuanto a la falta de repuestos, le damos la razón en su queja.

a pegarlos, lo que dio con muchos cristales en el suelo. Si un cristal se cae o se rompe, que para el caso es lo mismo, lo menos que puede hacer Kinby es venderlos sueltos; pero no, si se rompe un cristal, hay que comprar la óptica completa; compra que me vi obligado a hacer después de dirigirme por teléfono a Kinby, diciéndome el señor que me atendió que lo sentía, pero que no se vendían sueltos los cristales.

Claro que para estos señores es más rentable vender ópticas completas, así que ya lleva una nueva y la otra pegada. Aquí hay varios Rondas con los cristales de los faros pegados.

J. L. García Domínguez
Archidona



LOS FAROS DEFECTUOSOS DEL RONDA

POR un defecto de fabricación de los faros Kinby que traen los Seat Ronda, a éstos se les caen los cristales. Tengo un Ronda 75 CLX de finales de 1982, del que también me quedé con ellos en la mano, comprobándolo a raíz de la queja que venía en MOTOR16. Pude pegarlos con Nural 20, que es lo que aconsejaba Seat en una circular a sus distribuidores. En mi opinión, es Seat la que debió cambiar todos los faros de esta serie que Kinby fabricó defectuosamente, en vez de limitarse

FORMACION A LARGO PLAZO

LES escribo para pedirles un consejo. Soy un «fanático» de los automóviles y de todo lo que les rodea. En la actualidad estudio tercero de Formación Profesional, pero mi gran ilusión es llegar a ser ingeniero. Me encantaría llegar a tener un taller mecánico de competición. ¿Cuántos años dura la carrera?

Ramón Valero
Barcelona

Respuesta: En primer lugar, darte todos los ánimos del mundo para que llegues a completar la formación que tanto te gusta. Si no es-

tamos equivocados, una vez terminado el ciclo de Formación Profesional puede llegar al título de Ingeniero Técnico Industrial con tres años de estudio, y con otros cuatro años más, a la Ingeniería Superior. Ponte, de todos modos, en contacto con la delegación del Ministerio de Educación o con la Consellería correspondiente, en la que te informarán con más precisión sobre las posibilidades, convalidaciones y años de estudio.

DURACION DE UN DIESEL

ES obvio que el trato que recibe un motor condiciona su duración. Partiendo de este supuesto, me gustaría conocer el kilometraje que puede realizar un automóvil de gasóleo sin necesidad de repararlo o rectificarlo.

Argimiro Sánchez
Salamanca

Respuesta: Como usted bien supone, la duración de un motor depende fundamentalmente del trato recibido. Ahora bien, aunque es totalmente imposible generalizar, se acepta como vida media de un motor diesel una cifra superior a los 200.000 kilómetros. En una proporción considerable (alrededor del 25 por 100), se alcanzan los 300.000 kilómetros sin reparar, y existen aisladamente motores que han superado la cifra del medio millón de kilómetros sin necesidad de abrirlos.

RUIDOS NO, GRACIAS

TENGO un Simca 1200 GLS y quisiera que me informasen sobre la forma de insonorizarlo y los materiales que se deben emplear. Si es posible, quisiera saber la dirección de algún taller o tienda que se dediquen a este tema. También me gustaría saber si es posible montar aire acondicionado y los talleres que se dedican a ello. Por último, me gustaría conocer la forma de evi-

tar, en parte, el ruido de rodadura para que no entre al interior.

Julián Gujjarro
Belmonte (Cuenca)

Respuesta: Para mejorar la insonorización del coche, lo mejor, y prácticamente el único sistema al alcance del automovilista, es añadir filtros especiales antisonoros en diversas partes de la carrocería. Los materiales a emplear son normalmente filtros compuestos de una gruesa capa de fibra de vidrio o elemento aislante poroso de similares características, y una lámina delgada de material asfáltico recubierta con frecuencia con papel de aluminio. Estos materiales pueden adquirirse en comercios especializados en materias de aislamiento para la construcción. En España no conocemos ninguna casa especializada en «kits» de insonorización de automóviles, aunque sí sabemos de algunas en otros países de Europa que quizá pudieran asesorarle e incluso suminis-



trarle el material necesario. Una de ellas es la siguiente: Oligier-France, 40 Rue du State, St. Louis 57820, Lutzelbourg (Francia).

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

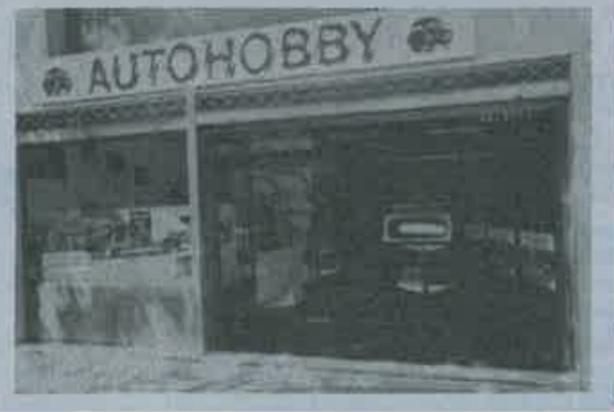
CRITICA DE TIENDAS

Una tienda muy peculiar

AUTOHOBBY, en el paseo de Santa María de la Cabeza, número 42, de Madrid, es una tienda que utiliza un sistema de venta poco usual, por no decir desconocido, en el ramo del automóvil, excluyendo, claro está, los grandes almacenes, cash&carry, etcétera. Esta característica es el autoserivicio. La tienda se encuentra dividida en secciones en las que podemos encontrar el «hágalo usted mismo», sección destinada a los aparatos de diagnóstico de motor, pistolas estroboscópicas, tester, etcétera. Equipos en su mayoría importados, de gran diversidad de marcas y precios, difíciles de encontrar. Equipos de música, altavoces, antenas, todo tipo de herramientas para el aficionado al motor; incluso el «manitas» que se

atreva puede comprar un techo practicable e instalárselo él mismo. En definitiva, esta tienda, repleta de caprichos para el aficionado al automóvil, representa la imaginación que derrochan los nuevos empresarios del sector, ofreciendo al comprador nuevas fórmulas para tentarle y hacerle comprar algún producto, y al mismo tiempo el permitirle mirar sin atosigarle y con la ventaja de tener todas las cosas a la vista, pudiendo de esta manera elegir cómo-

damente. Cualquier duda que se le presente puede ser consultada a los empleados, que no son meros cajeros, sino que suelen aconsejarle. En la caja disponen de un ordenador en el que, si algún artículo faltara en ese momento, pueden decirle al cliente si existe en el almacén central, etcétera. Para los que no se atreven a montar los productos que compran en la tienda disponen de un servicio de montaje, con lo que se da un servicio completo al cliente.



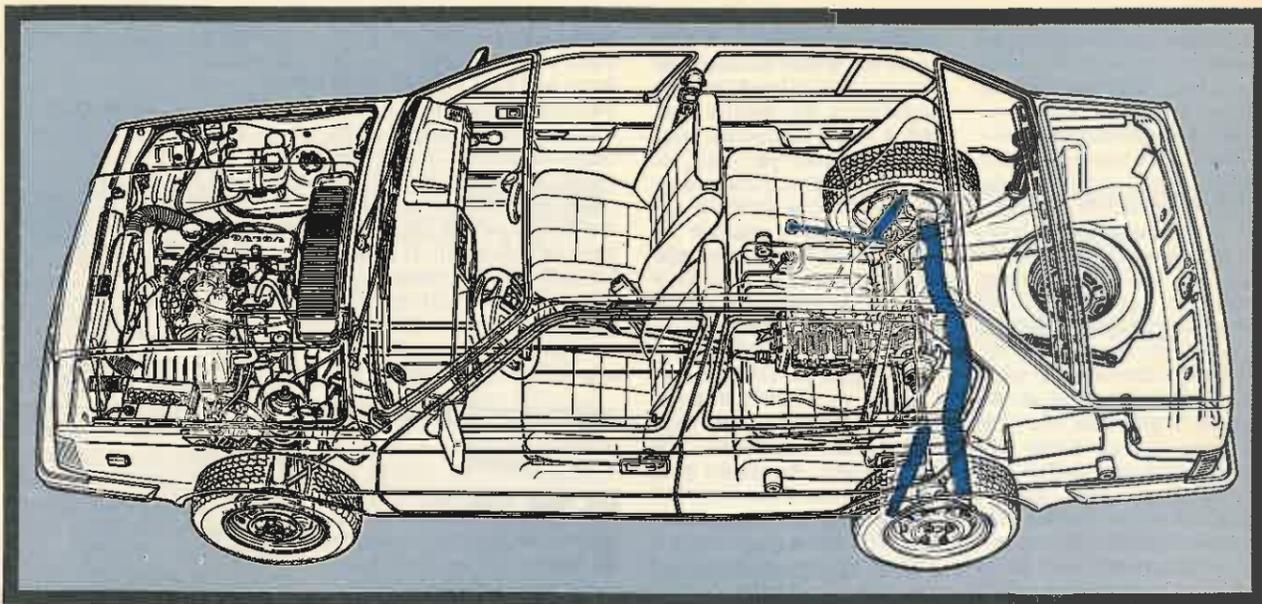
Puntuaciones:
Tienda, 8; stock, 7;
vendedores, 7.

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

Foto robot
1: BMW (635 CSI). 2: Ford (Orion). 3: Peugeot 505. 4: Opel (Kadett). 5: Renault 18 (GTX).

Jeroglífico
«Viene detrás del coche rojo».

Sopa de letras
Estacionamiento. Calzada. Bordillo. Arcén. Baca. Manómetro. Claxon. Autopista. Peaje. Carril. Stop. Quitamiedos. Curva. Recta. Caravana. Retrovisor. Paragolpes. Spoiler. Tapacubos. Matrícula. Delco. Llantas. Cabina. Remolque. Rueda.



El Volvo 360 adopta la solución del puente De Dion. En este caso se emplean ballestas semielípticas en vez de muelles helicoidales.

PUENTE DE DION: SOLO PARA ELEGIDOS

ENTRE los muchos sistemas de suspensión trasera que se pueden adoptar hay uno que es usado en vehículos de categoría y con prestaciones elevadas. Se trata del puente trasero De Dion. Esta suspensión es empleada particularmente por Alfa Romeo en sus mo-

delos de tracción trasera. El recientemente presentado Alfa 90 también incorpora esta solución en el eje trasero.

El sistema se compone de una barra transversal sobre la que se apoyan los muelles helicoidales. En el caso de los Al-

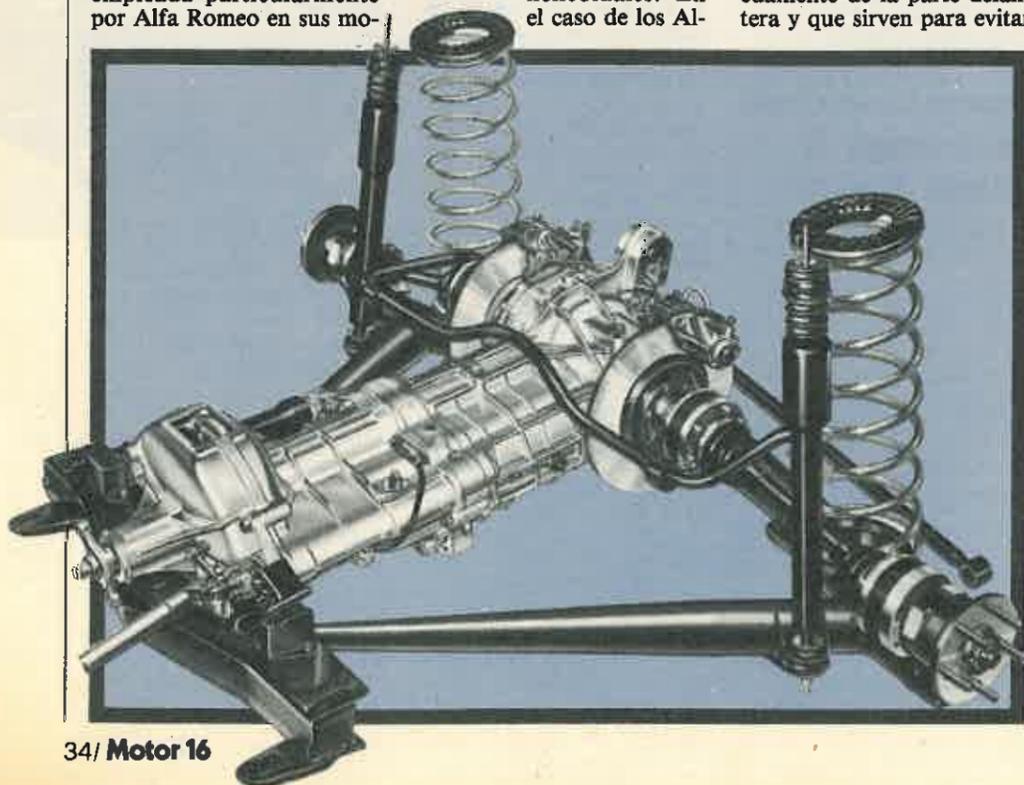
fa Romeo, la caja de cambio que está ubicada en el eje trasero, por lo que ésta está anclada al chasis y la barra transversal le pasa por debajo. En los extremos de dicha barra van anclados dos tirantes que vienen oblicuamente de la parte delantera y que sirven para evitar

desplazamientos y giros del eje.

Esta solución es más complicada técnicamente que el eje rígido clásico, pero su comportamiento es superior en cualquier terreno. Mantiene la verticalidad de las ruedas con respecto al suelo, con lo cual la superficie de contacto de éstas es siempre la ideal. Además, de esta forma el peso suspendido es mucho menor que en el eje rígido, ya que el diferencial y la caja de cambio están anclados al chasis y, por tanto, no se mueven solidariamente con la suspensión, tal y como sucede en los ejes rígidos normales.

El comportamiento de los coches dotados de puente De Dion es similar al de un coche con suspensión independiente, ya que las irregularidades de la carretera no producen desplazamientos extraños, pero se reduce considerablemente el balanceo de la carrocería típico de estos coches.

El sistema de suspensión trasera De Dion resulta técnicamente algo más complicado que las suspensiones convencionales, pero por su concepción, resulta muy efectivo en todo tipo de terreno.



CADA AÑO, SOLO UN COCHE OSTENTA EL TITULO DE MEJOR COCHE DE LAÑO.

EN 1985, PEUGEOT 205.



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



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

CEPSA Lubricantes recomendados ESSO

FOTO ROBOT



Descubrir los cinco modelos y marcas de los coches que forman estos dos prototipos.

ETRWSENLXSXSKBZT
 USEHOHADEURAOHW
 QPTNBSTOPTAVRRY
 LORAUEMALYNRDEA
 OIOZCFAROSAUICL
 MLVYAINCGOVCLTU
 EEINPWOEADAZLAC
 RRSEATMNRERXOUI
 HNOCTCELAIAEPT
 CARRILTLPMCJSOT
 SABACARATAIAEPA
 TRBWTXONYTDENIM
 UTQIUOSTFIWPNF
 WRTUNNTAGUEIFTK
 OCLEDAYSLOQUIHAO

SOPA DE LETRAS

Localizar 25 nombres de cosas relacionadas con el mundo del automóvil. Se encuentran dispuestas horizontal, vertical y diagonalmente, al derecho y al revés.

JEROGLIFICO

¿No ves a Tomás por el retrovisor?



Soluciones en pág. 32

Televisión

Los rallyes, en «Pista libre»

El lunes día 4 de febrero, el programa «Pista libre», que se emite a las 19,05 por la Primera Cadena de televisión, estará dedicado al rallye



Motos

HOMENAJE A TORMO Y ASPAR

El próximo jueves día 31 de enero tendrá lugar en la discoteca barcelonesa NO —Aribau, 242— un homenaje a Ricardo Tormo y Jorge Martínez «Aspar», que les ofrece Derbi, toda su red comercial de Barcelona y varias empresas importantes; a este acto acudirán los pilotos nacionales más destacados. Durante la fiesta, que comenzará a las 22,30 horas, se sorteará entre los asistentes un ciclomotor Derbi Yumbo Extra FD y una bicicleta Rabasa-Derbi. Los aficionados que deseen asistir pueden retirar las invitaciones en: Moto Sport, S. A. —Gran Vía, 411—, Moto Sprint —Rosellón, 345— y Máquina Motors, S. A. —Brusi, 92.



París-Dakar. El invitado en esta ocasión para responder a las preguntas que le formule la joven audiencia será Carlos del Val, que ha participado tres veces en esta prueba. Como complemento visual se proyectará un reportaje realizado en el desierto de Almería, donde Carlos del Val y Marcelo Conod, su copiloto, se entrenaron y probaron el Pegaso con el que han participado este año.

Música

V CONGRESO, CON MARCHA

NACIDOS en la movida madrileña, V Congreso es un grupo funky que, desde el verano del 83, está dando mucha marcha, y acaba de sacar un disco con Zafiro. «Desaparecidos», nombre genérico del LP, es un cóctel explosivo de jazz, funky, pop y rock; en su portada aparecen los seis componentes del grupo sobre un Citroën 11 Ligero, un *pato*, como se conoce popularmente a este modelo muy de moda a partir de los años treinta.



Nieve

Fin de semana blanco

La prueba internacional de saltos masculina Copa SM el Rey tendrá lugar durante el primer fin de semana de febrero en la estación invernal de La Molina. Esta prueba, que organiza la Federación Catalana, contará con los mejores especialistas. También en La Molina se celebrará, durante el sábado 2 de febrero, el III Trofeo Jorge Aymat de saltos, que organiza la Federación Vizcaína y es puntuable para el trofeo FEDI. Asimismo, el día 2 de febrero, organizados por la Federación Vizcaína, se disputarán en Astún los slaloms gigantes para hombres y mujeres, dentro del Memorial Pancho Sainz.



La foto premiada



Contra coches saltarines

Aunque el guardarrail indica por sí mismo que no se puede pasar, no por ello han dejado de colocar los responsables de este tramo de carretera una señal de prohibición; quizá pensando que pueden existir coches capaces de saltarse lo que sea para ir por el atajo. La foto la remite José de la Parte, de Madrid, que recibirá una suscripción por seis meses a MOTOR16.

CAVA CLUB 16 y RIOJA SAGASTA 81

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECECN 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.

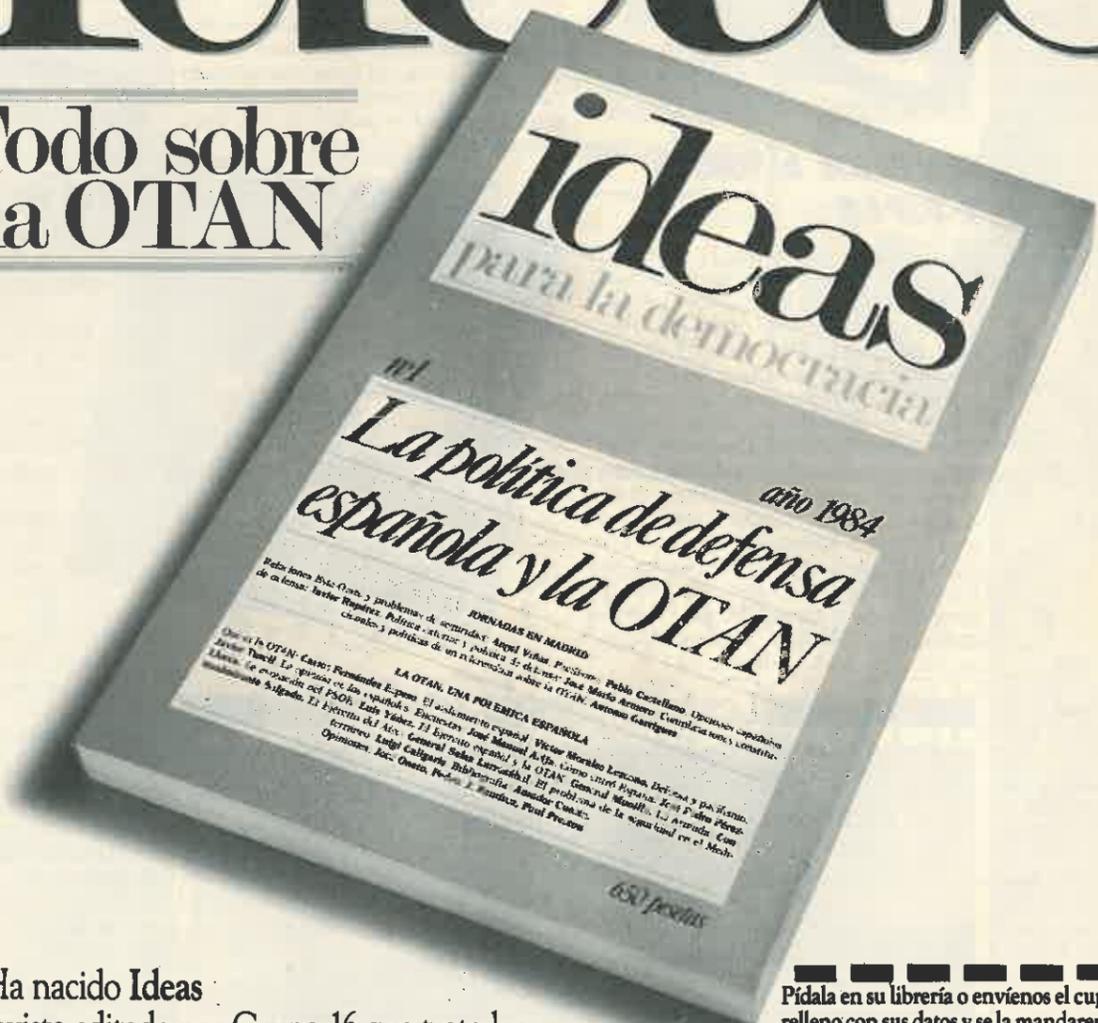
Como suscriptor n.º de

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.

España necesita ideas

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 INREVISA por un importe de 650 Ptas. Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41. 28037 MADRID.

Comprar y vender



OPEL CORSA, EL PRESTIGIO COMO META



Movilauto, S. A.

20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50.
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

Auto Beltrán s.a.

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

| | |
|---------------------------------------|-----------------------------|
| MERCEDES 450 SEL 6.9, B-BM | AUDI 200 Turbo, B-EH |
| MERCEDES 280 E, CS-G | LAMBORGHINI Spada, B-I |
| MERCEDES 190 SL, B-438 | MASERATI Merak SS, V-AF |
| MERCEDES 280 SL, B-EV | JAGUAR E Coupé, B-775 |
| MERCEDES 360 SLC, B-BT | JAGUAR XJ, 12. 5.3, M-DU |
| MERCEDES 350 SE, V-S | CADILLAC de Ville, descp. |
| MERCEDES 280 SE, M-733 | FORD TAUNUS 2.4, B-FG |
| MB 240 D, M-DV | FORD GRANADA Ghia Amer. |
| MB 220 S, M-457 | FORD GRANADA 2.8, B-DZ |
| BMW 320 A, B-DW | FORD MUSTANG MACH 1 |
| BMW 735 J, B-EV | LINCOLN CONT. Mark IV, B-AP |
| BMW 728, B-DU | MERCURY COUGART, B-638 |
| BMW 733i, A, M-CP | VOLVO 145 Ranch., B-EV |
| BMW 3.0 CS, M-AP | FIAT 130 Coupé, B-K |
| PORSCHE Carrera 3.0 Targa | TALBOT Solara SX, B-EP |
| PORSCHE Turbo, B-BC | |
| MAZDA 323, varios colores, a estrenar | |

CONCESIONARIO OFICIAL **mazda**

Talleres BENJA

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

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

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**

ATENCIÓN, VISITENOS TENEMOS UN REGALO PARA VD.

Gran stock vehículos ocasión todas las marcas.
Garantizados, sin entrada
Facilidades 24 meses.
P.º de los Jesuitas, 16. Teléfono 463 35 49
MADRID

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

- 200 automóviles de selección seminuevos.
- Con garantía firmada.
- Servicio de talleres esmerado.
- Condiciones económicas más ventajosas.

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION

Démos su confianza.

Paseo de las Delicias, 65 y 100 bis.
Tel. (91) 468 46 08. MADRID 28045



AUTOMOVILES

CANALCAR

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

EMPRESA RECOMENDADA

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

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

MOTO ACCION

BUSCA

AJUSTADOR MATRICERO Y TORNERO

Tel. (91) 262 98 13
MADRID

Oficial 2.º o 1.º
Máximo, 40 años



Opel Kadett. El coche en su mejor forma.



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

Los mejores coches ingleses.



Véelos en:

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

Teléfono: 253 34 00
Teléfono: 276 46 00
Teléfono: 255 91 57
Teléfono: 431 67 07
Teléfono: 234 68 72
Teléfono: 458 08 00

PROFESIONALES AUTOMOVILES

Muy introducidos mercado de Madrid. CON red comercial funcionando. NOS interesan representaciones. Telf. 91-476 83 41.

SE OFRECE LICENCIA DE EXPORTACION DE MODELO DE UTILIDAD N.º 262.448 «ENCENDEDOR ELECTRICO PERFECCIONADO PARA AUTOMOVIL» INFORMACION EN REGISTRO PROPIEDAD INDUSTRIAL.

MINUSVALIDOS

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

AUTOESCUELA



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

TELESPORT, S. A. VIDEO-RALLYE

Ahora tienes la oportunidad de formar tu propia videoteca del Mundial de Rallyes 1983 y 1984. Por sólo 4.200 ptas. al mes. En cintas de una hora de duración. En grabaciones profesionales y disponibles en todos los sistemas. ¡Ponte en contacto con nosotros!
TELESPORT, S. A.
C/. Escocia, 60-1.º, 1.º
08016 BARCELONA
Tels. (93) 349 90 64 - 321 02 42

El Bello y la Bestia



NISSAN PATROL El Rayo Japonés



NISSAN CHERRY

CONCESIONARIO MADRID Y PROVINCIA

Iberauto

■ Sta. M.ª de la Cabeza, 45
Tels 230 88 85 MADRID
■ Galileo, 80-84
Tels 445 93 63 MADRID
■ Carretera de Barcelona, Km 31,600 Tels 889 33 11 ALCALA DE HENARES
■ Avd de los Carabanchelos, 2 Tels 619 79 94 ALCORCON
■ MERCA MADRID Tels 785 27 14 ZONA COMERCIAL



Los Japoneses

RALLYE MANZANARES ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

Exposición y venta: c/ Antonio López, 117 28026 MADRID Tel. 475 47 93

HASTA 26 OPERACIONES DISTINTAS

- hora del día
- tiempo transcurrido
- tiempo para vaciar el depósito
- tiempo para llegar a destino a la velocidad actual
- alarma: despertador o recordador
- cronómetro, tiempo entre dos puntos
- indicación del tiempo transcurrido
- distancia recorrida desde la última vez que se llenó el depósito
- distancia que falta para vaciar el depósito
- distancia recorrida durante el viaje
- distancia que falta por recorrer hasta destino
- gasolina usada desde la última vez que llenó el depósito
- gasolina usada durante el viaje

- gasolina todavía en el depósito
- gasolina necesaria hasta destino según el consumo actual
- velocidad actual del vehículo
- velocidad media del vehículo durante el viaje
- consumo actual de gasolina
- consumo medio de gasolina para el viaje

COMPUGRUISE UN ORDENADOR PARA SU COCHE



MARVILSA.ª 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



auto/ Vilaza.ª

FERNAN GONZALEZ, 39-TF 274 00 66 ACACIAS, 20-TF 468 32 44-MADRID

ATENCION OFERTAS ESPECIALES

- Supermirafiori 1600 85.000 entrada 13.600 mes
- Ford Escort 1300 95.000 entrada 17.500 mes
- Ford Fiesta L Total: 290.000
- Seat Fura (5 velocidades) 60.000 entrada 12.500 mes
- Seat Panda Red, último modelo 40.000 entrada 11.500 mes
- Seat Granada 2.3, seminuevo 120.000 entrada 25.300 mes
- Seat Ronda 90.000 entrada 17.500 mes

VISITENOS EN NUESTRAS EXPOSICIONES FERNAN GONZALEZ, 39 ACACIAS, 20

INFORMACION: 274 00 66
NUESTRA MAYOR CUALIDAD «LA CALIDAD»



HIFI-MOVI
ZABALBIDE, 5 (415 45 01)
AVDA. EJERCITO, 26 (447 32 27)
BILBAO



- Instalaciones al momento y garantizadas.
- Servicio técnico propio.
- Venta al mayor.

ESPECIALISTA EN SONIDO PARA SU AUTOMOVIL

SEAT 1.200
SPORT 1.430 (BOCANEGRA)
MOTOR, CAMBIO, EMBRAGUE CON 9.000 KMS.
275.000 PTAS.
Tel. (91) 733 94 26

TRIUMPH 2000 MK2, turismo, 90.000 km. Impecable. 500.000 pesetas. Tels. (91) 259 96 54 y 650 22 61.
MGB descapotable. Pieza única. 15.000 km. reales.

1.300.000 pesetas. Tel. (91) 458 08 12.

132 Automático. Aire acondicionado. Impecable. 500.000 pesetas. Tel. (91) 458 08 00.

RALLYE MANZANARES ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

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

Es una película que se adhiere al cristal empleando agua y sirve para filtrar los rayos solares, climatizando el interior del vehículo. La película de control solar es un producto concebido para ser aplicado sobre la superficie interior de los cristales de ventanilla, reduciendo eficazmente el calor radiante y deslumbramientos solares. Elimina también la mayor parte de los rayos ultravioleta, causa de la decoloración.
A diferencia de los materiales convencionales de protección solar y reducción de luz, la película de protección solar STYLIS-TICK forma un escudo reflexivo que rechaza, no absorbe, los rayos solares. Resulta, por tanto, un producto eficaz para reducir la transmisión de calor, deslumbramiento y rayos ultravioletas, manteniendo a su vez la transparencia y demás propiedades usuales del cristal.
Confort: Elimina el 80 por 100 de calor del sol. Protege tapicería del sol. Conserva la transparencia y se puede limpiar con toda normalidad.
Colores: Humo, bronce, espejo y oro.
Medidas: 0,75 x 3 m.
Venta por correspondencia, más gastos de envío.

PRECIO: 6.500 Ptas.



Película de control solar
Stylis-Tick
tallo

VILARDELL

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

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

GRAN CAN

Autocelosis

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

MB AUTO-LAN S.A.

Villarreal, 210-212 Teléfono 93-322 39 30 08036-Barcelona

¡ANUNCIASE HOY!

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

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

Enviarnos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante telón bancario a nombre de INREVIS-A-MOTOR 16

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

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono
Firma:

VINHO DO PORTO

Rallye de Portugal

5/10 MARZO 1985

CLASIFICACIÓN «AMATEURS»

Se establecerá una clasificación especial «AMATEURS»

Se considerarán «AMATEURS»:

- a) todos los conductores que no figuran en las listas de pilotos prioritarios FISA;
- b) todos los que se inscriban a título individual.

NOTA — Los casos dudosos serán examinados por el Comité de Organización.

Se atribuirán premios a los «AMATEURS» que totalizan 150.000 escudos.

Este importe se repartirá de la forma siguiente:

- 25 % al primer clasificado
- 15 % al segundo clasificado
- 10 % al tercer clasificado
- 50 % a dividir entre todos los «AMATEURS» que hayan terminado el Rallye.

PREMIO SG EXPORT

Patrocinado por «Tabaqueira» habrá premios que totalizan 250.000 escudos que se repartirán de la forma siguiente:

- 40 % al primer clasificado
- 30 % al segundo clasificado
- 15 % al tercer clasificado
- 10 % al cuarto clasificado
- 5 % al quinto clasificado

PREMIO CASTROL

Patrocinado por la SLIL, habrá un premio de 175.000 escudos que se repartirá de la forma siguiente: 1º 100.000 escudos; 2º 50.000 escudos; 3º 25.000 escudos.

FECHA

Ruego me envíen el reglamento del RALLYE DE PORTUGAL-VINO DE OPORTO, así como toda información sobre las condiciones ofrecidas a los participantes.

NOMBRE

DIRECCIÓN

PAIS TEL/TELEX

RECORTAR Y PEGAR EN UNA TARJETA POSTAL A ENVIAR A LA DIRECCIÓN SIGUIENTE:
RALLYE DE PORTUGAL-VINO DE OPORTO — AVENIDA DA REPÚBLICA, 47, 5.º ESQ.
1000 LISBOA-PORTUGAL

Portugal

La ruta de la amistad.

Composto e Impresso na Sociedade Astória, Lda. — Lisboa



1984 — HANNU MIKOLA / A. HERTZ
1. de la Clasificación General

HOTELS

| TARIFAS ESPECIALES | HOTEL ESTORIL-SOL | | HOTEL VERMAR PÓVOA DE VARZIM | |
|------------------------------------|-------------------|-------|------------------------------|-------|
| | Escudos | Ptas | Escudos | Ptas |
| Habitación doble con desayuno | 6.000\$00 | 6.000 | 3.600\$00 | 3.600 |
| Habitación individual con desayuno | 4.100\$00 | 4.100 | 3.300\$00 | 3.300 |

CONDICIONES PARA LOS «AMATEURS»

Se concederán, además, las siguientes ventajas:
Devolución de los derechos de inscripción (incluida la prima del seguro) por valor de 120.000 pesetas.
Entrega de una cantidad correspondiente al precio de diez noches (habitación y desayuno) en hotel 3/4 estrellas, después de la verificación administrativa.

PREMIO CORREIO DA MANHÃ

El Periódico Correio da Manhã estableció igualmente un premio con un total de 200.000 escudos.



CAMPEONATO DEL MUNDO

Para cualquier información puede dirigirse a:

OFICINA DE TURISMO DE PORTUGAL

MADRID:
Gran Vía, 27-1.º — 28013 Madrid
Tel: (91) 222 93 54 TX: 27283 CTP E

BARCELONA:
Ronda de San Pedro, 7-1.º-2.º — 08010 Barcelona — Tel: (93) 317 79 99

VIGO:
Marqués de Valladares, 29/31 — Vigo
Tel: (986) 22 49 59



Tarjetas Postales

D ICEN en París que cuando la Renault estornuda, Francia se acuesta con gripe. Ahora que Renault tiene la gripe, ¿cómo estará Francia?

Por de pronto, ha cambiado estos días de presidente director general. Mal signo. Las macroempresas son como los equipos de fútbol. Sólo cambian de manager cuando pierden puntos. Decían estos días en París que iba a ser llamado a la cabecera de madame Renault un energético galeno. El señor Besse, un alto ejecutivo del que en Francia se dice todo el bien que se puede decir de un alto ejecutivo, porque fue capaz de levantar y sacar del abismo a otra macroempresa, Pechiney en este caso.

El señor Besse modernizó, racionalizó, cortó por lo sano, cerró aquí y allá lo que no era rentable, y en poco tiempo logró balances positivos para la gran multinacional del aluminio.

Los expertos dicen que lo de la Renault no es tan grave como lo fuera lo de Pechiney. Pero mucho más que Pechiney, la Renault es símbolo de la empresa nacionalizada a la francesa y, por tanto, de la moderna Francia industrial.

Solamente contemplar la fábrica desde las orillas del Sena, a su paso por Boulogne-Billancourt, ya es un grandioso espectáculo. De esas naves interminables han salido algunos de los modelos de coches más populares del mundo. Dicen que cada uno de diez adultos europeos propietarios a lo largo de su vida de cinco coches ha tenido, al menos, un Renault. R-4, R-8, R-18, aquel Dauphine y aquel Alpine...

Desde el fin de la segunda guerra mundial, cuando el general De Gaulle nacionalizó la empresa, los Renault forman parte del paisaje urbano europeo y también del paisaje rural. Los colores «bleu France» de los Renault de competición han brillado en todos los circuitos del mundo.

Francia misma se divide en dos grandes grupos de automovilistas: los partidarios de Citroën y los fieles de Renault.

La lucha y la competencia entre ambas firmas, con el tercer gran postor



Xavier Domingo

que es socialista, quieren rentabilidad, que en términos empresariales es sinónimo de salud. Por eso han llamado o van a llamar al señor Besse.

Aunque incluso en Boulogne-Billancourt hay varios restaurantes que valen la pena, los alrededores de la fábrica son el reino del bocata, del «demi» de cerveza o del «p'tit blanc sec», «muscadet», de preferencia, «s'il vous plait».

Los ejecutivos de la casa o sus visitantes, cuando no comen en la cantina de la fábrica, que tiene un comedor para eso, van al Gerard Pangaud, un restaurante bastante caro y algo pretencioso.

En la cantina de la Renault no se come mal. Es algo inmenso y es también uno de los más saneados negocios de los sindicatos, especialmente de la CGT, el sindicato comunista.

El vino —blanco, tinto o rosado— es peleón y barato. La clientela exige, sobre todo en el plato, abundancia y limpieza.

Hace unos años, un semanario de París efectuó un ranking crítico gastronómico de cantinas de macroempresas. La de la Renault quedó primera, con amplia ventaja. Funciona como un snack y cada día propone diversos platos a elegir para cada servicio.

Es éste un aspecto muy importante de la cocina moderna. No

solamente desde el punto de vista de la nutrición, sino también para el análisis y el conocimiento de una clase, la de los trabajadores. La calidad de una cocina colectiva de fábrica, en el mundo occidental, refleja sobre todo las exigencias de los obreros en la mesa. La aparición constante de platos muy tradicionales y muy caseros en estos locales no es solamente por razón de economía, sino también por rechazo del paladar popular a toda novedad o a todo inconformismo.

Del mismo modo que el periódico más comprado por la clase francesa es el ultrarreaccionario «Le Parisien», que elude toda política y se ocupa sobre todo de carreras de caballos y sus apuestas, así también la mayor golosinería de esta clase sigue siendo el bisté con papas fritas.

La Fábrica



que fue siempre Peugeot, es toda la historia del auto francés.

Yo he tenido indistintamente Citroën, Renault y Peugeot. Y, a menudo, al volante de cualquiera de entre ellos, he rodado por las vías del Sena que circundan la isla en donde está la Renault, la fábrica por excelencia, el imperio del sindicalismo más duro, el mundo de la inmigración proletaria y también el de la automatización y la electrónica. Son kilómetros y kilómetros de tinglado industrial, y a mí el paisaje industrial me gusta.

Es la fábrica madre de un montón de fábricas hijas esparcidas por todo el mundo. Tal vez la familia sea hoy demasiado numerosa y esté comiendo más dinero del que produce. El Estado francés, que es el «amo Leviatan» de la empresa, y su actual mayordomo,

SALON NAUTICO DE BARCELONA

BARCOS PARA TODOS



Los campeones olímpicos y sus barcos han sido las atracciones del Salón: tanto el FD como los 470 fueron muy comentados. En la foto, Alejandro Abascal con Jordi Pujol.

La vela, la especialidad más llamativa de la náutica, fue el sector más interesante de los que participaron del Salón Náutico de Barcelona. Las victorias de los regatistas españoles en las competiciones internacionales y los éxitos en las últimas Olimpiadas no son ajenos a la difusión de la vela y la náutica, en general, en nuestro país. Además, Televisión Española también se ha fijado en la vela y



ha dado, durante el pasado año, amplia cobertura a diferentes regatas, lo que ha permitido que el gran público se familiarice con barcos, navegación y terminología. Todo ello ha creado una expectación desusada en torno del Salón Náutico.

Pero, además de la vela, varios sectores están experimentando un crecimiento esperanzador. Es significativo el número de novedades que en el terreno de la motonáutica han concurrido a este Salón Náutico de Barcelona. Desde los deslumbrantes yates, propios de jeques y millonarios, hasta los más modestos botes, especialmente pensados para la pesca o el paseo familiar, hay de todo. Lo más deslumbrante, en este sector, ha sido un extraño aparato: un catamarán, llamado Fórmula 302 SRI. La particularidad principal de este barco es que sus dos motores, de 375 caballos cada uno, transmiten su potencia a una hélice aérea, que lanza al barco a una velocidad de 70 nudos, algo más de 120 kilómetros por hora. Su precio ya es otra cosa: 42 millones de pesetas.

Entre los motores fuera borda, los diferentes fabricantes exponían gamas muy completas: desde los minúsculos auxiliares de dos caballos, que cuestan entre 55.000 y 70.000 pesetas, hasta los monstruos derivados de los que se uti-

lizar en las competiciones de Fórmula 1. Estas máquinas son de ocho cilindros en V y desarrollan 275 caballos de potencia. Su precio es del orden de los dos millones de pesetas. Este tipo de motores tienen buen mercado en España, pero en general no se utilizan para fines deportivos. Pero lo cierto es que las lanchas de los contrabandistas, y por ende, las de sus perseguidores, cada día se parecen más a las poderosas motoras de competición...

Los motores más populares son, sin embargo, los que oscilan entre los 25 y los 50 caballos. Se utilizan en gran cantidad de lanchas y barcos, para el paseo familiar y para el esquí acuático. Los precios de estos motores oscilan entre las 220.000 y las 500.000 pesetas.

En la especialidad de vela, este año no se ha presentado ningún yate excesivamente fastuoso, como era normal en pasadas ediciones. La tendencia del mercado manda y, en la actual situación, lo que prima es el velero de crucero familiar. De estos tipos, muchos modelos se encontraban en el Salón. Existen diferentes precios y tamaños, lo que cubre un amplio espectro de posibilidades. El pequeño y habitable Furia 26, que en su versión básica para cuatro personas cuesta unos tres millones de pesetas, es un buen barco que permite cruceros costeros e incluso al-



italjet

moto

PACK 2

«El auxiliar imprescindible de su embarcación»

El ciclomotor PACK 2 es además el único vehículo de dos ruedas expuesto en el Museo de Arte Moderno de Nueva York.

Importado en exclusiva por:



Ampurdán, 35
Prat de Llobregat
(Barcelona)
Tel. 370 82 51

Hoy será un día fantástico. SEGURO



Estamos juntos. No hay prisa. El tiempo está a nuestro favor y vamos protegidos. Nuestro barco, como muchos de los que hoy disfrutan del placer de navegar, goza de la póliza náutica de SEGUROS BANCO VITALICIO. La póliza más marinera que cubre todos los riesgos que puede sufrir una embarcación de recreo como la nuestra.

- Daños propios • Responsabilidad civil • Robo
- Accidentes personales y marítimos • Incendio

Y todo por una prima anual mínima que le sorprenderá. No lo olvide, con SEGUROS BANCO VITALICIO, su embarcación será la más segura y sus días de mar los más fantásticos. Seguro.



Paseo de Gracia, 11 Tel. (93) 318 66 00 Seguro de Embarcaciones de Recreo
08007 - BARCELONA
Alcalá, 21 Tel. (91) 232 83 10
28014 - MADRID



Los ultraligeros, el más puro regreso a los comienzos de la aviación, también estuvieron presentes en Barcelona. Los remolques convertibles en tiendas han sido lo más destacado del Sector Caravanning.

go más. Una interesante novedad presentada este año es el Furia 32, un barco de algo más de 10 metros de eslora, con habitabilidad para seis personas; está diseñado por un prestigioso gabinete francés (Joubert-Nivett) y cuesta 6.200.000 pesetas.

Pero no todos los precios son de este orden. Los pequeños barcos de vela ligera, también presentes en el Salón, resultan mucho más asequibles, con muchos modelos sobre las trescientas mil pesetas. Algo parecido ocurre con las tablas de windsurf, especialidad en continuo desarrollo. En un palacio propio se exponían todo tipo de tablas, ropas y accesorios, con aire desenfadado y cierto sabor americano. Aunque las tablas ya no son tan asequibles como hace pocos años, todavía se puede comprar algo bueno por unas sesenta-setenta mil pesetas, aunque los más modernos y sofisticados modelos de competición, fun o saltos, pueden superar fácilmente las doscientas mil.

El Sector del Caravanning, anexo al Salón Náutico, también ha resultado interesante. Todos los modelos y marcas de caravanas y remolques de camping se encontraban presentes, siendo las principales novedades los remolques compactos, que se convierten en tienda de campaña.

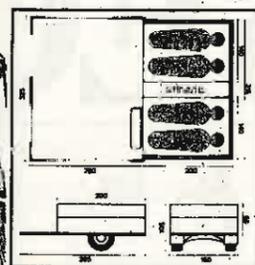
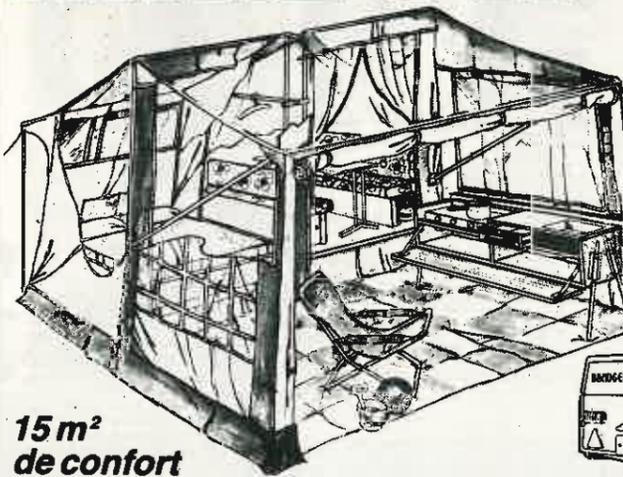
José Luis de la Viña
Fotos: José Luis Aznar

Durante dos días, 12 esforzados aventureros han medido sus fuerzas en el camino gallego de Santiago, buscando ser los elegidos para la prueba final del Camel Trophy, que este año discurrirá por Borneo.



RANDGER EL REMOLQUE VIVIENDA QUE INVITA A VIAJAR

★★★★★ el cinco estrellas ALEMAN



Características Principales:

- Plazas: 4/5
- Peso: 345 kilos completo c/. cocina
- Freno hidráulico (apto para 2 C.V.)
- Suspensión independiente
- Amortiguadores hidráulicos
- Ruedas 520x13 Sin cámara

con la garantía



15 m² de confort

DISTRIBUIDORES OFICIALES

- BARCELONA: COMERCIAL LUMER, S. A. Tfno. 890 22 39
- VIC: ESPLAJ NAUTIC. Tfno. 886 03 95
- MADRID: JULIAN DIEZ SANZ. Tfno. 409 08 66
- CASTELLON: TODO CAMPING. Tfno. 20 12 38
- VALENCIA: CENTROVAL. Tfno. 347 86 25
- ALICANTE: CYTRA, S. A. Tfno. 28 60 00

- ALBACETE: CAZAÑA. Tfno. 23 14 79
- MALAGA: HNOS. SANCHEZ LAFUENTE. Tfno. 34 24 97
- SANTANDER: DEPORTES LA BUENA FE. Tfno. 89 78 62
- GIJON: GARAJE GIJON. Tfno. 34 96 58
- ZARAGOZA: NAUTICA ORLY. Tfno. 35 70 88
- PAMPLONA: DEPORTES IRABIA. Tfno. 24 52 00

Importador Exclusivo para España: COMERCIAL LUMER, S.A. - Miser Rufet, 6 - Tel. (93) 890 22 39 - Vilafranca del Penedès (Barcelona)

CAMEL TROPHY 85 PEREGRINOS TODO TERRENO

EL camino gallego de Santiago, que comienza en el pueblo lucense del Cebreiro y acaba con el abrazo al apóstol en la catedral compostelana, es un recorrido que han realizado a lo largo de los siglos miles de peregrinos de todo el mundo, pero nunca esa ruta se había efectuado en su totalidad en coche, pues por algunos tramos era impensable el paso de un vehículo. Sin embargo, los organizadores del Camel Trophy, con el apoyo de la Xunta Gallega y la inestimable ayuda de don Elías, párroco del Cebreiro, que ha recorrido muchas veces ese camino desde Francia y es un entusiasta del tema, han realizado por esa ruta la selección de los hombres que serán este año los representantes peninsulares en la gran aventura de Borneo.

Para soportar veinte días de selva y vicisitudes es necesario reunir grandes aptitudes, tanto físicas como mentales. Por ello, Camel realiza una minuciosa selección entre los aspirantes para determinar los dos hombres más idóneos,

Jaume Masferrer y Javier Casasús
En abril nos representarán en Borneo



capaces de soportar la dura prueba y dejar en buen lugar la representación española peninsular frente a los seis equipos restantes que participan. Alemanes, italianos, belgas, suizos, holandeses y españoles —dos de la Península y dos canarios— formarán los siete equipos de dos hombres cada uno, que el próximo mes de abril recorrerán mil millas a través de la jungla de Borneo.

Javier Casasús Latorre, un zaragozano de veintinueve años que trabaja como administrativo en la base aérea de Zaragoza y Jaume Masferrer Ordís, ingeniero industrial de la Ciudad Condal, que a sus treinta y seis años es gerente de la Orquesta Ciudad de Barcelona, serán los componentes del equipo peninsular al haber sido elegidos entre los

doce aspirantes —a su vez elegidos entre casi seis mil solicitudes— que participaron en la final del camino de Santiago.

El jurado, entre cuyos miembros se encontraba, como ya es habitual, Miguel de la Quadra Salcedo, consideró a estos dos hombres los más capacitados para soportar la gran aventura, aunque fueron necesarias largas deliberaciones antes de la decisión final. Como el nivel de los aspirantes estaba este año por debajo de los del año anterior, la organización ha previsto para Javier y Jaime un duro entrenamiento durante cuatro fines de semana para mejorar su preparación antes de la reunión de Birmingham, donde se conocerán todos los integrantes de los siete equipos. A esta reunión, como premio de consolación, asistirá también Joan Antoni Pas-

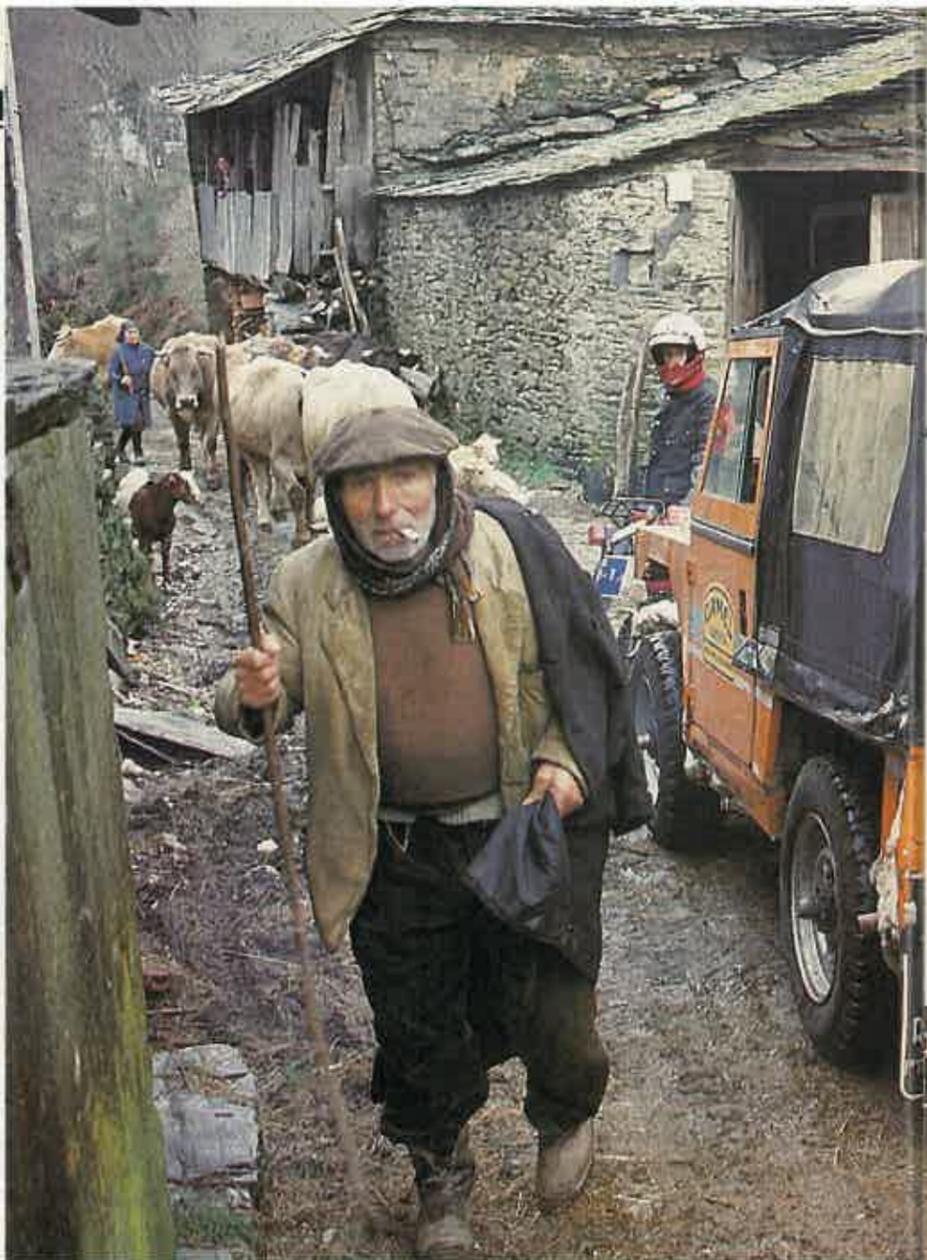
LA nieve, que no había sido «invitada» a la prueba, sirvió para que el jurado estudiara mejor las cualidades de los aspirantes

cual, que tras las pruebas gallegas quedó como reserva, pese a ser el único participante que destacó y se daba como seguro ganador.

El tramo gallego de la ruta jacobea se recorrió sobre vehículos Land Rover, que aguantaron muy bien los avatares de la prueba, y salvo algunas ruedas deslantadas, por bajarles demasiado la presión, no presentaron ningún problema.

La caravana partió a las nueve de la mañana desde el Cebreiro, pueblo declarado conjunto histórico artístico que corona las montañas del macizo galai-co-leonés. La nevada caída la noche anterior dificultó los primeros kilómetros de recorrido, pues el paso en algunos sitios era casi infranqueable a causa de la nieve.

Aunque esta eventualidad no estaba prevista y en la selva de Borneo no habrá indudablemente nieve, las dificultades sirvieron para que los miembros del jurado comenzaran a observar el comportamiento de cada uno de los aspirantes. Después, ya sin nieve, pero por estrechas corredoiras y caminos pedregosos, se completaron los primeros 55 kilómetros hasta Sarria, donde se llevó a cabo la primera prueba especial, pensada para comprobar la habilidad en bajada y subida de los pilotos. En esta prueba casi todos los participantes necesitaron ayuda exterior y se produjo también un vuelco. El retraso de más



De Cebreiro a Santiago, 177 kilómetros de difícil camino. La ruta se cubrió por estrechas corredoiras y caminos de cabras y bueyes



También se valoró la habilidad en bajadas. En esta prueba, se produjo un vuelco espectacular sin mayores consecuencias

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

■ Precio cubierta: 175 ptas.

■ Ahorro suscriptor (40%): 70 ptas.

■ Entrega a domicilio GRATIS.

■ PAGAS SOLO 105 PTAS. POR EJEMPLAR.

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

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

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

NOMBRE APELLIDOS

DIRECCION

POBLACION

PROVINCIA

C. P.

Firma

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

de cuatro horas originado por la nieve impidió la realización de la prueba especial de barro.

Los 24 kilómetros siguientes hasta Puerto Marín, donde estaba previsto pernoctar, se cubrieron casi en su totalidad sin luz natural. El accidentado y pedregoso camino obligó a realizar numerosas paradas, pues por algunos sitios los vehículos tenían serias dificultades para pasar. Muchas veces, durante estas paradas, fue necesario salir por la puerta trasera de los Land Rover y llegar por el techo hasta el coche atascado para quitar una enorme piedra o ayudar a los vehículos a salir del atolladero, pues la estrechez del camino, las famosas corredoiras gallegas, impedían abrir las puertas laterales.

A las once de la noche, tras una jornada agotadora de catorce horas en la que no se descansó, ni siquiera para comer, la caravana llegaba completa a Puerto Marín, de donde saldría al día siguiente, también a las nueve de la ma-



Barro y agua para todos. Los Land Rover se portaron bien

ñana, para reemprender el camino por la ruta jacobea. Una prueba especial de velocidad por la mañana y otra de agua, bajo una persistente lluvia por la tarde, serían los mayores alicientes de esta jornada de 98 kilómetros, también por corredoiras embarradas y pedregosas en las que no faltaron los paisanos gallegos que, aguantando el frío y la lluvia, presenciaban asombrados el paso de los coches.

En Santiago se atravesó la ciudad por la ruta genuina que recorre algunas calles cortadas al tráfico, y los 15 vehículos que habían realizado el recorrido llegaron hasta la puerta de la catedral, donde quedaron alineados mientras los componentes de la expedición — prensa, organización y participantes— entraron a dar un abrazo al santo y asistir al tópico, pero siempre sorprendente, vuelo del botafumeiro, que dio la bienvenida a los inhabituales peregrinos.

M.º Jesús Beneit
Fotos: Ramón Rodríguez

LEASING: SOLO PARA PROFESIONALES

El leasing de automóviles es corrientemente utilizado para flotas de empresa, taxistas o alquiler. Pero sus ventajas tanto financieras como fiscales le han situado en el punto de mira de las profesiones liberales.

HACE veinte años se introdujo en España una nueva forma de financiación, el *leasing*, de lejana terminología anglosajona y que, pese a su difícil implantación, ha registrado un significativo avance. Pensado inicialmente para grandes operaciones financieras, hoy

aparece como una alternativa válida para pequeños empresarios, autopatrones y profesionales.

«El *leasing* no es más que una ventaja fiscal para favorecer el desarrollo de distintas actividades profesionales. Lo único que se pretende es incentivar la inversión y con ello crear riqueza y

empleo», señala a esta revista el presidente de la Asociación Española de Leasing, Carlos Vidal. La definición legal de *leasing* vendría a ser: «Aquellas operaciones de arrendamiento financiero que, cualquiera que sea su denominación, consisten en el arrendamiento de bienes de equipo, capital productivo y vehículos adquiridos exclusivamente para dicha finalidad por empresas o profesionales individuales. Esas operaciones deben incluir una opción de compra a favor del usuario.»

En el caso de vehículos, la legislación española (un decreto ley de febrero de 1977) recoge claramente que habrán de ser destinados exclusivamente a «fines agrarios, industriales, comerciales, de servicios o profesionales». El resto no se puede acoger a esta fórmula.

La operación para adquirir un vehículo con este sistema es muy simple. Según Manuel García Moreno, director de Fiseat, la persona que quiera acogerse al *leasing* debe cumplir una serie de condiciones: su actividad profesional debe ser libre, debe estar dado de alta en su Colegio, poseer licencia fiscal y desarrollar la profesión. Las condiciones de pago tampoco son complicadas (véase cuadro adjunto). En el momento de firmar el contrato, se abona la primera mensualidad y la fianza, que se devuelve o se descuenta al final. Durante treinta y seis meses —plazo habitual en el *leasing*— se sigue pagando la cuota y se disfruta del automóvil.

Al final de la operación quedan tres salidas: ejercitar la opción de compra, no ejercitarla, y el coche vuelve a la empresa de *leasing*, o prorrogar el contrato. Para el primero de los casos se fija, a la firma de la operación, un valor residual que el comprador debe abonar para que el vehículo pase a su propiedad, y que suele ser del 30 al 40 por 100 de su valor. Según García Moreno, «intentamos ajustar ese valor al del mercado dentro de tres años, para que la opción de compra sea atractiva e incluso el nuevo dueño tenga la posibilidad de vender el vehículo y ganar algo de dinero».

Durante la vigencia del contrato, las cuotas abonadas a la financiera se deducen de la base imponible, ya que se consideran gasto para obtener los ingresos. «Existiría también la posibilidad —dice García Moreno— de desgravar por inversión, pero esta fórmula está condicionada a que el bien no sea susceptible de uso particular. Efectivamente, un profesional —médico, abogado, arquitecto— se vería obligado a parar el automóvil cuando descansa de su trabajo. Pero, ¿quién puede corroborar esa actitud? Eso es más fácil controlarlo en la flota de una empresa.»

No terminan aquí las bondades del sistema. Existen también contratos de mantenimiento que prevén la cobertura de averías, cambios de neumáticos y aceite, revisiones periódicas, etcétera, y cuyo plazo coincide con el del *leasing*.

Las empresas son las principales beneficiadas por esta fórmula, ya que conciben a priori sus costes fijos en lugar del sistema de kilometraje.

A unos 20.000 millones de pesetas se elevaron las operaciones *leasing* de vehículos en el pasado año. De ellos, el 60 por 100 corresponde al sector de alquiladores —los más interesados en el

sistema—, seguido de las flotas de empresa, con un 10 por 100. El resto se reparte entre auto-escuelas y taxistas, y una proporción —aún pequeña pero creciente— del 5 por 100, a profesionales liberales.

Raúl R. Sáez

Ilustración: E. Ortega

UNA HERRAMIENTA DE TRABAJO

EN diversas ocasiones algunos colegios o asociaciones de profesionales han planteado si son de obligado cumplimiento las exigencias de las sociedades de *leasing* en el momento de la firma de un contrato, y en especial cuando el bien objeto del mismo es un automóvil. Pues bien, en primer lugar hay que señalar que las operaciones de arrendamiento financiero contienen menos exigencias que las calificadas como de crédito puro. Las exigencias para alcanzar la cobertura del riesgo son más fáciles en esta fórmula financiera y, por tanto, su tramitación más fluida y rápida que en otros procedimientos crediticios.

Lo que ocurre es que el profesional que pretende acogerse al régimen fiscal de las operaciones de arrendamiento financiero tiene que cumplir requerimientos que, según ley, afectan a arrendador y arrendatario. Las partes que firman un contrato de *leasing* están muy interesadas en que la operación pactada sea calificada por la Administración Pública como tal. Con este fin, las sociedades de *leasing* de-

bidamente autorizadas exigen al cliente la presentación de la licencia fiscal que acredita su condición de profesional en actividad y, además, un documento en el que se obliga o compromete a no utilizar el automóvil más que para fines profesionales. Naturalmente, este trámite es una condición cuando se trata de vehículos susceptibles de uso privado, ya que si se trata de un «dumper» o pala cargadora, es obvio que no va a ser utilizado para ir de «picnic» con la familia.

Con esta explicación, quisiera convencer a empresas y profesionales que esas condiciones no son un exceso de celo de las sociedades de *leasing*, sino que se trata de exigencias de la ley a la que hay que arropar con el testimonio documental correspondiente para que se

ofrezca la eficacia legal a efectos de que las cuotas de *leasing* sean consideradas como *gasto fiscal deducible* y otros aspectos tributarios interesantes para el profesional.

Carlos Vidal

Presidente de la Asociación Española de Leasing



La bondad de un sistema (*)

SEAT RONDA P GLX 1.5: PRECIO TOTAL, 1.086.416 ptas.

| Fórmula «leasing» | | Financiación normal | |
|-------------------------------|---------|------------------------|---------|
| — Fianza y 1.ª mensualidad .. | 72.646 | — Entrada (20 %) | 217.283 |
| — 35 cuotas de | 36.323 | — 36 letras de | 35.441 |
| — Valor residual (40 %) | 435.000 | — Más ITE | 20.337 |

(*) Aunque en cifras absolutas la financiación normal resulta más barata, el «leasing» permite la deducción fiscal de las cuotas y, en ocasiones, desgravaciones por inversión que hacen más atractiva esta fórmula.



CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS

Lunas templadas y laminadas; planas y curvadas.
Plásticos para autocares y turismos



AREVALILLO
HNOS. S.A.

Oficinas y almacenes centrales:
Alameda, 9 - Teléfs. 468 21 01
468 22 10.
Madrid.

Martín de Vargas, 42 - Teléfs.
227 50 73 - 467 33 88.
Madrid.

Duque de Sesto, 5 - Teléfs. 275 91 23
- 431 26 27.
Madrid.

Sierra de Gredos, 3 - Teléfs: 690 96 86
- 690 97 35.
Fuenlabrada (Madrid).

Benidorm, 26 y Alava, 7 - Teléfs.
408 57 01 - 408 62 47.
Madrid.

Fuera de serie

FERRARI 512 TURBO

EL MUTANTE ROJO

Nació en Italia, pero en Alemania sufrió una mutación que permitió duplicar su potencia para surcar las autopistas a 330 kilómetros por hora, en un alarde de fuerza que ningún otro coche de calle puede desarrollar.

LA garantía sobre mis coches es personal. Aquí respondo yo y por eso no puedo permitirme ofrecer un mal producto. » Así habla Willy König, el especialista de Munich que prepara coches Ferrari desde 1974 para clientes que quieren ese algo más. Y todos se van contentos con su König-Ferrari, aunque el precio de ese algo más supere, como es el caso, los quince millones y medio de pesetas.

Aunque parezca mentira, hay gente por el mundo a la que la velocidad y la potencia del Ferrari 512 BBi le parecen insuficientes. Gracias a ellos, König puede trabajar en este delicado terreno de mejorar lo difícilmente mejorable, para conseguir resultados sorprendentes. La transformación que desarrolla sobre base el 512 BBi, multiplica por dos la potencia, pasando de los 340 caballos originales a nada menos que 653. Y para que el motor no funcione a regímenes peligrosos cuando el coche marcha a gran velocidad, ha alargado la relación final de la transmisión, gracias a lo cual este Ferrari König Turbo consigue alcanzar los 330 kilómetros por hora.

Aunque se trata de un coche pesado, pues König no ha hecho ningún intento de rebajar kilos, sus 1.600 kilos se

ponen a 100 kilómetros por hora en sólo 3,9 segundos y supera los 200 en sólo 10 segundos. Tales prestaciones sólo pueden utilizarse en terrenos muy especiales, pues son, sin duda, las de un coche de carreras sin paliativos. De hecho, 653 caballos es la potencia de algunos motores de Fórmula 1 actuales —aunque, eso sí, los menos competitivos— y el único medio de materializarlos sin demasiado peligro sobre el asfalto ha sido alargar la transmisión.

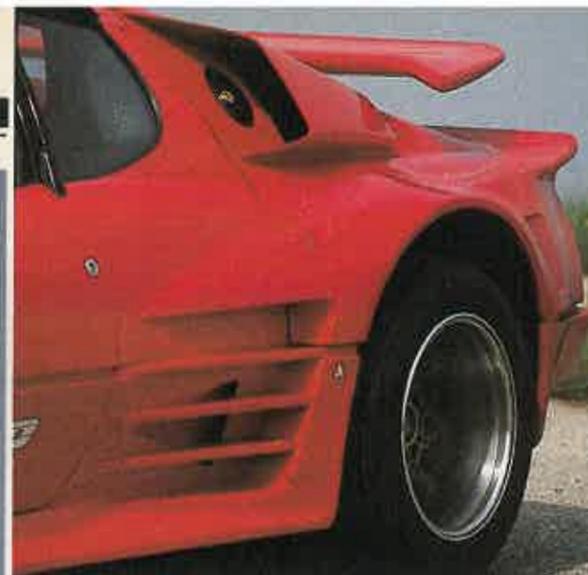
El motor se ha tratado con singular cuidado. Los doce cilindros originales reciben el soplo de dos turbocompresores Rajay, con una presión de carga de 0,8 bar. Para redondear la maniobra, se introduce un equipo de refrigeración del aire de admisión *intercooler* y un sistema de inyección de agua, gracias al cual la temperatura de combustión se mantiene en límites moderados, incluso a plena potencia. La refrigeración del motor se ha mejorado a base de introducir radiadores de agua y aceite más grandes.

El buen comportamiento del coche está asegurado por diversos retoques adicionales, en los que König es tam-

bién especialmente diestro. Así, por ejemplo, la suspensión cuenta con el apoyo de muelles más cortos y unos amortiguadores Koni muy duros. Los frenos son muy especiales, con nuevos discos ventilados y pinzas de cuatro pistones, con los que la capacidad de frenada está casi al nivel de un monoplaza de F-1. Las ruedas constan de cuatro llantas König-BBS de tres componentes fundidas en magnesio, sobre las que se montan unos neumáticos Pirelli P7 en medida 345.

El conjunto ha rebasado la homologación TÜV alemana, aunque Willy König asegura que no es necesario añadir esta garantía a la calidad de su trabajo, pues las excelencias de su coche y su garantía personal son suficientes.

Texto y fotos:
Hans-Jürgen Tücherer



Un motor y un conjunto mecánico minuciosamente preparados para conseguir las prestaciones de un Grupo C de competición. La carrocería, retocada por Vittorio Stroszek, incluye spoilers y alerones especiales y pasos de rueda ensanchados. Pero recuerda, aunque vagamente, al 512 BBi original.



LOS FORMULA-1 PRUEBAN EN ESTORIL

YA RUGEN LOS MOTORES

GOODYEAR convocó a los equipos de Fórmula 1 que van a emplear sus neumáticos en la presente temporada a unas jornadas de pruebas en el circuito de Estoril. Acudieron a la cita los equipos McLaren, Ferrari, Renault, Alfa Romeo y Tyrrell. No se presentaron en cambio ni Toleman, ni Lotus,

pese a que esta última había avisado a su piloto Ayrton Senna da Silva para que estuviera preparado para acudir al circuito portugués y allí poder tomar contacto con los coches de la marca, que hasta ahora, a causa de la infección virica que le ha producido una parálisis facial, no ha podido conducir. La principal novedad de estas prue-

bas era la participación en ellas del Ferrari en configuración 1985, que ha sido el coche que, conducido por Michele Alboreto, ha conseguido los mejores tiempos en estos días.

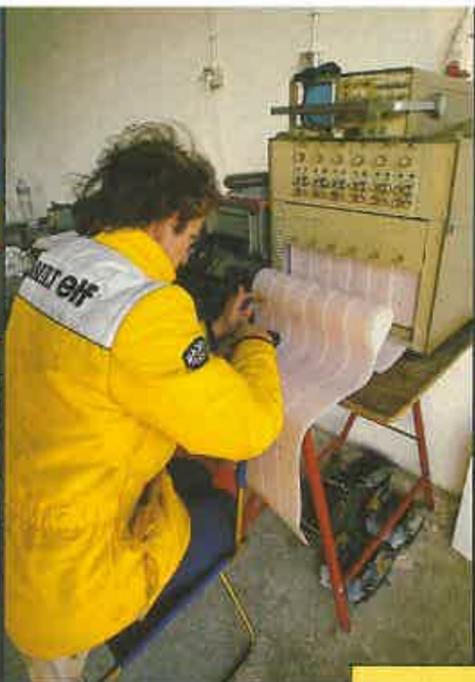
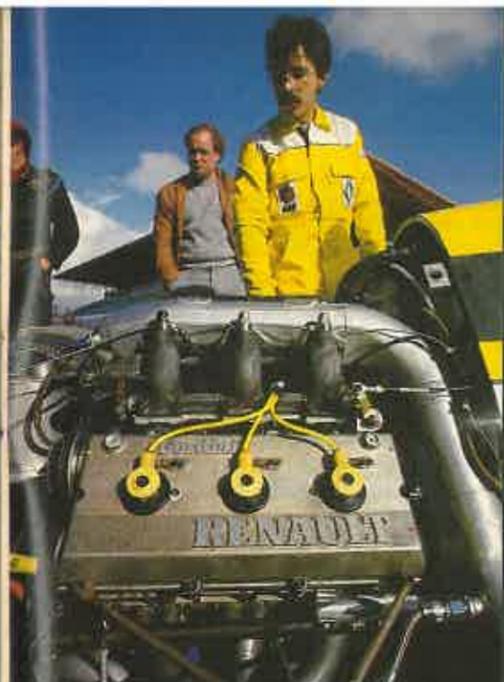
El nuevo coche va equipado de una nueva versión de motor V-6, más bajo, gracias a la colocación de los turbos en los laterales en vez de en el centro, lo



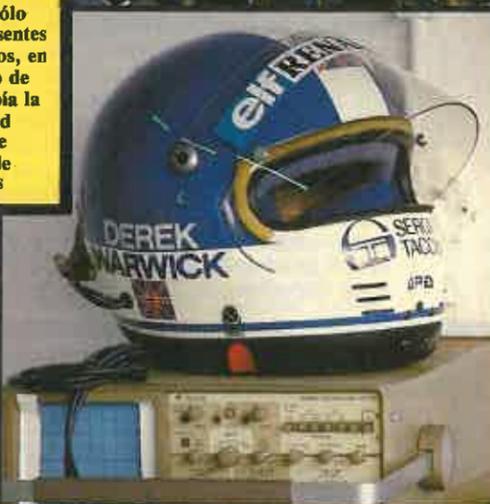
Niki Lauda, actual campeón del mundo probó los neumáticos Good Year en sustitución de los Michelin.



Tyrrell reapareció en pista sin mucha convicción. Los Alfa van rápido pero tienen problemas. Y Renault no progresa lo que debería y, además, Warwick tuvo un accidente



Aunque sólo estaban presentes cinco equipos, en el circuito de Estoril había la actividad febril de un día de carreras



Ferrari ha dado el golpe en estas pruebas logrando fácilmente los tiempos más rápidos con el coche nuevo, equipado de nueva suspensión trasera y un motor modificado



que permite bajar un poco más el centro de gravedad del coche. Además, tiene una nueva carrocería, más ancha y más baja y nuevas suspensiones en el tren trasero. Con respecto a los reglajes de chasis dio la impresión de que los hombres de Ferrari, o los tenían muy claros o preferían hacerlos en su propia pista, en Fiorano. Durante estos días, además de probar neumáticos, tan sólo trabajaron sobre el reglaje del turbocompresor y la incidencia de los alerones delanteros.

Muchos problemas para Eddie Cheever, con el Alfa Romeo, en el que los cambios de las centrales que mandan el encendido y la inyección electrónica fueron continuos. Cheever se quedó parado un par de veces en la pista a causa de averías de este elemento.

Niki Lauda estuvo conduciendo un coche idéntico al del año pasado. Para McLaren se trató únicamente de probar neumáticos y adaptar el coche al comportamiento de los Goodyear —el año pasado utilizaban Michelin—. De todas maneras, los mecánicos tuvieron problemas porque Niki rompió un motor, se salió de la pista una vez y tuvo problemas con el cambio de marchas.

En Renault, Tambay y Warwick probaron constantemente. Tambay se dedicó a pruebas de neumáticos y del sistema electrónico de la inyección, mien-



Medidor de vacío en el Ferrari. Se trata de medir hasta el último detalle

tras que Warwick se dedicaba a probar algunas soluciones aerodinámicas. Este tuvo un susto cuando su coche perdió una rueda a final de recta a causa de una ruptura de un diferencial experimental que les dio bastantes problemas.

Por último, Tyrrell reapareció en pista con sus dos pilotos del año pasado. La presencia de Stephan Bellof al volante del Tyrrell asombró bastante, puesto que había declarado que no quería seguir corriendo con Tyrrell y se le daba casi seguro en Toleman. Equipado con el motor Ford Cosworth DFY, el coche de Tyrrell hizo los peores tiempos.

Hay que decir que no han tenido mucha suerte con estos días de pruebas en Estoril, en que ha hecho frío y ha llovido constantemente. Los pilotos han rodado intermitentemente, según los

chubascos les permitían salir a pista. Cuando ésta se secaba, siempre utilizaron neumáticos de carrera, del tipo más duro. En ningún momento probaron los de clasificación.

Después de esta poco afortunada tanda de entrenamientos, los principales equipos viajarán a Brasil para probar coches y neumáticos en el circuito de Jacarepagua, escenario de la primera carrera del año.

Los tiempos de entrenamientos registrados durante estos días fueron: Martes, Alboreto (Ferrari 85), 1.24.91; Alboreto (Ferrari 84), 1.24.97; Cheever (Alfa Romeo), 1.25.01; Tambay (Renault), 1.25.37; Lauda (McLaren Porsche), 1.25.90; Warwick (Renault), 1.25.94; Bellof (Tyrrell Ford), 1.29.82; Brundle (Tyrrell Ford), 1.30.94. Miércoles, Alboreto (Ferrari 84), 1.25.77; Lauda (McLaren Porsche), 1.26.11; Warwick (Renault), 1.26.37; Tambay (Renault), 1.26.83; Cheever (Alfa Romeo), 1.27.04; Brundle (Tyrrell Ford), 1.30.03; Alboreto (Ferrari 85, en lluvia), 1.36.08. Jueves, Alboreto (Ferrari 85), 1.23.65; Lauda (McLaren Porsche), 1.23.78; Cheever (Alfa Romeo), 1.23.92; Tambay (Renault), 1.24.37; Warwick (Renault), 1.24.71; Bellof (Tyrrell Ford), 1.27.55;

Gigi Corbetta (Enviado especial)

A TODO GAS

● En las últimas semanas ha habido una serie de conversaciones entre el Real Automóvil Club de España y Bernie Ecclestone, que prácticamente han dejado decidida la celebración de la carrera de Fórmula 3000 en el Jarama. Lo que no está claro es la fecha, pues se habla de una posible anulación de la prevista en Estoril como telonera del Gran Premio de Fórmula 1, lo que supondría que la carrera tendría lugar en el Jarama una semana antes o después. Si tal se produjera, la carrera, en principio prevista para septiembre, tendría lugar a finales de abril. Por otro lado, también parece que han hablado de la posibilidad de montar un Gran Premio en 1986.

● Algunas novedades en la próxima Baja Aragón, que se celebrará el 13-14 de julio. Los 1.000 kilómetros tradicionales se cubrirán en un único recorrido y no en dos bucles, como en las dos ediciones anteriores. Habrá una prueba de clasificación para determinar el orden de salida y muy posiblemente se permitirá la participación de camiones.

● En el Rallye Costa Brava habrá una buena cantidad de Lancia Rallye; además de los de Serviá y Pons, vendrán de Italia cinco para Biasion, Cerrato, Pregliasco, Bettega y Nobrerasco. Además, habrá un Ritmo Abarth oficial, que conducirá Rayneri. Por otra parte, Ragnotti vendrá con un R-5 Turbo y habrá un Audi Quattro para Harald Demuth.

Federación

Española:

Crisis solucionada

EN la Federación Española de Automovilismo las aguas vuelven a su cauce. Tras una reunión que tuvo lugar la semana pasada, se acordó que los presidentes de las Federaciones Territoriales participen en las reuniones de la Junta Directiva con voz y con voto. De esta forma se termina el enfrentamiento entre los presidentes territoriales y el de la Federación Española cuando éste decidió gobernar el organismo por decreto, después de que una primera reunión con las Territoriales terminó sin acuerdos sobre los puntos más importantes del orden del día.



París-Dakar: Bien los españoles

FINALIZO al fin la séptima edición del rallye París-Dakar, con la victoria de los dos Mitsubishi Pajero de Cowan y Zaniroli, sin que en las últimas etapas nadie pudiese acercárseles. Una victoria en parte inesperada, ya que se contaba más con los Porsche, Audi, Lada, Opel y Land Rover, que partieron de París como favoritos indiscutibles.

Si los Pajero han sido los vencedores, los equipos españoles han llevado a cabo una más que meritoria actuación. El decimotercer puesto logrado por Carlos Mas entre las motocicletas confirma no sólo la preparación física del piloto de la KTM, sino su gran categoría, ya que apenas contó con asistencia.

En cuanto a los automóviles, nadie a estas alturas va a descubrir a Salvador Cañellas, uno de los pilotos más rápidos y polifacéticos de nuestro país. A bordo

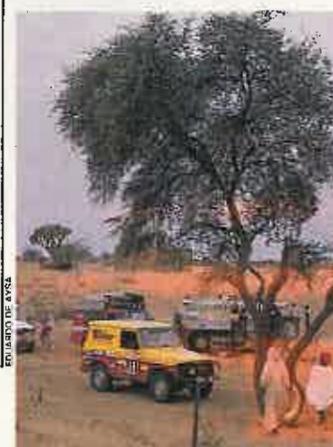
de un baqueteado Range Rover, Salva, acompañado por Ferrán, logró clasificarse en el puesto catorce gracias a una magnífica remontada en la etapa mauritana.



Carlos Mas mostró su gran categoría. Bien clasificado y apenas sin asistencia

Juan Porcar y Eduardo de Aysa tuvieron muchos problemas, primero con la temperatura y posteriormente con la dirección. Todo ello les costó una penalización de cuarenta y cinco horas, sin las cuales habrían terminado entre los treinta primeros. De todas maneras, llegar el 71 y 15 entre los coches de serie es todo un éxito.

Quien tuvo menos fortuna fue Carlos del Val, cuyo Pegaso rompió el cárter cuando marchaba entre los cinco primeros clasificados de camiones. Una vez reparado, continuó hasta Dakar, pero fuera de carrera.



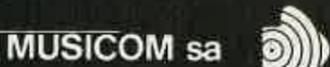
EL MEJOR SONIDO SOBRE RUEDAS



Algún día tenía que ser. Por fin, el aficionado exigente dispone ya de la más completa gama de Alta Fidelidad para el automóvil.

Ahora usted podrá escuchar y disfrutar con el mejor sonido, en su propio automóvil, esa nueva sensación única e intransferible que sólo un equipo estéreo como el de FUJITSU-TEN puede ofrecerle.

Todos nuestros modelos van equipados con auto-reverse, pre-sintonías electrónicas y sistemas DOLBY o DNR para la eliminación del ruido de la cinta.



Consejo de Ciento, 403 bajos.
Telf. (93) 231 51 12 / 246 38 01
Telex: 54789 MUYC-E 08009-BARCELONA

COMENZO al fin el Rallye de Montecarlo, tras las incertidumbres de los últimos meses. La lucha entre Peugeot, Audi y Lancia va a efectuarse en terreno neutral y da comienzo el más interesante Campeonato del Mundo de los últimos años. Ya la pasada semana hablábamos de las fuerzas en presencia: tres coches para Peugeot (Vatanen, Salonen y Saby), dos Audi Quattro Sport (Rohrl y Blomqvist), dos Lancia (Toivonen en el oficial y Biasion con el de la Jolly Club), a los que hay que añadir el Renault 5 de Snobeck y los Citroën Visa 1000 Pistas (cuatro ruedas motrices) de Andruet (sustituyendo al accidentado Therier), Wambergue, Cauche y Chomat.

Por parte española, y tras la renuncia de Servia, por no disponer a tiempo de un Lancia competitivo, quedaba reducida a un único equipo, el del alicantino Pedro Grass-Camilo Balaguer, que se presentaron en Barcelona, para tomar la salida, en un Ford Fiesta de grupo 2, siendo automáticamente excluidos por los comisarios, tras hacer el paripé en el pódium. Es una lástima que la Federación no impida estas mascaradas que en poco ayudan al automovilismo español en su prestigio exterior.

Como en años anteriores, intercalados en el recorrido de concentración, se celebran cinco tramos especiales, por la zona de Grenoble. La climatología, factor determinante en todos los Montecarlo, es también en esta edición transcendental. Pese a la ola de frío que azotó a Europa en las últimas semanas, las previsiones son de buen tiempo, con predominio de lluvias, pero con temperaturas por encima de cero grados. Por tanto, no habrá apenas hielo y nieve, sólo en algunas zonas humbrías y placas en los tramos nocturnos.

Por todo ello, la elección de los neumáticos va a tener una importancia capital. Los pilotos con más experiencia tendrán muchas ventajas. Otra dificultad suplementaria es que los *ouvriers* (pilotos que recorren la carretera minu-

CON LANCIA A LA EXPECTATIVA AUDI-PEUGEOT, DUELO EN MONTECARLO



En las primeras escaramuzas, los Audi se han situado en cabeza. En la foto, Stig Blomqvist, segundo hombre de la escudería alemana.

tos antes, indicando su estado y comunicándose por radio a los participantes) no podrán ejercitar su labor más que dos horas antes de la salida de los participantes. En estas dos horas, sobre todo de noche, pueden cambiar mucho las cosas y las placas de hielo van a determinar muy importantemente las clasificaciones, provocando incidentes, como los ocurridos a Toivonen y a Vatanen.

El primer tramo, corrido todo él en seco, vio como Vatanen marcaba el primer *scratch*, superando el piloto del 205 por un segundo a los dos Audi de Blomqvist y Rohrl, empatados. Tras ellos Bruno Saby, a dos segundos, y Biasion a seis segundos. El Lancia oficial de Toivonen cometía su primer error en la elección de neumáticos, optando por unos Pirelli más conservadores. La táctica del equipo Lancia es dejar que Biasion salga de *liebre* mientras el suelo esté seco y esperar a que las cosas vayan aclarándose para que el nórdico comience su ataque.

En el segundo tramo, a punto se estuvo de asistir a todo un fiasco, cuando, a causa de las placas de hielo, dos pilotos de los favoritos conocen sendos incidentes. Vatanen se sale ligeramente de la carretera, arrollando a dos espectadores, que sufrieron heridas leves. El frontal del 205 y el parabrisas quedaron muy dañados, lo que no impidió que marcara el cuarto mejor tiempo, a diecisiete segundos del vencedor, Walter Rohrl. El alemán puso de manifiesto que está dispuesto a atacar desde el primer tramo, superando a Salonen y a Blomqvist en esta segunda cita con el cronómetro. También en este tramo hace un trompo Toivonen (como se aprecia en las oportunas fotografías), que le hacen perder quince segundos.

El joven piloto nórdico, siempre que no haya excesivas cantidades de nieve, tendrá posibilidades de optar a la victoria, con lo que serían dos los Toivonen que figurarían en el libro de oro de Montecarlo, pues su padre, Pauli, ya ganó este rallye en 1966 con un Citroën DS.



El trompo de Toivonen y sus órdenes de mantenerse a la expectativa no le impiden marchar en tercera posición.





Magníficos los Citroën 1000 Pistas. En la fotografía, Wambergue adelantando a Beauhef.



Aunque no hay nieve en abundancia, las placas de hielo están causando problemas.



Masimo Biasion es el encargado de ir a por todas en el equipo Lancia.



Para muchos, Walter Rohrl es el favorito. Por ahora, no les está defraudando.



Bruno Saby no se muestra a la altura de las circunstancias, marchando detrás de Andruet.

Anekdótico

- El primer tramo cronometrado fue transmitido en directo por la TV francesa. Una pantalla gigante fue instalada en la plaza del Casino de Montecarlo, desde donde fue seguido por miles de aficionados.
- Ari Vatanen sufrió un fuerte golpe durante los entrenamientos, por lo que está corriendo con un corsé ortopédico que le impide rendir al ciento por ciento.
- Pero su gran rival, Walter Rohrl, no tiene por ello ninguna ventaja, ya que un fuerte ataque de reuma la obliga a un tratamiento de choque a base de corticoides, lo que, en principio, y según los médicos, disminuye enormemente los reflejos.
- Parte del Rallye fue bloqueado por una manifestación de vecinos de un pueblecito francés, que exigían la construcción de un puente nuevo, ya que el viejo se estaba cayendo. Esto no fue óbice para que el Rallye pasase por el viejo, sin el menor incidente.
- El Tribunal de Apelación de la FIA ha fallado en el contencioso entre la Federación francesa y el Automóvil Club de Mónaco. En resumen, la razón es más para Balestre que para Boeri y el famoso millón de francos puede convertirse en una cifra bastante más elevada. Asunto a seguir.
- Guy Chasseuil marcha por ahora en cabeza del grupo A, sobre un Golf GTi, aventajando al Ford Escort RS 1600 de Alain Beauchef. En cabeza del grupo N marcha Feitler Romain, sobre un Alfa GTV.

En los tres tramos siguientes, Rohrl se muestra intratable, superando los dieciséis segundos a su teórico rival número 1, Vatanen, cuya regularidad le lleva a estar siempre entre los tres primeros. En los dos últimos, los Lancia se quedan bastante retrasados, continuando Toivonen con su prudencia, mientras Biasion ataca y logra el *scratch* que no se apuntó Rohrl.

En definitiva, que se ha llegado a Montecarlo con Rohrl en cabeza, con algo más de medio minuto sobre el 205 de Vatanen. Tras ellos, los dos Lancia y el Audi de Blomqvist, que espera la llegada del hielo y la nieve de las noches para no dejar escapar a los hombres de cabeza. El segundo Peugeot está ya a más de dos minutos, en una cómoda posición, porque tras él, el Renault 5 semioficial de Dany Snoeck, marcha a cinco minutos de la cabeza,

al frente de un pelotón impresionante de Citroën Visa, entre los que destaca un incisivo Andruet, que está, por ahora, por delante del tercer Peugeot oficial.

Andruet, que el pasado año juró no volver a Montecarlo tras su descalificación, ha manifestado que participa este año para mostrar su apoyo a la prueba monaguesca, frente a los ataques de Balestre.

Las espadas están en alto y todavía todo puede ocurrir. La experiencia de Rohrl por ahora se ha impuesto a la eficacia del 205, con los dos Lancia a la espera y al acecho. El hielo será el gran árbitro de esta primera manga del mundial que, por ahora, discurre por los cauces previstos.

Sergio Picciono
A. J. Nieto y J. L. Aznar,
enviados especiales

Clasificación al término de la etapa de concentración

1.º, Rohrl-Geistdorfer (Audi Quattro Sport); 2.º, Vatanen-Harryman (Peugeot 205 Turbo 16), a 35 segundos; 3.º, Toivonen-Pironen (Lancia Rally 037), a 1-24; 4.º, Biasion-Siviero (Lancia Rally 037), a 1-29; 5.º, Blomqvist-Cedeberg (Audi Quattro Sport), a 1-54; 6.º, Salonen-Harjanne (Peugeot 205 Turbo 16), a 2-22; 7.º, Snoeck-Bechu (Renault 5 Turbo), a 4-59; 8.º, Andruet-Peuvergne (Citroën Visa 1000 Pistas), a 5-58; 9.º, Saby-Fauchille (Peugeot 205 Turbo 16), a 8-12; 10.º, Wambergue-Martin (Citroën Visa 1000 Pistas), a 8-17; 11.º, Chomat-Breton (Citroën Visa 1000 Pistas), a 10-50; 12.º, Dorche-Thimonier (Citroën Visa 1000 Pistas), 11-14; 13.º, Chasseuil-Baron (Volkswagen Golf GTI), a 11-45, primero en grupo A...



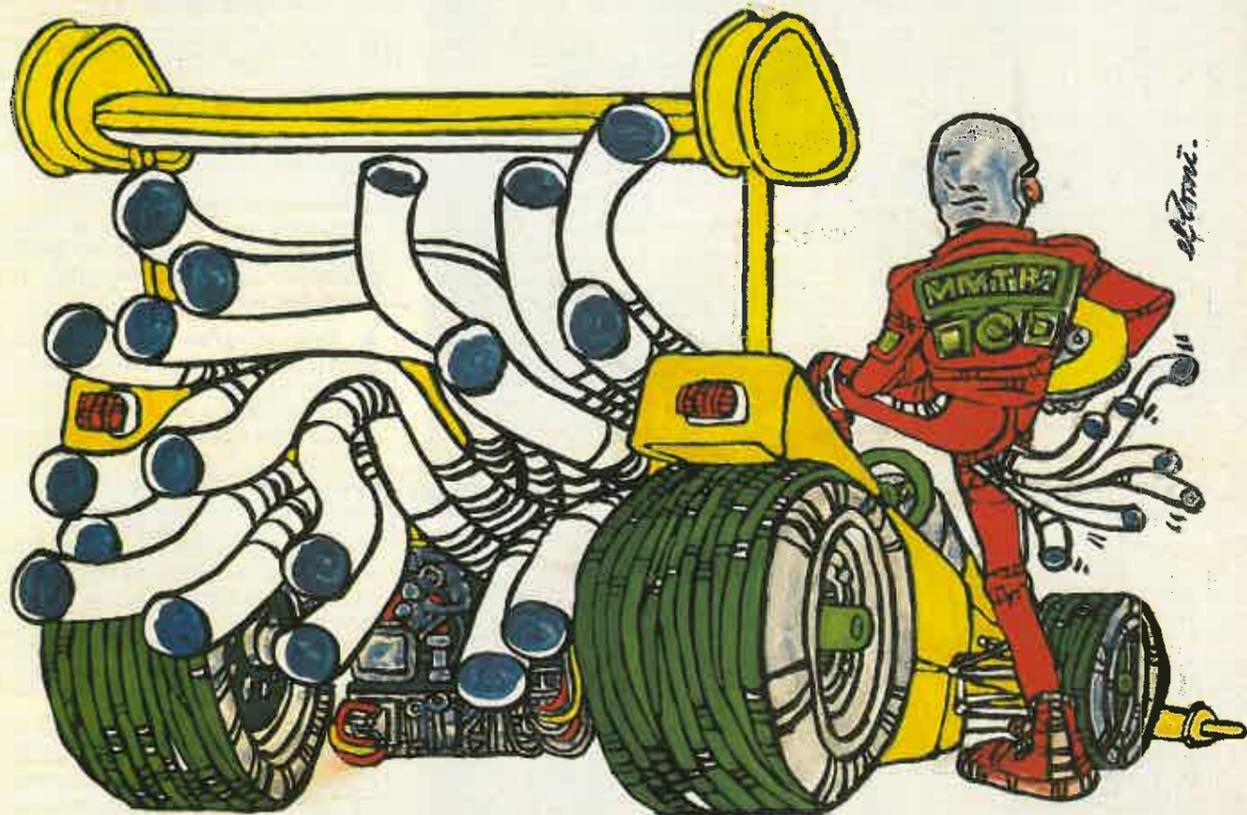
L.B.M.
La Boutique de la Moto

¡¡NO TENDRA NINGUN PROBLEMA A LA HORA DE COMPRAR SU YAMAHA —USTED PONE LAS CONDICIONES— ¡VENGA A VERNOS!

ESTAMOS EN:
Mejía Lequerica, 16 - Tel. 447 00 39 - 28004-Madrid
CONCESIONARIO OFICIAL

¡¡TRAIGA UN EJEMPLAR DE MOTOR 16 Y EN SUS COMPRAS TENDRA UN OBSEQUIO DE L.B.M.!!

Recambios, 448 09 42



Realiza: Pilar Parra
Fotos: Alfonso J. Nieto

Caprichos

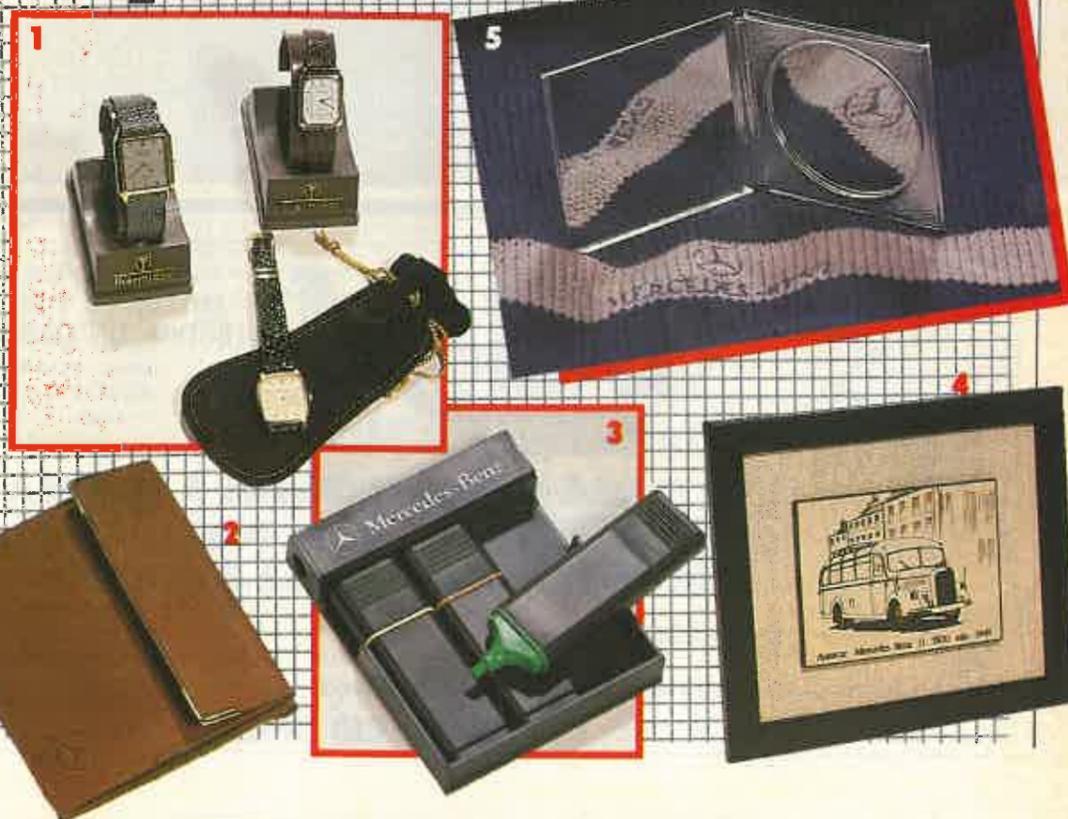
1
Relojes de pulsera para señora y caballero. Su precio oscila entre las 5.000 y 6.000 pesetas.

2
Monedero-billetero en piel para caballeros. Su precio es de 1.200 pesetas.

3
Estuche de tres rotuladores señaladores de texto. Cuesta 460 pesetas.

4
Grabado de un autocar MB O 3500 en material de cerámica. Cuesta 3.150 pesetas.

5
Espejo plateado para señoras con el anagrama de Mercedes. Cuesta 600 pesetas. Estos «caprichos» pueden adquirirse en todos los concesionarios de Mercedes.



cambió

Cambio 16.
13 años siendo noticia.

1er exportador mundial de baterías.



El éxito de las baterías Tudor en los duros mercados exteriores ha convertido a esta empresa española en una potencia mundial en baterías. La calidad de Tudor ha triunfado ya en más de 50 países.

Han sido muchos años de constante esfuerzo, investigando a fondo, invirtiendo con valentía, para aumentar constantemente la capacidad de producción

en nuevas instalaciones de alta tecnología.

Además de las baterías de arranque para automóviles de bajo y sin mantenimiento, Tudor ha ido muy lejos en los niveles de calidad de baterías de motos, pilas secas, baterías industriales, solares, mantenimiento de estaciones espaciales, sanatorios y centrales telefónicas, etc.

alcanzando un gran prestigio en baterías especiales para submarinos.

La capacidad industrial de Tudor seguirá creciendo, porque la calidad siempre vence cualquier obstáculo.

Tudor
Potencia mundial en baterías.

PRIMERA PRUEBA DEL ALFA ROMEO 90

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

LOS 100
COCHES MAS
VENDIDOS

2 de febrero de 1985 • Núm. 67 • 175 ptas.

TODOS LOS
MODELOS

NUEVOS COCHES PARA EL 85



Citroën AX



BMW serie 3



Fiat Uno

Opel Kadett



MONTECARLO:
PRIMERAS
FOTOS

ENVIADOS
DEPORTE
ESPECIALES

F-1: YA RUEDAN