

PRUEBA: 745i, EL BUQUE INSIGNIA DE LA FLOTA BMW

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

9 de febrero de 1985

Núm. 68 • 175 ptas.

**PEUGEOT 205 XR
CONTRA RENAULT-5 GTL
EL DUELO DEL AÑO**



R-5

861.785 Ptas.
Mejores frenos
Mejor acabado
Cambio más preciso

205

964.327 Ptas.
Menos Consumo
Más capacidad
Más potencia

TODAS
LAS
FOTOS

EL MALAGA YA NO ES TAN VIRGEN



**MONTECARLO: VATANEN
GANO CON EL MEJOR COCHE**

NUEVA TECNOLOGIA ARMSTRONG DE COLUMNAS MACPHERSON DE BAJA FRICCIÓN

EJE: Templado y revenido, rugosidad superficial menor 0.05μ .

Rugosidad eje normal. **Rugosidad eje baja fricción.**

RETEN: Nuevo diseño con cámara permanente de lubricación.

CASQUILLO GUIA: Con revestimiento DU de baja fricción.

SEGMENTO: PTFE* de bajo coeficiente de rozamiento.

VENTAJAS DE LA BAJA FRICCIÓN:

- Aumento en seguridad y duración del amortiguador al disminuir el desgaste de componentes vitales.
- Mejora de confort al transmitir menos vibraciones a través de la suspensión y columna de dirección.

ARMSTRONG
... Los mejores están con ARMSTRONG

Esta semana

Pruebas comparativas, sí

COMO nadie duda que estamos en un mundo tremendamente competitivo pocos pueden sorprenderse de la necesidad de establecer pruebas comparativas, que permitan aportar al usuario las ventajas e inconvenientes de dos productos. Textualmente, dice el diccionario: «Comparar, examinar alternativamente dos o más cosas para apreciar sus semejanzas y diferencias.» Exacto.

En el número de esta semana ofrecemos una interesante prueba comparativa de dos modelos de reciente aparición en nuestro mercado que están, sin duda, destinados a una amplia clientela. Nos referimos al Peugeot 205 XR y el Renault 5 GTL, dos modelos que van a calar en la sociedad automovilística española sin ningún género de dudas. MOTOR16 los ha echado a rodar y, sencillamente, pretende mostrarle a sus lectores sus «semejanzas y diferencias». Con este tipo de pruebas, realizadas con absoluta imparcialidad, les estamos haciendo un servicio, sobre todo en un sector comercial como es éste del automóvil en que, a diferencia de lo

que ocurre cuando uno va a comprar un televisor o una lavadora, no se puede encontrar, dentro del mismo establecimiento, la oferta completa del mercado.

El comprador de automóviles se está viendo en la disyuntiva de tener que elegir el coche que se quiere comprar a vista. En España es todavía una práctica muy poco corriente el que los concesionarios hagan probar a los presuntos compradores el coche que desean. No es que se nieguen a hacerlo, pero lo normal es que, salvo que el cliente lo pida, no le hacen conducir el coche que quiere adquirir. Y éste acaba comprándolo sin saber demasiado bien qué es lo que se lleva a casa.

Esta falta de información es la que tratamos de evitar con nuestras pruebas comparativas, escogidas buscando la semejanza de características y precio, a fin de que cada uno de los coches que se aprueban sea de verdad una alternativa de sus rivales.

Porque consideramos que es obligación de un medio especializado e imparcial, ¡pruebas comparativas, sí!



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	36 CUIDE SU COCHE	Ojo a las cadenas	
6 FRENTE A FRENTE	Peugeot 205 XR contra Renault 5 GTL	37 PASATIEMPOS	
13 ACTUALIDAD	Seat-VW, Enasa-GM: Vivan los novios	38 AGENDA PERSONAL	
19 FUERA DE SERIE	Mercedes 500 SEC Brabus	39 COMPRAR Y VENDER	
22 LO ULTIMO	Málaga dulce	42 MI PRIMER AMOR	Manuela Vargas
28 MERCADO	Adiós, viejos amigos	51 XAVIER DOMINGO	Paraiso para adultos (ricos, claro)
29	Oferta de la semana	53 OCIO	Angeles y demonios
30	Precios de coches nuevos	58 MOTOS	Moto-Guzzi Dondolino: La joya de los 40
32	Precios de coches usados	60 DEPORTE	Rallye de Montecarlo
34 CUENTENOS SU CASO		66 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS	

**Pág.
26**

Fiat prepara su futuro y está realizando cuantiosas inversiones en tecnología para el desarrollo de nuevos conceptos de coche. De estos estudios saldrá a la luz en unos años el «Fiat del año 2000».



**Pág.
43**

Prueba A Fondo del BMW 745i, la mejor berlina de la prestigiosa marca alemana, que con unas prestaciones de primer orden es todo un alarde tecnológico, y cuyo único pero son los casi ocho millones que cuesta.





NUEVO VIAJE A LA ALCARRIA

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

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

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algazaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbet (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levi (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografías: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valdeolmillos. Secretario de Dirección: Mariana Obispo. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Simonetta Gariti (Pruebas); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Victor Picione (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 Calzina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

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

Director gerente: José Luis Virumbraler.

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

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

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

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

Mejores resultados de VW

Pese a la huelga de los metalúrgicos germanos y la recesión del mercado, la empresa Volkswagen ha remontado los números rojos de los dos últimos años con los resultados conseguidos en 1984. VW y su filial Audi lograron recuperar más de un tercio de la producción perdida, consiguiendo vender en la RFA 722.000 vehículos.

El petróleo baja, la gasolina no se inmuta

La decisión de reducir el precio medio de los crudos de petróleo adoptada —con disidencias— por la OPEP, podría suponer para España un ahorro de 35.000 millones de pesetas. A falta de que esa baja sea oficial, lo cierto es que no supondrá una reducción del precio de la gasolina, a causa del aumento de los costes de producción de nuestras refinarias.

CIENTOS OCTANOS

- José Luis Díaz Fernández y Juan Sancho Rof han sido nombrados, respectivamente, nuevos presidentes de Campsa y EMP-Petroliber por el consejo de administración del Instituto Nacional de Hidrocarburos.
- La multinacional norteamericana Ford y el grupo sudafricano Anglo American van a fusionar sus actividades en África del Sur. La nueva empresa se denominará South African Motor Corporation (SAMCOR).
- Joseph Sánchez, nombrado hace escasamente dos semanas director de la nueva empresa de General Motors, Saturn, ha fallecido a causa de una crisis cardíaca. Sánchez había dirigido hasta enero último la división Oldsmobile de GM.
- Pirelli, tras veinte años trabajan-

sobran cuarenta años y 40 kilos, sino en Rolls Royce y con choferesa negra. Le acompañarán los dos últimos juglares españoles, Carmen Heymann y Salvador Carballan, para cantarle romances cuando se le antoje.

Se fundirá una medalla de bronce, conmemorativa del viaje, original de Pablo Serrano.

El R-11 amplía horizontes

FASA-Renault acaba de presentar, el pasado día 6, su nuevo R-11 GTX, toda una mejora en la gama. Este modelo se intercala entre las versiones GTS/TSE y Turbo, que tienen potencias de 72 y 105 caballos, respectivamente. El GTX incorpora el nuevo motor de aluminio de 1.721 centímetros cúbicos, con árbol de levas en cabeza, que proporciona una potencia de 82 caballos. Todo ello sobre la carrocería de tres puertas y concebido, no como un deportivo, sino como una versión de cierto lujo y potencia, para aquellos que no quieren llegar al carácter del Turbo, que, además, está equipado con un motor de diseño más antiguo.

FRENTE A FRENTE

RENAULT 5 GTL CONTRA PEUGEOT 205 XR

EL PRECIO COMO ARBITRO



A nadie se le oculta que la batalla, la gran batalla comercial del 85 la van a librar los dos modelos más recientes: el Peugeot 205 y el Renault 5. Obviamente que no nos olvidamos de los Fiesta, Corsa y Polo, que tienen también algo que decir; son estos últimos los alfiles de una apasionante partida de ajedrez, con dos damas en el centro del tablero.

Durante los próximos meses, las dudas y las consultas sobre uno y otro modelo, van a estar a la orden del día. Precisamente por ello, hemos querido

adelantarnos y ofrecer el primer enfrentamiento entre los dos coches. Muy astutamente y al menos por ahora, cada rival ha elegido un arma diferente: una potencia y un precio para cada una de las versiones, que hace difícil la comparación directa; como si no quisiesen entrar de lleno en una encarnizada lucha con armas iguales. Dejan, por tanto, un beneficio de la duda, para que ni el ganador pueda vanagloriarse en exceso, ni el perdedor se encuentre desasistido.

Pero como había que elegir entre ver-

siones, nos hemos inclinado por el R-5 GTL y el 205 XR. Hay entre ambos una diferencia de 10 caballos de potencia y 100.000 pesetas en el precio final. Pero, según han manifestado los responsables de cada marca, son las dos versiones que esperan sean las más vendidas. Son, por tanto, sobre las que se inclinará el público, ambas con carrocerías de tres puertas.

Precisamente, la carrocería de tres puertas es lo que aporta de novedad la comparativa de esta semana. El Peugeot 205, aparecido en nuestro merca-

Con un notable exceso de balanceo, el Renault 5 es, sin embargo, de comportamiento noble, bastante mejorado respecto al R-5 anterior.



do a comienzos del pasado año, acaba de presentar la gama X, con un estilo netamente diferenciado. Los responsables de Peugeot-Talbot no se han contentado con eliminar una puerta y simplemente hacer más grande la que quedaba, sino que han introducido bastantes elementos nuevos, suficientes para modernizar y darle un aire más juvenil al 205. Con un batiente trasero muy generoso (en el que destacan los dos embellecedores, que rompen la monotonía del amplio espacio) y una ventanilla casi rectangular, la gama X del 205 está llamada a convertirse en la más vendida entre el público más joven. Una versión (bautizada XL), notablemente espartana, permite también ofrecer un Peugeot a precio verdaderamente bajo, 842.637 pesetas en la calle. En cuanto a la versión intermedia, hoy objeto de

la prueba, su precio final es de 964.327 pesetas, algo más de cien mil pesetas más caro que el R-5 GTL, cuyo precio final es de 861.785 pesetas. La incógnita estriba pues en ver si las diferencias entre uno y otro justifican esta diferencia de precios.

FICHA TÉCNICA

R-5 GTL

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.237 c.c. (71,5 x 77 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Un carburador monocuerpo. Compresión: 9,25 a 1. Tipo de carburante: Super. Capacidad del depósito: 43 litros. Potencia máxima: 55 CV a 5.250 rpm. Per máximo: 9,1 mkg. a 2.750 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7 km/h.; 2.ª, 12,6 km/h.; 3.ª, 19,6 km/h.; 4.ª, 26,8 km/h.; 5.ª, 32,6 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCIÓN Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 10,25 metros.

FRENOS Sistema: Discos delanteros y tambores traseros con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independientes a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 155/70 SR 13.

PESO En orden de marcha: 760 kg.



INTERIORES: POR DELANTE EL PEUGEOT

Cuando la semana pasada probábamos el nuevo Renault 5, decíamos que es una lástima que los responsables de la regie no hubiesen aprovechado para mejorar la habitabilidad, que apenas ha ganado respecto a la versión anterior y que se ve superado por realizaciones más modernas. Pues bien, con una distancia entre ejes sólo 13 milímetros mayor, el Peugeot aventaja ligeramente a su rival.

Pese a su anchura mayor, el Renault no acaba de ofrecer un mejor confort, sin duda por el escaso espacio para las piernas del pasajero. En cuanto a los asientos delanteros, una banqueta muy corta en el Peugeot hace que las piernas del conductor, y sobre todo del acompañante, queden medio flotando en una postura poco cómoda. La razón de este pequeño asiento está en que se ha preferido tener un buen acceso a las plazas traseras. Para ello se ha recurrido a un asiento que se levanta en su totalidad, dejando un amplísimo espacio para que pasen los pasajeros a las plazas traseras, pero se paga en el otro aspecto.

En cuanto al salpicadero y cuadros de mandos, nosotros particularmente nos inclinamos por la sobriedad del Peugeot, pero no faltarán quienes prefieran el diseño más futurista del Renault, en el que hay que poner como reparo la mala situación del cenicero, que origina continuos golpes cuando cambiamos de marcha.

En todo caso, en ambos modelos se

Desde su aparición, el Peugeot 205 se ha mostrado excelente en cuanto a su estabilidad. Las versiones de tres puertas no iban a ser menos.



han cuidado bastante los detalles, ofreciendo un aspecto que al fin nos hace olvidar los tristes coches alemanes que últimamente parecía que iban a imponer su monótona moda.

En ambos coches los mandos son razonables y se encuentran en buena disposición. Criticamos la posición de la palanca del limpiaparabrisas, que se acciona sin desearlo. Por el contrario, el Renault goza de un excelente sistema de ventilación y calefacción, de muy sencillo manejo y de una eficacia poco frecuente en esta categoría. Tampoco está mal la del Peugeot, pero preferimos el sistema Renault.

Favorable al Peugeot el sistema de los asientos traseros, con la siempre interesante oportunidad de abatirlo parcialmente, solución que no acabamos de entender por qué Renault no la po-

ne en práctica en su modelo teórico de más venta.

Ambos modelos han sido pensados para todo tipo de público, pero la redondez de sus líneas y la ausencia de agresividad en el diseño les hace coches especialmente apetecidos por la mujer.

Este aspecto ha sido sutilmente cuidado en ambos coches, pero, por el contrario, se detectan fallos que ellas notarán con mayor precisión. Por ejemplo, el sistema de apertura de las puertas del Renault 5 es especialmente nefasto para las uñas largas y, en todo caso, de difícilísimo manejo con la mano izquierda; mano que es la que normalmente utiliza el conductor. También los asientos del Renault 5 son especialmente peligrosos para los niños de corta edad, porque, al estar muy separados, fácilmente se cuelan a la parte delantera en un golpe violento de freno. En el Peugeot 205 tampoco se ha tenido muy en cuenta este hecho, pero en menor medida.

Y ya sobre aspectos técnicos de diseño de interiores, hacemos hincapié en las opiniones de Agata Ruiz de la Prada, que en muchos aspectos tiene toda la razón. En este sentido es de admirar el esfuerzo de Renault por ofrecer una gama de colores muy original y bastante atractiva. Como aspecto positivo del Peugeot también hacemos notar la muy buena calidad de la tapicería, en un terciopelo sintético muy confortable y de gran resultado.

AL VOLANTE: UN LEON MUY DOMESTICO

Lo primero que llama la atención en ambos coches es su extraordinaria facilidad de conducción. También puede ser éste uno de los aspectos que hayan incidido en la elección del automóvil por parte de las mujeres. En ambos ca-

FICHA TÉCNICA

PEUGEOT 205 XR

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.294 c.c. (76,7 x 70 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Un carburador monocuerpo. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Super. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 65 CV a 5.500 rpm. Per máximo: 11,0 mkg. a 2.800 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,7 km/h.; 2.ª, 13,5 km/h.; 3.ª, 19,9 km/h.; 4.ª, 26,3 km/h.; 5.ª, 33,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165/70 SR 13.

PESO En orden de marcha: 825 kg.



Precio en la calle:
964.327 ptas.

Fecha de presentación: Enero 1985.
Fabricante: Automóviles Talbot, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 435.
Plazo de entrega: 15 días.

- | | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| VIRTUDES | DEFECTOS |
| • Comportamiento excelente. | • Asientos delanteros cortos. |
| • Conducción fácil. | • Terminación mejorable. |
| • Consumos muy ajustados. | • Motor ruidoso. |

EQUIPAMIENTO

La diferencia la marca el precio



	205 XR	R-5 GTL
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI
Termómetro de agua	NO	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Testigo reserva carburante ..	SI	SI
Testigo de freno de mano ..	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura ..	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	NO
Apoyacabezas delanteros ..	SI	SI
Elevalunas eléct. (del./tras.)	N(*)/—	N/—
Cerraduras centralizadas ..	NO(*)	NO
Luz lectura mapas	SI	SI
Tapón carburante con llave	NO(*)	SI
Llantas aleación	NO	NO(*)
Preequipo de radio	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero ..	SI	SI
Asiento posterior divisible ..	SI	NO

(*) Equipo opcional.

La habitabilidad del R-5 es ligeramente inferior a la del Peugeot, perdiendo sobre todo en el espacio para las piernas de los pasajeros traseros.



La postura es de gran visibilidad, con asientos notablemente altos.

Los mandos, ya lo hemos mencionado, se encuentran siempre muy al alcance de la mano, con algo más de ergonomía por parte de Peugeot. El manejo del cambio es bueno en ambos casos, pero la precisión y suavidad del Renault son ligeramente superiores al Peugeot. En cuanto a frenos, los dos están en valores más que aceptables, con una ligera ventaja para el Renault, sin duda motivada por un peso de 65 kilos de menos a su favor.

En lo que a estabilidad se refiere, nos inclinamos por el Peugeot precisamente porque se inclina menos. Es más plano y con un agarre sin el más mínimo problema. A velocidades normales no tiene prácticamente límite, mientras que a velocidad elevada tiene un ligero movimiento de la cola que le ayuda a inscribirse en la curva. Se puede balancear con facilidad para provocar este fenómeno y es de una nobleza difícil de igualar.

En cuanto al Renault, unas suspensiones más blandas (que no más confortables) provocan un mayor balanceo y una estabilidad algo inferior. En todo caso, mejor que el modelo veterano y siempre en un buen nivel. Una dirección ligeramente más rápida para el R-5 palia esta mayor pereza a la hora de inscribirse en la curva.

Ambos calzan neumáticos de perfil 70, pero el Peugeot tiene una medida mayor y media pulgada más de llanta,

SONORIDAD



Más ruidoso el Renault

	205 XR	R-5 GTL
Al ralentí	51,4	42,2
A 60 km/h.	65,1	67,4
A 90 km/h.	67,9	70,0
A 120 km/h.	71,2	78,7
A 140 km/h.	75,3	80,6

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

Con mayor habitabilidad que el Renault, el 205 tiene, sin embargo, una banqueta delantera muy corta. Aventura también al Renault en facilidad de acceso.



en todo el mundo los Peugeot 205 incorporan el más moderno motor de aleación (tipo Douvrin), que se desechó en nuestro país por razones de adaptación industrial.

Sin embargo, pese a sus buenos principios, ninguno de los dos motores son un prodigio de sonoridad. Ambos son notablemente ruidosos, con el R-5 en niveles lo suficientemente elevados como para que sus fabricantes tomaran cartas en el asunto. Sin duda, la distribución por árbol de levas lateral y la cadena de distribución son en parte los responsables de este fiasco de muy difícil solución. Evidentemente, todos estos valores son relativos y en absoluto puede afirmarse que nos encontremos con motores excepcionalmente ruidosos: son más de lo deseable y nada más. Se puede escuchar la radio o mantener una conversación a velocidades normales.

Por fin parece que los fabricantes van entendiendo lo de los desarrollos y estudiándolos de acuerdo con las condiciones del tráfico y trazado de nuestras carreteras, sin olvidar su incidencia sobre los consumos. En ambos casos se ha optado por una elección acertada, con un buen compromiso entre unos desarrollos que permiten una conducción alegre y una marcha a velocidad mantenida, en autopista, por ejemplo, con el motor girando a revoluciones no muy altas.

lo que también ayuda a que su estabilidad sea mejor.

En esta categoría, diez caballos de diferencia se aprecian, por lo que no tiene nada de particular que el Peugeot aventaje claramente a su rival en lo que a velocidad punta, aceleraciones y recuperaciones se refiere. Aparte de ello, el GTL de Renault podría ser algo más brillante con sus 55 caballos de lo que su escaso peso da a entender.

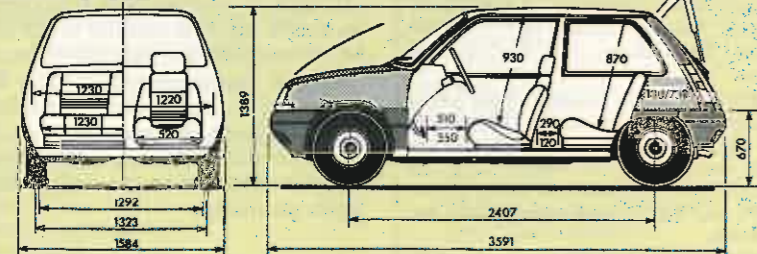
Por si fuera poco, y pese a su mayor

potencia y brillantez, el motor del Peugeot es notablemente más económico que el del Renault. Ninguno de los dos es un prodigio de modernidad, pero se mueven en niveles de consumo bastante bajos. Aun así, el medio litro de consumo a favor del Peugeot es una baza demasiado importante que hay que apuntar íntegramente en el balance de los técnicos españoles, que han sido los responsables de poner a punto el viejo motor de los Simca. Recordemos que

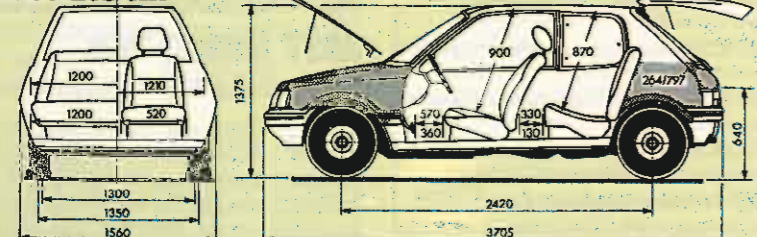
CONCLUSIONES: UNA CUESTION DE PRECIOS

En las pesetas radica el quid de la cuestión. Una diferencia de cerca del 12 por 100 es demasiado grande como para que en la elección entren en juego únicamente valores puramente verificables. Si ambos modelos estuviesen separados únicamente por mil o dos mil duros, la elección no parecería ofrecer

RENAULT 5 GTL



PEUGEOT 205 XR



FRENOS



El R-5, por poco

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	205 XR	R-5 GTL
A 60 km/h.	15,3	13,4
A 100 km/h.	43,6	41,5
A 120 km/h.	59,6	58,3

PRESTACIONES



El Peugeot, más rápido

	205 XR	R-5 GTL
VELOC. MAXIMA (km/h) ...	154,4	148,3
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	19,5	19,8
1.000 m. salida parada	36,2	36,9
De 0 a 100 km/h.	13,9	14,9
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	19,6	20,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,6	23,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,4	39,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	41,6	43,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	13,6	15,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	18,3	20,7

CONSUMO



Notables diferencias

	205 XR	R-5 GTL
CIUDAD		
A 25,7 km/h. de media ..	9,1	9,8
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo ..	5,2	6,0
En conducción rápida ...	9,0	10,5
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo ..	6,2	7,2
A fondo	8,5	9,9
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	7,9	8,4
Recorrido (kilómetros) ..	580	545

dudas: los diez caballos del Peugeot y sus consecuencias son demoledoras. Pero tal diferencia complica extraor-

dinariamente las cosas. Las ventajas de un modelo sobre otro no pueden medirse por el rasero económico. Nadie

está en condiciones de tasar el precio de un kilómetro por hora de velocidad; una décima de segundo en un adelantamiento, o un decibelio de ruido, y menos aún cuando se trata de vehículos que se mueven en parecidos entornos.

Hay que congratularse por el precio final que Renault ha podido (o querido fijar) para su GTL, porque le sitúa en unos niveles de competencia difíciles de alcanzar por otras marcas. Y ese es su gran argumento.

Queda también otro aspecto no menos importante: la tradicional calidad con que Renault ha ofrecido sus productos en los últimos años. Es indudable que, hoy por hoy, la marca del rombo ha afianzado su éxito en nuestro mercado en este principalísimo aspecto. Y mientras no se demuestre lo contrario, el nuevo Renault 5 está construido con los mismos parámetros de calidad y fiabilidad. Por el contrario, el Peugeot tiene al menos que ganarse ese prestigio que hasta ahora aún no ha alcanzado. Nadie duda de que sus estándares de calidad sean del mismo nivel o parecido, pero todavía no ha podido demostrarlo, y los errores de una etapa ya pasada no son muy fáciles de olvidar. Nos alegraríamos que se confirmase esa tendencia hacia la calidad, que a primera vista comienza ya a apreciarse en sus productos, que con toda seguridad va a significar en los próximos meses una de sus bazas triunfales.

José María Cernuda



Desde mi punto de vista

ME pide MOTOR16 que dé una opinión sobre dos automóviles que, me cuentan, son los más comprados por las mujeres, o al menos eso se espera en lo que al nuevo Renault se refiere.

Tengo unas ideas muy personales sobre estos aspectos del diseño y no quiero dejar escapar esta oportunidad para exponerlas. No entiendo en absoluto esa manía de los fabricantes de coches por disimular los materiales empleados. Si se utiliza el plástico, tiene que parecer plástico, y la tela, que se note que es tela. No hay nada más cursi que el plástico imitando maderas nobles o los tejidos sintéticos imitando terciopelos.

No son los diseñadores de automóviles los únicos que caen en la mediocridad y la cursilería. Lamentablemente ocurre en casi todos los aspectos de la vida. Falta imaginación, sentido práctico y algo de originalidad, de lo que no tienen por qué estar exentos los productos industriales de gran serie.

En el caso concreto de los coches, es de lo más triste el ver cómo los coches son monótonamente iguales unos a otros. Se ha perdido la personalidad de que hacían gala los automóviles de hace treinta o cuarenta años. No entro en aspectos técnicos o industriales, pero estoy segura que podrían compaginarse sin grandes problemas. Se están fabricando automóviles aburridos para gente aburrida. La gente (y sobre todo los jóvenes) se mueve hoy en otra dirección. Y ya en lo que se refiere a estos dos

automóviles en concreto, la verdad es que se sumergen en la mediocridad de cualquier otro. No aportan nada de particular que merezca la pena destacar. El Renault es, además, un prodigio de mal gusto en lo que al salpicadero se refiere. Es pretencioso y la combinación de colores beige-negro es de lo más desafortunada; por si fuera poco, tiene un toque de presunción que lo convierte en cursilería.

Es más armónico el Peugeot. Al menos combina mejor los tonos grises y es más diáfano; deja ver mejor el paisaje al ofrecer tonos más neutros que reclaman menos la atención. Desde mi punto de vista, está mejor diseñado.

Si es verdad que en ambos casos se ha cuidado especialmente el gusto general de las mujeres, debe tratarse de señoras de más de treinta y cinco años, con el gusto deformado por la sociedad de consumo..., la sociedad de consumo sin imaginación.

Me gustaría, para finalizar, formular a los responsables del diseño de automóviles un ruego: No tengan miedo al empleo de los colores fuertes y llamativos, a la sencillez y a la honestidad de los materiales modestos. Ahí está el futuro y, estoy segura, el éxito de las ventas.

Agata Ruiz de la Prada

Agata Ruiz de la Prada es una de las diseñadoras jóvenes con más éxito en estas últimas temporadas, utilizando sus modelos, entre otras personas, Carmen Romero, esposa del presidente del Gobierno.

BALANCE FINAL



El Peugeot, si puede comprarlo

	Peugeot 205 XR	Renault 5 GTL
Velocidad máxima ..	1.º ***	2.º **
Aceleraciones	1.º ***	2.º ***
Recuperaciones	1.º ****	2.º ***
Consumo	1.º ****	2.º ***
Transmisión	1.º ***	1.º ***
Caja de cambio	2.º ***	1.º ***
Frenos	2.º ****	1.º ****
Dirección	1.º ***	1.º ***
Comportamiento	1.º ****	2.º ***
Aptitudes urbanas ..	1.º ****	1.º ****
Autonomía	1.º ****	2.º ***
Habitabilidad	1.º ****	2.º ****
Maletero	1.º ****	2.º ***
Confort	1.º ***	1.º ***
Posición conductor ..	1.º ***	2.º ****
Sonoridad	1.º **	2.º **
Equipamiento	1.º ***	1.º ****
Calidad-precio	2.º ***	1.º ****

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



SEAT-VW, ENASA-GM

VIVAN LOS NOVIOS

Este año va a ser clave para el futuro de las dos empresas de automoción genuinamente españolas, Seat y Enasa, inmersas en sendos procesos de colaboración con otras tantas multinacionales. La «fiebre» de la concentración mundial de empresas del automóvil ya ha llegado a España.

De seis años a esta parte, la industria mundial de automoción ha asistido a un acelerado proceso de ajuste, propiciado por una crisis económica más larga de la prevista. Y ese ajuste se ha puesto de manifiesto en la imparable tendencia de los fabricantes de automóviles hacia la concentración en una docena de empresas gigantes que, en un plazo no superior a cinco años, controlarán el mercado mundial de turismos y vehículos industriales.

Decía recientemente T. Ishihara, presidente de Nissan, que «no existe ninguna duda de que el mercado mundial de automoción camina hacia la concentración. La crisis del petróleo ha herido profundamente a algunas empresas, y no pasarán muchos años antes de que veamos desaparecer algunas y reaparecer otras nuevas bajo nombres compuestos de otras anteriores».

Y en efecto, pocas firmas norteamericanas y europeas, más reticentes que las japonesas a esta política, han con-

seguido escapar a esta carrera desenfadada por firmar acuerdos conjuntos, acuerdos que sólo parecen buscar un entendimiento armonioso para no hacerse una competencia que, a la larga, sería ruinosa para todas las afectadas.

Si en un primer momento esos acuerdos se suscribían a la colaboración tecnológica o a suministro de componentes, en una segunda fase se ha pasado a la toma directa de acciones de unos por otros, con planes de producción y comercialización a largo plazo (ver cuadro en pág. 18). Y este segundo aspec-

to de la concentración industrial es en el que ha entrado nuestro país.

El caso más espectacular, sin lugar a dudas, en España, es el de las relaciones Seat-Volkswagen, cuyo compromiso final está a punto de rubricarse. Cuando Fiat deja a su suerte a la firma española, ésta se encuentra con un producto dependiente tecnológicamente de Italia, un excedente importante de plantilla, unas instalaciones obsoletas, unos suministros inadecuados y una red comercial inapropiada. El resultado del panorama, como es conocido, es un deterioro no sólo del balance de resultados, sino de la propia imagen de la empresa.

Juan Antonio Díaz Álvarez, presidente de Seat, recordaba recientemente a esta revista que «una empresa como ésta, produciendo cuatrocientos mil automóviles pequeños y sin tecnología de vanguardia, difícilmente podía sobrevivir», y máxime «cuando —añadía— se están produciendo movimientos importantes en la coordinación de

LOS intentos japoneses por entrar en Seat y Enasa no han culminado. Sin embargo, la concentración de empresas no ha terminado

la compra de materiales, buscando grandes economías de escala a nivel europeo y mundial. Nosotros tenemos que integrarnos en ese proceso, y ahí es donde Volkswagen nos puede ayudar».

El problema del producto se ha atado por dos frentes: la salida al mercado del Seat Ibiza y la introducción de nuevos modelos en el mercado español e internacional en colaboración con la firma germana. Para ello, y en el caso de los Polo, Passat y Santana, fabricados en España, Seat ha utilizado las re-

des de exportación de la propia Volkswagen, cuyos concesionarios suelen ser los más importantes de cada uno de los países donde VW está instalada. Pero no todo es vender, y es por eso que los dirigentes de Seat sueñan con coordinar sus compras con la firma alemana a nivel mundial, lo que sería decisivo en el desarrollo de la cuenta de resultados en los próximos años.

Ahora bien, el acuerdo de colaboración tecnológica y comercial no ha sido más que el primer asalto. Queda por

delante el panorama de la industria mundial de automoción, desalentador para aquella empresa que quiera hacer la guerra por su cuenta, y la postura del Instituto Nacional de Industria de irse quitando de encima empresas inviables, bien cerrándolas o bien cediéndolas al mejor postor. En el caso de Seat, la privatización es el objetivo marcado. Y nadie mejor que Volkswagen, conocedora de la empresa hispana por dentro, para dar el penúltimo paso. De momento, y aunque el plazo ofi-

cial expira el 30 de julio de este año, en la próxima primavera Volkswagen y Seat quedarán unidas con la toma, por parte de la primera de ellas, de la mayoría del capital social —el 51 por 100— de la segunda. Actualmente se estudia ya entre ambas un plan industrial a diez años para la empresa española, del que, de existir un acuerdo, depende la entrada de la multinacional alemana en Seat. A modo de avance, dentro de ese plan se incluirá el montaje en España del Student de VW.

¿Cuál es el precio a pagar por el INI? Según fuentes del «holding», el Instituto se comprometería a asumir las deudas de Seat en el caso de que los alemanes se hicieran cargo de la empresa. Seat arrastra una cifra de pérdidas de 125.000 millones de pesetas entre 1978 y 1983, ejercicio este último que disparó las cifras, al alcanzar un déficit de casi 36.000 millones de pesetas.

Por ello, el presidente del INI, Luis Carlos Croissier, declaraba la pasada semana en Barcelona, donde visitó las

instalaciones de Seat, que la empresa necesitará una inversión superior a 300.000 millones de pesetas en los diez próximos años, cantidad que duplica las inversiones previstas durante el ciclo 1985-1989 del plan estratégico (126.000 millones).

El destino de esta última cifra es la producción de futuros modelos propios, el desarrollo de modelos de tecnología Volkswagen, la producción de motores y la automatización de procesos, aspecto este último en el que se ha



La razón de rebajar la barrera de los 6 litros.

Un consumo inferior a 6 litros cada 100 kms. sólo está reservado a pequeños coches o a grandes tecnologías.

Como la del Peugeot 505. Capaz de lanzar una máquina precisa y poderosa durante 100 kilómetros consumiendo sólo 5,8 litros de combustible. Una razón tan sólida para poseer un Peugeot 505, como el 9,5% de tasa de financiación anual.

9,5% Anual

Desde 29.900 Pts. al mes.

PEUGEOT 505
La Razón y la Pasión.

Lubricantes recomendados **Esso**

Apdo. D.G.T. y P.F. con fecha 3-1-85

PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA



Juan Antonio Díaz Álvarez

La nueva imagen de Seat

Aunque sea el Instituto Nacional de Industria quien diga la última palabra, el presidente de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez, está jugando un papel relevante en las negociaciones con la firma germana Volkswagen.

Juan Antonio Díaz Álvarez, gijonés, de cuarenta y seis años de edad, es licenciado en Ciencias Químicas por la Universidad de Oviedo, así como diplomado en alta dirección de empresas por el IESE de Barcelona. Ha realizado curso de investigación en Estados Unidos y Japón.

Su vida profesional la inició en Dow-Chemical, pasando después a Explosivos Río Tinto, donde gestionó la red exterior dedicada a la exportación de los productos de la empresa. En octubre de

1980 ingresó en Seat como director general comercial. En ese puesto llevó a cabo la reestructuración y descentralización comercial y de marketing de la red interior, contribuyendo a lo que se ha convenido en denominar «nueva imagen» de Seat. Otra área impulsada por Díaz Álvarez dentro de Seat ha sido la planificación del servicio de recambios y posventa, y la integración de las ramas Audi-Volkswagen en la red Seat, así como el adiestramiento del personal comercial y de servicios frente a las nuevas tecnologías del grupo alemán.

En el pasado año era designado para ocupar la presidencia de la empresa tras el cese de Juan Miguel Antofañanzas.



Carl H. Hahn

La economía aplicada al automóvil

Al frente de Volkswagen AG, el potente grupo alemán, figura un hombre totalmente convencido del brillante futuro del mercado español del automóvil. Carl Hoest Hahn, designado presidente del consejo de administración de VW AG el 1 de enero de 1982, nació en julio de 1926 en Chemnitz. Inició sus estudios de economía aplicada en las Universidades de Colonia y Zurich y economía política en la Universidad de Bristol. Obtendría el doctorado en la Universidad de Berna con una tesis sobre «El plan Schumann referido a la industria del acero germano-francés». Tras trabajar en la Organización para la Cooperación Económica Europa (OECE), en 1954 entra en Volkswagen como director de promoción de ex-

portaciones. Cinco años más tarde fue designado presidente ejecutivo de la compañía en América.

Hace veinte años vuelve a Europa como vocal del consejo de administración de VW AG, al ser jefe de la división de ventas. En 1973 es nombrado presidente del consejo de administración de la Continental Gummi-Werk de Hannover. El doctor Hahn es, entre otros cargos, miembro del directorio de la Asociación Federal de la Industria Alemana y de la Cámara de Comercio del Ministerio alemán de Industria y Comercio. Cuando salieron los primeros modelos VW de las factorías Seat, afirmó lacónicamente: «Se han confirmado plenamente nuestras suposiciones y esperanzas.»

embarcado con decisión el Instituto. El resto de las inversiones, hasta alcanzar los 300.000 millones en una década, están pendientes de la decisión de Volkswagen. O lo que es lo mismo, al más mínimo «sí» procedente de Alemania federal, se cubren deudas y arranca la nueva Seat integrada en uno de los grupos automovilísticos más fuertes del mundo.

Algo similar está ocurriendo en la Empresa Nacional de Autocamiones (Enasa). Desde que el acuerdo entre es-

ta empresa e International Harvester concluyera hace dos años, al acentuarse las dificultades financieras por las que atravesaba la firma norteamericana, la sociedad fabricante de los camiones, autobuses y furgonetas Pegaso abrió negociaciones con multinacionales del sector con el proclamado propósito de encontrar un socio que, además de aportar tecnología, compartiera riesgos en el capital de la empresa, que en estos momentos es al ciento por ciento del Instituto Nacional de Industria.

En este caso, varios han sido los frentes en los que se ha movido la búsqueda de un «novio con buena presencia». Las dos principales empresas japonesas del sector, Toyota y Nissan, esta última instalada ya en España a través de Motor Ibérica, han coqueteado intensamente con el INI. Toyota es la que más interés ha demostrado. Por su lado, Nissan-Motor Ibérica ha mantenido históricamente un gran interés por llegar a un acuerdo con Enasa de cara a una división de especialidades, den-

tro de su gama de productos, para el mercado español. La idea nunca ha cuajado, al parecer, según fuentes del sector, por interpretaciones distintas respecto a los riesgos financieros e industriales que cada una de las partes debía afrontar en el proceso de integración empresarial.

Quien casi, sin lugar a dudas, se va a llevar el gato al agua será General Motors. El gigante norteamericano se ha movido con habilidad y rapidez, adelantándose a sus competidores ja-

poneses, mucho más cautos a la hora de concretar acuerdos. Hace escasas fechas se culminaba, en Madrid, un «memorándum» entre el INI y GM, en el que se contempla el próximo mes de junio como fecha tope para firmar un acuerdo de carácter industrial, comercial o patrimonial. Tras varios meses de tanteo, ahora es cuando comienzan las verdaderas negociaciones.

El preacuerdo entre el INI y GM sobre Enasa —que no contempla el área militar de ésta— está orientado como

un compromiso de prioridad con la multinacional norteamericana, aunque no se descarta la presencia de otros posibles socios, lógicamente japoneses, si bien éstos deberían esperar una hipotética ruptura en las negociaciones con la empresa norteamericana.

El «memorándum», sin embargo, ha quedado configurado como algo más que una mera carta de intenciones, pero deja la puerta abierta a cualquier tipo de fórmula. El INI, inicialmente, está dispuesto a ceder la mayoría del ca-



La pasión de romper la barrera de los 200 km/h.

Romper la barrera de los 200 km/h. con plena seguridad, es una sensación difícilmente comparable. La misma sensación que puede vivirse conduciendo un Peugeot 505 Turbo Inyección a 205 km/h., casi sin esfuerzo.

Toda una experiencia. Y más fácil de disfrutar de lo que se imagina.



Ahora, con solo un 9,5% de tasa de financiación anual. Atrévase con un Peugeot 505.

9,5% Financiación

Desde 29900 Pts. al mes.

PEUGEOT 505
La Razón y la Pasión.

 **PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA**

 Lubricantes recomendados 



Federico Sotomayor

Un empresario nato

Al frente de la Empresa Nacional de Autocamiones se encuentra un ingeniero industrial de dilatada experiencia en el campo empresarial. Federico Sotomayor es oriundo de Bilbao, donde nació hace cincuenta años y donde cursó sus estudios.

En 1960 entra a formar parte de la firma Didier Werke, primero en Alemania y posteriormente en España. Pasa después a Construcciones Didier, la filial bilbaína de la empresa alemana, especializada en construcción de hornos de calentamiento para laminación.

Posteriormente entra en Mecánica de La Peña, también de Bilbao, como director comercial y técnico. A principios de 1969, el grupo Erhardt compra Tamese, S. A., de Málaga, donde va destina-

do como director general de la compañía. Más tarde es designado consejero-director general de Boetticher y Navarro.

En 1976 es fichado por Proinsa, una compañía «holding» que participa en muy diversos campos. Como director de siderurgia y transformación se ocupa de las siguientes empresas: Talleres Sanglas (vicepresidente), Laforsa (presidente), Tetracero (consejero) y Prometal-2 (presidente). En julio de 1979 fue nombrado presidente ejecutivo de Enasa. Aunque como en el caso de Seat, será el INI quien de luz verde a su acuerdo con una multinacional, Federico Sotomayor está llevando actualmente todo el peso de las negociaciones con General Motors.



Roger Smith

El número uno

Es uno de los hombres más poderosos del mundo. Gana más de ochenta y dos millones de pesetas al año y en su mente ha pergeñado un plan para fabricar veinte millones de coches al año. Es, simplemente, el presidente director general de General Motors.

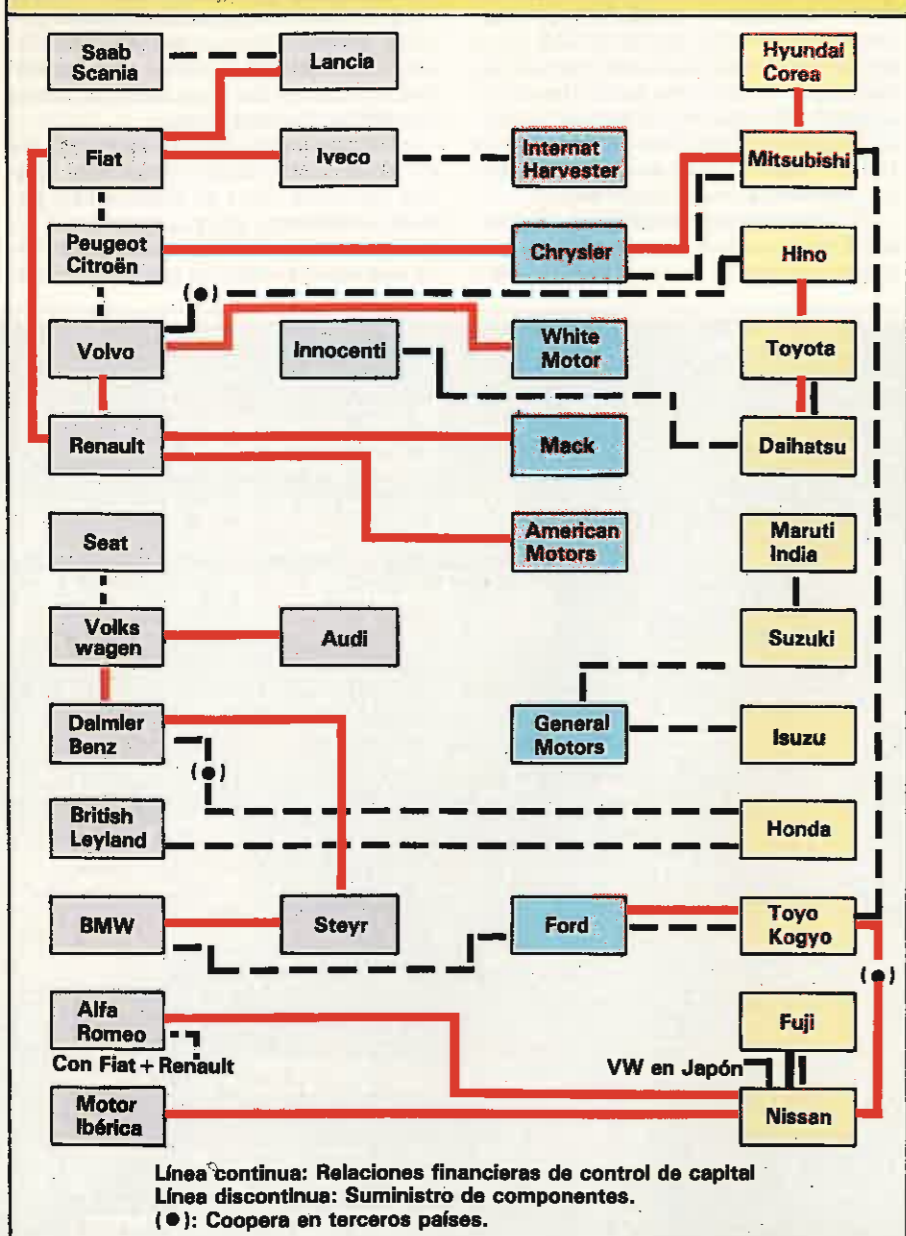
Nacido hace cincuenta y ocho años, diplomado en asuntos administrativos, toda su vida profesional ha discurrido dentro del organigrama del gigante automovilístico norteamericano. Comienza en 1949 en GM en calidad de contable. Sucesivamente ocupa los cargos de director del servicio central de contabilidad (1958); director de la sección de análisis financiero, en 1960; director financiero adjunto en 1968; director financiero dos

años más tarde, y vicepresidente responsable de los servicios —como no— financieros, en 1971.

Pasa después a ser ejecutivo responsable del grupo no automovilístico y de defensa del «holding», y en 1974 es miembro del consejo de administración y vicepresidente ejecutivo. Se convierte en presidente director general y jefe ejecutivo el 1 de enero de 1981.

Con su llegada, las pérdidas del grupo se convirtieron en beneficios aplicando una dura política de saneamiento. Y ha defendido la estrategia de concentración con otras empresas, aliándose con japoneses especialmente, lo que le valió grandes críticas de otros grupos automovilísticos norteamericanos que, al final, tuvieron que pasar por el aro.

Cooperar para sobrevivir



El Student, un nuevo estilo para las grandes ciudades. Si cuaja el acuerdo con Volkswagen, Seat lo hará en España

pital de Enasa al grupo norteamericano, siempre y cuando éste quiera acceder al control de la empresa aportando las suficientes garantías. La declaración oficial del noviazgo entre el INI y GM viene, además, condicionada por los deseos de la multinacional americana de coordinar sus esfuerzos en Europa, cosa que se conjuga a la perfección con el interés del Instituto de integrar su empresa dentro de una estrategia multinacional.

Sin embargo, el mayor problema a salvar en las negociaciones ahora abiertas es el diseño de un acuerdo industrial, que inicia en un planteamiento general del mercado, y que permita un nivel de tecnología punta en el futuro proceso de producción de Enasa. El INI intentará que General Motors asuma los compromisos ya contraídos por Enasa en los mercados exteriores, así como el mantenimiento de las plantas de producción en el extranjero. Actualmente, la empresa española conserva sus plantas de motores y ensamblaje de vehículos en Venezuela, y recientemente adquirió a International Harvester la sociedad de camiones británica Seddon

UNA empresa como ésta, produciendo 400.000 automóviles y sin tecnología de vanguardia, difícilmente podía sobrevivir.» (J. A. Díaz Alvarez, presidente de Seat)

Atkinson. Probablemente, esta condición es la que ha frenado la conclusión de acuerdos hace tiempo con otras empresas que se han aproximado Enasa. Mientras se formaliza el acuerdo, Enasa tiene previsto continuar con su proceso de saneamiento, tanto industrial como financiero. La plantilla no pasa ahora de 8.600 trabajadores, frente a los 12.500 de hace unos años, lo que ha supuesto un fuerte desembolso por indemnizaciones.

En este proceso de multinacionalización de estas dos empresas españolas sorprende, sin duda, la ausencia de los agresivos fabricantes japoneses. Hace escasamente tres-cuatro años, las sociedades niponas aparecían como los principales compradores. Ahí están, sin más, los contactos de Seat con Toyota y Nissan, que no cuajaron, y ahora de las mismas empresas con Enasa. «A priori», norteamericanos y europeos aparecen como decididos «partenair» de las firmas hispanas. Claro que el proceso de concentración de esta industria a escala mundial no ha concluido, y el futuro puede deparar sorpresas.

Raúl R. Sáez



EL pobre usuario que todavía paga noventa y tres pesetas por cada litro de gasolina y teme pagar cien en breve plazo de tiempo se pregunta si habrá algo mejor que ser jeque árabe dueño de pozos de petróleo, pues sí, por lo visto sí hay algo mejor: ser hijo de uno de esos jeques.

MERCEDES 500 SEC BRABUS

REGALO DE CUMPLEAÑOS

La firma alemana Brabus, especializada en personalizar modelos de primera clase, acaba de encontrar ese nuevo filón que son los «hijos del desierto», los millonarios más derrochadores que haya visto la historia.

El Mercedes 500 SEC que aparece en las imágenes vale trece millones de pesetas más que el modelo original, cuyo precio base es ya de diez millones, y es el regalo que un orgulloso colega del jeque Yamani, el padre de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), ha hecho a su heredero en el día de la mayoría de edad.

El oro y los diamantes son los distintivos del Mercedes que el jeque ha regalado a su heredero. Los tornillos están rematados por brillantes de muchos quilates.



La mecánica del coche no ha experimentado grandes cambios, ya que tan sólo se han añadido cuarenta caballos de potencia a los 230 pura sangre del modelo original, pero la carrocería, tanto en su parte interior como en la exterior, ha recibido los aditamentos propios de un príncipe del oro negro.

En Brabus no se han ido por las ramas y con el talonario de cheques en la mano han buscado lo mejor; para la tapicería han elegido cuero de un inmaculado tono blanco, mientras que en el equipo de alta fidelidad, no contentos con la imagen del aparato básico, han querido ir un poco más lejos y han recubierto de oro de 24 quilates todos los perfiles, los botones e, incluso, los tornillos; aún así no era mucho, y por ello han puesto un brillante en la cabeza de cada tornillo, lo que impide cualquier tipo de manipulación.

Hans-Jürgen Tücherer





MANOLO LAMA

PACO NADAL

J. RAMON DE LA MORENA

HECTOR DEL MAR

JOAQUIN PRAT MARTIN VALBUENA

MANUEL OLIVEROS

ORTIZ REMACHA

ANTONIO SOMOZA

ROBERTO GOMEZ

RAMON GABILONDO

LUIS VIALS

CHICO PEREZ

JULIA JEREZ

BACIGALUPE

ALEX BOTINES

JOSE JOAQUIN BROTONS

FERNANDEZ ABAJO

ALFREDO

Si escuchas la radio por deporte, escucha la SER.

RICARDO PEREZ-ASOCIADOS

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

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



Seat ya tiene a punto su principal novedad para 1985, el Seat Málaga. El nuevo modelo va a sustituir a los ya veteranos 131, y para ello ofrece un diseño muy moderno, que deja ver ciertas influencias de coches italianos, tales como el Fiat Regata o el Lancia Prisma.

MÁLAGA DULCE

YA comentamos, a finales del pasado verano, que el Seat Málaga estaba prácticamente listo para su puesta en marcha como realidad comercial de la nueva Seat. Hoy, visto ya el modelo definitivo, cabe preguntarse cuánto habrá que esperar hasta su exposición en los concesionarios. Y todo parece indicar que esa fecha estará inscrita en el próximo mes de abril, aunque con toda seguridad Seat presentará su nuevo modelo en el próximo Salón de Ginebra. Esta presentación internacional será insustituible para lanzar el Málaga en

El nuevo Seat Málaga se presenta como un acertado cocktail de elementos. Están presentes los detalles del Ronda y el Ibiza y la línea general es muy agradable, con nuevas molduras laterales y un frontal de sobrio diseño. Bajo el capó, la misma gama de motores de los Ronda, excepto el motor de dos litros, que será sustituido por el System Porsche 1.5 inyección.



Nuevas llantas de aluminio, de origen Cromodora, para las versiones más elaboradas. El capó y los faros son del Ibiza, mientras que las aletas han sido retocadas desde el Ronda para adaptarse al nuevo diseño de conjunto.



Paragolpes de nuevo diseño, totalmente envolventes y de material plástico. Su prolongación inferior es de resina y está integrada, incluso por el color, en la carrocería. Los grupos ópticos posteriores tienen algo de diseño italiano.



Las baterías Caterpillar sin mantenimiento tienen puntos POSITIVOS...

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

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

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

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

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

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

y puntos NEGATIVOS

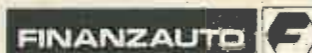
Estos están en el polo opuesto.

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

Cambie a lo mejor



Distribuidor en España



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

PSQ 182/1

Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.



	Teléf.		Teléf.		Teléf.		Teléf.		Teléf.
Almería	(951) 22 50 82	Granada	(958) 25 64 55	Lerida	(973) 20 05 94	Pamplona	(948) 24 29 44	Terife/Sur (Arona)	(922) 78 57 71
Arganda	(91) 871 26 12	Jerez De La Frontera	(956) 34 73 09	Malaga	(952) 33 04 50	Ponferrada	(987) 41 36 88	Valencia	(96) 252 02 75
Barcelona	(93) 560 02 98	La Coruña	(981) 78 01 26	Murcia	(968) 61 29 11	Rio Tinto	(955) 59 16 53	Valladolid	(983) 35 89 11
Bilbao	(94) 673 05 00	La Palma	(922) 41 11 44	Oviedo	(985) 26 20 08	Sevilla	(954) 72 13 50	Vigo	(986) 22 55 04
Cordoba	(957) 47 96 93	Las Palmas	(928) 69 28 50	Palma De Mallorca	(971) 25 60 56	Tenerife	(922) 61 31 00	Zaragoza	(976) 29 53 20

El Málaga presenta soluciones propias, como es lógico en un modelo que ha tenido que adaptarse al aprovechamiento de elementos ya existentes.

un mercado tan exigente como el europeo, utilizando, por supuesto, la red comercial ya existente.

El aspecto definitivo dice lo suficiente acerca del Málaga, que cuenta con una carrocería clásica de tres volúmenes, con maletero independiente. Su frontal, como ya adelantábamos en septiembre pasado, no se ha tomado del Ronda, sino del Ibiza, de formato algo más cuadrado. Sin embargo, del Ibiza toma sólo los grupos ópticos y el diseño del capó



motor, pues la calandra, paragolpes y spoiler delantero son enteramente nuevos. Por cierto, el spoiler aerodinámico permite mejorar un poco las cifras de penetración inicialmente previstas, que con todo no son tampoco de vanguardia, pues se habla de valores en torno a 0,40. La línea del maletero es moderadamente alta y bastante inclinada, con una luneta no tan envolvente como estaba previsto, pero que llega hasta muy abajo. Su capacidad, pese a la incorporación de la rueda de repuesto bajo el plano de carga, va a ser uno de sus puntos fuertes. Lo mismo ocurre con la habitabilidad, que mejora ostensiblemente pese a no mejorar en anchura, gracias al mejor aprovechamiento de la plataforma del Ronda.





Uno Turbo: sus 110 caballos están listos



¿Motor transversal posterior? El 126 sirve de base para el futuro



El Thema en versión Fiat está ya preparado. Hoy se llama Tipo 4



El X1/75 es la base de un coche que podría venderse en 1990



FIAT PREPARA SU FUTURO

DURANTE la conferencia de Prensa del pasado Salón de Turín, Agnelli y Ghidella querían mantener en secreto uno de sus pensamientos más ambiciosos: Fiat está realizando cuantiosas inversiones en planes de futuro, para el desarrollo de nuevos conceptos de coche. Su idea central es batir a los japoneses en su propio terreno, esto es, conseguir costes de producción tan bajos como resulte viable. En todo ello tiene plena importancia el comentario sustituido del *Topolino*, que los hombres de la marca prefieren llamar de momento *El*

Fiat del año 2000. Los prototipos que han sido exhibidos, *cazados* y comentados en los últimos tiempos, no significan realmente mucho, pues son simples ejercicios en los que se pretende ensayar nuevos materiales y tecnologías, sin un objetivo estilístico o de producción concreto. Forman parte de un programa de investigación cofinanciado por el CNR (Consejo Nacional de la Investigación) y por Fiat, que se hace cargo



Nuevos paragolpes para el Ritmo 85



de un 70 por 100 de los cinco billones de pesetas que supone la fase preliminar del proyecto. Existen ya tres prototipos, de los que mostramos el X1/75, pero se está realizando un cuarto, al parecer definitivo, que encajará del todo con los nuevos recursos en robótica y las técnicas constructivas más económicas. El *Fiat del año 2000*, que podría estar en los concesionarios a principios de los años noventa, será un coche con un peso de 550 kilos y un coeficiente Cx de 0,25. Dispondrá de un pequeño motor tricilíndrico de 700 centímetros cúbicos, capaz de ofrecer 22 caballos de potencia, con un consumo estimado de unos 2,5 litros cada 100 kilómetros. Su construcción, incluyendo los interiores, estará completamente automatizada. Mientras tanto, Fiat tiene ya a punto su Tipo 4, que reemplazará a los Argenta a partir del próximo septiembre. El coche está ya a punto. Tiene la misma base de carrocería que los Saab 9000 y Lancia Thema y montará motores de 72 a 165 caballos, con motorizaciones gasolina y diesel. En otro orden de cosas, está ya casi en la calle el Uno Turbo (previsto para el Salón de Ginebra), con un motor de 1.300 c.c., inyección electrónica y 110 caballos de potencia, así como el Ritmo en versión 85, cuya característica más visible es la incorporación de paragolpes de plástico de nuevo diseño.

DURANTE 1984 son varios los modelos de coches que han dejado de fabricarse en España. Y mientras todo son parabienes cuando su nacimiento, nadie tiene un recuerdo para aquellos que durante años han proporcionado satisfacción a sus usuarios. Muchos de estos modelos todavía van a ser usados durante kilómetros. De entre ellos, algunos, como el Seat 131 o el Renault 12, han constituido importantes éxitos comerciales; otros han pasado sin demasiada gloria, pero, en todo caso, merecen algo más que el olvido.

Renault 12.—Ya en el 84 únicamente se produjeron, y en muy pequeña cifra, las versiones familiares, pero sin duda el R-12 ha sido uno de los modelos de más éxito en nuestro mercado. Inició su producción en 1970, sumando, desde entonces, 455.392 coches fabricados.

Seat 131.—Otro histórico que desaparece. Desde que en 1975 inició su producción, han salido de la fábrica 412.387 unidades.

Citroën Dyane.—Pese a la popularidad del 2 CV, que aún se mantiene en producción, la verdad es que el Dyane se vendía tres veces más, sumando 244.638 unidades producidas desde que apareció en 1968.

Talbot 150.—Injustamente tratado por el público en su último periodo de vida, el Chrysler/Talbot 150 sigue siendo hoy día un automóvil perfectamente válido, pero que ha tenido que abandonar por ausencia de compradores. Desde que apareció, en 1977, se fabricaron en Villaverde 126.868 unidades.

Renault 7.—Versión exclusiva del mercado nacional, se anticipó bastantes años a la moda de los tres volúmenes que hoy siguen todos los fabricantes. Arrancó en 1974, produciendo 159.656 unidades.

Renault 14.—Pese a sus defensores, la verdad es que el R-14, con su motor de origen Peugeot, nunca fue el favorito de los hombres de Renault, ni en España ni en Francia. Aparecido en 1979, se produjeron únicamente 86.369 unidades.

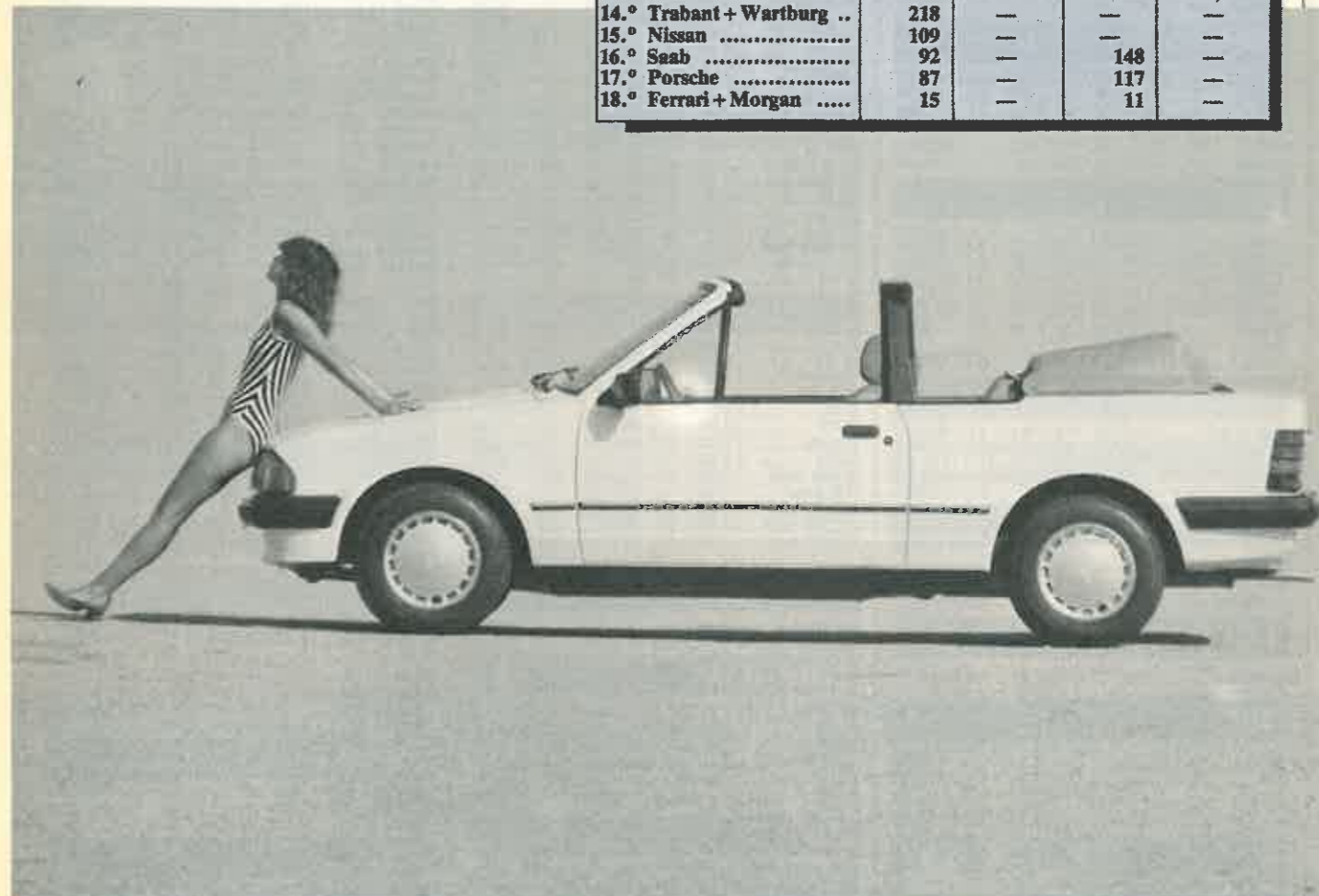
ADIOS, VIEJOS AMIGOS



VENTAS POR MARCAS

YA decíamos la pasada semana que el mercado ha descendido en cerca de cinco puntos respecto al año anterior. Publicamos esta semana las ventas por redes comerciales, en donde aparecen sumadas las cifras de Seat y VAG, o de Peugeot y Talbot. Puede apreciarse en el cuadro la evolución en las ventas, respecto al año anterior, con la caída de Renault y la espectacular subida de Peugeot-Talbot, gracias al 205. Precisamente en estos días se presentan las versiones de dos puertas que, en buena lógica, deben incrementar en tres o cuatro puntos la penetración de la marca en el mercado nacional.

	1984		1983	
	Unidades	Penetración (%)	Unidades	Penetración (%)
1.º Renault	145.690	29,4	169.268	32,4
2.º Seat + V.A.G.	110.559	22,3	120.128	23,0
3.º Ford	74.777	15,1	71.969	13,8
4.º Peugeot + Talbot	64.365	13,0	49.176	13,8
5.º Opel	44.737	9,0	49.886	9,6
6.º Citroën	37.007	7,5	43.225	8,3
7.º Fiat + Lancia	4.091	0,8	3.277	0,6
8.º BMW	3.187	0,6	3.631	0,7
9.º Austin Rover	2.343	0,5	2.121	0,4
10.º Mercedes Benz	1.571	0,3	2.134	0,4
11.º Volvo	1.505	0,3	1.327	0,3
12.º Alfa Romeo	1.346	0,3	1.358	0,3
13.º Skoda	287	—	503	0,1
14.º Trabant + Wartburg ..	218	—	—	—
15.º Nissan	109	—	—	—
16.º Saab	92	—	148	—
17.º Porsche	87	—	117	—
18.º Ferrari + Morgan	15	—	11	—



Oferta de la semana

PARA COLECCIONISTAS

HOY destinamos esta sección al coleccionista que soñó tener un maravilloso Roadster Swallow del año 26 y no llegó a tiempo, o un Mercedes Roadster de los años 30 y no lo encontró. Ahora en Madrid, en el paseo de Recoletos, número 16, hemos localizado una réplica de cada. El primero es un Panter con motor Jaguar seis cilindros y tan sólo con cuatro mil kilómetros, el segundo es un Scalibur con motor Corvette y cinco mil kilómetros. Los precios se sitúan alrededor de los siete millones de pesetas. También, los millonarios menos románticos podrán encontrar un Rolls Royce del año 83 como nuevo.



Cuéntenos su caso

TURBO PARA UN KADETT

SOY propietario de un Opel Kadett 1.6 Diesel y quisiera que me informasen sobre dos posibilidades de las que me han informado: una válvula rotativa o un



turbocompresor. También quería saber sobre el modo de mejorar la estabilidad, montando estabilizadoras y ruedas más anchas. Trae de origen unas 155 SR 13 y me han dicho que monte unas 175 de perfil alto.

Francisco José
Alicante

Respuesta: Nos gustaría que nos dijese quién le ha informado, porque lo que ha conseguido es meterle en la cabeza una serie de conceptos extraños que vamos a intentar aclarárselos.

En primer lugar, no sabemos qué es eso de la válvula rotativa. Quizá se refiera a

porque existen en Alemania y es posible que alguien los importe.

En cuanto a la estabilidad, el Kadett siempre ha gozado de fama por su excelente estabilidad. Ya incorpora barras estabilizadoras, por lo que lo único que se nos ocurre es que monte en la trasera la que lleva la versión familiar, ligeramente más gruesa. Y en cuanto a las ruedas, lo único que lograría montando las 175 en perfil alto sería, al margen de problemas con el paso de rueda, unos desarrollos aún más largos de los que ahora tiene, que ya son notablemente largos. Deje, pues, las cosas como están. Dispone de un excelente automóvil. Piense que para modificarlo, los técnicos de la marca han optado por hacer un coche totalmente nuevo y eso le va a resultar extremadamente caro. Si no le gusta del todo su coche, le saldrá mucho más rentable venderlo y comprar la nueva versión o algún otro coche que le proporcione lo

un compresor volumétrico, que no se utiliza en motores diesel de automóviles desde hace muchísimos años. En cuanto al turbo, desconocemos si en España se comercializa algún kit para el Kadett. Creemos que no, pero lo mejor es que se entere en algún taller especializado,

que ahora no tiene... y no se deje aconsejar por quien no tiene las ideas muy claras.

CUANDO CAMBIAR DE COCHE

ME dirijo a ustedes para que me aclaren una duda que tengo sobre la depreciación de los coches, ya que en el último número de la revista he leído un amplio estudio del tema.

Teniendo en cuenta la necesidad de coche que tenemos los que como yo andamos más de veinte mil kilómetros al año y no podemos plantearnos el ahorrar dinero quedándonos sin coche, me gustaría saber:

¿A qué edad es más conveniente cambiar el coche para que la inversión sea más interesante, pensando en la depreciación del mismo y en las subidas constantes de los vehículos nuevos?

También quisiera saber si influye para esto que el coche sea diesel, siempre cambiando por un diesel, o si es gasolina, cambiando por otro gasolina

Miguel A. Elvira
Mondavía (Navarra)

Respuesta: Hemos de tener presente que el mercado de segunda mano en España va a cambiar considerablemente en los próximos años, tanto por la reciente disposición que exime del pago del impuesto de lujo, como por la esperada llegada de los coches importados.

SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

Las 7 diferencias

- 1.º: Rombó de la marca, más ancho.
- 2.º: Hay una ranura de más en el lateral del capó.
- 3.º: Falta sombra del faro en la aleta delantera izquierda.
- 4.º: Ventanilla trasera más larga, de mayor tamaño.
- 5.º: La curva del frontal, varía ligeramente con respecto a la tradicional Renault de aquella época.
- 6.º: Rueda trasera derecha, fuera de lugar.
- 7.º: (En el entorno): Sección superior del fondo, invertida.

Crucigramas

- HORIZONTALES.**—1: P.—2: VIA.—3: RONDA.—4: APASIONAN.—5: SIL. N. ASL.—6: TELEFONOS.—7: R. Y. A. I. S.—8: APERREADA.—9: L. S. I. S. N.—10: UNE.—11: A.
- VERTICALES.**—1: ASTRAL.—2: PIE. P.—3: RALLYES.—4: VOS. E. H. U.—5: PININFARINA.—6: ODA.—7: E. E.—8: ANANIAS.—9: ASO. D.—9: NISSAN.

CRITICA DE TIENDAS

Una exposición de prestigio. MAVILSA. P. de Recoletos, 16. Madrid

EN el paseo de Recoletos, número 16, de Madrid, se encuentran las instalaciones de Mavilsa, concesionario de coches ingleses (Austin, Rover, Rolls Royce, Jaguar, Panther, Scalibur). Mavilsa, con una situación estratégica inmejorable, junto a la plaza de Colón, y una decoración sobria pero elegante cuenta con un equipo humano compuesto por dos vendedores y una recepcionista, que ofrecen un trato agradable al cliente.

Las instalaciones tienen una superficie aproximada de seiscientos metros cuadrados, eso sí, muy ocupados. No tienen talleres en esta tienda pues la central se encuentra en la calle Galileo, siendo en estos locales en donde se reparan los

vehículos que esta firma vende. La sorpresa puede aparecer en el rostro del cliente cuando al entrar en la tienda se encuentra con un gran barco situado en la exposición que parece dispuesto para zarpar inmediatamente por las calles de Madrid. Se trata de una embarcación de segunda mano que mide nada menos que 7,70 metros y está equipada con un motor Mercruiser de doscientos treinta y tres caballos, más un pequeño Suzuki de 4,5 para poder maniobrar.

Entre los inconvenientes que encontramos, está el de estacionar pues no tie-

ne aparcamiento para clientes, pero puede ser utilizado el parking público de la plaza de Colón. En la calle Recoletos número uno disponen también de una exposición por el momento dedicada a Seat y coches de ocasión, con una superficie de doscientos cincuenta metros cuadrados aproximadamente. A destacar la gestión que realiza el vendedor de esta tienda, que conoce todos sus coches y es capaz de orientar al comprador con gran eficacia. Es de resaltar la información que facilita sobre las motos Honda que allí se comercializan.



Puntuaciones: Exposición, 8; vendedores, 8; tasaciones, 7, entregas, 8 y financiación, 6.

Ahora bien, ateniéndonos a los precios actuales, la edad lógica del cambio de coche se sitúa entre los cuatro y los seis años.

Antes de este tiempo, apenas habremos podido amortizar el gasto de adquisición; por el contrario, transcurridos seis años de depreciación ya es tan considerable que la compra de un coche nuevo, entregando el viejo, supone un gran desembolso.

Por norma general, los vehículos con motor diesel se deprecian menos que los de gasolina, por lo que podemos estirar su posesión hasta los seis o siete años.

De todas maneras, estos datos son muy generales y habría que estudiar caso por caso y modelo por modelo para dar una mayor precisión.

DESCONTENTO CON MERCEDES

SOY poseedor de un vehículo Mercedes-Benz,



modelo 240-D, que compré en noviembre de 1979 y que uso muy poco. Actualmente tiene 70.000 kilómetros reales y lo he cuidado con el máximo esmero, efectuando las revisiones periódicas en los servicios oficiales. En abril de 1982 tuve que cambiar el compresor del aire acondicionado por un importe de 82.000 pesetas, y ahora me encuentro que se

ha averiado el servo-freno y hay que ponerlo también nuevo porque, según la versión del servicio oficial, no se puede reparar. La reparación importa 42.000 pesetas, pero lo más grave es que la pieza no está en España.

¿Puede Mercedes-Benz, que alardea tanto de prestigio, no tener en sus almacenes centrales una pieza tan común como es el servo-fre-

no? Esta marca para mí ya no inspira confianza.

Froilán Gutiérrez Villalón
Zaragoza

COMPRAR UN SONOMETRO

EN el número 26 de MOTOR16 se publicó un artículo sobre el ruido en las ciudades y «la paliza» de decibelios se medía con un sonómetro. Me gustaría saber dónde puedo comprar un aparato de esos.

Toni Martín
Madrid

Respuesta: El sonómetro lo puede usted comprar en Brüel & Kjaer Ibérica S. A., que está en Arturo Soria, núm. 104, Madrid. Teléfono 268 10 00. Pero debemos indicarle que esos aparatos son muy caros, debe calcular que sobrepasan las 100.000 pesetas.

¡NUEVO! *Estudia* **MECANICO DE MOTOS**

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

RELLENE Y ENVIE ESTE CUPÓN HOY MISMO

CURSOS ● ELECTRONICA (con aparatos) ● GRADUADO ESCOLAR ● CORTE Y CONFECCION ● FOTOGRAFIA ● DECORACION ● PSICOLOGIA ● INFORMÁTICA ● JARDINERIA ● MECANICO DE MOTOS ● DELINEANTE GENERAL ● DELINEANTE EN CONSTRUCCION ● VIDEO	PUERICULTURA ● Puericultura ● Educación Preescolar ● Puericultura y Educación Preescolar CONTABILIDAD ● Contabilidad ● Jefe de Contabilidad ● Contabilidad y Control Presupuestario CONSTRUCCION ● Técnico en Construcción ● Maestro Albañil ● Fontanería ● Fontanería y Electricidad	MOTOR Y AUTOMOVIL ● Mecánico de Automóviles ● Jefe Taller de Automóviles ● Electricidad del Automóvil DIBUJO Y PINTURA ● Pintura al Oleo ● Dibujo Artístico ● Dibujo y Pintura ● Dibujo General ELECTRICIDAD ● Instalador Electricista General ● Maestro Electricista ● Técnico Electricista
--	--	---

GRATUITAMENTE
Sr. Director: Deseo recibir detallada información del Curso de _____

Nombre y apellidos _____ Edad _____

Domicilio _____

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

Código Postal _____ Población _____

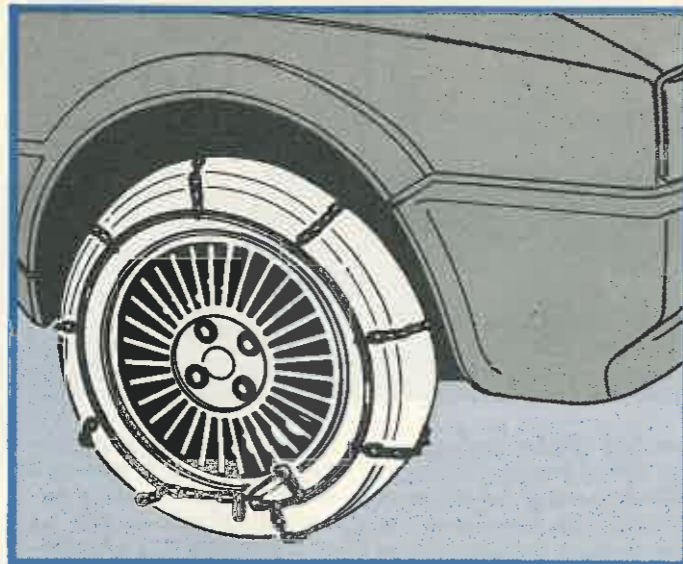
Provincia _____ Profesión _____

CEAC Aragón, 472 (Dpto. H-RL) 08013 Barcelona

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

OJO A LAS CADENAS

EN España, salvo en zonas determinadas, la aparición de nieve en las carreteras es un fenómeno esporádico, por el cual el sistema más sencillo para combatirlo son las cadenas. Este sistema sería absurdo en un país donde la nieve es un fenómeno habitual, y por eso es muy raro ver en cualquier país nórdico un coche equipado con cadenas. En España hay un porcentaje muy alto de automovilistas que disponen de ellas. Otra cosa es que las utilicen, o sepan instalarlas. Es un fenómeno muy habitual ver coches de tracción delantera con las cadenas montadas sobre el eje trasero, o ver salir volando unas cadenas en un acelerón. Por desgracia, en la

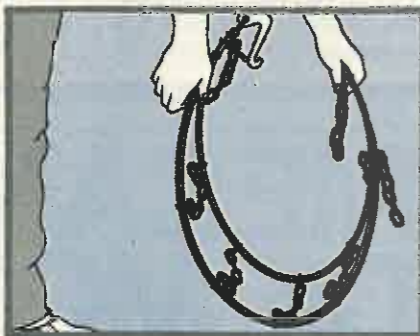


mayoría de las cadenas no vienen instrucciones de montaje, y cuando un conductor se encuentra en

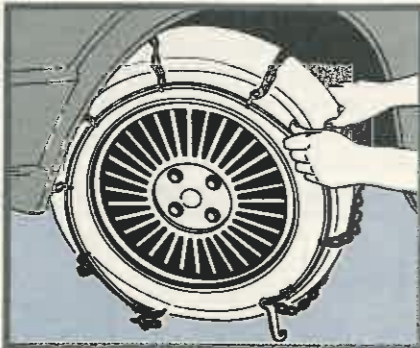
que por primera vez tiene que montarlas, la improvisación es total. La primera regla es

cerciorarse de que las cadenas se montan sobre el eje tractor. Al montarlas hay que fijarlas lo más fuerte posible y después de rodar unos quinientos metros hay que parar y volverlas tensar para que queden definitivamente ajustadas. Una vez instaladas es preciso conducir con suma suavidad, evitando frenazos y acelerones bruscos. Asegúrese de que las cadenas están sujetas y que no queda ningún extremo suelto, ya que, aparte del molesto golpeteo, pueden causar daños en el vehículo, tal y como engachar un latiguillo de freno y cortarlo. Por último, evite rodar sobre asfalto con las cadenas, la suspensión de su coche lo agradecerá.

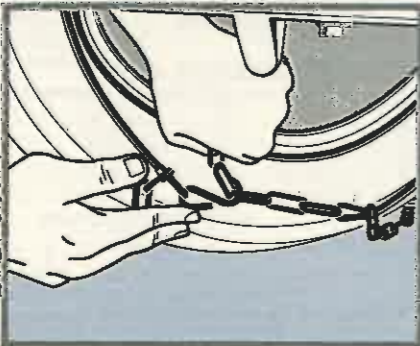
Después de haber estado guardadas durante algún tiempo, las cadenas suelen estar enredadas. Antes de nada tome los dos aros externos y desenrede todos los eslabones; esto le facilitará el montaje.



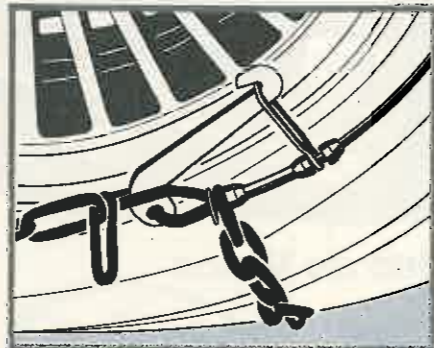
Si el coche es de tracción delantera, gire la dirección hacia el lado en el que va a poner la cadena, para facilitar la operación. Coloque la cadena dejando el aro que contiene el tensor en el exterior.



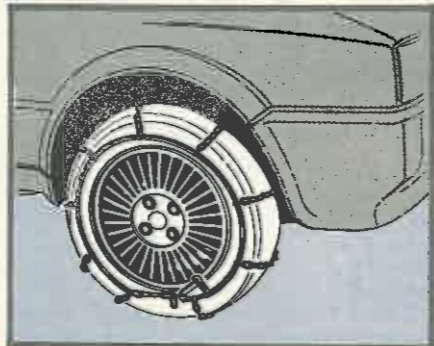
En el aro interior hay unos eslabones sueltos y un gancho. Engánchelo en uno de los eslabones, de forma que el aro interior quede tenso, pero sin que el resto de la cadena se descoloque.



En el aro exterior está el tensor. Introdúzcalo en el eslabón en el cual la cadena quede lo más tensa posible. Después doble el tensor hacia atrás para engancharlo en su fijación.



Con el tensor ya fijo puede proceder a montar la cadena en la rueda del lado opuesto. Tras rodar unos quinientos metros hay que correr el tensor todos los eslabones posibles, aunque si están bien montadas no podrá correrlo más de uno.

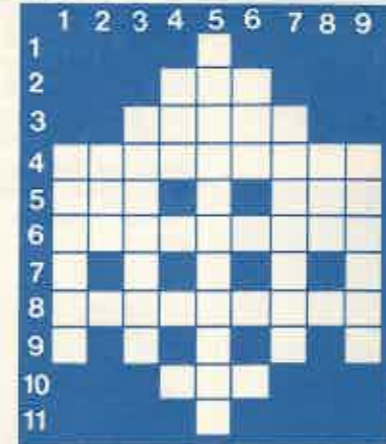


Este tipo de cadenas es el más difundido en España, ya que son bastante económicas y bastante sencillas de colocar. Se componen de dos aros rígidos unidos por una serie de tiras de eslabones.



Las siete diferencias

Localizar las siete diferencias existentes entre los dos grabados. Como pista, hay una en el entorno y seis en el coche. (Señálelas en el grabado de la izquierda, suponiendo que dé con ellas.)



CRUCIGRAMA

HORIZONTALES.—1: Consonante. 2: Espacio que hay entre los carriles que señalan las ruedas de los carruajes. 3: Reunión nocturna de mozos para tocar y cantar por las calles. 4: Aficionan con exceso a una persona o cosa. 5: Río español. Consonante. De esta manera. 6: Aparatos a través de los cuales se transmite a distancia la palabra y los sonidos. 7: Consonante. Consonante. Vocal. Vocal. Consonante. 8: Referida a una vida incómoda, de perros, con grandes molestias y trabajos. 9: Cifra romana. Con-

sonante. Vocal. Consonante. Consonante. 10: Casa, junta. 11: Vocal.

VERTICALES.—1: Perteneciente o relativo a los astros. 2: Base o parte en que se apoya alguna cosa. 3: Ciertas competiciones automovilísticas. 4: Antiguo tratamiento. Vocal. Consonante. Vocal. 5: Famoso diseñador europeo de coches. 6: Al revés; poesía. Vocal. Vocal. Vocal. 7: Personaje bíblico, hebreo arrojado a la hoguera por orden de Nabucodonosor. 8: Tuesto, pongo al fuego. 9: Famosa marca japonesa de automoción.

Soluciones en pág. 34.

Nueva batería Bosch: Potencia Sin Mantenimiento



BOSCH ha desarrollado una nueva Batería Sin Mantenimiento que es pura potencia.

Una Batería de nueva tecnología que está muy por encima de otras. Su aleación especial de plomo-calcio y antimonio proporciona más potencia y seguridad de arranque,

aún con frío muy intenso.

La nueva Batería BOSCH se mantiene a pleno rendimiento durante kilómetros y kilómetros sin necesidad de tocarla.

No necesita mantenimiento por mucho tiempo que pase. Batería Bosch. Potencia sin Mantenimiento.



BOSCH
Así de seguro.



Televisión

EL MONTECARLO PARA LOS CATALANES

El jueves 7 de febrero, dentro del programa «A tot esport», que se emite a las 21,15 horas por TV-3, los aficionados a los rallyes podrán ver un amplio reportaje sobre el Rallye de Montecarlo de este año. El programa incluirá también una entrevista con el vencedor de la prueba monegasca.



La foto premiada



DERECHO A LA IZQUIERDA

En la carretera que va desde el pantano del Borbollón hasta el cruce de Villas Buenas de Gata (Cáceres), los automovilistas pueden quedar confundidos al encontrarse con una curva a izquierdas inmediatamente después de una señal que la anuncia a la derecha. Lo peor del caso es que en dirección contraria la señal también está confundida. La foto la remite Juan Carlos Bernabé Olivera, que recibirá como premio una suscripción por seis meses a MOTOR16.

Radio

LAS MEJORES CANCIONES

DESDE el pasado lunes, 28 de enero, Radio 80, Serie Oro, emite en frecuencia modulada en el 89,0 del dial para Madrid y para aquellas emisoras de Radio 80 no incorporadas al primer canal de Antena 3. Esta nueva emisora, que está dirigida por Jesús Hermida, funciona durante las veinticuatro horas del día, ofreciendo a sus oyentes una selección musical de las 1.000 mejores canciones de los últimos treinta años, que se alternan con resúmenes informativos y meteorológicos. Además, todos los días, excepto los domingos, de seis a ocho de la mañana, ofrece un programa de música y noticias íntegramente en inglés.

Esquí

Sierra Nevada, a tope

Del 10 al 15 de febrero tendrán lugar en las pistas de Sierra Nevada los Campeonatos de España de Esquí Alpino en la categoría de hombres y mujeres, que organiza el Club de Esquí La General —teléfono (958) 25 01 62—. También en esta estación invernal, del 8 al 10 de febrero, se disputará el Gran Descenso del Veleta, que organiza la Sociedad Sierra Nevada —teléfono (958) 22 93 14—. Este mismo fin de semana, 9 y 10 de febrero, se celebrará en Navacerrada el Campeonato de España de Fondo para Veteranos, cuya organización corre a cargo de la Real Sociedad Española de Alpinismo Peñalara —teléfono (91) 222 87 93.

Barcos

Carnet para navegar

Para navegar por mares, lagos o ríos con cualquier tipo de embarcación a motor que no supere una tonelada de desplazamiento y esté propulsada por un motor de hasta ocho caballos es obligatorio poseer un carnet que acredite estar capacitado.

Estos carnets se pueden obtener en las Federaciones regionales correspondientes, tras aprobar un examen teórico de aptitud, y tienen un periodo de validez de cinco años. El libro de examen que contiene las preguntas sobre las que versa la prueba lo ofrecen gratuitamente las distintas Federaciones a todos los interesados.



EL MAYOR STOCK DE OPEL DE TODA ESPAÑA

Movilauto, S. A.

20 años de experiencia en OPEL

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

ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

TELEMANDO DE APERTURA Y CIERRE CENTRALIZADO PARA PUERTAS DE SU COCHE

POSIBILIDAD DE CONECTAR CUALQUIER TIPO DE ALARMA

ELEVACIONES ELECTRICAS **jacsol**

Información y Venta: A. Rottler
Ramón Turro, 23
Tel. (93) 309 52 80
Barcelona

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



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

HERRAMAR SERVICIO OFICIAL SEAT Audi VW

ATENCION, VISITENOS
TENEMOS UN REGALO PARA VD.
Gran stock vehiculos ocasión todas las marcas.
Garantizados, sin entrada
Facilidades 24 meses.
P.º de los Jesuitas, 16. Teléfono 463 35 49
MADRID

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.

Audi VW

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

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

Los mejores coches ingleses.

Véalos en:

Galleo, 104	Teléfono: 263 34 00
P.º de Recoletos, 16	Teléfono: 276 46 00
Coslada, 5	Teléfono: 255 91 57
Goya, 99	Teléfono: 431 67 07
Ríos Rosas, 56	Teléfono: 234 58 72
Padre Damían, 7	Teléfono: 458 08 00

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESSES Y LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

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

Opel Kadett. El coche en su mejor forma.

COCHE DEL AÑO '85 OPEL INNOVACIONES EN MARCHA

motor gas

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

Mi primer amor

Para una primera bailarina, como Manuela Vargas, los viajes son una faceta más de su profesión, que la obliga a desplazarse continuamente. Ha conducido coches de las mejores marcas y conoce las carreteras de Europa y América.

MANUELA VARGAS

18 AÑOS AL VOLANTE

HACE poco más de veinte años empezó a bailar y desde entonces es la bailarina española más reconocida internacionalmente. Su interpretación de *Me-dea* para el Ballet Nacional reafirmó su fama y dentro de pocos días partirá para Lyon, para continuar con el éxito obtenido con su cuerpo de baile flamenco en el Festival de Otoño de París. La carrera artística de Manuela Vargas es conocida por todos los españoles, y los coches colaboraron para que llevara el baile español a todas partes. «Tengo carnet de conducir hace dieciocho años. Lo saqué en Sevilla y salía "a callejear" con el coche por callejuelas pequeñas. Era difícil, pero me sirvió de entrenamiento.»

Su primer coche fue un Renault 5, pero al poco tiempo se fue a Francia y Nueva York, donde condujo diferentes automóviles por todo tipo de carreteras. «Conduje mucho por las carreteras francesas y americanas. Cuando volví me compré un Renault Caravelle descapotable, que tuve durante muchísimos años. Después se lo pasé a mi padre, cuando me casé en mil novecientos setenta.»

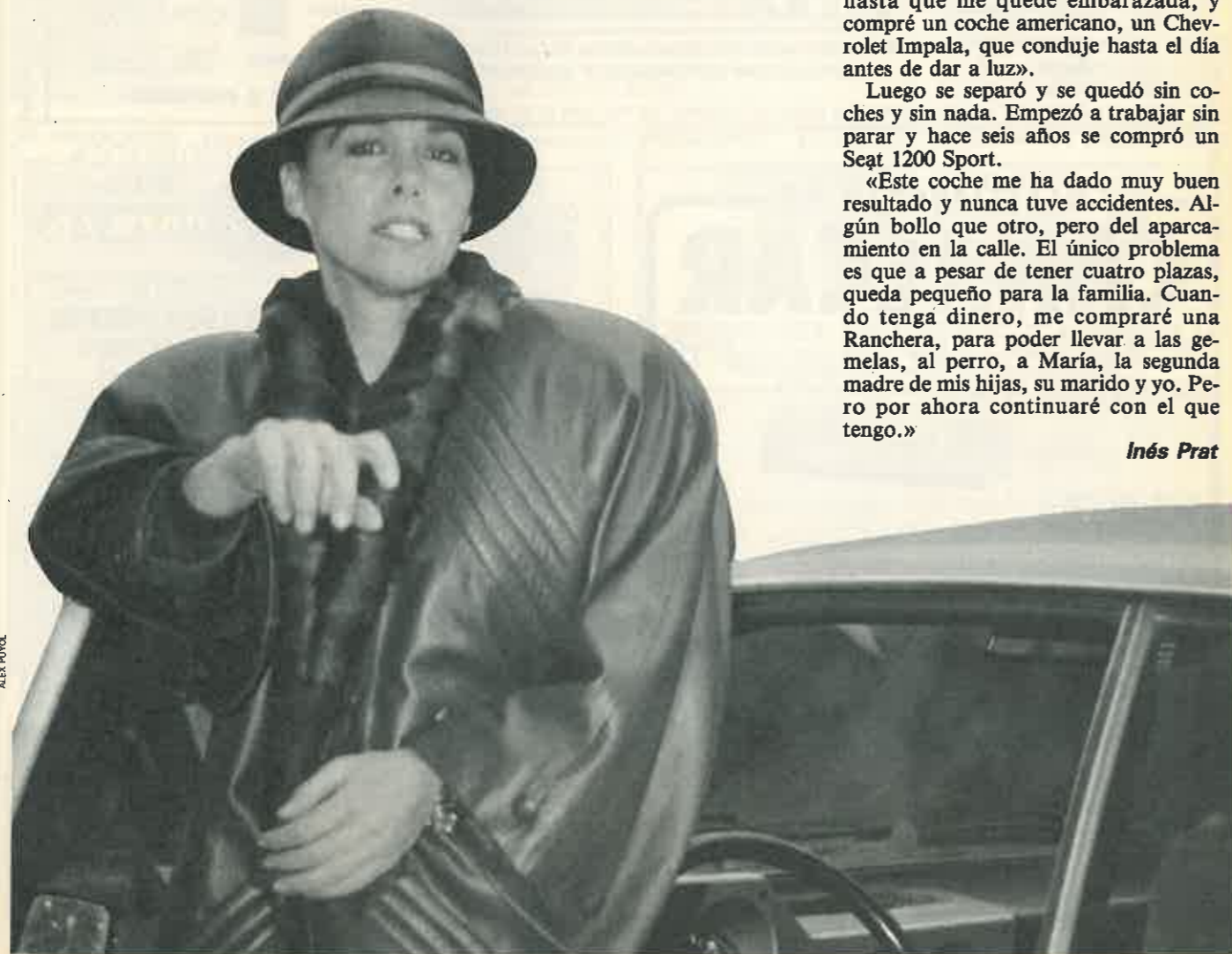
Su marido era un corredor de coches chileno y a su lado aprendió a reconocer el sonido de los motores, además de cambiar de coche como de camisa. «Me aficioné todavía más y conduje Mercedes, Porsche, Impala y no sé cuántas marcas más. Al año siguiente de casarnos nos fuimos a París en su Mercedes

Benz y compramos un Fiat descapotable. Para volver, él condujo el Mercedes y yo la nueva adquisición. Pero al llegar a Burdeos había dos formas de continuar viaje: pasando por la ciudad o por la carretera. Yo entré por la ciudad y él continuó por la autopista, y de pronto me encontré con sólo setecientas cincuenta pesetas en el bolsillo y ningún documento del Fiat. Para como me estaba quedando sin gasolina y, cuando llegué a la primera gasolinera que encontré, vi que la dueña era una señora y le expliqué mi problema. La mujer me llenó el tanque y llegué a Irún. Pero como no tenía ninguna documentación, me detuvieron en la aduana. Pasé la noche allí hasta que a la mañana siguiente apareció mi marido y aclaró todo. Aquel Fiat lo tuve hasta que me quedé embarazada, y compré un coche americano, un Chevrolet Impala, que conduje hasta el día antes de dar a luz.»

Luego se separó y se quedó sin coches y sin nada. Empezó a trabajar sin parar y hace seis años se compró un Seat 1200 Sport.

«Este coche me ha dado muy buen resultado y nunca tuve accidentes. Algún bollo que otro, pero del aparcamiento en la calle. El único problema es que a pesar de tener cuatro plazas, queda pequeño para la familia. Cuando tenga dinero, me compraré una Ranchera, para poder llevar a las gemelas, al perro, a María, la segunda madre de mis hijas, su marido y yo. Pero por ahora continuaré con el que tengo.»

Inés Prat



A FONDO

BMW 745i

UN ALARDE TECNOLÓGICO

VIRTUDES DEFECTOS

<u>Prestaciones de primer orden</u>	<u>Motor poco progresivo</u>
<u>Equipamiento completísimo</u>	<u>Consumos excesivos</u>
<u>Frenos supereficaces</u>	<u>Precio exagerado</u>

NOS encontramos, en esta ocasión, con la berlina tope de gama de la marca BMW. En definitiva, con el mejor coche de esta prestigiosa firma alemana, y eso ya va a condicionar todo nuestro análisis.

Por definición, la serie 7 de BMW, nacida en 1977, se destina a un cliente poco amigo de alardes vanguardistas, al menos en lo que se refiere a su aspecto exterior. Aunque a lo largo de su ya larga historia, el BMW Serie 7 ha re-

cibido importantes retoques en su carrocería, sigue siendo una generosa berlina de 4,85 metros de longitud y 1.600 kilogramos de peso. Hasta el otoño de 1982, la Serie 7 se conformaba con la motorización máxima del 735 y su motor de 218 caballos. Y sólo entonces, posiblemente como exponente de la capacidad tecnológica de la marca de Munich, es cuando sale al mercado el 745i, en el que se resume todo lo que la firma es capaz de ofrecer. Motor turboalimentado, cambio automático

de cuatro relaciones, con posibilidad de reglaje, encendido electrónico digital, frenos ABS y todo un largo etcétera, que sitúa al 745i en la cúspide de los automóviles europeos. El problema radica en lograr una homogeneidad entre todos estos componentes, diseñados y estudiados, en la mayoría de los casos para automóviles muy distintos y que, sumados todos ellos, no tienen por qué proporcionar un efecto positivo. A lo largo de estas páginas intentaremos desvelar cómo estos elementos van



Tanto en su aspecto exterior como en su definición de interiores, el 745i se muestra notablemente sobrio, alcanzando incluso ciertos tintes de monotonía, característicos de los coches alemanes.



completándose entre sí para configurar el 745i, un automóvil extraordinario, pero bastante absurdo. Tras cerca de 3.000 kilómetros de prueba, sin dejar de admirar todos y cada uno de sus aspectos, seguimos con la impresión de desconocer el público al que va destinado. Es como esos maquinis de las boutiques de lujo, en los que nos gustan todos los elementos, pero, sin saber muy bien por qué, no nos acaba de convencer el resultado final.

MECANICA



BMW utiliza para denominar sus modelos una primera cifra que corresponde al modelo (series 3, 5, 6 ó 7) y a continuación, el valor de la cilindrada. Así, el 323 tiene 2,3 litros de cilindrada, o el 628, 2,8 litros. Pues bien, el 745i no tiene más que 3,5 litros, pero se ha recurrido a la cifra 45, utilizando el factor de conversión de los motores turboalimentados.

Primer elemento, pues, a destacar: el motor turbo, combinado con un sistema de inyección digital Bosch Motronic. Por medio de ésta y de su sofisticado sistema de memoria electrónica, la inyección se ajusta mediante una serie de sondas. Así, se inyecta la cantidad precisa de combustible, en función del régimen del motor, de la presión sobre el pedal del acelerador, temperatura,

FICHA TECNICA

BMW 745i



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 3.430 c.c. (92x86 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección Motronic y turbocompresor. Compresión: 8 a 1. Tipo de carburante: 98 octanos. Capacidad del depósito: 100 litros. Potencia máxima: 252 CV a 4.900 rpm. Par máximo: 38,7 mkg. a 220 rpm.

TRANSMISIONES Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Automática, de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 14,4 km/h.; 2.ª, 24,1 km/h.; 3.ª, 34,9 km/h.; 4.ª, 48,8 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De tuerca a bolas y servo. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 11,6 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y discos detrás. ABS.

SUSPENSIONES Tipo: Independientes los dos ejes.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6,5x14 pulgadas. Neumáticos: 205/70 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.590 kg.

ra, presión en el colector..., un largo etcétera. Por si fuera poco, la inyección se corta cuando no se acciona el pedal del acelerador, buscando un ahorro de combustible.

En cuanto al compresor, se trata de un KKK, con una presión de soplado de 0,6 atmósferas. Como es lógico, incorpora una válvula *waste-gate*, que impide la sobrecarga. Dos sensores de *picado* modifican los valores de inyección y encendido para evitar el *picado*, cualquiera que sea la calidad del carburante. Se recomienda, sin embargo, el empleo de gasolina de 98 octanos, con la que hemos efectuado la prueba. De todos modos, admite sin problemas la gasolina super, si bien aprecia un ligero aumento del consumo (menos de un 2 por 100), y no hemos notado disminución en las prestaciones, aunque en bien de la integridad del motor debe utilizarse la gasolina extra.

El segundo aspecto de sofisticación técnica afecta a la transmisión. Todos los 745i vienen equipados con caja de cambio automática, lo que es bastante lógico en un automóvil de más de 250 caballos y que nunca ha sido pensado como deportivo. Cualquier elemento de fricción, difícilmente aguantaría el tremendo par que se origina en una arrancada en marcha corta y no habría embrague que aguantase, salvo para conductores de cierta experiencia. Así pues, al igual que en los Mercedes 500, sólo se sirve con la caja automática.

Ahora bien, se trata de una evolución muy interesante de los automatismos convencionales. En primer lugar, dispone de cuatro marchas, y en segundo, con unas posibilidades de elección que hasta ahora parecían vedadas a los automatismos.

Con un sencillo mando giratorio, podemos elegir entre tres posibilidades de conducción: económica, deportiva y semimanual. En la primera de las posiciones, engranan automáticamente las cuatro marchas, con la tercera y cuarta sin resbalamiento (defecto tradicional de las cajas automáticas, que aumentan el consumo). En la posición sport, sólo se engranan las tres primeras marchas, con esta última sin resbalamiento y pudiendo efectuar el *kick-down* (reducción a una marcha más corta para obtener aceleración óptima al pisar el acelerador a tope) a menor régimen. Por último, en la tercera posición, cada una de las tres primeras marchas, seleccionadas por la palanca del cambio, se mantiene fija.

A todos estos elementos se añade un diferencial autoblocante (del 25 por 100) y un programador de velocidad.

Seguimos describiendo elementos mecánicos y nos encontramos con un sistema de frenos a la altura de lo esperado. Como equipo de serie, los 745i incorporan ABS, lo que impide que las ruedas se bloqueen, independientemente de la presión sobre el pedal. Lamentablemente, es un sistema todavía de-

masiado caro, pero de probada eficacia. Frenos de discos en las cuatro ruedas, con los delanteros ventilados, son más que suficientes para detener los 1.600 kilogramos en cualquier circunstancia.

Con la servodirección, también de serie, completamos este muestrario de elementos mecánicos de alto nivel.

COMPORTAMIENTO



Superada la primera impresión de sentarnos en un automóvil que llega a los ocho millones de pesetas, lo primero que tenemos que hacer es un análisis mental, de acercarnos al conductor medio de este tipo de automóviles: muy poco amigo de llamar la atención con aceleraciones fulgurantes o bruscas maniobras.

El problema fundamental radica en la dosificación de la potencia. No hay ningún problema con el pavimento seco, pero con el suelo mojado se produce un resbalamiento de las ruedas cuando el régimen de motor alcanza las 3.000 vueltas y el turbo desencadena la potencia. Son muchos los caballos y hay que estar atentos al pedal del acelerador.

Al margen de ello, en una conducción normal e incluso rápida, el serie siete es todo un devoramillas. Impecable en su comportamiento y en la trayectoria, su peso, tamaño de ruedas y

geometría de suspensiones no merecen reproche alguno. La dirección, de muy buena precisión y con un buen compromiso entre su suavidad y la transmisión de sensaciones, hace que en todo momento nos encontremos dueños de lo que llevamos entre las manos.

Sólo en contadísimas ocasiones vamos a tener la oportunidad de rodar a la velocidad máxima. Porque 225 kilómetros por hora son poco recomendables ni siquiera en nuestras despobladas autopistas. Pero por encima de los 180 se rueda con asombrosa facilidad y sin la menor sensación de estar por encima de lo recomendable. Para ello, los frenos nos proporcionan toda la seguridad.

La verdad es que este tremendo *panzer* alemán gasta más de lo razonable, siendo muy sensible al tipo de conducción. En ciudad, la cifra que nos resultó en la prueba, de 16,8 litros, es bastante favorable para el modelo, porque en trayectos cortos y congestionados, la computadora (de una precisión germánica), a menudo se encontraba por los alrededores de los 22 litros/100 kilómetros.

En autopista, gracias a una buena aerodinámica y a que las aceleraciones y deceleraciones son poco frecuentes, los consumos se estabilizan en cifras más razonables. Sin embargo, cuando, en carretera abierta y virada, se solicita al motor, el consumo vuelve a dispersarse.

CARROCERIA



Diffícilmente pueden encontrarse pe-
ros en un automóvil de 4,85 metros de
longitud y pensado para satisfacer al
comprador más exigente. La versión
probada incorporaba, entre otros ele-
mentos, asientos delanteros de reglaje
eléctrico: nada menos que 20 botones
para permitir que el conductor y su
acompañante se coloquen de la forma
que deseen. Por si fuera poco, el vo-
lante se regula en su distancia.

Pese a que los asientos no son muy
envolventes (son demasiado anchos pa-
ra ello), proporcionan todo el confort
que se quiera desear. Las plazas trase-
ras permiten viajar con comodidad a
tres viajeros. La visibilidad es perfecta,
ayudada por los reglajes del asiento.

También, irreprochable la climatiza-
ción, con regulación automática. De se-
rie, el 745i se equipa con aire acondi-
cionado; y ambos sistemas, aire frío o
aire caliente, se dirigen también a las
plazas traseras.

En cuanto a instrumentación, todo
lo completa que pueda imaginarse. Un
ordenador de a bordo muy completo y
fácil de manejar se encarga de propor-
cionar informaciones complementarias
con gran precisión, advirtiendo al con-
ductor cuando determinados valores se
salen de lo normal: temperatura exte-

CONSUMO



**Más de
lo deseable**

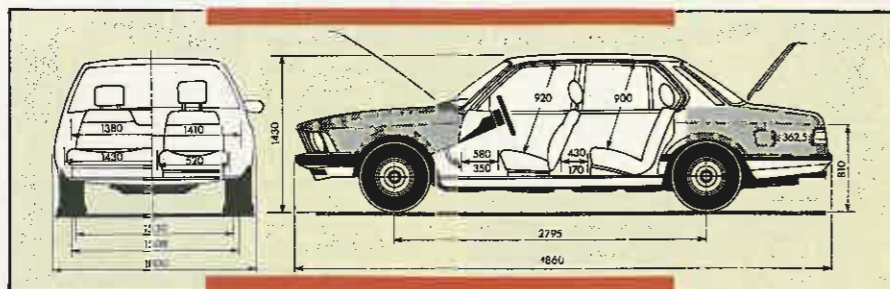
	Litros. 100 km.
CIUDAD	
A 30 km/h. de media	16,8
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	10,8
En conducción rápida	18,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	11,7
A fondo	15,1
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	14,5
Recorrido (kilómetros)	640

PRESTACIONES



**Bastante más
de lo prudente**

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	226
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	16,7
1.000 m. salida parada	28,3
De 0 a 100 km/h.	7,5
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en D.	14,8
1.000 m. desde 40 km/h. en D. .	26,7
De 80 a 120 km/h. en D.	6,1



rior muy fría (por peligro de hielo), ni-
vel de gasolina bajo, etcétera.

Sin caer en la ostentación, sin duda
el 745i tiene un aspecto exterior de gran
nivel. Con una estructura en tres volú-
menes muy tradicional (que por otro la-
do es la que exigen sus potenciales
clientes), ofrece un maletero de genero-
sísimas dimensiones, capaz de satisfac-
er a la más numerosa familia. En su
interior, los tonos negros y grises no
ofrecen ninguna concesión a la imagi-
nación, pero al menos no caen en el mal

gusto. Algunos elementos en madera le
dan un toque de distinción que agrade-
cen los compradores.

EQUIPAMIENTO



**Ni el más
mínimo reparo**

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

SONORIDAD



**Hay sonidos
que no
molestan**

Al ralenti (dB).....	51,8
A 60 km/h. (dB)	60,8
A 90 km/h. (dB)	69,8
A 120 km/h. (dB).....	71,0
A 140 km/h. (dB).....	76,9
A tope (dB)	90,6

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

FRENTE A SUS RIVALES

No es fácil encontrar rivales para el
más equipado y caro de los BMW (ex-
ceptuando las versiones Motorsport), y
se cuentan con los dedos de una mano
los automóviles que pueden competir
con él. Nos hemos decidido por el Mer-
cedes 500 SE por similitud de potencia,
porque podríamos haber elegido al 380,
pero se queda claramente corto en po-
tencia. Su segundo rival, el Jaguar, es

FRENOS



**Soporta
cualquier análisis**

**DISTANCIA DE FRENADO
(en metros)**

A 60 km/h.	12,8
A 100 km/h.	33,0
A 120 km/h.	49,8

105 Caballos de alegría



**NUEVO
CITROËN BX 19 GT**

Llega un nuevo Citroën BX a
185 km. por hora. Aquí tiene el nuevo
Citroën BX 19 GT. 105 caballos de
potencia. 1.905 cm³. De 0 a 100 en
10 segundos. Dirección asistida.

Un nuevo Citroën BX que se
destaca por su alerón trasero, su
salpicadero exclusivo, su tapizado en
cheviot y sus nuevos embellecedores.
Un nuevo BX que se adelanta al futuro
con su ordenador de viaje y que le
avanza el confort de sus asientos
regulables en 3 posiciones.

Así es la alegría del nuevo Citroën
BX 19 GT.

La alegría de ir por delante.

CITROËN
Cada día más.



Sobre suelo seco, un agarre a toda prueba
En mojado es difícil dosificar la potencia, pero su nobleza es manifiesta

considerablemente más potente (gracias al generoso motor de 12 cilindros), pero también se nos quedaría corto de potencia el seis cilindros.

En todo caso, cualquier berlina de lujo de más de doscientos caballos y con velocidad punta superior a los doscientos nos podría valer. En este caso se encuentra el Maserati Quattroporte, pero su difusión es escasísima.

En lo que a precio se refiere, clara ventaja del Jaguar, un millón de pesetas más barato. El BMW es ligeramente más caro que el 500, lo que puede justificarse por un nivel de equipamiento superior al Mercedes.

Por prestaciones, es el modelo británico quien se lleva la palma, gracias sobre todo a su potencia muy superior. Claro que el Jaguar paga estas prestaciones con un consumo bastante más generoso. Es precisamente en consumos en lo que el Mercedes vence a sus dos rivales, pero hemos de precisar que el modelo de la estrella aún no ha sido

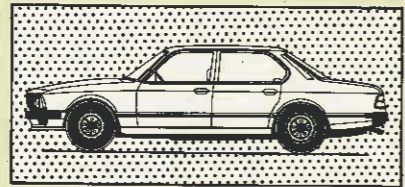
probado por nosotros, por lo que sus cifras oficiales deben ser aceptadas.

En todo caso, se trata de valores muy altos, pero que en poco van a asustar a sus compradores. Nos estamos moviendo en unos niveles en los que 1.000 ó 1.500 pesetas de más a la hora de llenar un depósito importan poco.

José María Cernuda
Fotos: Ramón Rodríguez

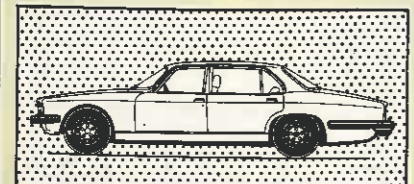
BMW 745i 7.781.865 ptas

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 3.430 c.c. Potencia máxima: 252 CV a 4.900 rpm. Peso: 1.590 kilos. Velocidad máxima: 226 km/h. Consumo medio: 14,5 litros/100 kilómetros. Capacidad del maletero: 365 litros.



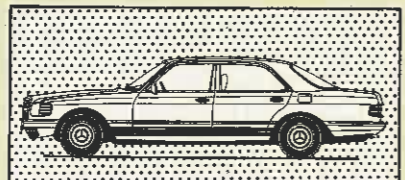
JAGUAR SOVEREIGN HE 6.772.396 ptas

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 5.343 c.c. Potencia máxima: 295 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.930 kilos. Velocidad máxima: 230 km/h. Consumo medio: 17,4 litros/100 km. Capacidad de maletero: 480 litros.



MERCEDES BENZ 500 SE 7.631.925 ptas

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 4.973 c.c. Potencia máxima: 231 CV a 4.750 rpm. Peso: 1.620 kilos. Velocidad máxima: 225 km/h. Consumo medio: 13,4 litros/100 km. Capacidad del maletero: 505 litros.



ESTE COCHE NO ES CARO.
TODO DEPENDE DE LO QUE USTED SE VALORE.

Si se puede, no se puede dejar de tener un Volvo por argumentos de dinero. La seguridad es algo que no tiene precio. Por eso, Volvo hace los coches más seguros que nadie. Porque valora más que nadie la seguridad de quien los conduce.

VOLVO
SEGURO A TODO RIESGO

Contrapunto

Volvo 360 GLE, motor de 1.986 c.c., inyección

sistema LE Jetronic, potencia máxima 116 Hp., programador de encendido electrónico, eje trasero De Dión. Volvo 360 GLS, motor 1.986 c.c. carburación, 102 Hp. Volvo 340 GL Diesel, 1.596 c.c. Roto-Diesel, 54,5 Hp. Versión GLS. Precio F.F. 1.701.000 pts.

cambió

**Cambio 16.
13 años siendo noticia.**

Tarjetas Postales

A orillas del lago Lemán acaban su vida, en placidísima languidez, como viejas plantas exóticas, las personas que saben vivir. Pongo por caso Charlie Chaplin o Vladimir Navokov, que ya dejaron de marchitarse para pudrirse, y Georges Simenon, de quien se editan ya entrevistas póstumas.

Cada vez que he ido a Suiza he comprendido y he envidiado a esas senectas glorias del arte y de las letras que tienen el buen tino de poner sus ahorros caudales en el oscuro secreto de los bancos locales y luego, como jubilados con renta, se ponen a disfrutar con parsimonia y lentitud del impecable orden helvético, regular como cien millones de relojes con las manecillas a la misma hora.

A sus edades, el aburrimiento ya no existe y el estirado silencio calvinista de los desmayados días a veces debe parecerles incluso excesivamente bullicioso. Navokov escribía sus largas y complejas novelas a bordo de un severo y lujoso Rolls Royce. El chófer conducía con majestuosa lentitud y de vez en cuando se paraba. Entonces Navokov dejaba la escritura, cogía un cazamari-posas que llevaba siempre consigo y salía a capturar el lepidóptero avistado que faltara en su colección. Y yo digo que esto es vida.

Recuerdo un domingo por la tarde en Ginebra, y es como recordar una ciudad abandonada, un paisaje urbano onírico, pintado por Giorgio de Chirico. Era verano, y en verano el sol caliente en Suiza, pero sin estridencias, sin excesos; de lo contrario, lo pondrían en la frontera. La italiana, por supuesto.

Yo caminaba, lleno de la más tremenda pesadumbre, por el paseo del Lago. La soledad diurna y veraniega en un lugar como Ginebra te lleva a preguntas sin respuesta, las más angustiosas: ¿qué hago yo aquí?, por ejemplo.

De repente, quedé petrificado por la visión, horrorosa e insólita en aquel lu-



Xavier Domingo

las vecinas naciones, italiana o francesa, secular acumulación de basura cultural, lujosos estercoleros llenos de miasmas sin escrúpulos, letrinas repletas de excremental belleza. Y me largué.

Hoy no haría lo mismo. Hoy me gustaría poder quedarme en Suiza y salir en Rolls a la caza del lepidóptero alpestre. ¡Ah, vivir en un país en donde los ciudadanos ignoran totalmente el nombre del jefe del Estado y del primer ministro, que cambian cada año y además están como avergonzados de tener que ostentar esos cargos durante doce meses!, ¡no se les ve nunca, no salen por la TV, no hacen declaraciones, se esconden en un viejo palacio de Berna, si alguien los reconoce y les saluda por la calle se ruborizan y se excusan y, sobre todo, no pueden gastar ni un céntimo de franco suizo sin el permiso expreso de la comunidad, solicitada cada día a referendo por cualquier cosa y sobre todo por el control del gasto público! Suiza es la única democracia real que conozco. Y federal, claro.

Por eso es el paraíso de los adultos ricos; todo lo demás (Bahamas y todo eso) es irrisión y horterada. Orden y moneda fuerte. No hay más tu tía que garantice la libertad. Y también por eso se come tan bien en Suiza. No hablo de la relette, que es una infamia bastarda para turistas. Hablo de la gran cocina de los restaurantes y albergues que proliferan por toda Suiza, de cantón en cantón. Armonía sublime de refinamiento y solidez si olvidamos el culto al esnobismo que se rinde en donde el señor Girardet, cerca de Lausana. No, comer en Suiza no es una aventura. Se va sobre seguro. Lo que se paga en francos suizos no puede ni debe ser un sobre sorpresa. Va garantizado, como un reloj de artesanía. Aquella chorrada de la imaginación al poder, en Suiza suena a delirio oligofrénico, sobre todo en cocina.

Así que el día que yo sea adulto y rico, ya saben en dónde me encontrarán.

Paraíso para adultos (ricos, claro)

gar, de una mancha roja y húmeda en el suelo. Me vinieron a la mente Thomas Mann, los tuberculosos y todo eso, y lo mismo debió ocurrirles a dos ancianas damas (únicas transeúntes dominicales de Ginebra junto conmigo), que surgieron de yo qué sé dónde. Reaccionaron ellas mejor que yo y con presteza. Rompieron el cristal de una caja metálica cercana y apretaron un timbre situado en el interior. A los cinco minutos llegaba, con gran alarma, un auto de bomberos armados con escobas, cubos, bayetas y otros cachivaches. Examinaron la repelente mancha roja con infinitas precauciones. Resultó que sólo era un helado de fresa que se derretía al sol. Era sólo eso, pero era insostenible desorden, escandalosísima suciedad y pecaminoso baldón en el baldosín del paseo del Lago de Ginebra.

Cuando ocurrió eso, yo era muy joven. Mi perplejidad creció de tal manera que no pude continuar ni un cuarto de hora más en Ginebra. Me entró una nostalgia tremenda de la suciedad de





*Maestros
en el Arte de la Escritura*

La forma: regia, esbelta, moderna. La calidad: perfecta, en realidad es Montblanc. El acabado: impecable, único. Los colores sólidos, imperecederos. La recomendación. Montblanc habla por sí mismo y por usted.

**MONT
BLANC**



Marca reconocida mundialmente. Montblanc, a través de la experiencia de generaciones, ha alcanzado las cotas más altas en lo que a precisión y calidad se refiere. La personificación de la calidad en la escritura satisface siempre el gusto más exigente.



**ANGELES Y
DEMONIOS**

Una figura angelical o un feroz bulldog, una cigüeña majestuosa o un humilde conejo, una estrella estilizada o un arquero violento que aparece lanzando su flecha son los símbolos imperecederos de una maravillosa generación de automóviles, son los mascarones de proa que identificaron para siempre el estilo y carácter de cada marca.

El Espíritu del
Extasis, símbolo
de Rolls Royce.

UNOS nacieron por casualidad, como fue el caso de la simpática lagartija de Clement, otros, como homenaje al valor, caso de la cigüeña de Hispano-Suiza, y otros, por amor a la belleza, como las ninfas de Cadillac; pero, en cualquier caso, hubo siempre una historia detrás de cada uno de estos símbolos, una historia que ha puesto de relieve el profundo amor de unos artesanos por la obra bien hecha.

La historia más romántica fue, sin duda, la que dio vida al «Espíritu del Éxtasis», la orgullosa figura que desde el año 1911 ha distinguido a los Rolls-Royce de cualquier otro automóvil del mundo. Fue una historia de amor, de guerra y muerte.

Una historia de amor platónico con la suficiente fuerza para inspirar al eminente escultor Charles Sykes. Sykes fue el hombre que inmortalizó a la elegante señorita Eleanor Thornton, secretaria de lord Montagu de Beaulieu, un grande en la historia del automóvil y responsable del nacimiento de esa dama alada.

Lord Montagu propuso las formas generales del símbolo desde su revista, *Carl Illustrated*, y el artista enamorado Sykes dio forma a la sugerencia. La señorita Thornton, una de las bellezas de su época, fue descubierta por Sykes en una de sus múltiples visitas a las oficinas de lord Montagu, y tanto su cara como su figura entraron a formar parte de un sueño en el que ya tomó esas alas que después la llevarían a la fama.

El 6 de febrero de 1911 se eligió la imagen definitiva, y el 16 de marzo de ese mismo año salió ya el primer Silver Ghost, con su radiador distinguido por la orgullosa «Flying Lady», el nombre familiar para los ingleses. En aquella época, cada figura era una obra de arte firmada por su creador y hecha por el sistema de la «cera perdida».

La plata fue el material empleado en principio para proteger a la dama alada de las inclemencias del tiempo, después se introdujo el oro como metal decorativo para



Pierce Arrow



Sifón para borrarachines



Alfa Romeo



Bentley de 1946



Amilcar de 1925



Ford en sus inicios

Hispano-Suiza

La cigüeña de Hispano-Suiza da una imagen de paz, pero detrás de ese estilo fluido está la idea de una fuerza indomable, la fuerza guerrera y la astucia que caracterizaron a un as de la aviación en la Primera Guerra Mundial, el francés George Guynemer, un piloto que fue capaz de abatir 54 aviones enemigos en el corto plazo de tres años, desde 1914 hasta 1917. La cigüeña elegida por el creador de Hispano-Suiza, el ingeniero Marcos Birkigt, representó el espíritu combatiente de la marca y también su conexión directa con el mundo de la aviación, puesto que algunos de los mejores aparatos de caza que surcaron los cielos llevaron en las entrañas un motor creado por Birkigt en sus talleres. George Guynemer, el verdadero padre de esa cigüeña, tuvo un fin trágico, similar al de la musa de Rolls-Royce. Guynemer fue derribado por sus rivales cuando sus compañeros hablaban ya de una inmunidad especial a las balas.



La dama arrodillada



Los americanos soñadores



Humber de 1935



Bugatti en las carreras



Ford de 1928 a 1931



El águila de Alvis en los 30



Oro para la dama



Talbot London a finales de los 30



Delage

los coches de aquellos usuarios deseosos de más distinción, y en la actualidad se utiliza el nimonio, un material inalterable que no se puede ni rayar.

La historia de la musa tuvo su fin trágico durante los compases iniciales de la primera guerra mundial. Lord Montagu y la señorita Thornton emprendieron un despreocupado viaje por barco hacia las Indias; pero a la altura de Creta, un submarino enemigo puso el broche a lo que hasta entonces había sido un cuento de hadas.

La señorita Thornton y lord Montagu cayeron al agua todavía vivos, pero en la confusión posterior se perdió definitivamente el rastro de la musa de Rolls-Royce. No hubo más señales de la «Dama Alada» y todos tuvieron la impresión de que las sirenas, los otros seres mitológicos de las profundidades, reclamaron para sí la compañía de la persona que mejor había simbolizado y todavía simboliza el alma del automóvil.

Realidad y fantasía marcharon unidas en la mente de todos los diseñadores que tuvieron alguna vez el encargo de crear el distintivo de una marca. Nunca faltaron los artistas preparados para dar forma a esas imágenes de sueño, como fue el caso de Rembrandt Bugatti, hermano mayor de Ettore Bugatti, uno de los más geniales alquimistas de la mecánica de la historia. Bugatti fue creador de una invencible raza de deportivos y de una joya, el Royale: un coche de siete metros de longitud, dos toneladas de peso, trescientos caballos de potencia y más de doscientos kilómetros por hora, todo en 1929! Para esta joya tan sólo cabía un símbolo; un elefante encabritado, y esa figura fue la que modeló Rembrandt Bugatti, un escultor que en principio iba a ser ingeniero mecánico, un papel que cambió curiosamente con su hermano Ettore para mayor gloria de los que aman el automóvil.

Angel Marco



Cadillac de 1937



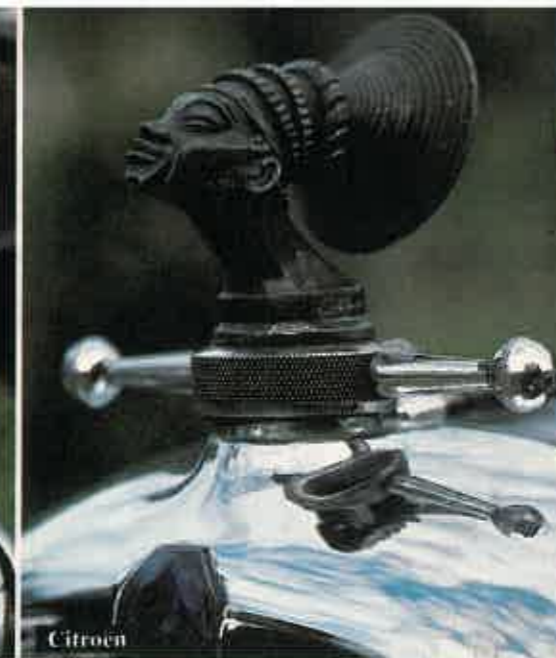
Alvis de los años 20



Voisin de 1934



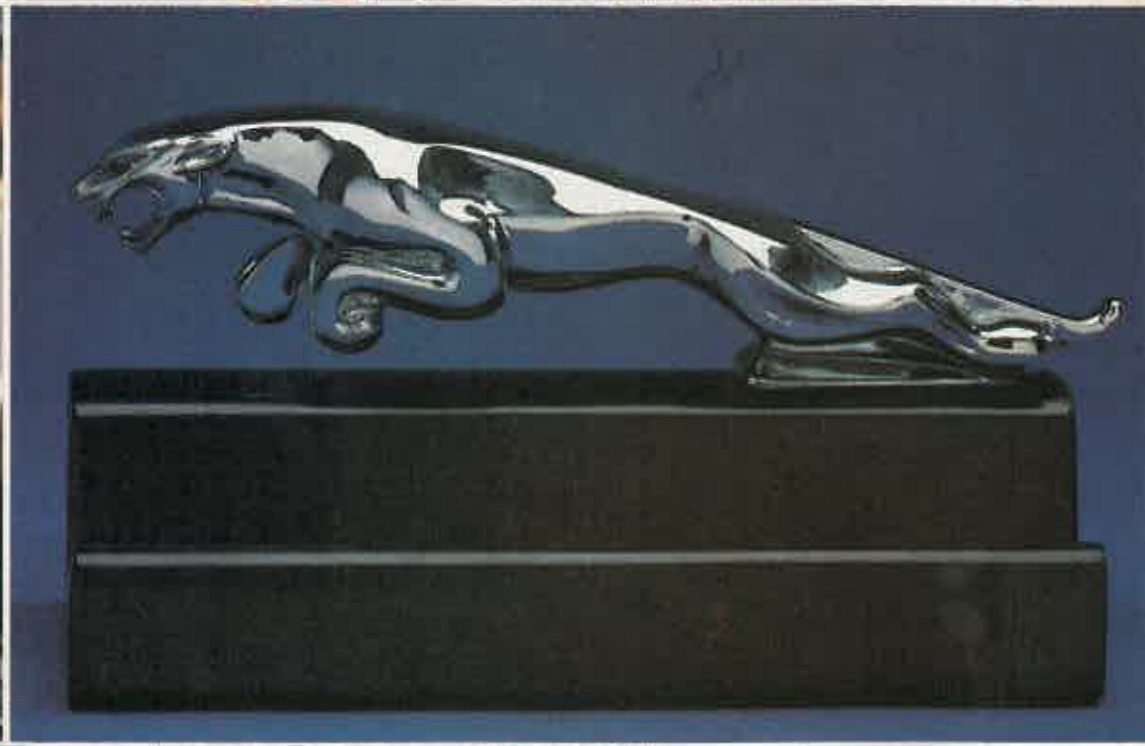
Hispano-Suiza



Citroën



Minerva



Jaguar

La mascota de Jaguar apareció en 1937 para distinguir uno de los modelos históricos de este constructor, el SS 100, un deportivo capaz de superar los 150 kilómetros por hora, en medio de un ruido y una incomodidad infernales. La primera estatuilla no convenció, sin embargo, a Williams Lyons, creador de la marca y patrón de la misma durante sus épocas más gloriosas, por lo que encargó la definitiva al escultor Gordon Crosby. El artista consiguió una forma tan equilibrada que estuvo en el morro de los Jaguar hasta mediados de los años sesenta. Tuvo que desaparecer más tarde a causa de las rígidas normas de seguridad en los circuitos.



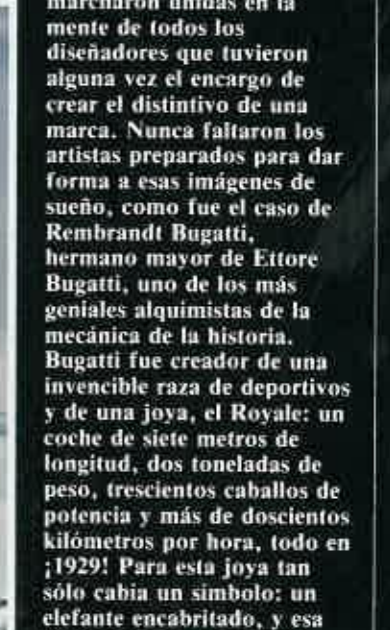
Lorraine-Dietrich de 1927



Talbot



Sunbeam



Mercedes



Delage



Issotta-Fraschini



Cadillac de 1930 a 1940



Amilcar



Le Zèbre de 1913



Citroën

MOTO GUZZI DONDOLINO LA JOYA DE LOS 40

PARA cualquier aficionado a las motos de carreras antiguas, visitar el museo Guzzi en Mandello del Lario es como estar en el edén. Entre muchos modelos, con motores de uno a ocho cilindros, está la Dondolino 500 monocilíndrica, primera Guzzi de competición aparecida después de la segunda guerra mundial, en 1946. Concebida como una moto de velocidad, la Dondolino se convirtió pronto en la reina de la resistencia, pues era capaz de mantener medias de 140 kilómetros por hora sin romperse, gracias, entre otros adelantos, a la incorporación de válvulas de Nimionic. Los ingenieros Carcano, Guzzi y Toraro descubrieron gripajes en las válvulas en la clásica Milán-Taranto, y después de mucho investigar tomaron este material de los aviones de guerra.

La Dondolino se deriva del modelo Condor, aunque cambian sus frenos, la suspensión trasera y el motor, que es más potente. No llevaba instalación eléctrica en la versión de velocidad, y llegaron a construirse 200 ejemplares, en series de 25, destinadas a pilotos pri-



vados. Las rivales por excelencia eran la Gilera Saturno y la Norton Manx, aunque en carreras de todo tipo —más en resistencia— la Dondolino era superior a ellas, como se demostró con sus cuatro victorias consecutivas en una prueba tan relevante como la Milán-Taranto, desde 1950 a 1953. El ejemplar que ilustra estas páginas, pilotado por el francés Guy Monneret, ganó la París-Niza a comienzos de los años cincuenta, estableciendo una media de 127 kilómetros por hora.

Para rehacer este ejemplar se necesitaron cuatro años de trabajo, pues, aunque su apariencia era buena, la mecánica estaba muy castigada. La mecánica es exquisita; los cárteres del motor, de magnesio, están mecanizados y ajustados a mano. El cilindro es de aleación ligera, encamisado en acero, y contiene un pistón de aluminio. El cigüeñal está montado sobre tres rodamientos, que le permiten una extraordinaria fiabilidad.

La lubricación es por cárter seco, con el depósito situado junto al de combustible, lo que permite mantener el lubricante siempre a baja temperatura y ejercer su función de forma idónea. El cambio es de cuatro marchas, muy pequeño en formato, equipado con piñónaje de dientes rectos, para cambios rápidos y sin embrague.

En esta moto, Guzzi ha demostrado de nuevo su capacidad para diseñar un componente ciclista excelente. El chasis de la Dondolino está configurado como doble cuna abierta, con estructura tubular rigidificada con elementos de chapa metálica. La horquilla delantera es de paralelogramo con un amortiguador de fricción regulable, mientras que la posterior se compone de un basculante con el mismo sistema de amortiguación. El conjunto es tan ligero que se obtiene una relación peso/potencia excelente. Los frenos son de expansión: el delantero, con leva simple mandado por cable Bowden, y el trasero, gobernado por una varilla.

La puesta en marcha de la Dondolino tiene su truco. Lo principal es evitar que el carburador rebose gasolina; se introduce la primera y se echa la moto ligeramente hacia atrás, para colocar el pistón en fase de compresión. Después se empuja con fuerza, se suelta el embrague y al primer pistonazo se acelera ligeramente; si se acelerara demasiado, llegaríamos a mojar la bujía. Una vez en marcha, el sonido del esca-

FICHA TÉCNICA



Moto Guzzi Dondolino

MOTOR Un cilindro horizontal. Refrigeración por aire. Cuatro tiempos. Diámetro/carrera: 88 x 82 mm. Cilindrada total: 498,4 c.c. Relación de compresión: 8,5 a 1. Dos válvulas. Potencia: 33 caballos a 5.500 rpm. Lubricación por cárter seco. Alimentación: Un carburador Dellorto SS35M, con taza separada. Encendido: Magneto con contactos. Seis voltios.

TRANSMISION Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Embrague de discos múltiples en baño de aceite. Caja de cambio de cuatro velocidades.

BASTIDOR Doble cuna tubular, con estructura de chapa metálica. Horquilla delantera de paralelogramos. Trasera con basculante y amortiguador de fricción.

FRENOS Delantero a expansión con una sola leva. Posterior a expansión.

PESO 128 kilos.

NEUMATICOS Delantero, 2,75-21"; trasero, 3,00-21". Capacidad depósito de carburante: 19 litros. Capacidad depósito lubricante: 3,5 litros. Distancia entre ejes: 1.470 milímetros. Velocidad: 170 km/h.

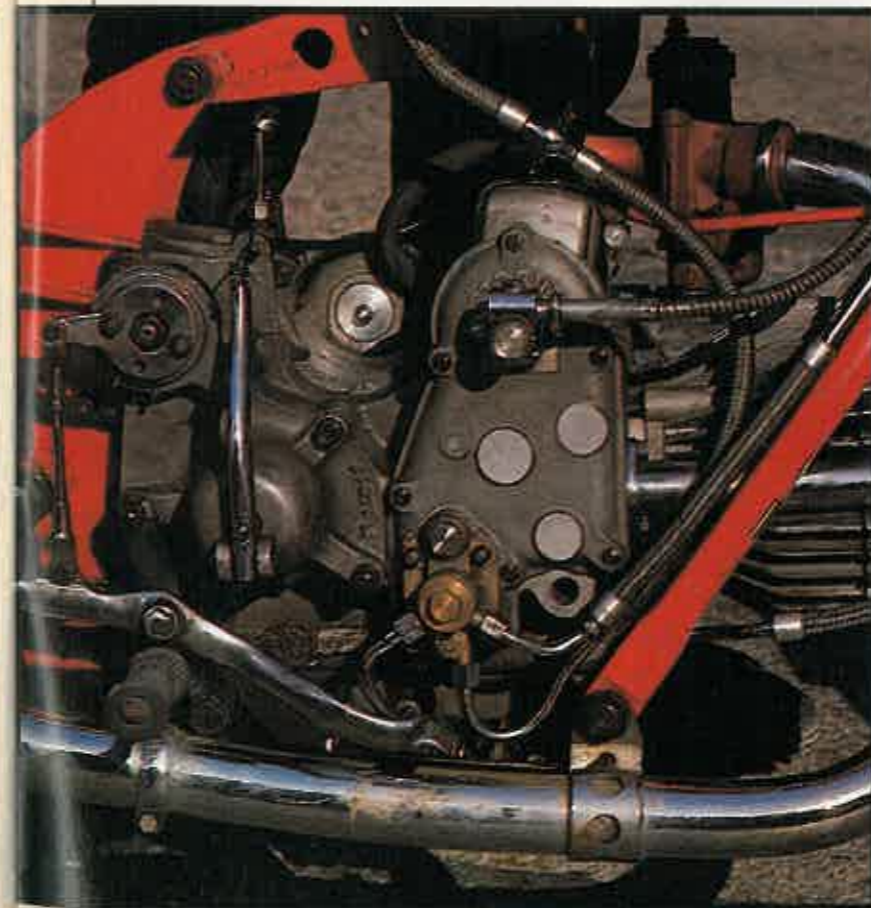
Amortiguadores de fricción regulables, cárteres de magnesio, una caja de cambio diminuta y engrase por cárter seco. La Dondolino se convirtió, por el uso de materiales raros, en la reina de las carreras de resistencia.

pe y el olor a aceite de ricino nos hacen recordar aquellos tiempos en los que correr en moto era toda una heroicidad.

Después de unos instantes se puede acelerar repetidas veces, hasta que el motor alcanza su temperatura ideal, momento en que oímos en toda su exquisitez el rugido de esta máquina respetable, con su escape terminado en megáfono y una precisión que se respira por los cuatro costados. El manómetro de aceite, colocado en el manillar nos, indica que ya todo está a punto y podemos partir. El desarrollo de la primera velocidad es muy largo, pese a lo que se observa una capacidad de aceleración impresionante. Estamos hablando de una máquina de hace casi cuarenta años, que nos sorprende con enormes cualidades. Su estabilidad es proverbial en cualquier tipo de curva, y por las características de la moto, aun en esta versión pacientemente restaurada, podemos alcanzar promedios y resultados sólo accesibles para vehículos con mucha mayor potencia.

Al pilotar la Dondolino se tiene la sensación de que las explosiones del motor son lentas en relación a la velocidad a que se está conduciendo, característica común a todos los monocilíndricos de Mandello del Lario. Todo en ella, desde el ruido, son delicias.

Gigi Corbetta
(Fotos del autor)





Ari Vatanen ha conseguido la victoria para Peugeot después de dos importantes contratiempos que no minaron su moral.

MONTECARLO VATANEN GANO CON EL MEJOR COCHE

El piloto finlandés Ari Vatanen, campeón del mundo en 1981 y primer piloto del equipo Peugeot, ha ganado el Rallye de Montecarlo. Su triunfo es el cuarto consecutivo para la marca, que todavía

no hace un año lanzó el modelo 205 Turbo 16 a la competición. Después de dos primeras actuaciones que para Vatanen terminaron en el abandono, el año se terminaría con las victorias consecutivas en el 1.000 Lagos, el San Re-

mo y el RAC británico; a las que ahora se une, ya dentro de la temporada 1985, este Montecarlo.

El equipo Peugeot recibe de esta forma la recompensa por su trabajo, no sólo en la preparación, evolución y



Aunque resultara vencido, Rohri dio una buena réplica a Vatanen. Un error de neumáticos a consecuencia de un mal consejo, posiblemente, le costó la quinta victoria.



Para Timo Salonen se trató de un rallye de aprendizaje. Je, puesto que apenas había conducido el Peugeot 205 Turbo 16. Como no cometió errores fue tercero.



puesta a punto de este coche —el Peugeot 205 Turbo 16—, que se ha convertido en el coche a batir y copiar en el mundo de los rallyes, sino también por los esfuerzos de tipo político que ha hecho para salvar esta edición del Rallye de Montecarlo, al que siempre declaró su apoyo. Algunas llamadas de altos dirigentes del grupo PSA no habrán sido extrañas a la decisión del ministro francés de la Juventud y los Deportes de ordenar al presidente de la Federación Francesa de Automovilismo la máxima ayuda al Automóvil Club de Mónaco para que la prueba pudiera disputarse. Y es que para Peugeot, al margen de que al final de año pueda consagrarse campeona del mundo de marcas, hay triunfos que le interesan particularmente. Y el del importante y famoso Rallye de Montecarlo es uno de ellos.

Vatanen: doble demostración

Aunque una vez más el Peugeot 205 Turbo 16 ha hecho gala de una superioridad importante sobre los demás coches en carrera, el triunfo de Vatanen no ha sido fácil. Después de haber conseguido durante la primera mitad del rallye poner tierra por medio entre él y sus perseguidores, una penalización a causa de un despiste incomprensible de su copiloto, el irlandés Terry Harrymann, le arruinó todo el trabajo. De contar con una ventaja de tres minutos y diecinueve segundos, tras esta penalización, se encontró segundo, a cuatro minutos y cuarenta y un segundos del cuatro veces vencedor de Montecarlo y triple campeón del mundo, Walter Rohrl.

Este era en realidad el segundo golpe que recibía la moral de Vatanen, quien, como ya habíamos contado la semana pasada, en el segundo tramo de velocidad, había arrollado a dos espectadores imprudentes en una derrapada de su coche. Aunque el incidente apenas le costó tiempo —diecisiete segundos solamente— le había impresionado particularmente.

Pero Vatanen, ambas veces, consiguió sobreponerse, siendo él quien se encargó además de devolver la moral al desolado Terry Harrymann.

De nuevo en carretera, en los cuatro tramos que quedaban para el final de la etapa, Vatanen conseguiría reducir su retraso a sólo un minuto y cincuenta y tres segundos. El piloto finlandés se empleó a tope, pero también tuvo la suerte de que Rohrl, intentando defenderse, tocó una piedra de una cuneta, doblando una suspensión delantera. Esto y un problema de neumáticos le costaron al alemán la pérdida de dos minutos.

En su recuperación, Vatanen contó con la ventaja de tener el mejor coche. No el más potente, pero sí el más eficaz. Enfrente, su rival, Rohrl, contaba con el coche más potente, pero mucho menos eficaz. Sin embargo, ha estado



Pese a su lenta adaptación al coche, Saby fue quinto. Los Peugeot no tuvieron problemas. Salonen y Saby cambiaron las cajas de cambio por otras de relaciones más largas.



El joven Bertrand Batis ganó el grupo A frente al potente Golf GTI de Chasseuil. Aprovechó los tramos en que hubo hielo para conseguir la ventaja.



Dany Snoeck quería haber sido el mejor entre los dos ruedas motrices. Sólo Toivonen estuvo delante suyo, lo que no está mal para un «amateur».



Toivonen fue el mejor clasificado de los hombres de Lancia. Los errores continuos de neumáticos les pusieron las cosas más difíciles de lo previsto.



Fantástico triunfo en grupo N de Oreille con el R-11 Turbo. Detrás quedaron los más potentes Alfa GTV y Audi Quattro de Piacentini y Felzer.

muy cerca de conseguir su quinta victoria.

Aunque a la salida de la etapa final, Rohrl declaró que consideraba insuficiente la ventaja de un minuto y cincuenta y tres segundos que tenía sobre Vatanen, salió dispuesto a luchar por mantenerse en primera posición. Y para empezar, en el col de la Madonna di Gorbio, seco e ideal para el Peugeot, consiguió aumentar en tres segundos más su ventaja. Después, Vatanen reaccionó, pero aun así la diferencia no bajó del minuto y medio hasta llegar al tramo de Puget Theniers.

Este tramo era fiel exponente de lo que ha sido el Montecarlo de este año. De veintisiete kilómetros, veinte estaban absolutamente secos y los demás, en la primera zona, más umbría, cubiertos de nieve dura y hielo.

Este tramo había sido reconocido por Harald Demuth, el piloto de Audi que hará el Campeonato de Europa. Cuando llegó Rohrl, le aconsejó que montara neumáticos de seco, para que luego, en los veinte kilómetros últimos, no perdiera demasiado tiempo.

Rohrl, mal aconsejado

Rohrl siguió el consejo de Demuth, que no pudo ser más desafortunado. El potente Audi Quattro Sport apenas podía avanzar sobre la costra de nieve dura, y aunque en la bajada pudo recuperar algo de tiempo, al final este error en la elección de los neumáticos le costó dos minutos y veintidós segundos perdidos frente a Vatanen, que hizo una elección más acertada, partiendo con neumáticos mixtos, con clavos. Una elección que Rohrl no pudo ver, puesto que en su condición de líder le tocaba salir en primera posición.

A partir de este momento, Vatanen comenzó a destacarse, mientras que Rohrl optaba por asegurar el segundo puesto.

Al lado de la lucha entre Vatanen y Rohrl, la actuación de los demás pilotos de los equipos oficiales quedó minimizada.

Timo Salonen, con el segundo Peugeot, se aseguró el tercer puesto. Era su primera salida con este coche que apenas había conducido y no quiso cometer errores. Fue mostrándose cada vez más hecho al coche, pero sin más. Su compañero Bruno Saby, quizá porque corría ante sus compatriotas, se sintió más obligado. Quiso atacar desde el principio y esto le costó darse un golpe que le penalizó en varios minutos. Después, bajó el ritmo y sólo al final, en la última etapa, volvió a rodar fuerte, logrando ascender hasta la quinta posición desde la octava.

Por parte de Audi, Stig Blomqvist padeció todos los problemas del mundo. Tuvo que cambiar dos veces el turbocompresor, lo que le costó una penalización. Posteriormente, en un par

Clasificación final

1.º Vataunen-Harryman (Peugeot 205-16), 9 horas 57 minutos 16 segundos. 2.º Rohrl-Geistdorfer (Audi Quattro), a 5 m. 17 s. 3.º Salonen-Harjanne (Peugeot 205-16), a 10 m. 5 s. 4.º Blomqvist-Cedeberg (Audi Quattro), a 19 m. 22 s. 5.º Saby-Fauchille (Peugeot 205-16), a 19 m. 56 s. 6.º Tolonen-Piironen (Lancia Rally), a 22 m. 27 s. 7.º Snobeck-Bechu (R-5 Turbo), a 48 m. 16 s. 8.º Andruet-Peuvigne (Visa 1000 Pistas), a 53 m. 2 s. 9.º Biasion-Siviero (Lancia Rally), a 53 m. 2 s. 10.º Chomat-Breton (Visa 1000 Pistas), a 59 m. 11 s.... 13.º Balas-Laine (Alfasud), 1.º grupo A, a 1 h. 49 m. 23 s.... 16.º Oreille-Oreille (R-11 Turbo), 1.º grupo N, a 1 h. 59 m. 5 s.... Hasta 69 clasificados.



de ocasiones tuvo problemas de transmisión, quedándose sin la tracción delantera. Para terminar, tuvo un golpe en el tramo de Puget Theniers, muy poco favorable para los Audi.

En lo que se refiere a los dos Lancia, su mediocre resultado se debe a varias razones. Por un lado, al contrario que Peugeot, el equipo italiano había dado por cancelada la prueba. Cuando al final decidieron ir se encontraron con que Pirelli no tenía neumáticos. Sacaron unos a última hora, de un nuevo tipo, que se mostraron menos eficaces que los de 1984. Al final tuvieron que hacer una partida de neumáticos del año pasado. Y es que parece que Pirelli, volcada en la Fórmula 1, se está retrasando un poco en el apartado de neumáticos de rallies.

Por otra parte, aunque dos tercios del recorrido de los tramos estuviera seco, las placas de nieve dura y hielo les hacían perder mucho tiempo y tener que calzar neumáticos poco eficaces en seco. Esto les llevó a cambiar neumáticos en medio del tramo en cuatro ocasiones. Aunque los pilotos —Toivonen y Biasion— estuvieron de acuerdo, particularmente al segundo de ellos le costó mucho tiempo perdido. En el segundo de los tramos en que cambiaron, Saint-Jean-en-Royans, perdió tres minutos al estropearse la pistola neumática de apretar tornillos y tener que cambiarle los neumáticos a mano. La segunda ocasión en que a la gente de Lancia le salió el tiro por la culata fue en el famoso tramo de Puget Theniers. Allí, al pobre Biasion, cuando después del cambio de neumáticos llevaba recorrido un kilómetro, se le salió una rueda, terminando sobre las tres restantes a costa de perder una veintena de minutos, más seis de penalización por llegar con retraso al control siguiente. Más prudente, Danny Snobeck, con

● Uno de los «ouvriers» del equipo Audi ha sido Bjorn Waaldegard, el vencedor del último Rallye Safari con Toyota. A cambio del favor, Waaldegard correrá en Suecia con un Audi.

● Antonio Zanini estuvo en Montecarlo después de haber pasado por Montpellier para ver su coche en los talleres de Almería. El coche estará listo para el Rallye Costa Brava.

● Toyota presentará el coche de cuatro ruedas motrices con ocasión del Rallye Safari, escenario de su última victoria.

● Renault parece haber recuperado interés por los rallies. El nuevo director de Renault Sport siguió la prueba con Ragnotti. Sin embargo, el Maxi Turbo no estará homologado hasta el próximo mes de abril.

● Hannu Mikkola está realizando las pruebas del Ford RS 200. Es casi seguro que será uno de los pilotos de Ford en 1986.

● Los organizadores de los Rallyes Costa Brava, RACE y Corte Inglés aprovecharon el de Montecarlo para presentar sus pruebas.

Wambergue tuvo que abandonar. Fue el único punto negro de los Citroën Visa



un R-5 Turbo, pese algunos a pinchazos estuvo prácticamente a su altura con muchos menos medios.

Hay que destacar el que sólo uno de los principales inscritos ha tenido que abandonar. Se trata de Philippe Wambergue, con el tercer Visa 1000 Pistas oficial, que chocó contra una roca. Sus dos compañeros, el veterano Andruet (llamado en sustitución de Therier) y Chomat, hicieron una demostración. Sobre todo el primero de ellos, que demostró a sus más jóvenes compañeros que la veteranía es un grado. Al final, después de haber tenido algún problema de transmisión y que su motor diera síntomas de fatiga, levantó un poco el pie del acelerador, sin que esto redujera la ventaja que llevaba a Chomat, que reunió actuaciones muy brillantes con errores claros.

En turismos grupo A, Bertrand Balás, con su limitado Alfasud Sprint, logró contener al veterano Guy Chasseuil y su más potente Golf GTI, mientras que en turismos de serie grupo N, Oreille impuso su R-11 Turbo al Alfa Romeo GTV-6 de Panciatici y el Audi 80 Quattro de Feitler. Su actuación fue toda una demostración.

La edición de este año ha sido particularmente agotadora, sin más descanso que tres neutralizaciones desde el comienzo hasta el final de la etapa común. Por otra parte, las condiciones mixtas en que se ha desarrollado la prueba son mucho más difíciles que cuando todo está completamente nevado, como el año pasado.

En lo que se refiere a seguimiento, la organización considera que ha sido un año récord, quizá por la polémica que ha habido antes de la salida sobre si se disputaría o no. El apoyo al Rallye de Montecarlo ha sido total.

Sergio Piccione
Fotos: Alfonso Nieto

En marcha las Copas Renault

UN año más, Fasa-Renault pone en marcha sus Copas, que en este año introduce importantes modificaciones: sobre todo, por el cambio de vehículos.

La Copa Nacional, en su decimoséptima edición, se celebrará sobre los nuevos R-5 GT Turbo, de 115 caballos, cuya producción (por el momento sólo para competición), se iniciará a finales de marzo. En cuanto a la decimosegunda edición de la Copa Iniciación, se correrá con los R-5 GTS de 71 caballos, cuya venta se ha iniciado en estos días.

El calendario constará de ocho carreras (una menos para la Iniciación), sin que por el momento se pueda fijar un calendario. Es seguro que los R-5 rodarán en el Jarama, Estoril y Alcañiz, mientras que Toledo, Calafat e incluso Jerez, están pendientes de distintas conformaciones.

Los premios a repartir son: 9.664.000 pesetas para la Copa y 6.921.000 pesetas para la iniciación, incluidas ayudas a la compra del coche y primas de desplazamiento.

A TODO GAS

● Se ha presentado el equipo Lola de Fórmula 1, que correrá con el patrocinio de la marca Beatrice de productos alimenticios. El piloto será Alan Jones. Y el motor será el Hart Turbo. Hay contactos con Renault y con Ford de cara a disponer de uno de estos motores en 1986.

● Habrá reglamentación sobre neumáticos de clavos en el Rallye Costa Brava. Será el mismo que el que rige en Montecarlo, que prohíbe los clavos piramidales.

● Hay nuevo horario en el Rallye del RACE. La mitad de los tramos serán con luz diurna y las etapas acabarán a las tres de la madrugada.

● Hay mucho interés por hacer correr a Ferrari con el Campeonato de España de Rallies o al menos en alguna de sus pruebas. El problema es el dinero. Candidatos a conducirlo, varios: Eugenio Ortiz y Salvador Cañellas, entre otros. Este último es, ahora mismo, el hombre de moda.

Tras su éxito en el París-Dakar, parece que Salvador va a volver a los Rallies. Se habla del Ferrari y de un Nissan Patrol en pruebas maratón.

● Si todo sale según lo previsto, el debut mundial del Ford RS 200 se efectuará en un Rallye español: el Príncipe de Asturias. Por el momento todo son meras hipótesis. Hannu Mikkola ha estado probando el nuevo coche y es más rápido que el 205, sobre los tramos del pasado RAC. Sin embargo, el finlandés no podrá conducirlo en Asturias, por sus contratos con Audi. Podría conducirlo Vudafieri o, incluso, algún piloto español.



ALGUNOS TODAVIA NO ESTAN EN HONDA...

¡Coge la Honda!



HONDA MBX 75



BALLESTA

¿HAY ALGÚN
PILOTO ENTRE
USTEDES?



M. BALBUENA

Realiza: Pilar Parra

Caprichos

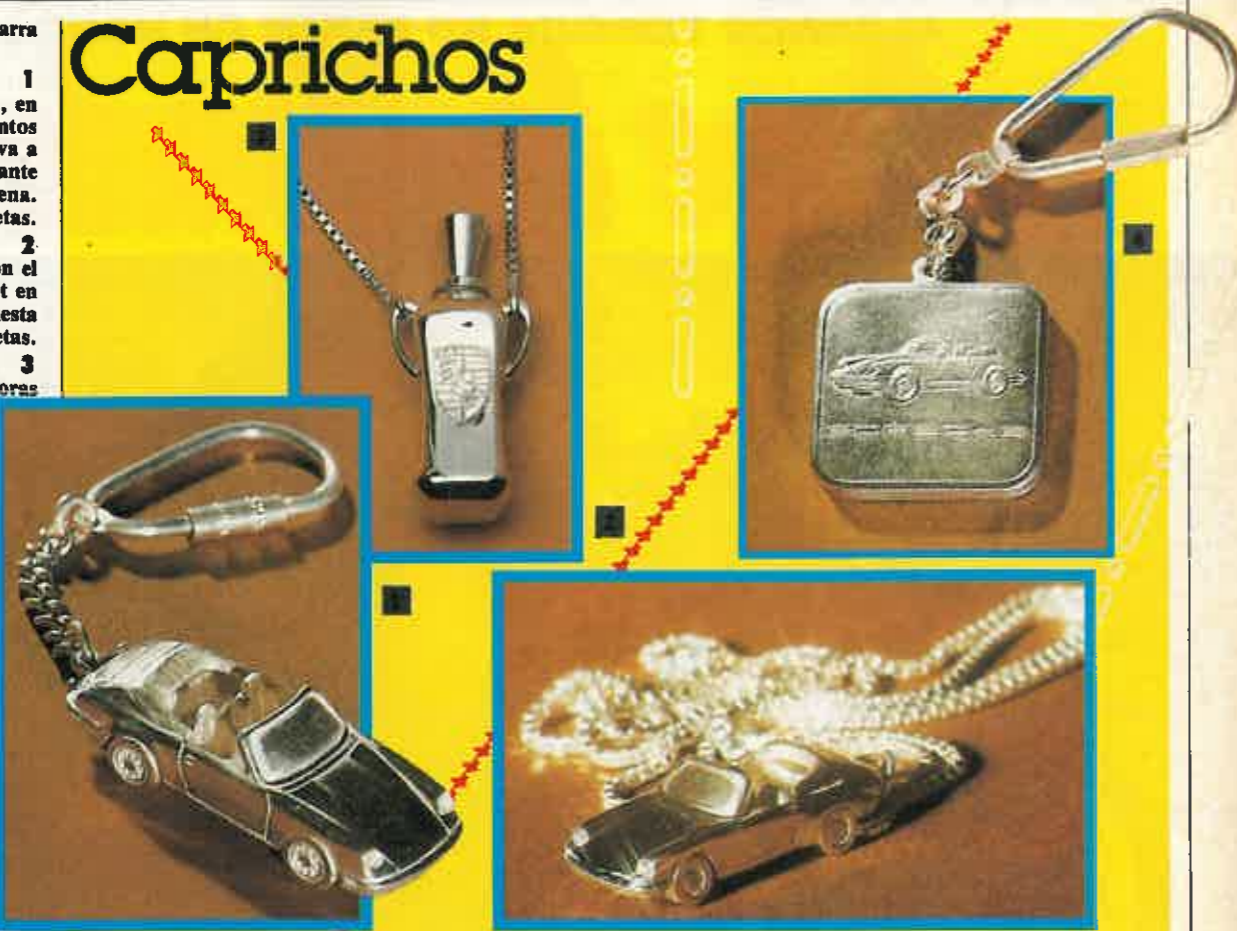
1
Frasco de colonia, en plata, para momentos inesperados. Se lleva a modo de colgante sujeto a una cadena. Cuesta 11.982 pesetas.

2
Llavero de plata con el Carrera Cabriolet en miniatura. Cuesta 24.386 pesetas.

3
Colgante para señoras con cadena de plata, diseño Porsche. Su precio es de 23.083 pesetas.

4
Llavero de plata con el modelo Carrera Cabriolet grabado. Cuesta 15.434 pesetas.

Este material, diseño Porsche, puede adquirirse exclusivamente en la tienda-exposición del edificio Cuzco, 4 (Madrid).



TURBO

High Power Turbo Sound System

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

ya no querrá prescindir de él en su coche. Solicítelo a través de nuestros distribuidores oficiales Fujitsu-Ten.



FUJITSU TEN
CAR AUDIO

MUSICOM sa
Car Audio

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



¿Quién se resiste a este Ritmo?

Una velocidad punta que supera brillantemente los 190 Km/h. Un kilómetro pulverizado en apenas 29 segundos. De 0 a 100 Km/h. en tan sólo 8 segundos. Basta fijarse en estas cifras y queda demostrada la entusiasmante superioridad del Nuevo Ritmo Abarth 130 TC. Pero, sobre todo, queda fácilmente demostrada al compararlo con la competencia de su categoría.



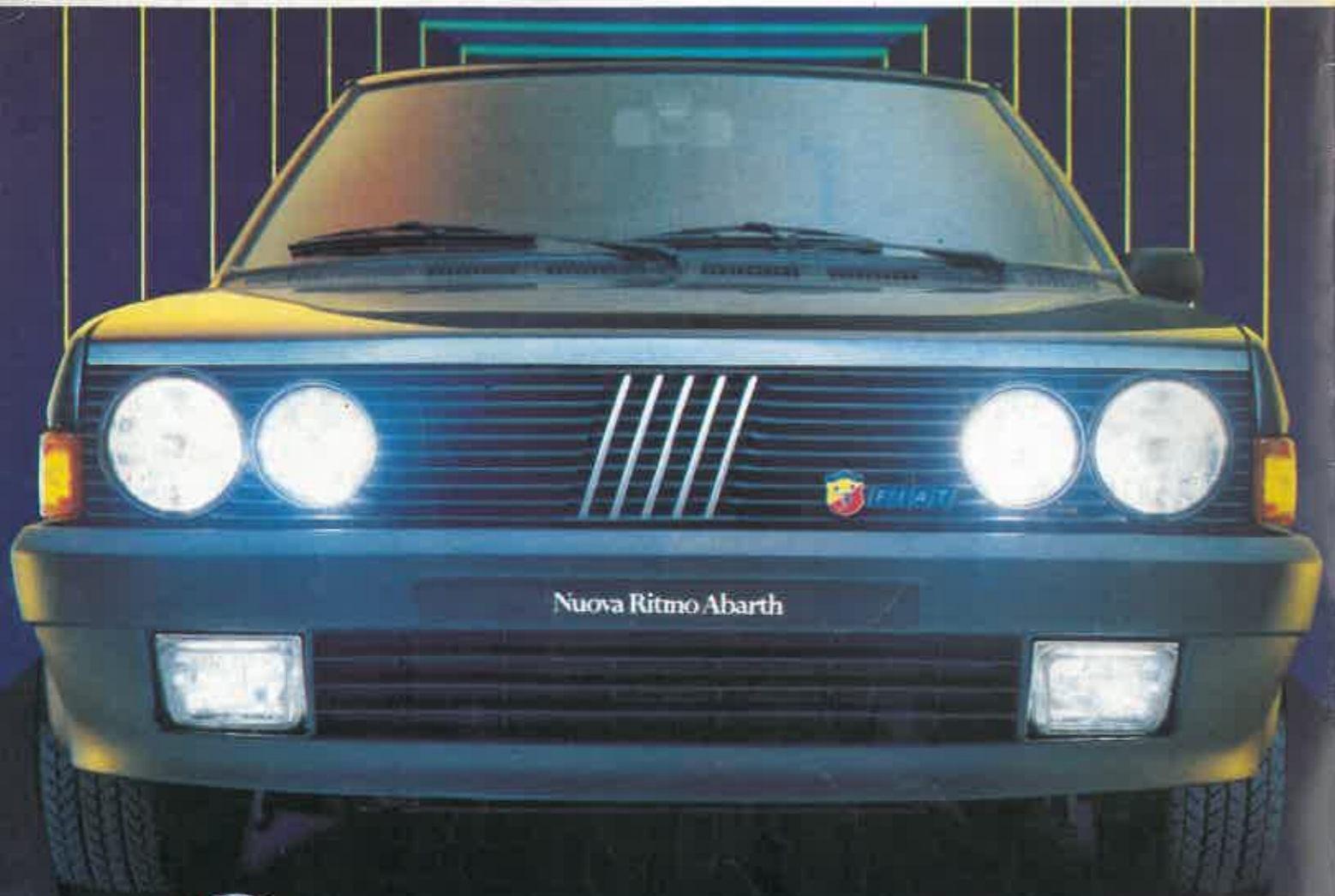
Y el entusiasmo no se limita únicamente a la supremacía prestacional. Porque la supremacía del Nuevo Ritmo Abarth 130 TC cubre todas las facetas automovilísticas: clase, diseño, confort y riqueza de equipamiento.

Un coche de competición. Pero, sobre todo, un coche para competentes. En la lógica Ritmo.

Los Ritmo ABARTH 130TC son coches importados directamente de Italia por Fiat Hispania, S. A., dependiente de Fiat Auto Spa Turin y comercializados en España a través de una red de concesionarios exclusiva.



GRUPO BARRIO



Nuova Ritmo Abarth



Ritmo ABARTH 130TC
Resiste tu ritmo. es un **FIAT**

PRUEBA: 745i, EL BUQUE INSIGNIA DE LA FLOTA BMW

SEMANAL Motor 16 GRUPO

9 de febrero de 1985

Núm. 68 • 175 ptas.

PEUGEOT 205 XR CONTRA RENAULT-5 GTL EL DUELO DEL AÑO



R-5

861.785 Ptas.
Mejores frenos
Mejor acabado
Cambio más preciso



205

964.327 Ptas.
Menos Consumo
Más capacidad
Más potencia

TODAS LAS FOTOS

EL MALAGA YA NO ES TAN VIRGEN



MONTECARLO: VATANEN GANO CON EL MEJOR COCHE