

**GT TURBO  
TODAVIA  
MAS CINCO**



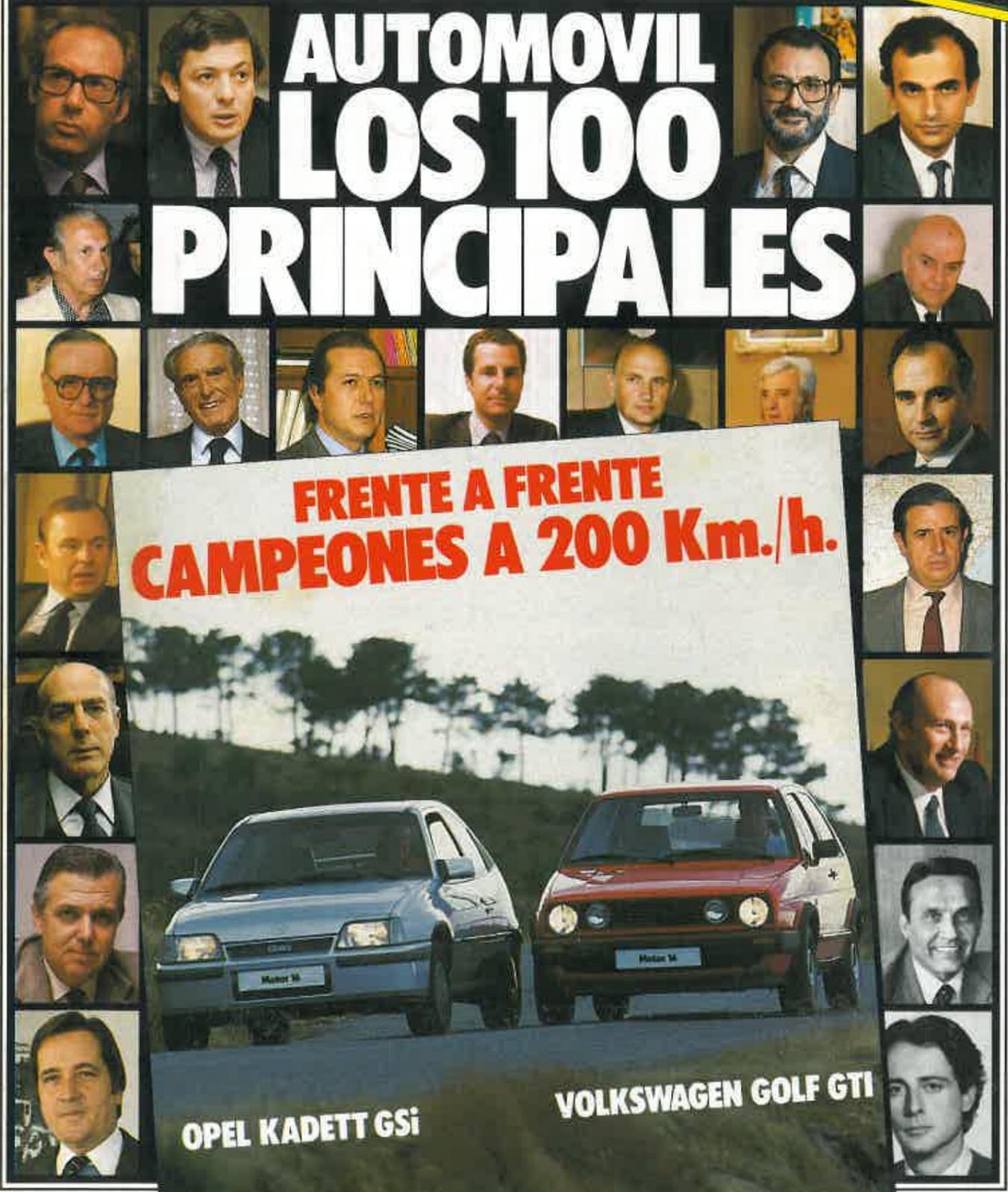
23 de febrero de 1985 Núm. 70 • 175 ptas.

# AUTOMOVIL LOS 100 PRINCIPALES

**FRENTE A FRENTE  
CAMPEONES A 200 Km./h.**



**OPEL KADETT GSi**      **VOLKSWAGEN GOLF GTI**



# ¿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.



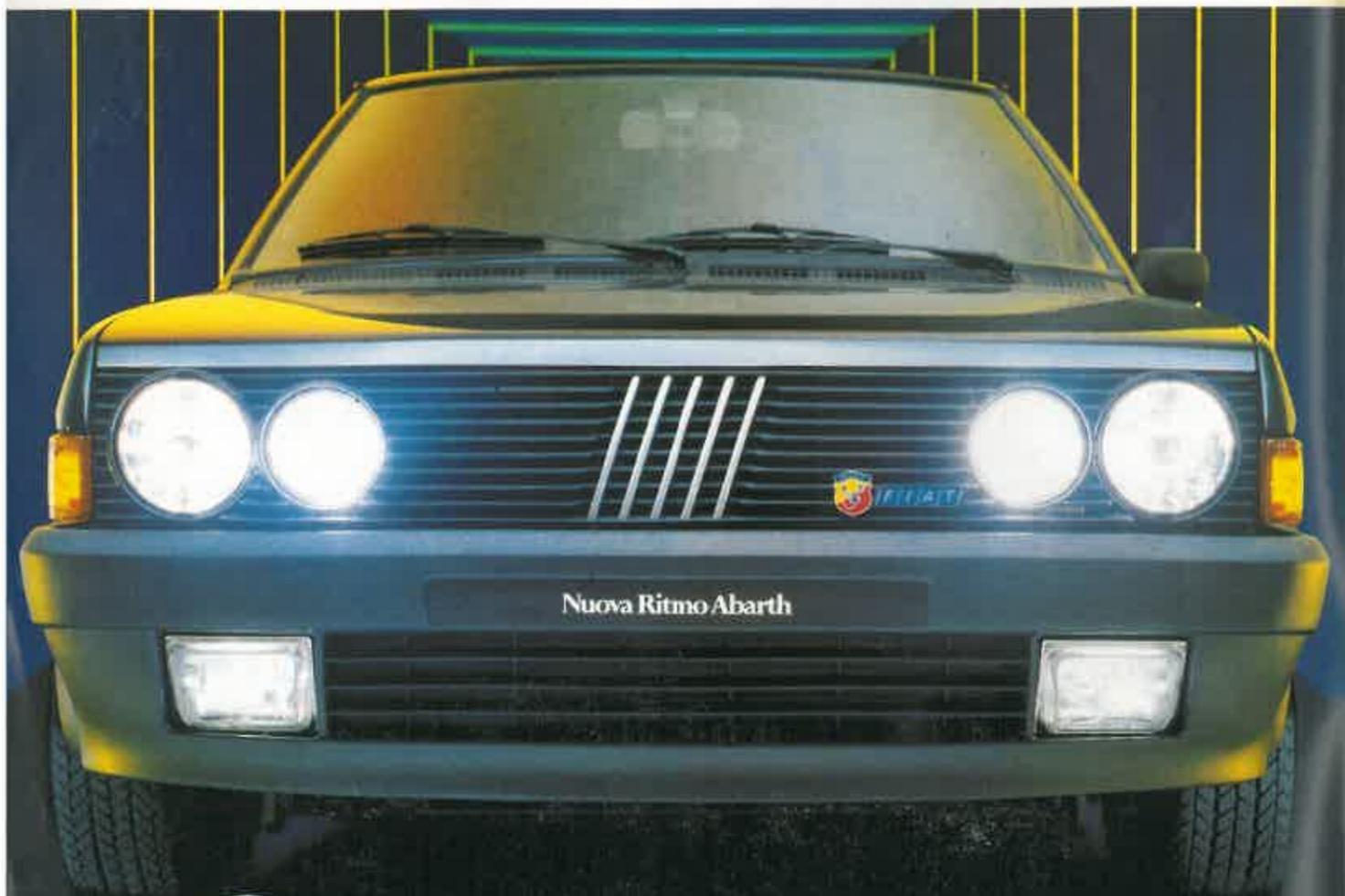
Y el entusiasmo no se limita únicamente a la supremacía prestacional. Porque la supremacía del Nuevo Ritmo Abarth 130 TC cubre todas las facetas automovilísticas: clase, diseño, confort y riqueza de equipamiento.

**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



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

Esta semana

## Los cien principales y el interlocutor

**D**ETRÁS de cada coche hay millones de personas, millones de horas de trabajo, que han hecho posible que un nuevo modelo vea la luz. Son los grandes anónimos de la historia de la automoción, un sector que ocupa en España a más de dos millones de personas. En esta ocasión hemos querido traer a nuevas páginas a los *cien principales* del automóvil. Cien nombres de los que raramente se habla en las páginas de los periódicos, porque los auténticos protagonistas de esta historia son los vehículos.

Sobre las espaldas de estos hombres recae la enorme responsabilidad de abrirse camino, de sobrevivir mejor, en un mundo tremendamente competitivo. Podríamos decir de ellos que son los grandes desconocidos de la Administración española, que continuamente hace oídos sordos a sus demandas. Y la mejor prueba de este desinterés es que en el amplio abanico de cargos que completa la nómina del Ministerio de Industria ni siquiera hay un director general específico para este sector.

En el organigrama del Gobierno el automóvil depende

de la Dirección General de Industrias Siderometalúrgicas y Navales (?) y es un representante de este Departamento el que ostenta el cargo de subdirector general de la Industria de la Automoción. Al margen de la valía política y profesional de las personas que lo ostentan, no cabe la menor duda de que a este sector se le ha hecho una carrocería demasiado estrecha. Es ya hora de abandonar la cicatería y vestir con un traje más digno al interlocutor de los hombres del automóvil. No es una tontería. Es, sencillamente, una forma de dignificar esta parcela, vital para la economía española.

Recientemente el ministro *Carlos Solchaga* aseguró que los problemas de la industria del automóvil podrían resolverse mejorando la intercomunicación entre la Administración y los fabricantes. Es un buen diagnóstico que lleva implícito el reconocimiento de que la comunicación entre las dos partes no ha sido todo lo bienamente deseable. Pero es necesario también poner todos los medios. Sin infraestructura el diálogo resultará siempre difícil. El 15 por 100 de la población activa española, que vive de y para este sector, bien se merece este esfuerzo.



Félix Lázaro

### SUMARIO

<b>4</b> PUNTO DE MIRA M-16	<b>34</b> CONOZCA SU COCHE	ABS para el CX: Más vale tarde...
<b>6</b> FRENTE A FRENTE	Opel Kadett GSi contra Volkswagen Golf GTI	<b>35</b> PASATIEMPOS
<b>14</b> LO ULTIMO	Renault 5 GT Turbo: El matador de los GTI	<b>36</b> CUENTENOS SU CASO
<b>17</b> A FONDO	Citroën Visa 14 TRX Stilo	<b>38</b> AGENDA PERSONAL
<b>25</b> XAVIER DOMINGO	La isla de los mirlos	<b>39</b> COMPRAR Y VENDER
<b>26</b> ACTUALIDAD	El transporte que quiere el Gobierno	<b>44</b> GENTE SOBRE RUEDAS
<b>29</b> MERCADO	Ofertas en breve	El automóvil en España: Quién es quién
<b>30</b>	Precios de coches nuevos	<b>60</b> DEPORTE
<b>32</b>	Precios de coches usados	Campeonato de España de Rallyes
<b>33</b>	Precios de motos	<b>62</b>
		Costa Brava a la vista
		<b>65</b> CATALUÑA EXPRES
		Semana de duelo
		<b>66</b> JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

Pág.  
12

Vittorio Strosek ha creado un Porsche 928 S para clientes muy especiales, que, a parte de pagar más de diecisiete millones de pesetas, tendrán que domar cuatrocientos caballos.



Pág.  
16

Ha nacido el Opel Corsa descapotable de la mano de los carroceros Burben. Estos industriales valencianos han propuesto su comercialización a General Motors.



# Punto de mira M-16



## Juglares a la Alcarria

La noticia de que Camilo José Cela vuelve a la Alcarria —esta vez en Rolls y con choferesa negra— ha calado en la calle. Los admiradores de don Camilo, han acogido con alegría esta nueva aventura del popular escritor. Don Camilo nos comentaba recientemente que eran muchos los amigos que le preguntaban también por los pormenores de este viaje. Incluso nos contó la anécdota de que Marcelino Camacho, secretario general de Comisiones Obreras, se había interesado por las características de la choferesa negra. Los juglares que le acompañarán en este viaje, los dos últimos juglares españoles, se llaman Carmen Heymann y Servando Carvallar. En el último número, por error, se publicó equivocado el segundo nombre.

## MEDIO SIGLO LOS SEPARA

Los dos modelos de la fotografía son dos coches norteamericanos de vocación familiar y con cincuenta años de diferencia entre sí. O casi, porque el futurista *Family Wagon* es la propuesta de la Chrysler como coche familiar para los años noventa. Es un cinco puertas especial aerodinámico, que contrasta con las sugerentes formas del New York de 1939, también de Chrysler.

## CONDUCTORES ANALFABETOS

La negativa de un conductor a firmar una sanción de tráfico, porque era analfabeto, dio como resultado descubrir una red que falsificaba exámenes de conducir en Barcelona. El principal inculpado de los ocho

acusados es José Luis Alvarez-Arenas Pardina, funcionario administrativo de la Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona, que sustruía impresos en blanco de la Jefatura, los sellaba, rellenaba e imitaba la firma del presunto examinado. El fiscal acusó a los procesados de los delitos de falsedad y uso público de nombre supuesto. La red de falsificación cobraba 150.000 pesetas por la gestión.

## ADIOS STARION, ADIOS

MITSUBISHI ha cancelado el proyecto del Starion justo cuando acababa de iniciar la fabricación de las doscientas unidades necesarias para su homologación. Las últimas pruebas han demostrado que no sería competitivo frente a los coches de tracción a las cuatro ruedas de otras marcas.

Lo curioso del caso es que el coche tenía hace apenas diez días un lugar estelar en el stand de Mitsubishi en el Salón de Amsterdam.



## Una joya de bujía

Desde su nacimiento, en 1902, la bujía de encendido ha variado muy poco. Ahora Bosch acaba de presentar una innovación muy importante en su construcción. Las nuevas bujías Platino del fabricante alemán, en lugar del electrodo central convencional, utilizan una punta de platino de sólo 0,3 milímetros de espesor, sinterizada en el interior del aislador cerámico. Las ventajas de la nueva bujía, que se venderá en España el próximo mes de marzo, son el mejor comportamiento en el arranque en frío o con la batería a baja carga. Por las características de construcción, la bujía Platino alcanza la



temperatura de autolimpieza a regímenes de rotación del motor muy bajos. Como dato anecdótico hay que destacar que la cantidad de platino por cada bujía es de sólo 28 miligramos.



## Murió Salvador Fábregas

Salvador Fábregas Bas, presidente del Real Automóvil Club de Cataluña desde 1957, falleció

## LANCIA, PEQUEÑO Y LUJOSO

El Lancia Autobiánchi Y-10 es una realidad que tiene sus credenciales en orden para iniciar su comercialización en Italia desde los primeros



días de marzo, y en nuestro país a finales del próximo noviembre.

El pequeño Y-10 sólo mide 3,40 metros de largo, unos trece centímetros menos que el veterano Autobiánchi A/112, pero es un portento de aerodinamismo, pues muestra un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, Cx, igual a 0,32 en las versiones más desarrolladas.

El interior del Autobiánchi Y-10 concilia la elegancia y la funcionalidad; se ha cuidado especialmente la calidad de los revestimientos y se han instalado pequeños puntos de almacenaje en los lugares más estratégicos. En las versiones más caras aparecerá un mando eléctrico para la apertura y cierre de las lunetas posteriores, provistas de un sistema de compás.

El Y-10 se ofrecerá con tres motores diferentes: un mil centímetros cúbicos con 45 caballos de potencia, el motor denominado FIRE, que es revolucionario por su reducido peso; un 1.050 centímetros cúbicos con 55 caballos y, por último, un 1.050 centímetros cúbicos provisto de turbocompresor que llegará a los 85 caballos.

el pasado jueves 14 de febrero en Barcelona, víctima de un paro cardíaco-respiratorio tras un agravamiento de la enfermedad pulmonar que padecía desde hace unos años. Salvador Fábregas, que nació en Barcelona el 16 de junio de 1907, estuvo toda su vida ligado al automovilismo.



## CIENT OCTANOS

- José María Jiménez ha sido nombrado nuevo director general de Hertz España, después de diecinueve años en la empresa, en la que comenzó en el departamento de operaciones, pasando a desempeñar, entre otros cargos, los de director de zona, director de mantenimiento, director de flota y director de operaciones para España.
- Montesa ha recibido por parte del Ministerio de Economía y Hacienda la carta de Exportador de Primera Categoría. Pese a la crisis atravesada por la marca española, sus motos de trial continúan teniendo un mercado en todo el mundo. La marca, que ya ha levantado su suspensión de pagos, está en puertas de una reestructuración.
- La Confederación Española de Talleres ha elevado sus quejas a los delegados del Gobierno en las Comunidades Autónomas, ya que no se pone coto a la competencia ilícita

en su ramo, debida principalmente a la deficiente distribución de competencias que posibilita el que no se coordinen entre el Gobierno central y los autónomos los respectivos poderes para actuar contra la economía sumergida.

● La nueva furgoneta Ebro Trade 2.0, de Nissan Motor Ibérica, que incorpora el motor Nissan LD-20E, ha sido recientemente premiada por una revista del mundo financiero como una de las cien mejores ideas de 1984.

● La pasada semana fallecieron en accidente de carretera Vicente Hidalgo y Anibal Sáenz de Santamaría, respectivamente, director comercial y director general de Lada Ibérica.

● Un total de 24.440 horas de formación impartió Citroën Hispania durante el pasado año a lo largo de ochenta y tres cursos de mecánica.

## Libro Blanco del Automóvil

El ministro de Industria y Energía, Carlos Solchaga, anunció la edición de un Libro Blanco del Automóvil en el que se plantearán todos los problemas del sector y prometió estudiar una reducción de los tipos impositivos del automóvil, en el acto de entrega del premio del Mejor Coche del Año, que en la última edición ha correspondido al Peugeot 205, en la encuesta organizada por el diario «Abc».

Para Carlos Solchaga, la actual caída de ventas de turismos se debe a la baja del poder adquisitivo de las familias, situación que en los años venideros será mejor, según su apreciación. Dijo, además, que los problemas de la industria de automoción podrían resolverse mejorando la intercomunicación entre la Administración y los fabricantes.



**FRENTE A FRENTE**

# OPEL KADETT GSi CONTRA VOLKSWAGEN GOLF GTI LA ATRACCION DE LOS 200 KM./H.

**E**l primer Volkswagen Golf GTI dio lugar a que todos los demás fabricantes les imitaran lanzando versiones con motores de inyección de sus modelos de la misma categoría.

Con el paso de los años, y para seguir marcando diferencias, el Golf creció. El motor 1.600 dejó su puesto a un 1.800 centímetros cúbicos, y la potencia subió a los 112 caballos.

Casi al mismo tiempo, Opel, que se había mantenido un poco a la expectativa, lanzó una versión del Kadett con un motor, equipado de inyección, de 1.800 centímetros cúbicos, que se convirtió en el más genuino competidor del Golf GTI.

Posteriormente, ambos modelos

cambiaron de carrocería, manteniendo sus mecánicas inalteradas. El Golf, en el verano de 1983, recibió una carrocería más grande —pasaba a medir cuatro metros— en la que se mantenía el mismo estilo que en la anterior. Opel, en cambio, rompía con el pasado lanzando un nuevo modelo con las mismas dimensiones que el anterior, pero con una carrocería atrevidamente aerodinámica.

Ambos coches acaban de llegar a nuestro mercado con diferencia de dos meses. El Opel, pese a que su presentación mundial fue en el último septiembre, estuvo disponible para los usuarios españoles desde los primeros días del mes de noviembre. El Golf, acaba de lanzarse, lo que ha supuesto

un año y medio de retraso con respecto a los demás mercados europeos, tiempo que se ha aprovechado para agotar los stocks existentes del modelo anterior a base de ofertas más o menos interesantes como el Rabbit.

## INTERIORES: SERVIDUMBRE AERODINAMICA

El nuevo Volkswagen ha ganado en habitabilidad al aumentar de tamaño, pero no parece que esto haya aumentado los encantos del coche cara a los compradores. A Volkswagen le ha





El Opel Kadett admite que los más hábiles al volante puedan jugar con él. Sus reacciones son de una gran docilidad. La suspensión es más suave que la de su rival, lo que en ocasiones le hace perder algo de adherencia a las ruedas motrices.

ALFONSO J. NIETO

ocurrido con el Golf lo mismo que a Renault. Les dio miedo reemplazar un modelo de éxito, como era el Golf, por algo que fuera completamente diferente. Por eso optaron por conservar la misma estética. Y no les ha ido demasiado bien. El coche tiene un aceptable nivel de ventas, pero sin llegar al del primitivo Golf. En términos generales se puede hablar de una bajada de cerca del veinte por ciento, comparando cifras de ventas del Golf en 1982 y en 1984.

Comparando ambos coches, el Golf resulta algo más ancho y con más espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero que el Opel. Además, tiene también más altura de techo en la parte trasera, y eso que el asiento del Kadett es relativamente bajo. En buena parte, este menor tamaño interior del Kadett se debe a las imposiciones de una carrocería muy aerodinámica que impone un techo descendente en la parte trasera y un estrechamiento del habitáculo a partir de la cintura. En cambio, el Kadett compensa su menor habitabilidad interior, que de todas formas es bastante buena, con un maletero más amplio. También es mejor en el Kadett la accesibilidad a las plazas traseras gracias a que las puertas del Kadett son sensiblemente más amplias que las del Golf. Con los asientos delanteros echados hacia atrás al máximo, el hueco que queda para pasar los pies a los pasajeros que viajan en la parte de atrás es de 15 centímetros en el Golf y de 20 centímetros en el Kadett.

La posición del conductor es muy parecida en ambos coches, que tienen una misma nacionalidad de origen. En el

Kadett se tiene la impresión de ir sentado más bajo, pero la visibilidad hacia delante es tan buena como la del Golf. Otra cosa es la trasera. A través de la luneta trasera la visibilidad es mediocre cuando se tiene que hacer un pe-

queño recorrido marcha atrás. Circulando normalmente esta deficiencia se ve conformada por los dos retrovisores interiores, que opcionalmente se pueden regular eléctricamente. Esta opción incluye desempañado de estos espejos

#### FICHA TÉCNICA



#### OPHEL KADETT GSI

**MOTOR** Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.796 c.c. (84,8 x 79,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Inyección electrónica LE-Jetronic. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: 96 octanos. Capacidad de depósito: 42 litros. Potencia máxima: 115 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 15,4 mkg. a 4.800 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,3 km/h.; 2.ª, 13,1 km/h.; 3.ª, 19,1 km/h.; 4.ª, 25,2 km/h.; 5.ª, 31,7 km/h. Embrague: Mando por cable.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 10,5 metros.

**FRENOS** Sistema: Mixto, de discos ventilados delante y tambores atrás.

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

**RUEDAS** Llantas: De aluminio, de 5 1/2 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 HR 14.

**PESO** En orden de marcha: 950 kg.



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

Fecha de presentación: Septiembre de 1984.  
Importador: GM España  
Garantía: Un año.  
Número de talleres: 260.  
Plazo de entrega: Un mes.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- |                     |                             |
|---------------------|-----------------------------|
| ● Velocidad máxima  | ● Dirección desmultiplicada |
| ● Confort de marcha | ● Autonomía corta           |
| ● Calidad/precio    | ● Visibilidad hacia atrás   |



El Volkswagen Golf GTI al límite tira más de morro que el Opel. Pero hasta llegar a ese límite se comporta siempre en forma completamente neutra. La capacidad motriz es superior a la de su oponente

ALFONSO J. NIETO

retrovisores. Volviendo a la postura, que se puede calificar de buena en ambos coches, aunque si hay que decantarse por una preferimos la del Kadett, en el que palancas y mandos quedan más a la mano.

Los asientos delanteros son más cómodos y sujetan mejor en el Kadett que en el Golf. A los de este último les falta un poco de sujeción en la parte alta de la espalda, demasiado echada hacia atrás, siguiendo la tónica de todos los

coches Volkswagen y Audi. Los asientos traseros son por el estilo, pero en último término se viaja más cómodo en la parte trasera del Golf que en la del Kadett, por el mayor espacio para las piernas y porque la banqueta tiene mayor altura con respecto al piso del coche.

El nivel de equipamiento es superior en el Kadett que en el Golf. Aunque las llantas de aleación que llevaba la unidad probada no sean de serie. En cambio, sí tiene elevalunas eléctricos y cerraduras centralizadas, que son opcionales en el Golf.

En lo que se refiere al acabado, la calidad es semejante y muy buena en ambos coches.

### AL VOLANTE: DIVERSION FRENTE A EFICACIA

Ambos coches tienen un excelente nivel de prestaciones. El Kadett, gracias a su excelente aerodinámica, tiene una velocidad máxima sensiblemente mejor que la de su rival, que en cambio tiene unos mejores tiempos en aceleraciones y reprises, gracias en buena parte a que lleva unos desarrollos de caja de cambio más cortos. En autopista y en buenas carreteras de trazados rápidos, el Kadett rueda más desahogado, con mejor nivel sonoro y menor consumo. En cambio, cuando se entra en zonas montañosas, de carreteras muy sinuosas, que invitan a sacar partido de la potencia que llevan dentro estos motores, el Golf se muestra más ágil. Los desarrollos más cortos permiten pasar en una marcha más larga que con el Kadett. Y



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

Fecha de presentación: Septiembre de 1983.  
Importador: Seat.  
Garantía: Un año.  
Número de talleres: 1.000.  
Plazo de entrega: Inmediata.

#### VIRTUDES DEFECTOS

- |                            |                       |
|----------------------------|-----------------------|
| ● Aceleraciones y reprises | ● Precio              |
| ● Frenos                   | ● Manejo del cambio   |
| ● Amplitud interior        | ● Equipamiento escaso |

#### FICHA TÉCNICA



#### GOLF GTI

**MOTOR** Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.781 c.c. (81 x 86,4 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica K. Jetronic. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: 96 octanos. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 112 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 15,8 mkg., a 3.100 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,4 km/h.; 2.ª, 13,6 km/h.; 3.ª, 20,1 km/h.; 4.ª, 25,6 km/h.; 5.ª, 32,5 km/h. Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 10,5 metros.

**FRENOS** Sistema: Hidráulico, discos a las 4 ruedas, delanteros ventilados.

**SUSPENSIONES** Tipo: Delantero independiente, trasera semiindependiente.

**RUEDAS** Llantas: De chapa, de 5 1/2 x 13 pulgadas. Neumáticos: 175/70 HR 13.

**PESO** En orden de marcha: 940 kgs.

## EQUIPAMIENTO

### El Golf, casi desnudo

	Kadett	Golf
Cuentarrevoluciones .....	SI	SI
Cuentakilómetros parcial .....	SI	SI
Termómetro de agua .....	SI	SI
Manómetro presión aceite .....	NO	SI
Ordenador de viaje .....	SI	SI
Testigo reserva carburante .....	NO	SI
Testigo de freno de mano .....	SI	SI
Testigo desgaste frenos .....	NO	SI
Faros antiniebla .....	NO	NO
Piloto antiniebla trasero .....	SI	SI
Aire acondicionado .....	NO	NO
Volante regulable .....	NO	NO
Asiento regulable en altura .....	NO	NO
Retrovisor regulable .....	SI	SI
Apoyacabezas delanteros .....	SI	SI
Elevavinas eléctricos (delanteros/traseros) .....	NO/-	SI/-
Cerraduras centralizadas .....	NO	SI
Luz lectura mapas .....	NO	SI
Tapón carburante con llave .....	SI	SI
Llantas aleación .....	NO	OP.
Preequipo de radio .....	NO	SI
Limpia-lavavetana trasero .....	SI	SI
Asiento posterior divisible .....	NO	SI

El Opel es menos amplio en la parte trasera. Además el asiento es un poco bajo. Sin embargo, sus asientos delanteros son más confortables. El cuadro de instrumentos digital y de cristales líquidos no resulta fácil de leer



como en el consumo, que se hace ligeramente superior al del Golf. En esos terrenos como en ciudad, en la que también gasta menos el Golf, la aerodinámica no cuenta.

De todas formas, los dos coches tienen un alto nivel de prestaciones y los consumos no son en ningún caso exagerados, ni para la cilindrada que tienen, ni para lo deprisa que se puede andar con ellos.

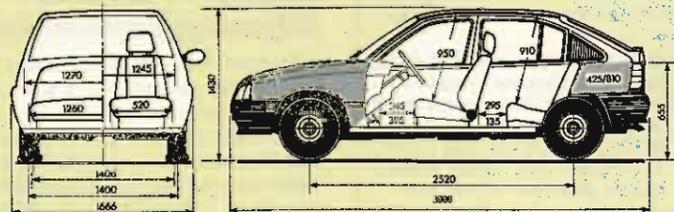
Desde el punto de vista de la estabilidad, a velocidades normales ninguno de los dos presenta el más mínimo problema. Pero en estos coches se hace particularmente importante el comportamiento a velocidades altas. El Kadett nos ha parecido más divertido de conducir. Es un coche que admite más el jugar con él. Se puede balancear en las

curvas. Incluso el propio coche, una vez que ha entrado en el viraje, inicia un deslizamiento del eje trasero que ayuda al conductor a terminar el trazado de la curva. Todo esto sin brusquedades. El Golf es un coche mucho más eficaz. Pero hay que llevarlo como sobre raíles. Los que intenten hacerlo derrapar trabajarán inútilmente, pues el coche se resiste a este tipo de maniobras. Muy al límite, la única tendencia que dejará entrever es la de escaparse el morro, que es típica de los tracción delantera, y que se puede controlar a base de volante y acelerador. El Kadett, a pesar de ser tracción delantera, en las mismas condiciones tiene un comportamiento menos típico, en parte porque admite que se juegue con él a la entrada de la curva, en parte porque una vez dentro hace deslizarse, como ya hemos

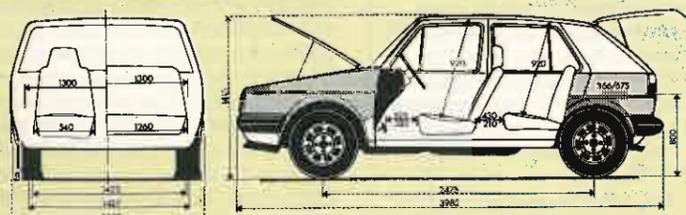
dicho, el eje trasero. En definitiva, el Golf es más eficaz. Cronómetro en mano, el mismo conductor es capaz de ir algo más rápido con el Golf que con el Kadett. Pero se divertirá más con el Kadett y tendrá mayor sensación de estar conduciendo. Y además, habrá cubierto el camino más cómodo, pues los recorridos de suspensión del Kadett son más largos y las suspensiones de éste absorben mejor las irregularidades del pavimento. También habrá tenido que trabajar más al volante, a causa —esto es un defecto— de lo excesivamente desmultiplicada que es la dirección del Kadett.

A nivel de frenos, ambos están muy bien, pero algo mejor el Volkswagen, tal y como se puede apreciar en el cuadro de distancias de frenado, aunque las diferencias no son grandes.

### OPEL KADETT GSI



### VOLKSWAGEN GOLF GTI



## SONORIDAD



### El soplo del viento

	Kadett	Golf
Al ralentí .....	54,8	64,1
A 60 km/h. ....	62,7	65,5
A 90 km/h. ....	67,4	70,0
A 120 km/h. ....	70,1	73,1
A 140 km/h. ....	72,9	76,7
A tope .....	79,6	77,8

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

## FRENOS



### Bravo, muchachos

### DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Kadett	Golf
A 60 km/h. ....	11,2	12,6
A 100 km/h. ....	35,6	33,5
A 120 km/h. ....	56,2	53,5

## PRESTACIONES



### Cada cual en lo suyo

	Kadett	Golf
VELOC. MÁXIMA (km/h.).	201,3	189,1
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada .....	16,7	16,6
1.000 m. salida parada .....	31,8	31,0
De 0 a 100 km/h. ....	10,0	9,4
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup> .....	16,9	17,7
400 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup> .....	20,0	19,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. <sup>a</sup> .....	32,1	32,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. <sup>a</sup> .....	36,3	35,1
De 80 a 120 km/h. en 4. <sup>a</sup> .....	10,2	8,3
De 80 a 120 km/h. en 5. <sup>a</sup> .....	14,6	12,1

## BALANCE FINAL



### El Kadett por precio

	Kadett	Golf
Velocidad máxima ..	1.º ****	2.º ****
Aceleraciones .....	2.º ****	1.º ****
Recuperaciones .....	2.º ***	1.º ****
Consumo .....	1.º ****	1.º ****
Transmisión .....	2.º ***	1.º ****
Caja de cambio .....	1.º ****	2.º ***
Frenos .....	2.º ****	1.º ****
Dirección .....	2.º ***	1.º ****
Comportamiento .....	1.º ****	1.º ****
Aptitudes urbanas ..	2.º ****	1.º ****
Autonomía .....	2.º ***	1.º ****
Habitabilidad .....	2.º ***	1.º ****
Maletero .....	1.º ****	2.º ****
Confort .....	1.º ****	2.º ****
Posición conductor ..	1.º ****	2.º ****
Sonoridad .....	1.º ****	2.º ****
Equipamiento .....	1.º ****	2.º ****
Calidad-Precio .....	1.º ****	2.º **

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

## CONCLUSION: EL PRECIO DE LA FAMA

Para terminar con el manejo del coche, el cambio del Kadett, al margen de que sus relaciones nos parezcan demasiado largas, es más suave y preciso que el del Golf, demasiado áspero y no excesivamente preciso.

El alumbrado es correcto en ambos, pero mejor en el Kadett. En el Golf hay demasiada diferencia de luminosidad entre cortas y largas, lo que produce momentos de deslumbramiento.

En lo que a confort de marcha se refiere, ya hemos hablado de que la suspensión del Kadett es más confortable que la del Golf.

Si a esto se añade el menor ruido originado por el motor y los efectos aerodinámicos, la diferencia se hace mayor. Ventilación y climatización en general son semejantes, lo que representa un mejor logro en el aerodinámico Kadett.

## CONCLUSION: EL PRECIO DE LA FAMA

Puestos en la balanza, por lo que vale el producto en sí, ambos coches estarían a la par. Tendría que ser el gusto personal entre una carrocería más clásica o más vanguardista el que decidiera.

Sin embargo, el precio cuenta, y mucho, pues entre ambos modelos que por características, prestaciones, habitabilidad y demás son semejantes, hay una diferencia en pesetas de un cuarto de millón. Que es mucho en coches que están justo o por debajo de los dos millones de pesetas en la calle. Una diferencia que no se comprende salvo que Seat, importadora de Volkswagen en

España, quiera cobrar la imagen que ha tenido el Golf GTI en nuestro país. Lo que pasa es que el nuevo Golf ha perdido el carácter que tenía de coche ágil, nervioso, divertido de conducir. Se ha aburguesado. Se ha hecho más amplio, más cómodo y sigue siendo muy rápido. Pero se ha hecho tan fácil de conducir, tan sin reacciones, que resulta un poco aburrido. Y esto ha desencantado ya a los fans del viejo Golf en toda Europa. Opel lanza el Kadett con menos pretensiones y a un precio más razonable. No tiene más prestigio que defender que el de la calidad del producto que siempre ha caracterizado a los coches de la marca.

Dicho esto, queda claro que salvo para muy ricos y caprichosos, la opción lógica es el Kadett.

Sergio Piccione

## CONSUMO



### El milagro de la aerodinámica

	Kadett	Golf
CIUDAD		
A 25,1 km/h. de media	10,8	9,8
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo ..	6,0	6,5
En conducción rápida ...	12,0	11,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	7,5	9,3
A fondo .....	9,8	11,0
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	9,0	8,6
Recorrido (kilómetros) ..	420	590

La transformación del 928 S hecha por Vittorio Strosek da a este coche una fiereza inesperada en el modelo básico. Los 400 caballos de potencia del motor necesitan un equipo aerodinámico de primera categoría para expresar todo su poder.



## 928 S VITTORIO EL TRUENO AZUL

**S**IEMPRE hay fanáticos irreductibles, personas que no se contentan con una velocidad máxima del orden de los 250 kilómetros por hora si pueden rozar los 300, impenitentes degustadores de la potencia bruta

que no quieren 310 caballos si pueden tener 400 bajo su pie derecho, locos de la estética que no quieren un coche limpio de alerones si pueden llevar sobre la carrocería todo un muestrario de deflectores o perfiles aerodi-

námicos. Pues bien, para estos clientes especiales ya existe el super Porsche 928 S, un Porsche de otra galaxia creado por Vittorio Strosek, un vehículo seis millones de pesetas más caro que el modelo original, no

distinguido precisamente por su precio de saldo, pues en el mercado español sale por once millones y medio. El Trueno Azul, el 928 S de Vittorio, es un verdadero automóvil de infarto que recoge los mejores complementos disponibles ahora mismo en el mercado.

Complementos plásticos que saltan a la vista, caso del faldón delantero, del alerón posterior, de los es-



tribos entre las puertas o de las aletas reventonas, todos ellos elementos responsables de una importantísima mejora del aerodinamismo del coche, valorada en más de un 150 por 100, según se pudo comprobar en el túnel de viento de BMW. El motor original de ocho cilindros en V, con casi cinco litros de cubicaje que ya daba sus buenos 300 caballos de potencia, ha recibido el soplo mágico de dos compresores volumétricos que añaden otros 100 caballos de pura sangre a la ya abultada cuenta. Su fenomenal empuje se traduce en prestaciones que cortan la respiración, como es el caso de la velocidad máxima superior a los 295 kilómetros por hora, y aceleraciones de vértigo más propias de un avión de caza que de un coche de andar por la carretera, pues el 928 S Vittorio puede pasar de 0 a 100 kilómetros por hora en 5,2 segundos, toda una demostración de violencia indomable que sobrecoge en cuanto se olfatea el aroma de la gasolina quemada, y se ven en el asfalto las marcas negras de goma dejadas por los gigantescos neumáticos Pirelli P-7, de 265 milímetros de anchura.

El R-5 GT Turbo utiliza un motor muy veterano que en esta versión ha recibido un tratamiento revitalizador lleno de vitaminas. Los amantes de la conducción rápida ya tienen un nuevo objeto de deseo.



FASA-Renault prepara a marchas forzadas el R-5 GT Turbo, un coche que debe ser el futuro «matador» de las carreteras españolas; el 5 GT Turbo es un deportivo pequeño y compacto, una bola de nervios de potencia endiablada, 115 caballos, para un peso muy limitado, 830 kilos. Los 200 kilómetros por hora a su volante son un juego de niños.



El R-5 GT Turbo no tiene derecho a las siglas GTI porque utiliza un carburador en lugar de la ya clásica inyección de carburante, pero por su potencia y peso debe ser un hueso duro de roer para los modelos que lucen esas tres letras.



El R-5 GT Turbo es la sorpresa que FASA-Renault prepara para el próximo mes de abril. Se trata de un modelo agresivo que desbancan en prestaciones a todas las otras versiones turbo comercializadas hasta ahora por Renault, si se exceptúa, claro está, el brutal R-5 Turbo 2 de motor central.

El próximo componente de la familia Supercinco se comercializará en dos versiones: una de calle, bajo la denominación GT Turbo, y otra de carreras, con la denominación GT Copa Turbo. Las diferencias serán mínimas entre ambas y se centrarán en adaptaciones a las tremendas exigencias de la lucha en circuitos.

El corazón de este Renault, *terror de los GTI*, tiene muchos puntos en común con el cuatro cilindros utilizado en los R-11 Turbo; ambos motores tienen el mismo cubicaje, 1.397 centímetros cúbicos, pero el Supercinco da más potencia que el modelo ya conocido, 115 caballos frente a 105 caballos, gracias a su mayor presión de sobrealimentación.

La agresividad mecánica del R-5 GT Turbo se refuerza con diversos aditamentos añadidos a la carrocería; pintura degradada en los bajos y aletines plásticos en las cuatro ruedas imprimen al coche un carácter aún más espectacular. Las prestaciones puras, los resultados frente al cronómetro proporcionados por el propio fabricante, son, sin embargo, las mejores tarjetas de visita para un coche que debe seducir a los amantes de la conducción rápida: 201 kilómetros por hora de velocidad máxima, ocho segundos para pasar de cero a cien, 29,5 segundos para cubrir el kilómetro con salida parada, y todo ello por un precio casi idéntico al exhibido por el R-11 Turbo.

RENAULT-5 GT TURBO  
EL MATADOR DE LOS GTI



**CORSA CABRIO BURBEN**



**UN DESCAPOTABLE PARA SAGUNTO**

EL Opel Corsa de las fotos no es producto alemán, sino un prototipo que ha nacido en Valencia gracias al impulso de la firma carrocera Burben. Es un coche realizado con todo lujo de detalles, que quiere ofrecer al usuario español un convertible de máxima calidad sin necesidad de abonar un sobrepeso especial por su categoría de importado. El Corsa descapotable de Burben podría estar en el mercado por unas cuatrocientas mil pesetas más que la versión básica.

Burben ha reforzado la estructura básica de su Corsa Cabrio para conseguir una rigidez casi igual a la del modelo ya habitual en nuestras calles. Largueros longitudinales bajo el piso, largueros transversales bajo el tablero frontal y entre los pasos de rueda posteriores, así como el arco de seguridad tras las puertas, aseguran una resistencia máxima a las torsiones y flexiones, enemigos principales de estos modelos; la rigidificación del conjunto se ha logrado con un aumento de

peso mínimo, que oscila entre los cuarenta y los cincuenta kilos. La firma carrocera valenciana ha propuesto este modelo a General Motors-Opel y en estos momentos el coloso estudia sus posibilidades comerciales. En caso de llegar a un acuerdo se podrían construir series de quinientas unidades en una factoría situada en Sagunto, un proyecto acariciado por Burben no sólo por la posibilidad de contar con personas de gran experiencia industrial, sino también por

los beneficios fiscales que ello les reportaría. Lo más espectacular de un convertible es, sin duda, su capota, y en el Corsa hecho por Burben hay que destacar la calidad del sistema empleado; el armazón básico tiene un diseño muy similar al empleado en los Escort Cabrio, lo mismo que los sistemas de anclaje al montante superior del parabrisas. La articulación para abrir o cerrar la capota no exige mucho esfuerzo físico y el coche se transforma en un momento.

El Opel Corsa Cabrio de Burben trae aire fresco a nuestro mercado. Si el proyecto se materializa en series considerables será barato.

La capota tiene una gran influencia de los modelos Golf y Escort. El sistema de abatimiento funciona a la perfección.



**A FONDO**



**CITROËN VISA 14 TRS STILO  
INCONFORMISTA  
Y CON ESTILO**

**VIRTUDES DEFECTOS**

- Consumo ejemplar
- Buena estabilidad
- Equipo generoso
- Mecánica ruidosa
- Cambio y embrague imprecisos
- Motricidad escasa

**H**A llovido suficiente desde que Citroën Hispania presentó su primer Visa Stilo, que era una edición limitada sobre mecánica convencional. El concepto Stilo cuajó bien entre los compradores, pues daba una buena dosis de equipamiento a cambio de un precio ventajoso. Pero ha evolucionado, para convertirse en una opción con mecánica propia y con un precio más realista. Es un coche desarrollado sobre el Visa, que ofrece considerables ventajas, con unas características de funcionamiento que, como ha demostrado en esta prueba, pueden convencer al automovilista más

reacio. Tiene un consumo bajísimo en cualquier condición, con unas prestaciones algo más que dignas y una notable elasticidad de funcionamiento. Para eso dispone de un motor de cilindrada relativamente alta. En segundo lugar, el comportamiento en carretera, por su estabilidad y por el rendimiento de sus frenos, garantizan seguridad y buenos promedios en viaje. El equipamiento, francamente generoso, y la renovación del interior, completa, se convierten en alicientes de interés para un vehículo que ha contado con muchas dificultades para hacerse con el favor de los compradores. Un in-

terior remodelado, con nuevo diseño de salpicadero; asientos mejorados, cerraduras centralizadas, elevadoras eléctricas delanteras, dos espejos retrovisores exteriores, excelente iluminación del habitáculo, asiento posterior partido y otros elementos, configuran el equipamiento de un coche generoso en detalles, al que sólo falta algo más en materia de instrumentación. Pero el mejor regalo que proporciona el Visa es su bajo precio en mantenimiento. A una mecánica moderna se añade un consumo excelente, con cifras que pueden dejar en entredicho a muchos automóviles económicos.



**MECANICA**



Esta nueva versión del Visa dispone de todos los ingredientes ya conocidos en la gama, pero con un elemento nuevo, distintivo, como es el motor de 1.360 centímetros cúbicos y 60 caballos, un motor Douvrin de 1,4 litros en versión elástica. No quiere esto decir que los motores de este tipo hasta ahora utilizados en España sean poco elásticos, pero es que en esta versión alcanza sus mejores cotas de elasticidad y rapidez de respuesta.

Los motivos que dan lugar a este carácter son varios. En primer lugar, el conjunto de carburación y distribución están optimizados para conseguir buenas cifras de par y el consiguiente rendimiento óptimo a medio y bajo régimen, lo que permite utilizar relaciones de cambio que serían inaceptables en cualquier otro vehículo de similar tamaño y pretensiones.

Este motor tiene la mayor capacidad conocida en los motores Douvrin, casi 1.400 centímetros cúbicos, que permiten por naturaleza un valor de par máximo muy interesante, que corresponde a casi 11 mkg. y se produce a sólo 2.500 revoluciones por minuto. De este modo, la conducción en ciudad se convierte en un ejercicio fácil y económico —véanse si no las cifras obtenidas en ciclo urbano—, pues marchan-

El Citroën Visa Stilo se caracteriza por un equipamiento muy completo en el que todo parece buscar la máxima comodidad para los ocupantes. El tablero se lee con facilidad

do en cuarta velocidad y a 70 km/h. reales el motor se encuentra en par máximo. Esto permite una gran agilidad de maniobra y prestaciones urbanas sorprendentes, a cambio de un consumo mínimo.

El desarrollo de este motor, a base de detalles de configuración propios, ha renunciado a obtener picos importantes de potencia, como los característicos en otras versiones, en favor de una curva más utilizable; justamente al contrario de lo que se ha hecho hasta ahora, pues incluso la versión que mon-

tó el Renault 14 GTS, que era muy elástica y económica, montaba un carburador bicuerpo y daba diez caballos más. El motor del Visa 14 TRS Stilo se queda en 60 caballos a sólo 5.000 rpm., a medio camino entre las versiones 11 y GT, pero sin la agresividad de ninguno de ellos y, desde luego, con el mejor compromiso entre prestaciones y consumo de toda la gama.

Su mecánica es ruidosa por excelencia. El motor tiene un ralenti más o menos imperceptible, que sólo llega a oírse por las vibraciones y ruidos características de un bloque mecánico íntegramente hecho en aluminio. Cuando el régimen sube, se convierte en una máquina ruidosa, tanto a través del colector de escape como por la distribución y su cadena metálica.

El cambio es también alegre en ruidos. Su engrase es común al motor y la carcasa de cierre, solidaria con la bancada del propulsor, produce ruidos y vibraciones bien evidentes. Los trenes rodantes se dejan sentir y los sincronizadores cantan al compás de cada reducción.

**EQUIPAMIENTO**

**Con casi todos los detalles**

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

**FRENOS**

**Ruidosamente eficaces**

**DISTANCIA DE FRENADO (en metros)**

A 60 km/h. ....	15,0
A 100 km/h. ....	39,0
A 120 km/h. ....	56,0

**SONORIDAD**

**Con cascabeles**

Al ralenti .....	50,3
A 60 km/h. ....	64,5
A 90 km/h. ....	68,2
A 120 km/h. ....	70,5
A 140 km/h. ....	74,0
A tope .....	76,2

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

**FICHA TÉCNICA**



**CITROËN VISA 14-TRS STILO**

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.360 c.c. (75 x 77 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Un carburador monocuerpo. Compresión: 9,3 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 60 CV a 5.000 rpm. Par máximo: 10,7 mkg. a 2.500 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,1 km/h.; 2.ª, 13,7 km/h.; 3.ª, 21 km/h.; 4.ª, 28 km/h.; 5.ª, 34,9 km/h. Embrague: Mando por cable.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,7. Diámetro de giro: 9,9 metros.

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

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

**RUEDAS** Llantas: De chapa, de 4,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 155/70 SR 13.

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

Los frenos, de cuyo buen funcionamiento daremos cuenta, contribuyen también al clima sonoro del Visa. Especialmente los traseros, que asumen esfuerzos superiores a lo convencional.

El resto de la mecánica es bien conocida. Se trata de la misma plataforma del resto de la gama, con una dirección de cremallera muy precisa, un subchasis delantero de buen diseño y suspensiones independientes a las cuatro ruedas, con el eje delantero muy bien estabilizado. El diseño del conjunto está muy conseguido, pues pone un esquema mecánico avanzado al servicio de un utilitario de pequeño formato. Pese a su edad, sigue siendo muy válido.

**COMPORTAMIENTO**



Un coche puede convencer en su comportamiento por muchos motivos. Su estabilidad puede ser extraordinaria, fuera de serie sus frenos; puede aportar un motor lleno de energía, unas prestaciones estelares o un consumo sorprendentemente bajo. El Visa no es, de hecho, un vehículo espectacular en ninguno de los apartados que convencionalmente impresionan, pero tiene un par de valores sólidos, asociados a un comportamiento general muy convincente.

En este coche la primera sorpresa surge en la estación de servicio. Hay que esperar al relleno de combustible para darse cuenta del milagro, pues el indicador de nivel es tan fluctuante



La presentación exterior del Citroën Visa Stilo permite descubrir un coche de lujo con dimensiones bastante recordadas. La adopción del nuevo motor hace que la conducción en ciudad sea un ejercicio fácil y económico, el coche es ágil y su consumo muy reducido.



## Trabajamos con alta tecnología.

### Evolucionamos.

En EMP (Empresa Nacional del Petróleo), uno de los objetivos que siempre tenemos presente, es adecuar nuestras instalaciones, nuestros procesos de fabricación y transformación, a las exigencias del mercado actual.

Porque necesitamos, queremos y podemos competir. Porque necesitamos, queremos y podemos ofrecer a todos el mejor servicio y los mejores resultados.

La Alta Tecnología ha entrado en EMP (Empresa Nacional del petróleo), porque supone el ser o no ser de las grandes empresas, la proyección y el impulso, el mirar hacia delante con los ojos en el futuro.

Por eso, porque creemos en el servicio y en el futuro, EMP (Empresa Nacional del Petróleo), está ahí, trabajando con Alta Tecnología.

Empresa Nacional del Petróleo, S.A. GRUPO INH



Un símbolo para todos.

## A FONDO

como impreciso. El depósito es extraordinariamente difícil de llenar, pero muy pronto se observa que las cifras de consumo son muy bajas, con un valor máximo posible —esto es, con el pie en la tabla— de unos 9,5 litros cada 100 kilómetros.

Los cuadros adjuntos nos hablan de un coche aerodinámico, capaz de rozar los 150 kilómetros por hora de velocidad punta, con un motor modesto de sólo 60 caballos de potencia. Pero las cifras de aceleración no se quedan atrás, con unos valores más que convincentes, sobre todo si no olvidamos que se trata de una versión más económica que veloz. En las recuperaciones está parte de su razón de ser, pues este Visa cuenta con un motor preparado para proporcionar escaladas de régimen importantes desde las velocidades más bajas: tiene una cilindrada generosa, pero no está alimentado para primar una potencia elevada, sino para hacer relevantes sus valores de par a bajo régimen.

En cuanto a su conducción, el Visa está dispuesto para brindar buenos resultados, con satisfacciones personales incluso. Por concepción mecánica, con cuatro ruedas independientes y un equilibrado reparto de pesos, su estabilidad es muy buena y sólo se aprecian carencias a la hora de abordar virajes muy cerrados o acelerar sobre piso no del todo adherente. La desigualdad en longitud de sus palieres de transmisión da como resultado un cierto desequilibrio

en la tracción, que se hace evidente en las aceleraciones, causando un notable zigzag.

La dirección es un tanto particular en su manejo. Es razonablemente rápida y muy precisa, pero resulta pesada. Dada la geometría del tren delantero, elaborada para conseguir una rápida respuesta directriz, el esfuerzo a desarrollar sobre el volante es alto y las respuestas de la dirección a la hora de volver al punto cero son muy bruscas y difíciles de controlar.

Los pedales resultan demasiado pequeños, pero están bien colocados y no ofrecen especiales dificultades de manejo. Sólo hay un problema en ellos y es que resultan un tanto imprecisos, lo que tampoco es achacable al mando, sino a los sistemas que estos mandos gobiernan. La palanca de cambios ofrece ciertas asperezas, sobre todo en manejo urbano, donde las maniobras son más lentas y las velocidades utilizadas las más cortas. A partir de tercera, la palanca recupera el tacto y precisión presumibles en un sistema tan experimentado, pero en velocidades cortas cuesta encontrar las marchas y el mando resulta impreciso y lento.

Los frenos, ruidosamente discretos, producen una sonora algarabía metálica, pero siempre funcionan. Chillan y retiemblan bajo sobrecarga y el tacto del pedal propone cierto suspense por su largo recorrido, pero a fin de cuentas están ajustados al peso y prestaciones del coche.

## CARROCERIA



Hay tres aspectos bajo los que merece la pena analizar la carrocería del Visa objeto de la prueba. El primero de ellos es el diseño propiamente dicho, con sus índices aerodinámicos, su edad y sus condicionantes de habitabilidad y uso. El segundo es lo atractivo de su presentación, a base de sólidas mejoras sobre las versiones más baratas y un equipamiento auténticamente de lujo. El tercero se refiere al acabado, y en este punto el Visa no puede recibir demasiados elogios, por más que su fabricante se haya esforzado y ello se note.

El diseño exterior del Visa ha recibido todo tipo de críticas, tanto porque su estilo parece no convencer de forma unánime al sector de compradores al que va dirigido, como por el hecho de que su edad aconseja pensar en otra opción más actual, pues su comercialización en España se produjo ya con bastante retraso.

Su aerodinámica es buena. Sus líneas son redondeadas, con un parabrisas de gran inclinación y un morro de perfil bajísimo, gracias a la fuerte inclinación del motor. Por dentro, las plazas delanteras son suficientes, en longitud y anchura, para admitir a dos adultos de cualquier compleción. La distancia disponible hasta el techo es siempre suficiente y sólo tendrán problemas los usuarios decididamente muy altos. En la parte trasera, las cosas son algo distintas, pues para conseguir cifras razonables de espacio para las piernas ha habido que renunciar a una banqueta de dimensiones adecuadas. Hay casi todo el espacio necesario para que viajen a gusto dos personas, pero queda eliminada la posibilidad de un tercero.

La estrechez de la banqueta posterior está vinculada a la propia estrechez del habitáculo y a las pequeñas dimensiones consiguientes del maletero. Sin perturbar la visibilidad, esto es, sin sobresalir de la cintura, el Visa admite 212 litros de equipajes con el maletero en disposición normal y cuatro plazas ocupadas.

El respaldo es abatible por sectores simétricos, lo que permite utilizar sólo tres plazas y cargar el maletero con 390 litros de equipajes, una capacidad sólo ligeramente superior al estándar de muchos maleteros simples de coches competidores. Y si sólo se necesitan dos plazas y hay muchos equipajes que cargar, se puede llegar hasta 520 litros claro que renunciando a la bandeja o cualesquiera otra defensa de la intimidad.

La terminación es uno de los puntos flojos de este coche, pues aunque todo está en su sitio y se advierte el esfuerzo realizado por el fabricante, hay detalles aislados que no terminan de convencer. La bandeja posterior está hecha en dos partes y resulta muy ruidosa, con un componente no abatible de precaria fijación. Algunos elementos,

### CONSUMO



#### Con cuentagotas

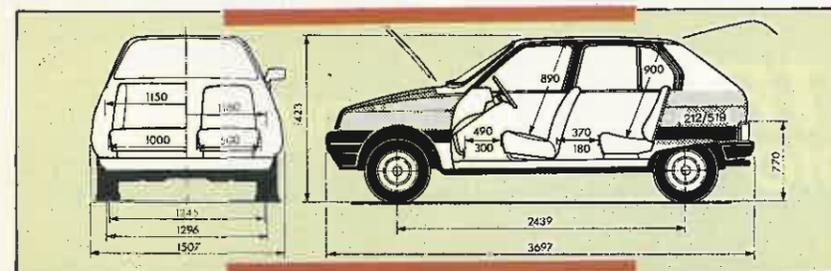
	l./100 km.
<b>CIUDAD</b>	
A 20 km./h. de media .....	6,9
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km./h. de cruceo .....	5,5
En conducción rápida .....	8,3
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km./h. de cruceo ...	6,5
A fondo .....	9,4
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Consumo medio ponderado	6,4
Recorrido (kilómetros) .....	600

### PRESTACIONES



#### Un coche digno

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b> (km/h.) .....	149,4
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m. salida parada .....	19,5
1.000 m. salida parada .....	37,0
De 0 a 100 km/h. ....	13,6
<b>RECUPERACION (seg.)</b>	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	19,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	21,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	41,3
De 80 a 120 km/h. en 4.ª .....	13,3
De 80 a 120 km/h. en 5.ª .....	17,2



# 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: 54788 MUYC - E  
Barcelona 08009 (España)



El Visa Stilo no es un deportivo pero se comporta con mucha dignidad. Las suspensiones trabajan con mucha eficacia y permiten algunos arrebatos velocísticos

en especial los de nuevo diseño, presentan bordes cortantes y disimulan un poco el buen efecto del conjunto. Los pedales resultan muy ruidosos.

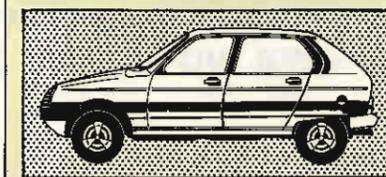
En otro orden de cosas, los sistemas de aireación y calefacción son muy eficaces y presentan multitud de salidas y posibilidades de regulación.

Los asientos son los de la versión GT y resultan intachables por su confort y mediana capacidad de sujeción lateral. El salpicadero es nuevo, con una instrumentación casi idéntica a la de los Talbot Samba, más evolucionados y distinta disposición de los mandos, sin duda más cómoda y efectiva. La iluminación del interior queda asegurada por tres fuentes de luz —además de un pequeño piloto para la llave de contacto—, dos de los cuales hacen las fun-

ciones de lector de mapas. El interior ha sido por completo remodelado, en un esfuerzo notorio y notable, tanto en términos económicos como de imaginación.

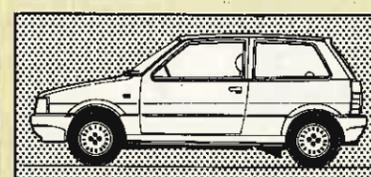
### CITROEN VISA 14 STILO 940.240 ptas

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.360 c.c. Potencia máxima: 60 caballos a 5.000 rpm. Peso: 830 kilos. Velocidad máxima: 149,4 km/h. Consumo medio: 6,4 litros/100 km. Capacidad del maletero: 212/519 litros.



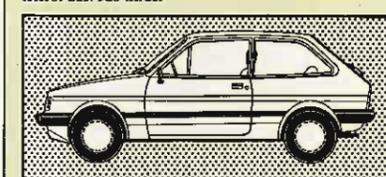
### FIAT UNO 55 S 1.001.694 ptas

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.116 c.c. Potencia máxima: 55 caballos a 5.600 rpm. Peso: 800 kilos. Velocidad máxima: 148 km/h. Consumo medio: 6,4 litros/100 km. Capacidad del maletero: 298/852 litros.



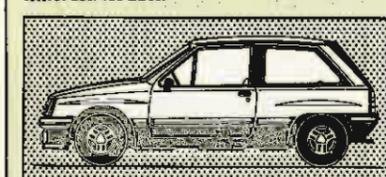
### FORD FIESTA S 1.3 913.045 ptas

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.296 c.c. Potencia máxima: 69 caballos a 6.000 rpm. Peso: 800 kilos. Velocidad máxima: 152,1 km/h. Consumo medio: 9,3 litros/100 km. Capacidad del maletero: 215/920 litros.



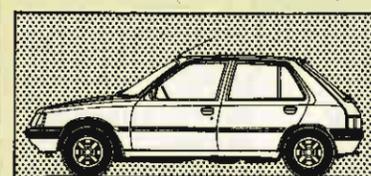
### OPEL CORSA 1.3 S 952.025 ptas

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.297 c.c. Potencia máxima: 70 caballos a 5.600 rpm. Peso: 750 kilos. Velocidad máxima: 162 km/h. Consumo medio: 7,6 litros/100 km. Capacidad del maletero: 200/760 litros.



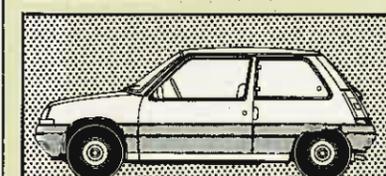
### PEUGEOT 205 SR 949.305 ptas

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.294 c.c. Potencia máxima: 65 caballos a 5.500 rpm. Peso: 803 kilos. Velocidad máxima: 154,4 km/h. Consumo medio: 8,2 litros/100 km. Capacidad del maletero: 264/797 litros.



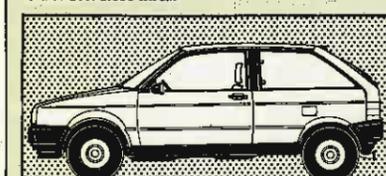
### RENAULT 5 GTS 861.785 ptas

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.237 c.c. Potencia máxima: 55 caballos a 5.250 rpm. Peso: 760 kilos. Velocidad máxima: 148,3 km/h. Consumo medio: 8,4 litros/100 km. Capacidad del maletero: 188/738 litros.



### SEAT IBIZA GL 912.437 ptas

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.193 c.c. Potencia máxima: 63 caballos a 5.800 rpm. Peso: 900 kilos. Velocidad máxima: 150,5 km/h. Consumo medio: 8,4 litros/100 km. Capacidad del maletero: 280/1.060 litros.



## FRENTE A SUS RIVALES

Seis son los rivales posibles para este Visa. Sus cinco puertas, sus dimensiones básicas y potencia, determinan un rival por excelencia en el Peugeot 205 (la versión SR), aunque cabe pensar también en el Renault 5 GTL de cinco puertas, cuya permanencia estimada en el mercado se prolongará hasta el mes de septiembre, para ser sustituido meses después por el nuevo modelo al que ya metemos en la comparación. Con parecidas características, aunque con un precio algo superior, está el Fiat Uno 55, que es un vehículo importado que cabe muy bien en esta comparación. En otro orden de cosas, pueden proponerse los Seat Ibiza GL, Ford Fiesta S 1.3 y Opel Corsa 1.2 S, que son coches de sólo tres puertas, pero cuyas dimensiones y características mecánicas pueden considerarse competitivas para el Citroën Visa 14 TRS.

En cuanto al consumo, el Visa es el único, junto al Fiat Uno, capaz de ofrecer un valor medio inferior a seis litros y medio cada 100 kilómetros, mientras que sus prestaciones están en línea con las de sus rivales. Presenta, no obstante, una velocidad máxima sólo superior a la del rival italiano y al R-5. En este sentido, el Corsa es el más espectacular.

En habitabilidad el Fiat es mejor que ninguno de sus rivales, con capacidades y versatilidad superiores en el uso del interior. En comportamiento, prestaciones aparte, el Visa se encuentra entre los mejores, aunque tiene en el Peugeot 205 y el Fiat Uno los dos huesos más duros de roer.

Jorge Silva



## La receta FONDUE DE QUESO PARA CUATRO PERSONAS



500 gramos de gruyère; 250 gramos de emmental; 1/2 litro de vino blanco seco; Una copa de Kirsch; Una cucharada de maizena, Un diente de ajo; Nuez moscada, pimienta; Un kilo de pan con corteza; Unas gotas de limón.

Se frota el «Caquelon» con el ajo, se pone el vino preferentemente precalentado, se ajustan unas gotas de limón, se le agrega el queso, dejar cocer removiendo constantemente, una vez que la pasta este cremosa añadir el Kirsch, mezclado con la maizena, y condimentar con un poco de nuez moscada, colocarla sobre un «Rechaud» ardiendo y mojar con el pan previamente cortado en dados.

# Rheinfall Restaurante

Padre Damián, 44 Tel. 457.82.88 - Madrid-16

RHEINFALL es el nombre de las cataratas del Rin, en territorio suizo, cerca de la frontera con Alemania. Amable y Francisco Prieto decidieron abrir el restauran-

te Rheinfall en octubre de 1982 intentando poner en práctica la experiencia que ambos adquirieron durante los largos años que unas veces juntos y otras separados vivieron por aquellas tierras.

Una vez consolidado el primer negocio que abrió Amable (L'Alsace), se puso en funcionamiento el Rheinfall, donde se ha buscado un estilo suizo-alemán que hoy es una realidad. La calidad

de la cocina es excelente, los productos de primerísima calidad, el servicio siempre muy agradable, las sugerencias se varían constantemente, la situación de las mesas muy independientes con una vajilla, cristalería y manteles con mucho gusto y una limpieza dentro del establecimiento que no desmerece de esos establecimientos suizos que los hermanos Prieto siempre han admirado.

ALGUNOS TODAVIA NO ESTAN EN HONDA...

# ¡Coge la Honda!



HONDA MBX 75

## Tarjetas Postales



Xavier Domingo

ELLOS, los corsos, y también los folletos turísticos, le llaman «l'île de la Beauté», la isla de la belleza, y es, al menos, uno de los parajes más bellos del Mediterráneo, lo que no es poca cosa.

Hoy es también la isla del terrorismo. Los atentados se suceden a un ritmo infernal, dirigidos siempre contra «i francesi», sus propiedades y sus intereses. Entre los corsos hay una vieja tradición, un tanto folklórica por cierto, de banditismo y algunos pretenden que lo que pasa ahora no es más que una variante de esa tradición. Pero hay muchos corsos que no están de acuerdo con esta interpretación y atribuyen los actos de terrorismo a la indiferencia de la Administración de París ante las reivindicaciones de autonomía de mucha gente de Córcega.

Para visitar Córcega, el auto es el vehículo no sólo ideal, sino indispensable. No en vano se monta allí un rallye que cuenta entre los más bellos y también entre los más duros del mundo. La isla es una montaña que emerge brutalmente del mar, un colosal acantilado por el que se empujan carreteras estrechas, llenas de curvas, bordeando abismos de vértigo.

El bosque sigue en estado puro. Pinares, castaños, encinares, hayas o maleza espesa y dura, en Córcega llamada «maquis», de donde viene la palabra adoptada durante la segunda guerra mundial por los resistentes y guerrilleros. Precisamente, en el maquis anidan por millares los mirlos y con los mirlos se hace un sabroso paté perfumado al enebro, que es una de las delicias gastronómicas de la isla. La otra es el cerdo y sus chacinas. Cerdos de una raza negra, como los ibéricos. Su matanza, como en todo el Mediterráneo, es la gran fiesta familiar invernal. Hay un embutido fuerte y peculiar, la «figatelle», que se hace con la sangre y el hígado del animal.

A pesar de ser una isla, Córcega es tierra de pastores y montañeros. Toda su cocina es carnívora y pastoril. Se ignora la cocina de mar y, cuando se encuentra, no es autóctona. Es reciente, importada y para turistas.

Córcega regaló a Francia a un tal Napoleón Bonaparte. ¡Nunca lo hubiera hecho! A partir de él, todos los gendarmes franceses están convencidos de que llevan en el bolsillo un bastón de mariscal y de ahí les viene esa positiva fanfarronería, esa petulancia tartarinesca y esa megalomanía de creer que cada uno de ellos es el ombligo de la autoridad del mundo. Sin embargo, para los corsos autonomistas, Bonaparte no es nada, comparado con Pascal Paoli, un

## La isla de los mirlos

ilustrado patriota dieciochesco que luchó contra los franceses por la independencia de la isla.

En la luminosidad está el secreto de la excepcional belleza de Córcega. Hay que gozarla en el interior de la montaña, viajando por su cima de sur a norte, desde Ajaccio hasta Bastia o de oeste a este, empujándose hasta Corte, para descender luego, vertiginosamente, a las llanuras en donde se cultiva la vid y se elabora un vino a menudo excelente.

Hay, constantemente, una extraordinaria irisación azulada, intensa y transparente, causada quizá por el reflejo de un mar claro, no contaminado, y por los contraluces del sol rebotando en las cimas, en alguna de las cuales quedan hasta en verano penachos de nieves eternas.

Si se quiere entender algo de Córce-

ga, de sus gentes, de su nacionalismo y de cómo ha desembocado en la violencia, hay que retener una palabra que, quierase o no, pesa mucho en política y no sólo en la isla: pasión.

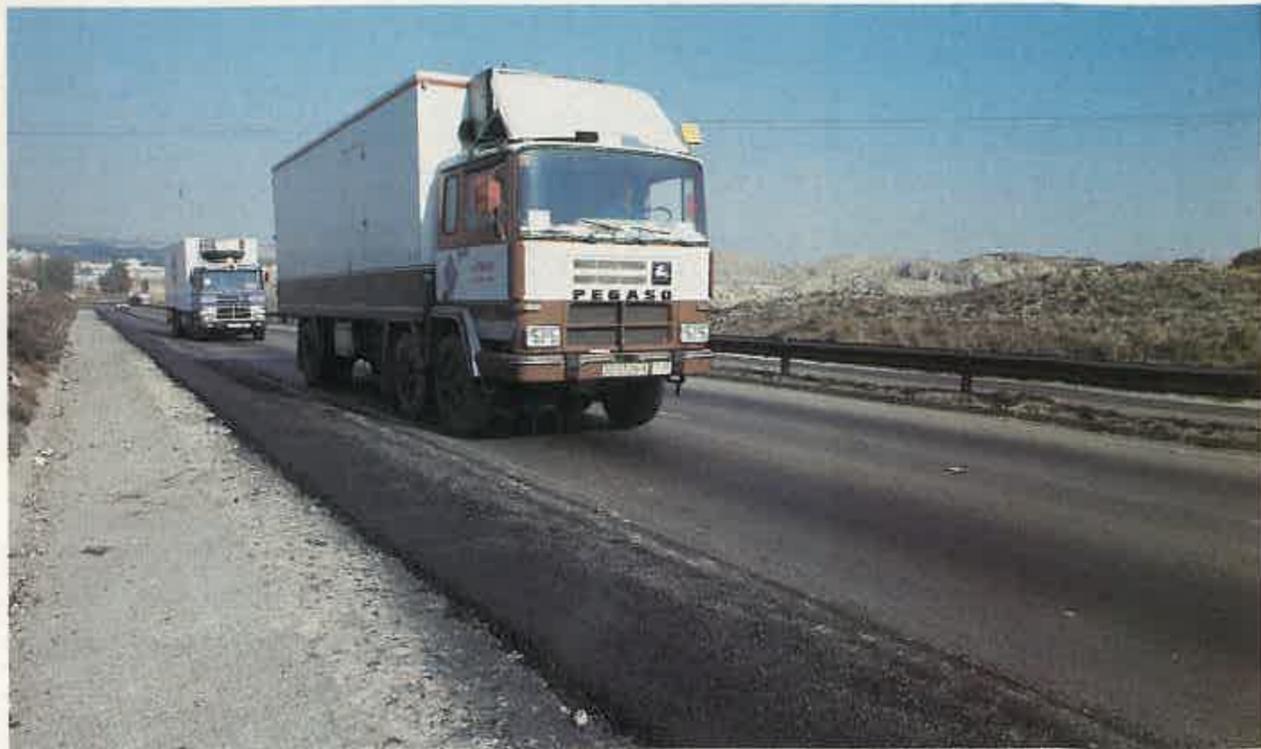
Lo de los corsos está indestructiblemente ligado con lo que constituye la esencia del legado cultural de su sociedad, o sea, el matriarcado. El hecho de la insularidad lleva la relación filial del corso con la Corsica-Mater a extraordinaria exaltación.

En Córcega no hay industria, no hay sociedad industrial. Lo único que la metrópoli francesa ha construido en Córcega es el turismo y su especulación. Y precisamente el turismo de «urbanizaciones» es lo que destruye y mancilla de un modo más ofensivo y obscuro tradiciones, cultura y paisaje, es decir, todo lo que hace y justifica la pasión filial de los corsos por su isla, su tierra, su madre.

Es una situación de contradicciones inextricables que ya ha desembocado en la violencia, en el ciclo diabólico de la acción y de la represión, en el que tan fácilmente se injertan las ideologías que disfrazan la realidad y en este caso tal vez también haya llegado la sombra de Gadafi, que es muy alargada.

Nada de eso debe impedirnos ir a conocer a Córcega y a los corsos y a degustar su admirable paté de mirlo perfumado con granos de enebro ni apartarnos del camino que lleva a Bonifacio, por tierra o por mar, buscando en la huella del tiempo y en el aura azulada de su ensenada los pasos antiguos de los reyes de Cataluña y Aragón. Enfrente, la línea rosa y verde que emerge del mar, ya es Cerdeña.





# EL TRANSPORTE QUE QUIERE EL GOBIERNO

El Estado va a invertir 750 millones de pesetas *diarios* hasta 1987 para modernizar y racionalizar los transportes de este país. Viajar va a resultar *más caro*, pero *más cómodo* y *seguro* para el usuario. Y la carretera, el tren, el avión o el barco podrán competir más libremente, sin distorsiones, cada uno con sus costes reales. MOTOR16 desvela aquí la política de transportes del Gobierno hasta 1987.

**C**RECER de una forma sostenida y estable, para crear empleo, es el primer objetivo del Gobierno socialista, según se desprende de su programa económico a medio plazo: 1984-87. Para ello se trata de *ajustar la economía* (precios, salarios, déficit público y exterior), *hacer reformas de fondo* (reconversión, Seguridad Social, mercado laboral, empresas públicas, agricultura y comercialización) y *modernizar el país*, para garantizar un crecimiento estable que cree empleo.

Hasta ahora, en estos dos años largos, el Gobierno ha centrado su atención en el ajuste (logrando notables éxitos en precios, exportaciones, moderación salarial y control del déficit público

y exterior) y ha sentado las bases de algunas reformas (reconversión, contrataciones laborales y agricultura). Ahora, en la segunda parte de la legislatura, los socialistas quieren apre-

tar el acelerador en modernizar el país, en actuar sobre una serie de áreas prioritarias para que ayuden a relanzar la economía, no a entorpecerla. Y una de esas seis áreas seleccionadas es el *transporte*.

Planificar y coordinar los distintos modos de transporte, saneándolo y modernizándolo con fuertes inversiones son los objetivos fundamentales del Gobierno para 1987, según se desprende del tercer tomo del *programa económico 1984-87*, que se publicará los próximos días, y a cuyo capítulo sobre el sector transportes ha tenido acceso en exclusiva MOTOR16.

Según el documento, «el sector transportes atraviesa un momento crítico en la práctica totalidad de sus modos, presio-



Para el Gobierno socialista es prioritario la conservación de las carreteras existentes y conseguir una mayor racionalización de las inversiones.

nando gravemente sobre el déficit público, estrangulando parcialmente determinadas actividades industriales y comerciales y reasignando, a veces de forma poco ortodoxa, importantes partidas de costes energéticos». Sobre el diagnóstico, el Gobierno pretende una regulación global del sector y un saneamiento específico de las empresas públicas que en él operan, «como objetivos inaplazables para hacer más eficiente el transporte, disminuir la fuerte presión de las empresas públicas sobre el Presupuesto y prestar adecuadamente un servicio público».

Una idea clara en todo el documento es conseguir poner en marcha una *política de transportes neutral*: que en 1987 compitan libremente los distintos

modos de transporte, que la carretera, el ferrocarril, el barco y el avión soporten cada uno sus costes.

En consecuencia, se busca un sector más transparente y más racional, sin distorsiones. Con todo, en estos años no se modificará sensiblemente el reparto del pastel. «El transporte por carretera —señala el documento que va a presentar el Ministerio de Economía— seguirá constituyendo la base fundamental del transporte en nuestro país, tanto en viajeros como en mercancías, aunque la homogeneización de las condiciones de competencia que comportan un mayor coste inducirán una ligera disminución de tráfico hacia el ferrocarril.»

La otra idea central es conseguir

unas *empresas públicas* de transportes que no pierdan o que pierdan menos. ¿La fórmula? Aumentando tarifas al usuario (para que reflejen los costes reales del servicio, paulatinamente) y mejorando la gestión y los sistemas de explotación. Así se pretende llegar a 1987 con una Iberia, Aviaco, Trasmediterránea y Aeropuertos Nacionales (organismo autónomo) que no pierdan dinero, sin déficit, y con una Renfe que baje su agujero de 176.000 millones (1983) a 110.000 (1987).

Según explicita el documento, 12 son los objetivos de la política de transportes que se propone ejecutar el Gobierno:

- 1) Saneamiento económico y financiero de las empresas públicas y servicios gestionados por la Administración, vía tarifas y gestión.
- 2) Prioridad a la conservación del patrimonio —no se trata de hacer más carreteras por hacerlas, sino de mejorar las que existen— y una mayor racionalización de las inversiones.
- 3) Adecuar y dar coherencia al marco legal, regulando las actuaciones de la Administración Central y sirviendo de marco a las autonomías.
- 4) Control más eficaz de la gestión y mejora de la explotación.
- 5) Homogeneizar las condiciones de competencia entre la carretera, el ferrocarril, el barco y el avión, en materia sociolaboral y fiscal.
- 6) Coordinación técnica y tarifaria de la explotación de los modos de transporte complementarios y con otras políticas sectoriales (construcción de infraestructuras, ordenación

## LAS INVERSIONES

(millones de pesetas)

Programas por organismos ejecutores	1984	1985	1986	1987
ESTADO Y ORGANISMOS AUTÓNOMOS	192.559,3	198.994,2	209.490,2	217.253,8
Carreteras	55.837,4	66.157	73.706,9	79.188,5
— Construcción	31.843,9	39.403	42.218,8	44.405,7
— Conservación y explotación	23.993,5	26.750	31.488,1	34.782,8
Puertos y transportes marítimos	31.535,2	22.222	21.097,5	20.991,3
Ferrocarriles	85.503,7	88.831,7	90.344,5	91.140
Transporte aéreo	19.786,8	21.265,6	25.445,4	34.437,9
Servicios generales	606,2	517,9	488,6	
COMUNIDADES AUTÓNOMAS (FCI)	43.437,5	58.119,8	61.607	64.687,3
AES		7.400		
TOTAL INVERSIONES PÚBLICAS	235.996,8	264.514	271.097,2	281.941,1

### Así es el transporte

EL sector transportes aporta un 6,5 por 100 de la producción nacional (PIB), ocupa directamente a 500.000 personas, supone el 14 por 100 de lo que se invierte en España, absorbe poco más del 6 por 100 de los gastos del Estado, consume más de un tercio de los productos derivados del petróleo que compramos y tiene un superávit de 95.000 millones de pesetas con el exterior (ventas menos compras). Dentro del sector, el transporte por carretera es el primer modo de transporte, prestando el 90 por 100 del tráfico de viajeros y el 73 por 100

del tráfico interior de mercancías. Genera un 56 por 100 de la producción del sector transportes y la mayor parte del empleo. Su estructura empresarial está dominada por las pequeñas y medianas empresas y autopatrones. Las condiciones laborales son especialmente duras para el personal de conducción. Los niveles de accidentes son más elevados que en otros transportes, llevando aparejado un alto coste social. Cuenta con un patrimonio viario fuertemente degradado, que es preciso renovar. Y tiene un punto negro: las autopistas.



### Los objetivos

ELABORACION de una nueva ley de Carreteras que regule las actuaciones de la Administración Central y sirva de marco de referencia a las CC AA.

Elaboración de un Plan General de Carreteras (PCC), 1984-1991, en el que se incluirán las decisiones sobre nuevas infraestructuras, del que existe un avance.

Definición de los compromisos y las actuaciones del Estado en materia de seguro de cambio, avales y garantía de niveles de tráfico en las autopistas de peaje.

Ley de Revisión de Infracciones y Sanciones de Transporte por Carretera, con la declaración administrativa de porte.

Implantación de una tarificación diferenciada por el uso de las infraestructuras.

Implantación de un programa de control de cargas por eje.

Mejora de las condiciones de trabajo del sector y de la seguridad mediante la limitación y control de las horas de conducción e introducción del taquígrafo.

Creación de la empresa pública de Transporte de Viajeros por Carretera, con base en los patrimonios concesionales de Renfe y FEVE, y desarrollo de programas de mejora de accesibilidad en áreas rurales, redimensionando diferentes servicios del Estado.

Implantación de un sistema de tarifas diferenciado para el transporte interior de mercancías.

Revisión del sistema de tarifas de los servicios regulares de viajeros, con un tratamiento diferenciado a los distintos tipos de servicio.

Establecimiento de líneas de crédito preferentes para la renovación del parque. Para una mayor garantía se fomentará el movimiento cooperativo y las mutuas de seguros.

Elaboración, en colaboración con las Comunidades Autónomas, de un Plan de Centros Integrados de Transporte de Mercancías, centros de información general, áreas de tratamiento y descanso, etcétera, y concreción de órganos de encuentro que permitan desarrollar una gestión coordinada.

del territorio, urbanismo, etcétera).

7) Incorporar la oferta de transporte y la movilidad como elementos determinantes de la calidad de vida y la mejora de la seguridad.

8) Fomento y desarrollo de tecnologías propias.

9) Mejora de la información estadística del sector.

10) Adaptación progresiva a la CEE y mayor presencia en la esfera internacional.

11) Mejora de la balanza de pagos y ahorro energético.

12) Mayor presencia de los sectores sociales implicados en la planificación y gestión de los servicios.

Para muchos esto puede ser un sueño del Gobierno, pero los autores del documento insisten en que no se trata de un ¡Viva Cartagena!: junto a los objetivos, se precisan unas medidas y unas inversiones para lograrlos.

**P**LANIFICAR y coordinar los distintos modos de transporte, saneándolo y modernizándolo con fuertes inversiones, son los objetivos fundamentales del Gobierno para 1987.

Entre las medidas generales, habría que señalar unas *legislativas* (adaptando la legislación del sector a la Constitución y adoptando a corto plazo un marco que refuerce el control e inspección, así como a la normativa laboral y de seguridad), otras *tarifarias* (aumentándolas para reducir los déficit de las empresas públicas), bastantes de *organización y gestión* (coordinando actuaciones entre las distintas Administraciones públicas, elaborando planes por modos de transporte y mejorando, en general, la gestión de explotación) y *presupuestarias* (atención a la conservación del patrimonio, elaboración de contratos-programa para las empresas públicas de transporte que definan su relación con el Estado y medidas de control de los servicios públicos).

El documento de transportes del plan económico 1984-87 se cierra con un anexo sobre el Plan General de Carreteras 1984-91, elemento clave en toda esta política de transportes. Se trata de invertir 736.100 millones de pesetas en ocho años, en cuatro programas: autovías (2.359 kilómetros, 875 de ellos para 1987), acondicionamiento de la red (5.628 kilómetros de trazado y 1.300 kilómetros de mejoras locales y pavimentación), reposición y conservación (7.333 kilómetros) y numerosas actuaciones en medios urbanos.

### Matriculaciones de vehículos todo terreno

Pese a la llegada de una nueva marca, como ha sido el Nissan Patrol, el mercado de los automóviles de todo terreno ha continuado descendiendo en el pasado año. Pese a ello, si analizamos el notable incremento del Patrol, y consideramos su precio, podemos extraer como consecuencia el incremento del t.t. en versiones de más lujo. Que el Range Rover se sitúe en tercera posición es también un claro síntoma de ello. En los próximos meses, la llegada de los Suzuki, de la mano de Santana, puede revolucionar notablemente estos datos.

	Unidades		Penetración (%)	
	1984	1983	1984	1983
1.º Land Rover .....	5.118	7.126	51,6	63,5
2.º Nissan Patrol .....	4.118	3.156	41,5	28,1
3.º Range Rover .....	232	234	2,3	2,1
4.º Aro .....	154	311	1,6	2,8
5.º Lada Niva .....	122	155	1,2	1,4
6.º Mercedes G .....	48	52	0,5	0,5
Otros .....	129	184	1,3	1,6
<b>TOTAL .....</b>	<b>9.921</b>	<b>11.218</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
(nacionales) .....	9.236	10.282	93,1	91,7
(importados) .....	685	936	6,9	8,3



### Ofertas en breve

● Oferta especial para los lectores de MOTOR16, en Automóviles Ubeda (calle Jesús Lara, 37, Torreledones. Madrid): un radiocasette Blaupunkt, modelo Bristol, a todos los compradores de un automóvil usado de cualquier marca, excepto Renault.

● Ford ofrece un año libre de intereses en la financiación a tres años a los compradores de cualquier modelo de su gama.

● El concesionario Citroën, Talleres Castillo (calle López de Haro, 18, en Madrid, y

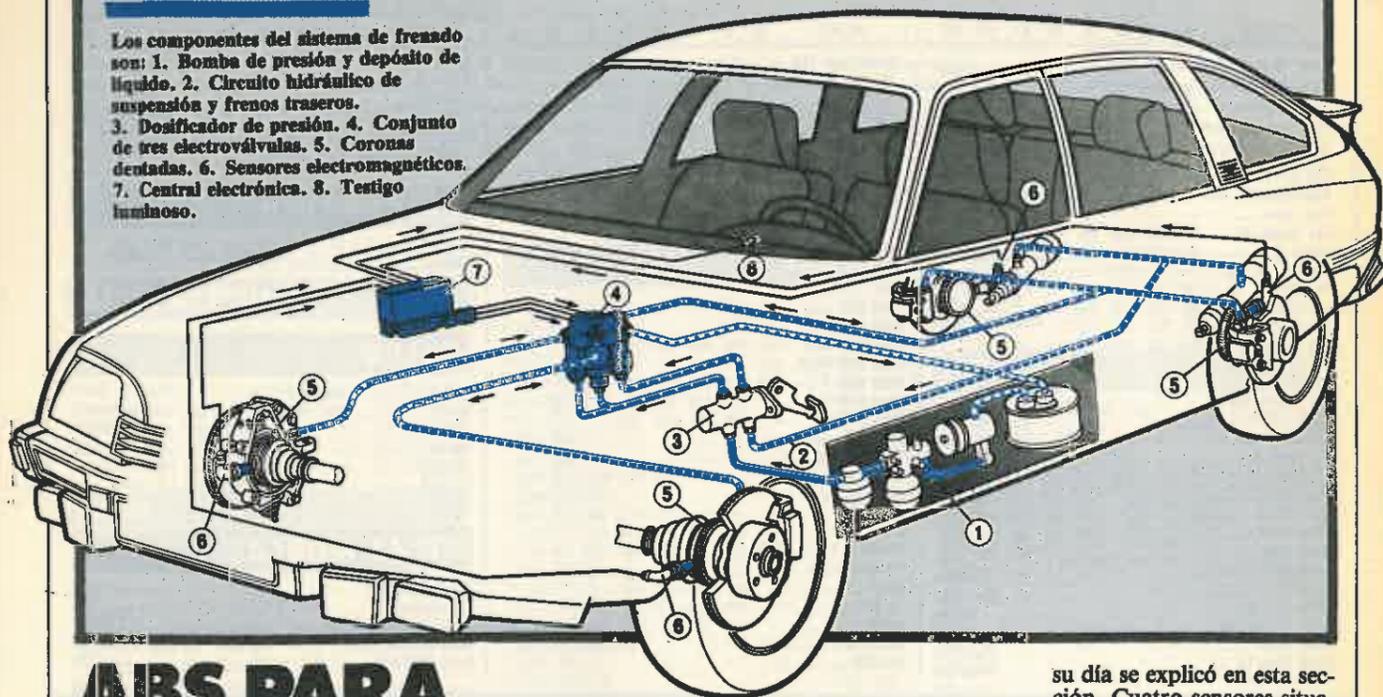
avenida Pablo Iglesias, 92 y 87, en la misma ciudad), ofrece un radiocasette por la compra de cualquier modelo, a la vez que se suma a la oferta general de la marca sobre financiaciones a bajo interés.

● Seat ha instituido un atractivo premio, tras un acuerdo firmado con la Federación Española de

Natación: cualquier nadador, hombre o mujer, que bata un récord de España, obtendrá un automóvil de esta marca como premio. Animo y a luchar contra el cronómetro.



Los componentes del sistema de frenado son: 1. Bomba de presión y depósito de líquido. 2. Circuito hidráulico de suspensión y frenos traseros. 3. Dosificador de presión. 4. Conjunto de tres electroválvulas. 5. Coronas dentadas. 6. Sensores electromagnéticos. 7. Central electrónica. 8. Testigo luminoso.



## ABS PARA EL CX: MAS VALE TARDE...

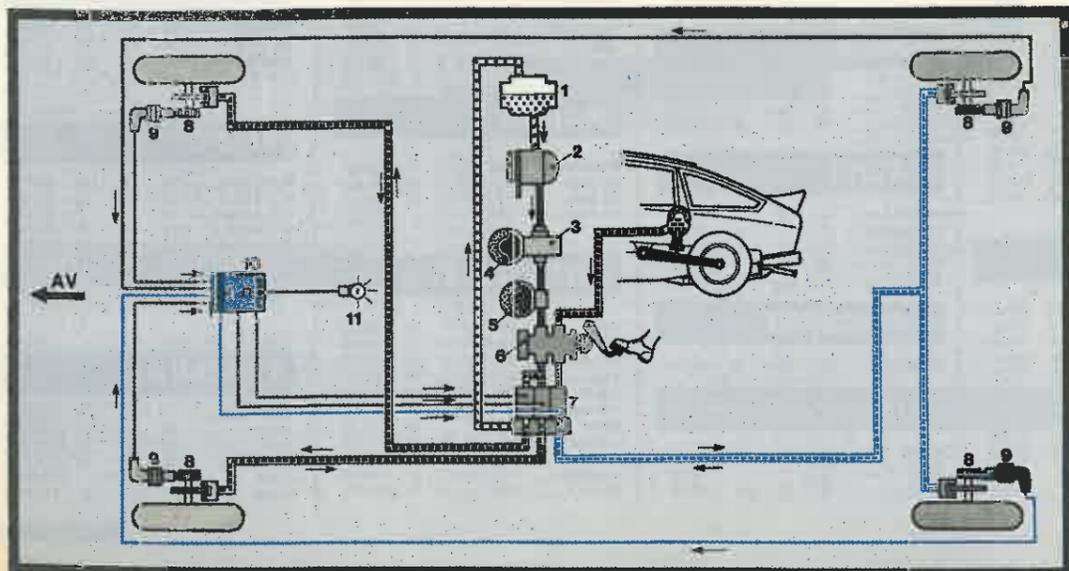
CUANDO en 1978 la firma alemana Robert Bosch terminó de poner a punto su sistema de frenado antibloqueo (ABS), se lo ofreció en primicia a Citroën, marca que siempre ha sido pionera en muchos avances tecnológicos. Pero esta vez los responsables de Citroën consideraron que el sistema no era lo suficientemente fiable y rechazaron la oferta de Bosch dando prioridad a otros proyectos. Según los técnicos de Citroën, aquella pri-

mera generación de sistema ABS resultaba demasiado cara y muy complicada técnicamente. En la actualidad el sistema ha evolucionado enormemente y los mecanismos se han simplificado, por lo que se ha producido el consiguiente abaratamiento. Ahora, siete años más tarde, Citroën vuelve sobre el tema y ha decidido incorporar el ABS en su coche de más categoría el CX 25 GTI Turbo, que próximamente se venderá en España.

El sistema de frenado de los CX es tan potente, que sobre suelo resbaladizo, las frenadas eran muy comprometidas, ya que era fácil bloquear las ruedas. Gracias al sistema hidroneumático la instalación del ABS ha sido más sencilla, ya que además de las ruedas dentadas tan sólo se ha tenido que intercalar en el circuito una central con tres electroválvulas que regulan la presión en las ruedas. El principio de funcionamiento es el mismo que en

su día se explicó en esta sección. Cuatro sensores situados en cada una de las ruedas avisan a una central electrónica la rápida disminución de velocidad en alguna de ellas, con el consiguiente riesgo de bloqueo. La central electrónica manda una señal a la electroválvula correspondiente a dicha rueda para que disminuya la presión sobre la misma. Cuando la velocidad de la rueda aumenta, se vuelve a intensificar la presión. Este proceso se puede producir con una frecuencia de hasta diez veces por segundo. De esta forma se obtiene un total control del coche incluso en las frenadas más violentas.

Esquema de funcionamiento. Cuando una corona dentada (8) disminuye de velocidad rápidamente, el sensor (9) manda la señal a la central electrónica (10), la cual a su vez actúa sobre la electroválvula (7), que disminuye la presión sobre el circuito correspondiente a la rueda.



## FOTO ROBOT



Cuatro modelos de famosas marcas forman estos dos extraños prototipos. ¿Sería capaz de localizarlos?

### SOPA DE LETRAS

R S E G U A R D I A S C  
M E C A N I C O S L H C I  
S N P R S E S P O E S C L  
O O S A O T A H R V N L I  
R T N J R A T G E S M B S  
E A Q I E T S F N O B S T  
N E R S J O I B I R O T A  
O P E T A S R R D L E T A  
I R F A S W O N O T O S U  
M I E S N A T O S R N U  
A S K I E N O X A A E O  
C E M A M E M U G C S S

Buscar la docena de gremios, todos ellos más o menos relacionados con el tráfico urbano. Se hallan horizontal y verticalmente dispuestos, así como diagonalmente y al derecho y al revés.

### JEROGLIFICO

¿Qué hizo el campeón en Monza?



# NOTA

500  
2



(Soluciones, en pág. 36)



## MECANICO DE MOTOS

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

**Mecánico de Motos**  
Reparación y Puesta a Punto

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

¡Envía ahora este CUPON!

**CEAC**

CENTRO DE ENSEÑANZA A DISTANCIA AUTORIZADO POR EL MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA N.º 54

Aragón, 472 (Dpto. H-RM) 08013 Barcelona

821

RELLENE Y ENVIE ESTE CUPON HOY MISMO

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

**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-RM) 08013 Barcelona

# Cuéntenos su caso

## ACLARACION SOBRE ANTICONGELANTES

EN la página 33 del número 65 de su revista aparecía una relación de anticongelantes y los resultados de unas pruebas realizadas hace un año. En esta relación aparecía el anticongelante Liv en última posición con un punto de congelación de -3,7 grados. Esto no se ajusta a la realidad actual, puesto que en estos momentos Productos Liv comercializa tres tipos de anticongelante, uno diluido al 20 por 100, otro al 30 por 100 y por último uno concentrado.

Estos tres anticongelantes han sido sometidos a un análisis en los laboratorios de la Escuela de Ingenieros Técnicos Industriales de Pamplona, obteniéndose que el punto de congelación del diluido al 20 por 100 es de -10 grados; el del diluido al 30 por 100, de -19, y de -20, para el concentrado.

En la actualidad, estos son los anticongelantes que comercializamos, por lo que espero que publiquen esta aclaración.

**Productos Químicos Liv**  
(Pamplona)

Resultados:

a) Referencia anticongelante Liv (color rosa), para circuito cerrado al 20 por 100 (garrafa de cinco litros).



Aspecto ..... Limpido  
Color ..... Rosa  
Densidad a 20° C ..... 1,04 grs.  
Reserva de alcalinidad .. 16,75  
Contenido en bórax ..... 1,62 %  
Punto de congelación ... -10° C  
pH ..... 8,20  
Punto de ebullición ..... 105° C

b) Líquido para circuito cerrado al 30 por 100, anticongelante Liv (color verde).

Aspecto ..... Limpido  
Color ..... Verde  
Densidad a 20° C ..... 1,054 grs.  
Reserva de alcalinidad .. 3,8  
Contenido en bórax % .. 0,49  
Punto de congelación ... -19° C  
pH ..... 7,80  
Punto de ebullición ..... 111° C

c) Referencia bote de 850 c.c. de anticongelante Liv.

Aspecto ..... Limpido  
Color ..... Verde  
Densidad a 20° C ..... 1,125 grs.  
Reserva de alcalinidad .. 10,8  
Contenido en bórax ..... 1,48 %  
Punto de congelación ... 20° C  
pH ..... 6,0  
Punto de ebullición ..... 169° C

Se trata de un líquido anticongelante concentrado a base de etilenglicol, conteniendo bórax como inhibidor de corrosión.

Se trata de un líquido anticongelante concentrado a base de etilenglicol, conteniendo bórax como inhibidor de corrosión.

Se trata de un líquido anticongelante concentrado a base de etilenglicol, conteniendo bórax como inhibidor de corrosión.

## DESCONTO CON UN FIESTA

POSEO un Ford 1300 que desde el segundo día que lo adquirí no me ha dado un día bueno, ya que desde este día empecé con entradas de agua.

Mi coche es prácticamente nuevo, puesto que no tiene cinco años y está apenas rodado con 60.000 kilómetros hechos todos por mí mismo. Le he cambiado un radiador, dos tubos de escape, bombas de freno y agua, junta de culata, cuatro amortiguadores, cinco bombillas halógenas de las de 1.000 «pelas». Todavía no os asustéis porque éstas son averías normales.

Pero el colmo de los colmos me ocurrió el pasado 10 de octubre, que me quedé tirado en la carretera a 100 kilómetros de casa, con una avería de 85.000 pesetas, puesto que según me dijeron en el concesionario, debido a fallos en el material del

motor había que rectificarlo, ya que estaba un pistón agujereado.

Al cabo de una semana que duró la reparación, me presenté en el concesionario de Irún; éstos me remitieron a Madrid, y aquéllos se lavaron las manos, diciendo que el coche no estaba en garantía.

**Miguel Angel López**  
(Irún)

## UN BUEN PEUGEOT 505

EN su revista número 45 del 1-9-84 publican la prueba comparativa entre el Fiat Argenta Turbo Diesel y el Peugeot 505 GTD Turbo, bajo el título «Los turbo más económicos». Pues bien, yo soy propietario desde el 27 de junio pasado de un Peugeot 505 GTD Turbo, y estoy de acuerdo con ustedes en lo que se refiere a comportamiento, consu-

### SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

Foto robot  
1: Talbot (Samba). 2: Lada (Niva). 3: Ford (Escort). 4: Land Rover.

Sopa de letras  
Ciclistas. Camioneros. Motoristas. Peatones. Repartidores. Mecánicos. Mensajeros. Gasolineros. Garajistas. Carteros. Guardias. Botones.

Jeroglífico  
«Rebajó la marca en dos décimas.»

mos, frenos y algunas otras consideraciones de carácter general. Pero discrepo en otras, tales como las que hacen referencia al tiempo de calentamiento de las bujías de incandescencia. Y sobre todo mi sorpresa ha sido grande en el apartado de prestaciones, y en concreto en el de velocidad punta. En el mío y tras diversas mediciones efectuadas en tramos despejados y llanos de la autopista Valencia-Tarragona, y naturalmente en condiciones normales y sin viento ni desniveles, presenta un error en menos, prácticamente constante, entre el 7 y 8 por 100. Yo, el máximo número de vueltas que he conseguido tras dos kilómetros de lanzamiento es de 3.875 revoluciones por minuto; que si el cuentarrevoluciones fuera exacto correspondería a una velocidad real de 157,71 km/h., pero que introduciendo la corrección oportuna nos da una velocidad real del orden de 168-170 km/h. El velocímetro se sitúa entonces casi so-



bre los 180 km/h. Si ustedes dan como velocidad máxima al 505 la de 158,2 km/h., significa que el motor gira a 3.886 rpm., lo que me indica que ustedes han dado como buena la cifra indicada en el cuentavuelvas, sin tener en cuenta su posible error en menos. También puedo decirles que crono en mano y sin lanzamiento especial recorro un tramo de autopista de dos kilómetros en cuarenta y tres segundos (167,44 km/h.), por supuesto sin viento a favor y sin desnivel alguno.

Igualmente hay algo que no entiendo del todo: Fiat pesa, según catálogo, sólo 35 kilogramos menos que el

505, pero su potencia es de 90 CV contra los 95 CV de su oponente. El desarrollo en 5.ª del Fiat es de 41,5 km./1.000 revoluciones por minuto, y el del Peugeot es de 40,7. ¿Cómo es posible que el Fiat sea capaz de alcanzar un régimen de giro superior al del Peugeot?

**José Manuel Muñoz**  
(Valencia)

**Respuesta:** Deducimos por su carta que usted es un buen conocedor de los automóviles y su entorno. Por ello debe conocer que en todo producto industrial, como en automóviles, hay diferencias entre unidades. Sin duda es usted poseedor

de una unidad en excelente estado, superior a la media, de lo que nos alegramos. De todos modos, la diferencia entre la velocidad máxima de su automóvil y la verificada por nosotros es demasiado grande como para justificarla simplemente en las diferencias entre unidades.

Hemos de aclararle que nunca utilizamos el cuentavuelvas para efectuar la medición de la velocidad máxima, sino el cronómetro sobre una distancia previamente verificada con una cinta métrica. Se efectúan varias mediciones, en sentidos opuestos (concretamente cinco, por dos), desechándose los dos tiempos mejores y los dos tiempos peores y calculando la media aritmética.

En cuanto a la velocidad que el Fiat alcanza su régimen máximo, no tiene nada de particular, tratándose de motores diferentes. Un simple volante de inercia de distinta dimensión es suficiente para establecer estas diferencias.

## OPERACION «MESTA»

Una aventura con fondo romántico y nostálgico 5 Land-Rover y 800 km. por las cañadas de «la Mesta»

Un grupo de 25 personas, de edades comprendidas entre los veinte y los sesenta y dos años, empleados y ejecutivos, han protagonizado una singular aventura, reconstruyendo «a lomos» de 5 Land-Rover Santana la ruta de la antigua trashumancia española desde Cumbres Mayores (Bardají) hasta Oncala (Soria).

800 kilómetros y siete días, siempre y sólo a través de cañadas y veredas, «sin tocar carretera». Vadeando ríos (Guadalquivir, Tago) y cruzando puertos de montaña (el Pico, Manga, Somosierra...), por los paisajes más diversos y pintorescos de ocho provincias.

Perfectamente documentados y siguiendo los mapas antiguos del «Honorable Consejo de la Mesta de Pastores del Reyno» y los modernos del Servicio Geográfico del Ejército, los expedicionarios han cubierto el recorrido entre los «invernaderos» y los «agostaderos» de la antigua trashumancia española, llevando un cordero y una placa conmemorativa, que entregaron al alcalde del pueblo de llegada.



Destacamos el comportamiento de los 5 Land-Rover Santana, que hicieron el recorrido cumpliendo exactamente los horarios fijados en el itinerario («en jornadas precisas» según el reglamento de «la Mesta»), y el espíritu histórico y disciplinado de los componentes del grupo, que lo hicieron uniformados y equipados a la antigua usanza y conviviendo según la costumbre ganadera trashumante.

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.

## Rallyes

### UNA INSCRIPCIÓN DE LUJO

El Rallye Costa Brava Lloret, puntuable con máximo coeficiente para el Campeonato de España y con coeficiente tres para el Europeo de la especialidad, se celebrará por tierras catalanas del 22 al 24 de febrero. A esta prueba, la primera de la temporada española, acudirán los mejores equipos nacionales, que se tendrán que medir con pilotos europeos como Biasion, Cerratto, Bettega y Pregliasco.

La salida será a las 16,01 horas del viernes 22 de febrero desde Lloret de Mar, adonde llegarán los sobrevivientes de la primera etapa el sábado día 23 a las 17,30 horas, para volver a tomar la salida el domingo día 24 a las 2,31 horas, dispuestos a afrontar la etapa de tierra, que finalizará en la mañana del domingo a las 12,01 horas. En total, 1.330 kilómetros de rallye, de los cuales 501,5 corresponden a tramos de velocidad. TV-3 ofrecerá una amplia información en directo de la prueba y el jueves 28, en el programa «A tot sport», volverán sobre esta clásica del calendario deportivo nacional.



## Trial

### GRAN PREMIO DE ESPAÑA

El Gran Premio de España de Trial, puntuable para el Campeonato del Mundo, se celebrará el domingo día 24 de febrero en la provincia de Lérida. La salida del primer participante está prevista para las nueve de la mañana desde el restaurante Can-Boix, que se encuentra situado en la carretera de Lérida-Andorra, muy cerca del pueblo de Peramola-Oliana. La prueba finalizará en el mismo lugar entre las cinco y media y las seis de la tarde. Al circuito, de 24 kilómetros, se le darán dos vueltas.

También el día 24 de febrero se celebrará el Rallye de Regularidad de Motos, puntuable para el Campeonato de España, que organiza el Real Moto Club de España.

## Guías

### Descubrir la buena mesa

La «Guía del viajero», España 1985, que edita Argos Vergara en colaboración con la Cofradía de la Buena Mesa y la Academia Española de Gastronomía, recoge más de mil trescientos ochenta restaurantes, una cuidada selección de alojamientos —incluyendo la red de paradores—, y los lugares y monumentos que se deben visitar, con mapas turísticos de las Comunidades Autónomas. La guía cuesta 1.350 pesetas.



## Veteranos

### Turismo y gastronomía

La Asociación Española de Clásicos Deportivos organiza una concentración en Toledo el sábado 23 de febrero. Desde el paseo de Camoens, del madrileño parque del Oeste, partirán a las diez de la mañana hacia la ciudad del Tajo, donde está prevista la concentración a las once horas en el parador nacional.

## NOTICIAS DE EMPRESA

### NUEVA GENERACION DE BATERIAS

UN equipo de investigadores de la Universidad de Pensilvania acaba de anunciar un prototipo de batería que podría revolucionar la industria.

Este nuevo prototipo de batería para la automoción se basa en un polímero conductor más avanzado y, según sus descubridores de la Universidad de Pensilvania, el nuevo conductor orgánico es barato de producir, fácilmente manipulable en laboratorio, y apto para baterías que contengan agua en lugar de disolventes orgánicos.

Estos prototipos abren una vía de competitividad para el mercado mundial de

baterías recargables, y en ellas se han interesado compañías multinacionales como Varta, Basf o Allied Corp.

### ¡¡TAXI!!!

LA sociedad Carbodies Ltd., fabricante británico del Austin taxi, ha adoptado para sus populares taxis londinenses los tubos flexibles con refuerzo de fibra, para las conducciones de agua de sus radiadores.

Estos refuerzos, fabricados por Automotive Products Ltd. según un procedimiento patentado por Monsanto, ofrecen una gran fiabilidad, pues resisten las elevadas temperaturas que alcanzan los motores de estos vehículos, muchos de los cuales ruedan sin parar las veinticuatro horas del día.

### A TODO VOLUMEN

PIONEER acaba de lanzar al mercado el primer Compact-disc para automóviles, el modelo CDX-1, cuya aparición ya fue anunciada en junio pasado. El CDX-1 ha sido diseñado para ser utilizado con la nueva serie de productos Component Pioneer Car estéreo, y consta de dos unidades: la sección del reproductor, que encaja en la consola del salpicadero, y la sección del procesador, que puede ser escondido detrás del salpicadero o debajo del asiento delantero del automóvil.

En abril, Pioneer lanzará otro Compact disc, que estará dotado de sus propios controles de volumen, balance, graves y agudos, que

podrá ser utilizado con los modelos de la serie de componentes car estéreo de la compañía, y con modelos de radio-casetes estéreos de cualquier otra marca.



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



Taller especializado en:  
NEUMATICOS  
EQUILIBRADO DE  
RUEDAS



Calvet, 73-75 Tel. 209 67 33  
08021 BARCELONA



ALINEACIONES  
DIRECCIONES  
SUSPENSIONES  
FRENOS  
ACCESORIOS



## TASA INGENIEROS, S. A.

INYECCION  
TECNICOS ESPECIALISTAS EN TODO TIPO DE  
INYECCION DE GASOLINA  
GARANTIA 6 MESES

C/. COSLADA, 4. Semlesquina Fco. Silvela, 80.  
Tel. 255 41 35 y 255 69 80. 28028 MADRID

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



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

HERRAMAR SERVICIO OFICIAL SEAT Audi VW

### ATENCIÓN, VISITENOS TENEMOS UN REGALO PARA VD.

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

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.



### VEHICULOS OCASION

LAND ROVER 109 ESPECIAL, M-6306-EJ  
SEAT 127 3P GL, M-7818-CW  
CHRYSLER 150 GT, M-8733-CM  
PANDA MARBELLA, TO-9534-G  
AVENIDA DE OPORTO, 91 MADRID TEL. 472 31 96  
EUGENIA DE MONTIJO, 100 TEL. 208 69 67

## Los mejores coches ingleses.



Véalos en:  
Galileo, 104  
P.º de Recoletos, 16  
Coslada, 5  
Goya, 99  
Ríos Rosas, 58  
Padre Damían, 7  
Teléfono: 253 34 00  
Teléfono: 276 48 00  
Teléfono: 255 91 57  
Teléfono: 431 67 07  
Teléfono: 234 58 72  
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.



motor gas

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

# Comprar y vender

**RENAULT 5 Copa Turbo** Competición. ¡El mejor! Todos los récords. Sin matricular. PRECIO EXCEPCIONAL.

**FURA CRONO** Competición. 2 años. Impecable. Barato.

**PANDA 45** Rallyes. Impecable. Muy barato.

**OPEL CORSA 1.300.** Preparación Copa Corsa. Menos de 1 año. Buen precio.

Información en Madrid:  
255 86 21 - 255 86 22

**ACEPTAMOS CAMBIOS. AMPLIAS FACILIDADES**

## MINUSVALIDOS

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

## AUTOESCUELA

# SENZ

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

**MGB-GT.** Clásico deportivo. 80.000 km. Impecable. 600.000 ptas. Tel. (91) 458 08 12.

**MGB** Descapotable. Pieza única. 15.000 km. reales. 1.300.000 ptas. Tel. (91) 458 08 12.

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

**REPUESTOS** Escort 1.6. Lantas Rial. Estrenar, muy baratas. Tel. (955) 24 14 62. Noches.

**VENDO** Porsche 944, año 1984. 15.000 km. Impecable. Extras. Color blanco. 4.500.000 ptas. al contado. Tel. (952) 29 38 83.

**GOLF** Diesel, año 80. Buen estado. Ex auto-escuela. Barátísimo. Tel. 255 86 21. Madrid.

**PANDA 40.** M-FU. 425.000 ptas. Tel. 255 86 21. Madrid.

**SEAT 131 1.430** Supermirafiori. M-7272-DF. Tel. (91) 472 31 96.

## OCASION

**MONTESA COTA 348**  
**IMPECABLE. 900 KM.**  
(91) 212 00 03

## R-5 COPA

**M-CW. 450.000 PTAS.**  
Horas comida  
Tel. (91) 433 56 79



**LOS VOLANTES DE PIEL O MADERA VENCEDORES EN EL MUNDIAL DE F-1 1984 CON EL EQUIPO MACLAREN PUEDEN SER SUYOS**



INFORMACION Y VENTA: A. ROTTIER  
C/ RAMON TURRO, 23. T. 93/309 52 680  
08005 BARCELONA

## SUSCRIBASE A MOTOR16



**Motor 16**  
Apartado Nº 330 F.D.  
MADRID

Para cualquier información complementaria o para suscribirse ahora mismo llámanos al teléfono 91-268 04 02-03.

## Guía 16

## Ciencia

Y TECNOLOGIA

## Economía

## DISIDENCIAS

## Toros 16

## Deportes

## Hogar 16

## Diario 16

ANDALUCIA

## Diario 16

## Diario 16

Independientemente de que tengamos 7 suplementos a la semana, 1 edición en Madrid, 1 edición en Andalucía y un Dominical que interesa coleccionar, somos un Diario.

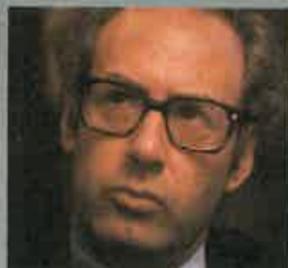
## Diario 16

## EL AUTOMOVIL EN ESPAÑA

## QUIEN ES QUIEN

En un cuadro publicado por MOTOR 16 el pasado mes de diciembre se hacía un recuento pormenorizado, por sectores, de todas las personas que directa e indirectamente trabajan en España en industrias y servicios ligados al automóvil. La cifra total superaba los dos millones de personas, que es el mejor ejemplo de la representatividad laboral y social de la automoción, en todas sus facetas, en nuestro país. Aquel trabajo se complementa ahora con los 100 nombres más importantes del sector. Desde las personas que en la Administración son responsables directos de los asuntos públicos, hasta los altos ejecutivos de las compañías fabricantes, importadores, asociaciones empresariales, federaciones, clubs deportivos y pilotos. Resalta en general la juventud y alto grado de profesionalidad de la mayoría. Algunos, por su actividad pública, son personajes habituales en los medios de comunicación, y otros, a pesar de ocupar cargos de alta responsabilidad, son menos conocidos del gran público.

### ADMINISTRACION



Miguel Boyer  
Economía y Hacienda

**E**s, sin duda, uno de los hombres con más poder en nuestro país. Si no, ahí están los 4,7 billones de pesetas de ingreso y los seis billones de gastos que durante el año actual van a pasar por su mesa. Miguel Boyer Salvador, ministro de Economía, Hacienda y Comercio, nacido hace cincuenta y un años en San Juan de Luz, economista-físico, conoce en profundidad los entramados de la Administración Pública. Ha sido subdirector de Estudios del INI, director de Planificación de

Explosivos Río Tinto y trabajó en el servicio de Estudios del Banco de España. En 1981 ingresó en el staff del Instituto Nacional de Hidrocarburos. Sus posiciones económicas han conectado con lo que el PSOE ha venido defendiendo en los últimos tiempos: la necesidad de modernizar el país antes que hacer socialismo.



Carlos Solchaga  
Industria y Energía

**C**ARLOS Solchaga quería ser director de cine. Pero se cruzó en su camino el profesor Rojo y a partir de ahí sólo respiró economía. El actual ministro de Industria y

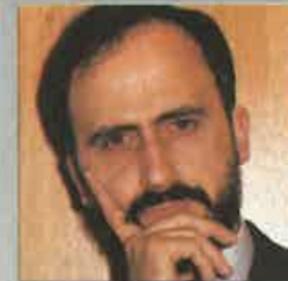
Energía nació hace cuarenta años en Tafalla (Navarra) y estudió bachillerato en los escolapios de su ciudad y en el Instituto de Pamplona. Estudia la carrera de Económicas y pasa después por Planificación del Desarrollo y por el servicio de estudios del Banco de España. Permanece una temporada en el Banco de Pagos de Basilea y cursa estudios especiales en el Instituto de Tecnología de Massachusetts. Tras siete meses en el INI, vuelve al Banco de España y después durante diez meses la Consejería de Comercio del Consejo General Vasco.



Luis Carlos Croissier  
INI

**E**L presidente del Instituto Nacional de Industria, Luis Carlos Croissier Batista, nació en agosto de 1950 en Arucas (Las Palmas de Gran Canaria). Casado y con dos hijos, es licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad Complutense de Madrid y graduado por la Universidad de París-Sorbona. Ha sido profesor de Política Económica en la Universidad Complutense y es funcionario del cuerpo general técnico de la Administración Civil del Estado. En su actividad profesional, también se encargó de la oficina presupuestaria del Ministerio de Industria y Energía, ocupando la Subsecretaría de ese departamento tras el triunfo del PSOE en las elecciones, cargo que dejó al ser nombrado titular del INI. Desde ese puesto, Croissier controla el primer grupo industrial del país,

que integra a más de sesenta empresas que dan empleo a 210.000 trabajadores.



Oscar Fanjul  
INI

**O**SCAR Fanjul Martín, actual presidente del Instituto Nacional de Hidrocarburos, ha conocido en muy pocos meses varios importantes cargos dentro de los sectores de industria y energía de la Administración, entre ellos los de secretario general técnico del Ministerio de Industria y subsecretario del mismo departamento. Nacido en 1949, es doctor en Ciencias Económicas y

catadrático de Teoría Económica de la Universidad Autónoma. Ha trabajado en el Fondo de Investigación de las Cajas de Ahorro y ha sido consultor de la Comisión de las Comunidades Europeas. Especialista en temas industriales, bancarios y financieros, desde el INH participa de forma directa y mayoritaria en Eniensa, Hispanoil, EMP, Petroliber, Enagas, Butano y Campsa, y a través de estas empresas, en otras veinticuatro



José Luis Díaz Fernández  
Campsa

**N**ACIDO en León en noviembre de 1929, José Luis Díaz Fernández,

presidente de Campsa, es doctor ingeniero de Minas y catedrático en excedencia de Mecánica de Fluidos de la Escuela de Ingenieros de Minas de Madrid. Inició sus actividades profesionales en 1962 en el departamento de investigaciones petrolíferas de Auxini, empresa de la que diez años más tarde era consejero-director. En 1975 fue nombrado vicepresidente ejecutivo de la Empresa Nacional del Petróleo (EMP) y en 1982, presidente. En 1983 fue nombrado presidente de Petroliber. Ha sido director general de Energía en el periodo 1972-75.



Enrique Balaguer  
Dirección General de Carreteras

EL director general de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Enrique Balaguer Camphuis, nació en Teruel, en noviembre de 1925. Está casado y tiene cuatro hijos. Es doctor ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ha trabajado en el sector privado y en la Administración Pública. Es catedrático de Carreteras de la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid y ha sido jefe del Departamento de Carreteras del Centro de Investigación de Obras Públicas, y subdirector general en la Dirección General de Carreteras.



Julián Campo  
Obras Públicas y Urbanismo

EL responsable de Obras Públicas y Urbanismo, Julián Campo, es natural de Las Arenas (Vizcaya), donde nació hace cuarenta y seis años. Está casado y tiene tres hijos. Su matrimonio con la sobrina del anterior secretario general del PSOE, Rodolfo Llopis, le vincula familiarmente a los socialistas. Economista e ingeniero industrial, Campo, aparte de trabajar en algunos momentos en distintos *consulting* privados, aprobó la oposición de inspector financiero y tributario. Posteriormente fue subdirector del Instituto de Estudios Fiscales y director de la Escuela Financiera y Tributaria. Su trayectoria profesional le acercaba más al área de Hacienda que a la del MOPU. Sin embargo, Felipe González le llevó hasta este último Departamento, donde ha puesto en marcha un ambicioso plan de carreteras y autovías con el horizonte en el año 1991.



Enrique Barón  
Transportes, Turismo y Comunicaciones

EL ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Enrique Barón, ha sido diputado socialista y portavoz del partido para temas económicos, de Hacienda Pública y Presupuestos del Congreso de los Diputados desde las primeras elecciones democráticas de 1977 hasta el 28 de octubre de 1982. De cuarenta años de edad, está casado y tiene tres hijas. Nacido en Madrid, es licenciado en Derecho y en Administración de

Empresas por el ICADE y diplomado en Economía por la Alta Escuela francesa de ESSEC. Desde los tiempos de la Universidad participó en la lucha política, dedicándose posteriormente, desde su despacho de abogado de asesoramiento jurídico y económico, a la defensa de compañeros de partido. Tras el triunfo del PSOE en las elecciones, se le daba como seguro ministro de Hacienda.



Manuel Panadero  
Dirección General de Transportes Terrestres

EL actual director general de Transportes Terrestres, Manuel Panadero López, tiene treinta y cuatro años y tres hijos. Es ingeniero técnico en Construcciones Civiles, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y licenciado en Ciencias Económicas. Ha realizado y participado en diversos cursos sobre transportes, informática y economía de la empresa. Dentro del campo de la ordenación territorial ha realizado cursos sobre planificación y dimensionamientos de puertos, ingeniería de tráfico, sistema de ciudades y ordenación del territorio. Además de miembro de varias asociaciones profesionales, pertenecía a la comisión de transportes del PSOE desde su creación, en 1977.



José Luis Martín Palacín  
DGT

EL director general de Tráfico, José Luis Martín Palacín, nació en 1944 en Cilleros (Cáceres). Tras cursar sus primeros estudios, entra a formar parte de la Compañía de Jesús, viviendo durante siete años en una residencia que los jesuitas tienen en el madrileño Pozo del Tío Raimundo. Abandona la carrera eclesiástica y comienza una dilatada lucha política enrolándose sucesivamente en varios grupos de extrema izquierda. Se convierte en un destacado dirigente vecinal e ingresa en el Partido Comunista de España, con el que se presenta a las elecciones municipales. Es concejal de Circulación y Transportes de Madrid durante dos años, y al ser expulsado del PCE, se encarga de dirigir la Empresa Municipal de Transportes de Valladolid.



Manuel Fernández  
Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

EL coronel jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Manuel Fernández Romero, nació en junio de 1929, en Gerona. Ingresa en la Academia General Militar de Zaragoza a los veinte años de edad y es promovido a teniente de la Guardia Civil en 1954, con el número uno de su promoción. Es nombrado profesor de la Agrupación de Tráfico al crearse ésta en 1959. Es diplomado en Automovilismo, Transmisiones e Investigación Criminal y Neuro-Psiquiatría Forense. Ya coronel en 1983, es destinado al mando de la Agrupación de Tráfico en julio de ese mismo año.

## ASOCIACIONES



Alfredo Giménez Casina  
ANFAC

EL presidente de la Asociación de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), Alfredo Giménez Casina, nació en febrero de 1916, está casado y tiene nueve hijos. Es doctor ingeniero del ICAI y licenciado en Ciencias Físicas. Ha sido ingeniero jefe de talleres del Instituto Torres-Quevedo y de la factoría de Barcelona de Material y Construcción, S. A. Formó parte en 1955 del grupo fundacional de Metalúrgica de Santa Ana (hoy Land Rover Santana), empresa en la que ha sido director general, consejero delegado, vicepresidente y, actualmente, presidente desde 1982. De 1969 a este mismo año fue presidente ejecutivo de Authi. Desde 1976 ocupa la presidencia de ANFAC, para la que ha sido reelegido en dos ocasiones. Esta institución agrupa a 13 empresas de automoción, que en el pasado año facturaron 1,058 billones de pesetas.



Antonio Escudero  
Sernauto

ANTONIO Escudero Bernabéu, presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción (Sernauto), nació en Cartagena (Murcia) hace cincuenta y siete años. Está casado y

tiene siete hijos. Estudió Derecho en Murcia y Barcelona. Ha trabajado, entre otras empresas, en Fundiciones Industriales y Comercial Bultó. Durante un tiempo fue asesor de Bultaco. Es, asimismo, vocal de la comisión asesora de reglamentación e inspección de vehículos del Ministerio de Industria y de la Junta Superior Arancelaria del Ministerio de Economía, así como vocal del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona.



José Ruiz Mata  
Ganvam

JOSE Ruiz Mata, presidente de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (Ganvam), está ligado al mundo del automóvil desde muy joven, compaginando el trabajo con los estudios de marketing y dirección de empresas. Ha ocupado cargos de responsabilidad en diversas compañías ligadas a la automoción, como Continental Auto, SAT Castellana y Alsina Graelles. Desde hace varios años es director general de Trema Osnur, S. A. Además de la presidencia de Ganvam, es vicepresidente de la Asociación de Concesionarios Pegaso, vocal de la junta directiva de Confemetal y vocal del comité ejecutivo de Aecim. En el plano internacional, es miembro del comité ejecutivo del IOMTR y de CECRA. Ganvam se fundó en 1957 y es la asociación más representativa de comercio de vehículos en España. Cuenta con más de 3.000 asociados, empresas vendedoras de automóviles, camiones y motocicletas.

## Gente sobre ruedas

### FABRICANTES



J. L. Cerón Ayuso  
Aseta

JOSE Luis Cerón Ayuso, presidente de la Asociación de Empresas Concesionarias de Autopistas de Peaje (Aseta), nació en Madrid, en noviembre de 1924. Es licenciado en Derecho y en Ciencias Políticas y Económicas, además de ministro plenipotenciario en la carrera diplomática. Ha ocupado diversos puestos en el extranjero y ha sido delegado de España en la OCDE. En 1970 fue designado director general de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Asuntos Exteriores. En noviembre de 1974 fue nombrado subsecretario de Economía Financiera, y cuatro meses más tarde, ministro de Comercio. Actualmente es presidente de Asfaltos Españoles y de Autopistas del Mare Nóstrum.



José Luis Turull i Bosch  
Salón del Automóvil

EL más importante certamen del automóvil en España está dirigido desde 1968 por José Luis Turull i Bosch. Desde entonces, el Salón del Automóvil de Barcelona se ha consolidado como uno de los más importantes que se celebran en Europa. José Luis Turull nació en Barcelona, casado, con tres hijos, es titulado superior en Relaciones Públicas.



Estanislao M. Chaves  
Peugeot-Talbot

ESTANISLAO Chaves Viciano, presidente de Peugeot-Talbot, nació en Madrid, en 1925. Está casado y tiene cinco hijos. En 1947 se licencia en Derecho y comienza el ejercicio de su profesión como asesor jurídico en la Embajada de Noruega, después de dos años de trabajo como administrativo en la compañía de seguros La Equitativa. En el año 1958 se convierte en representante jurídico de la compañía petrolera de Paul Getty. Al tomar Chrysler Corporation el 40 por 100 de Barreiros Diesel es llamado a sentarse en el consejo de administración de la empresa, y en 1969 es designado vicepresidente en funciones de presidente. Tras una corta etapa es nombrado presidente y ratificado en 1978, con la adquisición de las participaciones de Chrysler por el grupo Peugeot,



Georges H. Nicolet  
Peugeot-Talbot

GEORGES H. Nicolet, director gerente de Peugeot-Talbot, nació en Belfort (Francia), en 1930. Está casado y tiene cuatro hijos. Diplomado en la Escuela de Ciencias Políticas de París, es,

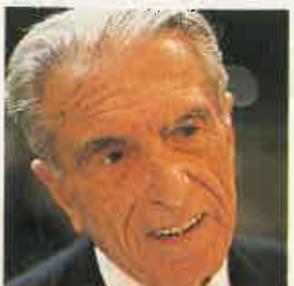
asimismo, doctor en Ciencias Económicas. Ingresó en el grupo Peugeot en 1956. Durante ocho años fue apoderado y director de una de las agencias del grupo. De 1965 a 1969 desempeñó el cargo de director administrativo y financiero de la Sociedad Franco-Argentina de Automóviles (Safrar). Entre 1969 y 1974 se ocupó de las participaciones industriales en el extranjero de Automóviles Peugeot. De 1975 a 1976 fue director general de Safrar en Argentina. Después, y hasta 1983, fue director en la central de PSA y más tarde secretario general de una de las filiales del grupo.



Antonio Calleja Gómez  
Peugeot-Talbot

La secretaria general de Peugeot-Talbot está a cargo de Antonio Calleja Gómez, natural de Tetuán (Marruecos), de cuarenta y siete años de edad, casado, con cuatro hijos. Es licenciado en Derecho por la Universidad de Madrid, diplomado en Organización Industrial y Administración de Empresas, y psicólogo industrial.

Ingresó en Automóviles Talbot en marzo de 1971, como director de personal. En 1983 se le asignó la responsabilidad de la secretaría general.



Antonio Garrigues  
Citroën Hispania

ANTONIO Garrigues Díaz-Cañabete, presidente de Citroën Hispania, S. A., nació en Madrid, ciudad donde se licenció en Derecho. Fue director general de los Registros del Notariado durante la República, dedicándose después a su profesión de abogado y especializándose en asuntos internacionales. En marzo de 1962 fue nombrado embajador de España en Washington y posteriormente ocupó el mismo cargo en la Embajada de España en el Vaticano. A finales de 1972 volvió a Madrid, dedicándose de nuevo a trabajar en su despacho. Fue ministro de Justicia en el primer Gobierno de la Monarquía, y entre sus últimos cargos figuran las presidencias de la Sociedad Española de Radiodifusión, de la Equitativa Fundación Rosillo, de Eurofinsa y del Instituto de Cuestiones Internacionales, perteneciendo además a varios consejos de administración.



Jean Pierre Pisano  
Citroën Hispania

DESDE 1973 Jean Pierre Pisano es el consejero delegado y director general de Citroën Hispania, después de una larga experiencia con la compañía. Nació en 1920 en Peget-Thénières (Niza), se licenció en Matemáticas y su primer trabajo fue de profesor de Física y Matemáticas en Niza.

En 1948 ingresa en Citroën (Francia), donde siempre ocupó puestos de responsabilidad en, prácticamente, todas las direcciones (comercial,

marketing, fabricación y personal) y, desde 1967 fue presidente de la Compañía de Transportes de Citroën.



Manuel Guasch Molins  
FASA Renault

MANUEL Guasch Molins, presidente del consejo de administración de FASA Renault, nació en Barcelona, en agosto de 1942, está casado y tiene tres hijos. Es licenciado en Derecho por la Universidad de Valladolid y en Ciencias Económicas por la de Deusto. En 1964 se especializó en economía internacional por el London School of Economics, y dos años más tarde supera la oposición de técnico comercial del Estado. Dentro de la Administración Pública fue director general de Comercio Exterior y director general de Política Arancelaria e Importación. Desde 1979 es presidente del consejo de administración de FASA Renault.



Denis Verger  
FASA Renault

DENIS Verger, director general de FASA Renault, nació en Le Mans (Francia), en abril de 1929. Está casado, tiene un hijo y es ingeniero de Arts Meteors. En 1953 ingresa

en Regie Renault como ingeniero de fabricación, y en 1966 es director general de Richard Continental. En julio de 1971 es nombrado director de la división de material agrícola de la Regie, y en 1977, director general de esa misma división. Desde 1983 es director general de FASA Renault, empresa que en ese mismo año obtuvo unos beneficios más amortizaciones próximos a los 21.000 millones de pesetas.



Jaime Carvajal y Urquijo  
Ford España

EL presidente de Ford España, Jaime Carvajal y Urquijo, nació en 1939 en Llodio (Alava), está casado y tiene cuatro hijos. Licenciado en Derecho por la Universidad de Madrid y Master of Arts en Economía por la Universidad de Cambridge. A partir de 1963 ocupó diversos puestos de responsabilidad en sociedad subsidiarias del Banco Urquijo y en octubre de 1978 fue nombrado presidente del consejo de administración del Banco Urquijo, cargo del que cesó después de la absorción del mismo por el Banco Hispano Americano y, en mayo de 1983, fue elegido presidente del Banco Hispano Industrial, puesto en el que continúa actualmente.

Además, Jaime Carvajal y Urquijo ha sido profesor adjunto de Financiación Internacional en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Autónoma de Madrid y, durante la primera legislatura de las actuales Cortes españolas, fue senador por designación real.



Patrick P. Byrne  
Ford España

EL consejero delegado de Ford España, Patrick P. Byrne, tiene cuarenta y tres años de edad, casado y tiene siete hijos. Paddy, como le conocen sus amigos, nació en Wicklow (Irlanda) y cursó sus estudios en Dublín. En 1963 ingresó en Ford Gran Bretaña y cinco años más tarde fue destinado a los servicios centrales de Ford Europa.

En 1969 fue nombrado adjunto al director de ventas de Ford Suiza y en 1972 pasó a Ford Irlanda como director del departamento de operaciones y concesionarios. Y más tarde fue director de ventas y, en 1975, consejero de Ford Irlanda, de donde pasó a Ford Portugal como presidente consejero delegado, puesto en el que permaneció hasta febrero de 1981, fecha en que fue nombrado consejero delegado de Ford España.



David W. Lowsley  
Ford España

DAVID W. Lowsley II, director comercial de Ford España, es natural de California, donde nació hace cuarenta años. Está casado y tiene tres hijos. Es graduado en relaciones internacionales en la Universidad de Los Angeles y obtuvo un «master» en gestión

empresarial de ámbito internacional en Phoenix. Se incorporó a Ford en 1972, y ha estado adscrito a varios departamentos de la compañía en Michigan, Brasil, Venezuela y en la dirección de ventas y marketing, operaciones iberoamericanas en las oficinas centrales de la compañía en Estados Unidos.



Horst W. Herke  
GM España

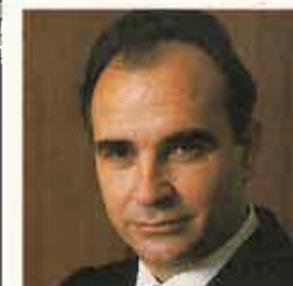
EL doctor Horst W. Herke nació en Mainz, Alemania, el 2 de diciembre de 1931, donde estudió Ciencias Económicas, completando su doctorado en 1958, año en que comenzó su actividad profesional en Opel. Desempeñó la jefatura del departamento financiero de la marca hasta que pasó al staff financiero de General Motors Overseas, en Nueva York, y en 1976 fue nombrado asistente al director general de Adam Opel AG., y en 1982 pasó a ser el director de compras de Europa. Desde el 1 de junio de 1984 es el presidente consejero delegado de General Motors España, S. A.



Javier de Oraa  
GM España

JAVIER de Oraa y Moyua nació en Bilbao el 2 de abril de 1935. Se licenció en Ciencias

Económicas en la Universidad de Deusto, y en Derecho en la de Valladolid, realizando en 1974 un curso de dirección de empresas en Barcelona, y diversos estudios de «management» en Estados Unidos, Francia y Suiza. En 1960 comenzó su actividad profesional, y tras desempeñar importantes cargos en empresas multinacionales, pasó en 1979 a trabajar en General Motors España, S. A., como secretario general, cargo que ocupa actualmente. Con anterioridad trabajó durante tres años como consejero delegado de Petronor. Es miembro de la directiva del Círculo de Empresarios, así como del Instituto Español de Analistas de Inversiones.



Juan Antonio Díaz Álvarez  
Seat

EN enero de 1984, Juan Antonio Díaz Álvarez fue designado presidente ejecutivo de Seat, después de más de tres años como director general comercial en la compañía. Casado y padre de tres hijos, nació en Gijón en 1938 y se licenció en Ciencias Químicas por la Universidad de Oviedo. Es diplomado en Alto Polímeros y Caucho por el Instituto de Plásticos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y en alta dirección de empresa por el IESE, de Barcelona.

Inició su vida profesional como jefe de departamento de plásticos y director de marketing de Dow Chemical. En 1971 pasa a Explosivos de Río Tinto como director de la división ceplástica y de la división internacional.



Alvaro García-Lomas  
Seat

EL consejero director general de Seat, Alvaro García-Lomas Sanchiz, nació en Madrid en 1947. Está casado y tiene seis hijos. En la Universidad de Madrid se licenció en Ciencias Económicas y en 1970 comenzó su actividad profesional en Altos Hornos de Vizcaya.

En 1980 ingresó en Seat y ocupó el cargo de director general de coordinación de administración, puesto que ostentó hasta el pasado año, que fue nombrado consejero director general.



Federico Sotomayor  
Eusa

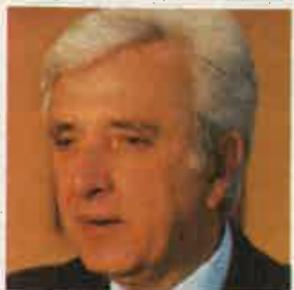
FEDERICO Sotomayor Gippini, presidente ejecutivo de la Empresa Nacional de Autocamiones (Eusa), nació en Bilbao hace cincuenta años. Está casado y tiene siete hijos. Es doctor ingeniero industrial. En 1960 ingresó en la firma alemana Didier Werke AG, volviendo después a Bilbao a la firma Construcciones Didier, filial de aquella. Entre otras empresas, siempre como ejecutivo, pasa por Mecánica de La Peña, Tamese y Boetticher y Navarro, de la que fue consejero director general. Pasa a Prodinsa, una compañía «holding», con la que participa en varias sociedades.

## IMPORTADORES



Manuel Salvadores  
Land Rover-Santana

**M**ANUEL Salvadores Serrano es actualmente consejero delegado de Land Rover Santana. Nacido en Madrid en 1936, casado y con seis hijos, es doctor ingeniero electromecánico del ICAI. Desde 1961 a 1969 estuvo al frente del departamento de planificación y de la división de vehículos de Land Rover Santana (entonces, Metalúrgica de Santa Ana). Entre los años 1970 y 1974 fue director de la fábrica de Authi en Pamplona. Hace diez años se hizo cargo de la dirección de fabricación de Land Rover Santana, pasando en 1980 a ser adjunto al consejero delegado. Desde 1981 ha desempeñado el cargo de director general, y recientemente ha sido nombrado consejero delegado.



Juan Echevarría  
Nissan Motor Ibérica

**J**UAN Echevarría Puig, presidente ejecutivo de Motor Ibérica, nació en Barcelona, está casado y tiene cinco hijos. Es doctor en Derecho por la Universidad de Barcelona y licenciado en Ciencias Políticas y Económicas por la Universidad de Madrid, así como diplomado en relaciones industriales por la Universidad de

Massachusetts (USA). Entre otros cargos, ha sido gerente de INCOR, vicepresidente de «Diario de Barcelona», director general de Correos y Telecomunicaciones, presidente del consejo de administración de la Caja Postal de Ahorros y fundador y miembro del comité ejecutivo de la CEOE.



Shemaya Levy  
Renault V. I.

**E**L consejero delegado de Renault Vehículos Industriales es Shemaya Levy Chocron, de treinta y seis años de edad, casado y con un hijo. Ingresó al servicio de esa empresa el primero de noviembre de 1983 con el cargo de director general y consejero delegado. Es ingeniero y economista. Ingresó en Renault Vehículos Industriales en enero de 1972, donde ha ocupado diversos cargos de responsabilidad en las áreas de marketing y exportación.



Andrés Rabasa  
Nacional Motor

**A**NDRES Rabasa, presidente ejecutivo de Nacional Motor, S. A., tiene cincuenta y cuatro años, está casado y tiene cuatro hijos. Es hijo del fundador de la empresa Simeón Rabasa, creador de las conocidas motocicletas Derbi. Es ingeniero industrial y toda su carrera profesional se ha

desarrollado en Derbi, en donde ha ocupado puestos muy variados. Su primer cargo de responsabilidad fue la dirección del departamento de carreras de la marca, momento en el cual Derbi conquistó varios Campeonatos del Mundo, con Angel Nieto como piloto. Más tarde pasó a ser gerente de la sociedad, y después, su presidente ejecutivo.



Kazuhiko Sakata  
Honda España

**K**AZUHIKO Sakata, consejero delegado de Honda España, S. A., nació en Yokoyama (Japón) en 1943. Está casado y tiene dos hijos. Estudió en la Universidad de Estudios Extranjeros y se graduó en Economía Latinoamericana y en Español. En 1966 ingresa en Honda, en donde desempeña cargos relacionados con el comercio exterior. Más tarde se traslada a Canadá como adjunto a la dirección de Canadian Honda Motor Ltd., y, tras una etapa en Tokio como responsable del mercado sudamericano, llega a España en 1979, con el cargo actual.



Pio Papineschi  
Moto Vespa

**E**L director y miembro del consejo de administración de Moto Vespa, Pio Papineschi

Magnozzi, ha figurado siempre en esta empresa desde su fundación en 1952. Fue director administrativo hasta el año 1971, en que fue nombrado director general. Hace dos años fue designado, asimismo, consejero de la sociedad. Perteneció al Consejo de la Cámara de Comercio e Industria italiana para España en Madrid y es miembro de la Cámara de Comercio e Industria de la capital madrileña. Moto Vespa da empleo a 250 trabajadores y la producción anual es de unos 60.000 vehículos. Hoy en día fabrica ciclomotores (Vespino, Vale y Gilera), scooter (Vespa de 75, 125, 150 y 200 centímetros cúbicos) y motocicletas (Gilera en 75 centímetros cúbicos). También comercializa motocicletas y bicicletas procedentes de las fábricas de Piaggio, en Italia.



Jorge Lasheras  
Semsa Yamaha

**J**ORGE Lasheras, consejero delegado de Semsa Yamaha, nació en Barcelona en 1943, está casado y tiene dos hijos. En la Universidad de Barcelona se licenció en Económicas y prosiguió sus estudios en el Instituto de Altos Estudios Internacionales de Ginebra y en la London School of Economics. Comienza a trabajar en el Instituto Battelle de Ginebra, dedicado a la investigación económica. De ahí pasa a Yamaha Europa, en Amsterdam, en donde desempeña varios cargos hasta ser director de estrategia para Europa. Desde la fundación de Semsa Yamaha es su consejero delegado.



Ettore Anzini  
Alfa Romeo

**D**ESDE el pasado mes de mayo de 1984, Ettore Anzini, es el director general de Alfa Romeo Española, S. A., que anteriormente fue director general de la filial de la firma en Holanda. Anteriormente ocupó diversos puestos directivos durante dieciocho años en el sector del automóvil con otras marcas.



Jacques Muller  
Austin Rover España

**J**ACQUES Muller, director general de Austin Rover España, S. A., nació en Lausanne (Suiza) en 1940. Está casado y tiene dos hijos. Economista vinculado durante toda su trayectoria profesional al Grupo British Leyland donde ha desempeñado cargos financieros importantes en Suiza, Italia, España (en 1972 ocupó la dirección financiera de Authi en Pamplona) y de nuevo en España, donde desde el año 1979 se ha hecho cargo de la dirección general de la compañía Austin Rover España. Recientemente ha sido nombrado también director general de Austin Rover Portugal, por lo que en la actualidad compagina la gerencia de ambas empresas ibéricas del grupo británico.



Alvaro Toda  
C. de Salamanca

**E**L responsable de la firma Jaguar en España es Alvaro Toda, madrileño de treinta y un años de edad. Ha estudiado Derecho en la Universidad de Madrid y desde los veintiún años ha trabajado en las empresas familiares, ligadas al mundo de los automóviles. Tras dos años en Estados Unidos perfeccionando estudios, vuelve a las mismas compañías —Movilauto, Mavilsa—, siendo consejero de la primera de ellas. También ha colaborado durante un año y medio en la Confederación Empresarial Independiente de Madrid. Actualmente es consejero de C. de Salamanca, importador para España de Jaguar.



Oscar Ozaeta Baños de Ebro  
BMW Ibérica

**O**SCAR Ozaeta Baños de Ebro es el presidente ejecutivo de BMW Ibérica. Nació en Baños de Ebro (Vitoria), tiene cuarenta y ocho años, casado y con dos hijos. Vinculado al sector de la automoción a través de diversos negocios familiares y en compañías públicas. Es doctor ingeniero Aeronáutico y en Ciencias Económicas, Business Administration por la Universidad de

Indiana y diplomado en Dirección de Empresas por ICADE.



Elias Carsi Sister  
BMW Ibérica

**E**LIAS Carsi Sister, director general de BMW Ibérica, es natural de Madrid, de treinta y siete años de edad, casado y con dos hijos. Es master en Administración Empresarial. Su carrera profesional ha estado siempre ligada al automóvil a través de empresas multinacionales, como Ford, Volvo y BMW, y siempre en áreas del sector comercial. En Ford Europa fue director de ventas para España, y en Volvo ocupó el cargo de director general de ventas durante un año, y en 1982 pasó a BMW como director de la división de motocicletas, hasta que en 1983 fue ascendido a su actual puesto en la filial de la Bayerische Motoren Werke, AG.



Firmino Soria  
FIAT Hispania

**F**IRMINO Soria es el actual presidente de FIAT Hispania. De cincuenta y nueve años de edad, casado y con dos hijos, es ingeniero industrial. Ingresó en FIAT en 1951, donde comenzó a desempeñar diversos cargos en el sector automóviles.



Beniamino de Santis  
FIAT Hispania

**E**L director general de FIAT Hispania, Beniamino de Santis, de cuarenta y ocho años de edad, está casado y tiene dos hijos. Licenciado en Economía y Comercio por la Universidad de Roma. A su ingreso en Fiat, gran parte de su actividad transcurre en el extranjero. A mediados de 1982 se traslada a Montevideo como director general de la sociedad industrial FIAT Uruguay, cargo que ha desempeñado hasta su actual traslado a FIAT Hispania en Madrid para ocuparse de su dirección general.



Rafael Muñoz Ramirez  
Mercedes-Benz España

**R**AFAEL Muñoz Ramirez, presidente del consejo de administración de Mercedes-Benz España desde el 3 de marzo de 1980, es doctor en Ciencias Económicas y Empresariales. Representa en nuestro país a la empresa automovilística de gran tradición Daimler Benz, una de las líderes en la fabricación de coches de turismo, así como de camiones y autobuses. Daimler Benz consiguió en 1983 un volumen de ventas de 40.000 millones de marcos alemanes, alcanzando una producción de 476.183 unidades.



Fernando Sánchez  
Mercedes-Benz España

**F**ERNANDO Sánchez Gamazo es director general comercial de Mercedes-Benz España, empresa que en 1983 facturó 32.000 millones de pesetas, de los cuales un poco menos de la mitad correspondió a vehículos fabricados en nuestro país. Las ventas de recambios de Mercedes Benz ascendieron a 2.650 millones de pesetas.



Fernando Rodríguez,  
Porsche España

**E**L actual director de ventas de Porsche España, Fernando Rodríguez del Alisal, nació en Madrid en julio de 1945. Estudió peritaje industrial, informática, administración y dirección de empresas y marketing. Desde 1981 fue director de ventas y marketing de Porsche España, hasta ocupar su actual cargo.



José Costas  
Volvo Concesionarios

**J**OSE Costas es director general de Volvo Concesionarios, S. A., desde hace más de una década. Nace en Galicia, donde estudia la carrera de Profesor Mercantil, y en 1958 comienza su actividad profesional en CAB, Cía. Anónima de Bombas (filial del grupo Barreiros). En 1966 se incorporó a Volvo Concesionarios, S. A.



Enzo Tomei  
Iveco España

**E**NZO Tomei es consejero delegado y director general de Iveco España desde su fundación, y supervisor de la filial de Iveco en el vecino Portugal. Durante más de veinte años ha desarrollado su labor profesional en el grupo Fiat, del cual Iveco representa el sector de vehículos industriales.

**GL**

**GLD**

**GR**

**GRD  
TURBO**

**GTI**

**GTD  
TURBO**

**TURBO  
INJECTION**

**BREAK  
GRD**

**FAMILIAR  
GRD**



**PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA**

## La razón de una elección segura.

Porque cada persona responde a estímulos distintos, los Peugeot 505 responden a exigencias diferentes. Versiones Diesel para personas de cabeza fría. Versiones Gasolina, Turbo e Inyección para los amantes de las emociones fuertes. En cualquier caso, un Peugeot 505 es una decisión inteligente. Y más rentable que nunca gracias a las especiales condiciones de financiación. Por un 9,5% de tasa de financiación anual es todo suyo.

**9,5%  
ANUAL**

**Desde 29.900 Pts. al mes.**

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



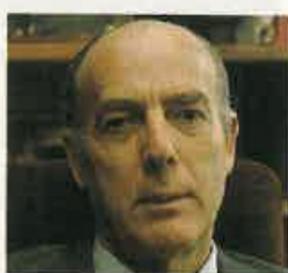
Lubricantes recomendados **Esso**



Ulrich Heyl  
Porsche España

**U**LRICH Heyl, director general de Porsche

España, nació en mayo de 1938 en Stuttgart. Ha estudiado peritaje industrial, economía y psicología, administración y dirección de empresas, y marketing. En su vida profesional ha sido director de Deutsche Fiat Heilbronn, director de formación de Volkswagen-Porsche Marketing y director de organización de ventas y de marketing a nivel mundial de Porsche AG.



Germán López  
Volvo Concesionarios

**G**ERMAN López, presidente de la

Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (ANIACAM), nació en Galicia, donde estudió la carrera de Profesor Mercantil. Recientemente, y por su vinculación a Suecia a través de Volvo, la Embajada de Suecia en España le ha nombrado miembro del consejo asesor del consejero comercial. Es presidente de ANIACAM desde 1977.



Alberto Aguero  
DAF Trucks España

**A**LBERTO Aguero Monreal, director

general de DAF Trucks España, nació en Zaragoza en 1944, está casado y tiene tres hijos. Estudió Ingeniería en Barcelona, completando su formación con distintos cursos de dirección y administración de empresas y de ingeniería mecánica en Huddesfield y Manchester (Reino Unido) y Pittsburgh (Estados Unidos). DAF Trucks se constituyó en España en enero de 1983.

Alfonso Pinnaga  
Scania-Autotrade

**E**L director general de Scania-Autotrade, Alfonso Pinnaga Portillo, nació hace cuarenta y dos años. Es economista por la Universidad de Madrid y diplomado en marketing y dirección comercial. Trabajó durante dos años como supervisor en Fiat Hispania.

Lleva catorce años en Autotrade, donde ha desempeñado los puestos de jefe de ventas, director comercial, director gerente adjunto y consejero y director general en la actualidad. Desde el mes de diciembre de 1984, el grupo Saab-Scania está presente de una manera directa en España mediante la adquisición del 100 por 100 del capital de su antiguo importador, Autotrade.

# INDUSTRIA AUXILIAR



Juan Sancho Rof  
Empetrol

**J**UAN Sancho Rof es el presidente de la Empresa Nacional de Petróleo, cargo que ocupa desde hace escasos días. Nacido en Madrid, el 9 de febrero de 1940, es doctor en Ciencias e Ingeniería Química por la Universidad Complutense de Madrid. Juan Sancho Rof está casado y tiene cinco hijos.



Luis Carmena  
Hella Española

**L**UIS Carmena Martínez es director gerente de Hella Española. De cuarenta y cuatro años de edad, casado y con cuatro hijos, estudió Ciencias Económicas y Sociología en la Universidad de Madrid. Es diplomado en Relaciones Públicas y Sociología por el Instituto Balmes, del CSIC, y diplomado en Marketing.



Ignacio Medina  
Medinabi

**M**EDINABI Rodamientos, S. A. fue creada en 1963 por Ignacio Medina, ligado a este sector a través de la compañía familiar. Nació en 1936 y estudió en ICAI la carrera de ingeniero técnico industrial y en la Escuela Universitaria, de Madrid. En su juventud fue un gran practicante del deporte del automóvil.



Giovanni Dolci  
Pirelli Neumáticos

**M**ILANES de cuarenta y cuatro años, casado y con dos hijos, Giovanni M. Dolci es consejero delegado y director general de Pirelli Neumáticos, S. A. De sus dos décadas largas como directivo, dieciocho años se han desarrollado en varios países de Europa y África. Antes de recalar en España, ocupó en París la presidencia de Pirelli.

## La pasión de dominar una máquina de precisión.

Con la precisión de un láser el motor de un Peugeot 505 transmite una intensa sensación de fuerza y elasticidad. Con la fiabilidad de un ordenador, sus instrumentos responden automáticamente a la mínima orden. Conducir un Peugeot 505 es toda una exhibición de tecnología de vanguardia. Comprar, un alarde de habilidad financiera gracias a una tasa de financiación excepcional. El 9,5% anual. Todo un negocio.

**9,5% Anual**

Desde 29900 Pts. al mes.

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



**PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA**

Lubricantes recomendados **Esso**



Carlos Rubal  
Cristalería Española

**C**ARLOS Rubal López, de cincuenta y un años

de edad, es director gerente de Cristalería Española. Doctor en Ciencias Económicas y diplomado en Estadística Superior, siempre ha estado vinculado a la industria vidriera. Ha desempeñado puestos de responsabilidad en los campos de relaciones humanas, comercial y de marketing, y ha sido director gerente de Favisa (Fomento de Aplicaciones del Vidrio, S. A.).



Jerome Nunn  
Firestone Hispania

**N**ACIDO en Filadelfia (Pensilvania), en

diciembre de 1935, Jerome C. Nunn, consejero delegado de Firestone Hispania desde el año 1983, está casado y tiene tres hijos. Se graduó en Matemáticas en el Ursinus College, en 1957. Ocupó distintos puestos en la industria norteamericana y, en 1978, fue designado vicepresidente de operaciones de la empresa Tenna, dedicada a accesorios del automóvil.



Jacques Mangematin  
PASA

**J**ACQUES Mangematin es director general de

Proyectores de Automóviles, S. A. (PASA), desde su llegada a España en el año 1965, pero en su caso, además del cargo, hay que resaltar el hecho de ser el promotor de la instalación de su factoría en Martos (Jaén). Nació en Cousance (Francia), en 1939. Pasó primero por la Escuela Militar y, posteriormente, por la Escuela Comercial.



Kurt W. Liedtke  
Robert Bosch Española

**D**ESDE el mes de abril del año pasado, Kurt

W. Liedtke ocupa el cargo de director gerente de Robert Bosch Comercial Española, S. A. y lleva vinculado al grupo alemán ocho años. Tiene treinta y nueve años, está casado y es padre de tres hijos. El señor Liedtke ha cursado —entre otros— estudios de Derecho y Economía en Francfort (Alemania), Lausana (Suiza) en la Universidad de Cambridge (Gran Bretaña).

# FINANCIERAS



José M. Isardo  
S. F. del Acumulador Tudor

**L**A Sociedad Española del Acumulador Tudor, de vieja tradición en España —fue fundada en 1897—, tiene como consejero delegado a José María Isardo Agüero. Madrileño, de cuarenta y nueve años de edad, casado y con cuatro hijos, Isardo ha cursado estudios en la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de Madrid, obteniendo el doctorado en las especialidades de Eléctrica y Mecánica. Inició su actividad profesional en la industria Envases Metálicos. En 1966 se incorporó al grupo Tudor como director general de Pilas Secas Tudor. En 1974 fue nombrado director general de la sociedad. En 1983 accedió a miembro del consejo directivo del Battery Council International.



Gerhard Loewen  
Varta Baterías

**G**ERHARD Loewen, consejero delegado de Varta Baterías, nació el 11 de diciembre de 1937 en Wuppertal (República Federal de Alemania). Después de cursar estudios de economía en la RFA, inició su trayectoria profesional en diferentes empresas predominantemente del sector comercial.



Enrique L. Fevre  
Cofic

**E**NRRIQUE L. Fevre Schmid, consejero delegado-director general de las compañías financieras del Grupo Peugeot en España, nació en Buenos Aires en 1944. Es licenciado en finanzas y administración de empresas por la Universidad de la capital argentina, y, entre otros cargos, ha sido director de la división bancaria internacional Chrysler Financial Corporation, director de tesorería de Cofic (Compañía de Financiación), tesorero adjunto de Chrysler España y director de distribución y ventas internacionales de Talbot.



Teodoro Berges  
Finamersa

**F**INAMERSA, la quinta entidad de financiación en cuanto a su volumen de negocio en el sector de automoción, está dirigida por Teodoro Berges Madrid, un profesor mercantil nacido hace ahora treinta y nueve años. Inició su actividad profesional como interventor en Central de Inversión y Crédito, para ser, en 1970, director de Central Valenciana de Crédito. Dentro del grupo Corporación Financiera Hispamer, ha sido director de Inversiones Financieras.



Nicolás Andino  
Fiseat

**E**L presidente-gerente de la financiera de la marca Seat, Fiseat, Nicolás Andino Ruiz, nació en Briviesca (Burgos) hace cincuenta y ocho años, y es padre de ocho hijos. Obtuvo la licenciatura en Derecho a los diecinueve años, y posteriormente se licenció en Ciencias Económicas, doctorándose después en ambas carreras en Madrid. Inició sus trabajos en la industria del automóvil como economista del departamento de presupuestos de Seat en 1959. Posteriormente, sería director de administración de la empresa (1967), director general adjunto (1969), director general en 1971 y consejero delegado-director general en 1976.



W. H. Layhe  
Ford Credit

**A**L frente de Ford Credit, la primera empresa por su volumen de negocio en el sector, figura W. H. Layhe. Nacido en Prescott (Reino Unido) hace cuarenta y nueve años, está casado y tiene un hijo. Comenzó a trabajar en la división financiera de Ford hace veinte años, encargándose de las operaciones en su país natal. Posteriormente se encargaría de la actividad de la empresa en Europa.



François Picard  
Renault Financiaciones

**F**RANÇOIS Picard, nacido en julio de 1941, casado y con dos hijos, es el responsable de la compañía financiera de Renault. Ingeniero, graduado en el Institut d'Administration des Entreprises, ingresó en el grupo Renault en 1976 como controlador de gestión de filiales financieras. Dos años más tarde funda y administra la sociedad Losango, de Brasil, y en 1981 es director general de Renault Kredit en Holanda.

# SEGUROS



Eduardo Carriles  
La Unión y el Fénix

**E**L actual consejero delegado de La Unión y el Fénix Español, Eduardo Carriles Galarraga, ha desarrollado una intensa actividad profesional, tanto en la Administración Pública como en la empresa privada. Nacido en Santander en noviembre de 1923, es abogado del Estado. En su currículum destaca sobre todo su paso por el Ministerio de Hacienda como titular de ese departamento.

Actualmente es consejero-director general de La Unión y el Fénix.



Julio Castelo  
Mapfre Mutualidad

**J**ULIO Castelo Matrán, consejero delegado de Mapfre Mutualidad de Seguros, nació en Aguilas (Murcia) el 1 de mayo de 1941. Es licenciado en Derecho y ha desempeñado una importante labor en el aspecto editorial de obras relacionadas con el seguro. Mapfre Mutualidad de Seguros ocupa el primer puesto del «ranking» de los grandes grupos empresariales del sector seguros.



José Periel García  
Mutua Madrileña

**S**I en el campo del seguro el sector del automóvil tiene un nombre, éste es el de la Mutua Madrileña Automovilista. Al frente de esta entidad figura como director general José Periel García, nacido en Madrid en febrero de 1941. Es notario por oposición del Ilustre Colegio de Madrid. Actualmente ocupa la dirección general de la citada compañía, la primera entidad en recaudación de primas del seguro del automóvil en España, cuyo volumen, en el pasado año, ha superado los 20.000 millones de pesetas.



Fernando Esquerro  
Mutua Nacional del Automóvil

**A**L frente de la Mutua Nacional del Automóvil, una de las entidades líderes del seguro del automóvil en España, figura Fernando Esquerro Guixa, nacido en San Quirico de Besora (Barcelona) en mayo de 1924. Es abogado y licenciado en Administración Local y miembro de la Academia de Jurisprudencia de Barcelona. Asimismo es presidente de la agrupación de automóviles de la Unión Catalana de Entidades Aseguradoras y Capitalización. La entidad que dirige ha alcanzado el pasado año los 6.100 millones de primas y da empleo directo a 495 trabajadores.



José Cercós  
Winterthur-Seguros

**J**OSE Cercós Martínez, delegado general y director para España de Winterthur-Seguros, tiene treinta y nueve años y es ingeniero. Entre otros cargos, ha sido jefe del servicio de ingeniería y peritación en Winterthur, vicepresidente de la Asociación Profesional de Peritos y miembro del consejo directivo de la Federación Internacional de Expertos del Automóvil.

# Gente sobre ruedas

## DEPORTE



Carlos Gracia  
FEA

**C**ARLOS Gracia Fuentes es, desde el pasado mes de noviembre, presidente de la Federación Española de Automovilismo. Nacido el 12 de diciembre de 1942, se inició a los veinte años en la competición, participando a lo largo de su vida en numerosas pruebas de montaña y rallies. Independientemente de su actuación como piloto, ha estado siempre ligado al automovilismo deportivo aragonés, colaborando estrechamente con el Moto Club Aragón y detentando el cargo de vicepresidente de la Federación Territorial, para pasar con posterioridad a ocupar la presidencia. Durante este tiempo volvió a poner en marcha el premio Ciudad de Alcañiz y diversas pruebas del Campeonato de Aragón.



Antonio López  
RFME

**A**NTONIO López López, más conocido como Tony López, ocupa, tras las recientes elecciones celebradas en el mes de febrero, la presidencia de la Real Federación Española de Motociclismo. Unido desde siempre a la

competición, y con licencia federativa, ha sido durante años organizador y director de las 24 Horas de Montjuich, así como presidente de la Peña Motorista Barcelona.



Fernando Falcó  
RACE

**F**ERNANDO Falcó y Fernández de Córdoba, marqués de Cubas, nació en Sevilla el 11 de mayo de 1939, y en la actualidad es presidente del Real Automóvil Club de España, cargo que ocupa desde 1976, tras llevar un año incorporado al consejo directivo del RACE. Cursó estudios universitarios de Derecho en Madrid y Deusto, obteniendo la licenciatura por la Universidad de Valladolid. Profesionalmente, se ha dedicado a actividades empresariales. Su afición al automovilismo le llevó a participar en algunos rallies y pruebas de circuito, pero en 1962 abandonó estas actividades, al matarse su hermano en el Rallye del RACE. En la actualidad representa a España en la FIA y la AIT, siendo miembro del comité ejecutivo de este último organismo.



Juan Antonio Samaranch  
RACC

**J**UAN Antonio Samaranch, entre otros

muchos cargos, entre los que destaca la presidencia del Comité Olímpico Internacional, ocupa la vicepresidencia del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), organismo que fue fundado en 1906 y cuenta en la actualidad con 96.000 socios. Nacido en Barcelona el 17 de julio de 1920, se diplomó en el Instituto de Estudios Superiores de Empresa.



Manuel Santar  
RMC

**M**ANUEL Santar Rodríguez ingresó en el Real Moto Club de España en 1957, y antes de llegar a la presidencia, cargo que ocupa actualmente, fue secretario general técnico y vicepresidente de este organismo. Nacido en Madrid en el año 1935, Manuel Santar es vocal de la junta de gobierno de la Federación Motociclista y del CTC de la Federación Internacional. Ha actuado como delegado español en el jurado internacional de 30 grandes premios, así como de director de carrera en otros ocho grandes premios, seis Campeonatos de Europa y 20 de España.



Joan Pons Rusell  
Peña Motorista Diez por Hora

**J**OAN Pons Rusell es desde 1982 presidente

de la Peña Motorista Diez por Hora, una de las entidades deportivas con más solera en nuestro país. Entre las pruebas que organiza actualmente destacan: el Rallye Costa Brava, el Gran Premio de Moto-Cross puntuable para el Campeonato del Mundo, y una carrera del Campeonato Europeo de Auto-Cross. Joan Pons Rosell nació el 16 de septiembre en Barcelona. Realizó estudios de ingeniería técnica e industrial, y en la actualidad es gerente de una empresa dedicada a instalaciones industriales. Trabajó durante años en las oficinas técnicas de Montesa, Bultaco y Derbi, por lo que a través de estas marcas estuvo muy ligado a la competición. Es comisario deportivo y director de carrera de la Federación Motociclista.



Carmelo Ezpeleta  
Circuito del Jaramá

**D**IRECTOR del Circuito Permanente del Jaramá y responsable de las actividades automovilísticas del Real Automóvil Club de España desde 1978, Carmelo Ezpeleta Peidro inició en 1972, junto a un grupo de aficionados catalanes, el proyecto de construcción del circuito de Calafat, del que fue director hasta el año 82. Desde 1967 ha participado en diversas competiciones motociclistas y automovilistas, siendo su última actuación la baja Montesblancos como copiloto de Antonio Zanini. Carmelo Ezpeleta tiene treinta y ocho años y nació en Barcelona, donde cursó estudios de ingeniero industrial.



Angel Nieto  
Piloto motociclista

**A**NGEL Nieto es, sin lugar a dudas, el mejor piloto en la historia del motociclismo mundial en las pequeñas cilindradas. Nacido en Zamora el 27 de enero de 1946, empezó como mecánico en un taller, de donde saldría para correr su primera carrera. Desde 1969, año en que ganó su primer Campeonato del Mundo, ha logrado trece títulos mundiales y 89 victorias en grandes premios.



«Sito» Pons  
Piloto motociclista

**A**LFONSO Pons, «Sito» para todos los aficionados al motociclismo, nació en Barcelona el 9 de noviembre de 1960. A los diecinueve años comienza a participar en carreras de moto con una Bultaco 125 c.c., con la que se clasifica primero del Campeonato. Al año siguiente cambia a la cilindrada de 250 y queda segundo. En 1981 inicia su participación en el Campeonato del Mundo, en la que sigue hasta el año pasado, en que queda cuarto del Mundial. En 1985 ha entrado a formar parte del equipo Suzuki, siendo el primer español que seguirá el mundial en la categoría del medio litro.



Jorge Martínez «Aspar»  
Piloto motociclista

**J**ORGE Martínez Salvador, «Aspar», es un valenciano que nació el 29 de agosto de 1962 en la pequeña ciudad de Alcira. Desde muy joven su pasión fueron las motos, y a los dieciséis años ganó su primera carrera, la subida a Los Molinos de la ya desaparecida Copa Streeker. En 1982 logró su primer Campeonato de España en 50 c.c., título que lograría los dos años siguientes en la categoría de los 80. Su primera victoria en un Gran Premio fue el pasado año en Holanda.

\* \* \*

**S**I alguna ausencia del cable libre se puede encontrar en la exhaustiva relación de altos cargos que se recoge más arriba, hay razones más que suficientes. Por un lado, la premura de tiempo, consustancial al trabajo periodístico, que ha propiciado que alguna de las documentaciones solicitadas lleguen tras el cierre de la edición. Son los casos de empresas tan importantes como Bressel, Avelló Puch-Suzuki, Veglia. Otras empresas no han querido —o no han podido— personalizar en alguien su representación. En otras se anuncian cambios inminentes en la cúpula y se ha preferido no aparecer. Otras, en fin, no han querido colaborar, la excepción que confirma la regla de la ayuda total que se ha recibido. Y como colofón, en las páginas siguientes aparece una somera relación de aquellos que, hoy por hoy, son alguien en el apasionante mundo de los rallyes.



## Todos tienen certificado de origen. Consérvelo.

SEAT, AUDI, VW ofrecen productos de Tecnología avanzada. Al sustituir cualquier pieza exija siempre un Recambio Original. Conserve la Tecnología del primer día.

Recambios Originales



## CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES

# ¡A SUS PUESTOS!

La próxima semana se inicia, con el Costa Brava, el Campeonato de España de Rallyes. Es el momento oportuno de dar un repaso a los hombres que este año van a estar en las posiciones de honor.

En esta lista de diez pilotos podrían incluirse algunos otros, como Juan Carlos Pradera (Peugeot 205, grupo N); Correcaminos (Renault 11 Turbo, grupo N); Roland Holke (205, grupo N); Santacreu (Kadett GSi, grupo A); Bassas (Renault 11 Turbo, grupo N); Josep Arqué (Opel Manta, grupo A); Octavio Candela (VW Golf, grupo N) y un largo etcétera. Otros, como Eugenio Ortiz, Pipo Couret o José María Serviá, aún no tienen ultimado sus programas.

De todos ellos se va a hablar mucho este año, en el que los distintos campeonatos se anuncian apasionantes.



ANTONIO ZANINI

Nació en Barcelona hace treinta y siete años. Vive en Viladreu y es el piloto más profesional y completo de cuantos tenemos en nuestro país. Su palmarés es auténticamente envidiable: ha ganado una vez el Campeonato de Europa de Rallyes y ha sido dos subcampeón, tiene ocho títulos de campeón nacional, un campeonato internacional y en el 84 se ha proclamado Campeón de España de Rallyes de Tierra. Sus inicios se remontan a 1969, año en

que corrió con un R-8 TS y otros coches de la familia Babler. Su primera actuación destacada la consiguió en el Rallye Costa Brava del 70, en el que terminó quinto, a bordo de un Simca 1.000 GT de Auto Sport. Rápidamente pasó al equipo oficial de Seat, para el que corrió hasta finales de 1979. Correrá dentro del equipo Peugeot-Talbot pilotando un Peugeot 205 Turbo 16 patrocinado por MOTOR16 y las demás publicaciones del Grupo 16.

CARLOS SAINZ

Con sólo veintidós años a sus espaldas, Carlos es hoy por hoy el piloto de más futuro de nuestro país. Es también uno de los poquísimos hombres que se dedican profesionalmente a este deporte. Debutó en competición en 1981 y ha ganado todas las fórmulas de promoción en que ha participado: Campeonato

Panda, Renault 5 Iniciación y Copa Turbo. Esta temporada disputará el Campeonato de España como piloto oficial Renault, con Antonio Boto de copiloto. Si las clasificaciones lo aconsejaren, tomaría parte en alguna prueba del Campeonato de Europa.

BENY FERNANDEZ

A sus treinta y cinco años, este piloto vigués tiene una oportunidad más de llevarse el subcampeonato de España por quinta vez..., si bien este rapidísimo piloto, panadero y vendedor de coches, es capaz de dar a Opel un título que el año pasado tenía más fácil y no logró. Beny lleva más de quince años corriendo y siempre ha destacado por su agresividad. Sobre el Manta oficial, que conduce este año por vez primera y en inferioridad mecánica, debe, sin embargo, estar siempre entre los mejores.



SALVADOR SERVIÁ

A sus cuarenta años cumplidos, Salvador Serviá es el más veterano de los pilotos punteros que participan en el Campeonato nacional. Tras una temporada pasada en que a punto estuvo de arrebatarse a Zanini el



Campeonato, parte este año con un equipo de primera magnitud: un Lancia 037 y el equipo RACC-Bendibérica, con el patrocinio de Rothmans. Con su fiel Jorge Sabater como copiloto, Salvador intentará ganar un título que por dos veces se ha quedado en puertas.



BORJA MORATAL

Otro piloto de la nueva generación, nacido en Madrid hace veintisiete años, óptico de profesión, integrado como piloto



RIZOS MUÑOZ

Con treinta y siete años y más de 550 rallyes disputados, Ricardo va a cambiar de montura una vez más. Este año dispondrá de un BMW 323i con el que intentará ganar el grupo N. Muy experimentado en coches de pequeña potencia, con los que ha conseguido un abultado palmarés desde 1970, en que participó en



oficial del equipo Peugeot-Talbot, con el que disputará el Campeonato de España de Rallyes de Tierra, a bordo de un 205 GTi. El comienzo de temporada lo hará con el Samba con que Zanini se proclamó campeón en el 84. Como otros muchos pilotos, se inició en el karting, a los catorce años, para pasar al automóvil a los veinte años. Ganador del Desafío Samba, en el 83, en que también ganó su división en el Campeonato Nacional, le ha valido un puesto en el equipo que dirige Javier Iglesias. Su copiloto será Alfredo Rodríguez.

JUAN CARLOS ONORO

Nacido en Madrid hace treinta y seis años, Onoro es ya un hombre con experiencia que ejerce como arquitecto y dedica su tiempo libre a la competición automovilística. Empezó corriendo como copiloto en el 69 y llegó a ser campeón de España con Lucas

Sainz. Sus primeros contactos al volante fueron tres años más tarde, participando en dos carreras de la Copa R-8 TS con muy poca fortuna, lo que le llevó a pasarse al campo de los rallyes. En el 73 ganó el Desafío Simca, y durante los cinco años siguientes fue piloto oficial de Chrysler en circuitos y

rallyes, proclamándose campeón de España de Velocidad (77). Tras un periodo de transición, pasó a formar parte del equipo Opel hace un par de temporadas en las que la suerte no le ha sonreído. Este año correrá el Campeonato de Tierra con un Opel Manta 400 gr. B preparado por Meycom.



GERARD DE LA CASA

Este piloto andorrano, ganador de la Copa de España del pasado año, tiene la intención de participar asiduamente en el Campeonato de España de Rallyes, en el que destacará, una vez más, por la calidad de sus monturas: comenzará en el RACE con un Renault 5 Turbo (el mismo con que

Snobeck participó en este último Montecarlo), utilizando posteriormente un Ferrari GTO prácticamente de serie. Según el trazado de cada prueba y los rivales inscritos, utilizará una u otra montura, tomando parte también en alguna prueba de la Copa para intentar revalidar su título.



JESUS PURAS

A sus veintiún años, Jesús Puras era prácticamente desconocido hasta el pasado año, en que unas magníficas actuaciones sobre el Renault 5 Turbo

de la Red de Concesionarios de Cantabria le alzó a un primer plano automovilístico. Esta temporada hará el



Campeonato de España de Asfalto, al menos en nueve de sus pruebas,

compartiendo estas participaciones con la Copa Renault Iniciación.



GUILLERMO BARRERAS

Aunque siempre ha conducido, Guillermo es todavía más conocido como copiloto, corriendo con Mariano Lacasa, Pablo de Sousa, Eugenio Ortiz y Carlos Oñoro, entre otros. Desde hace dos años participa asiduamente en el Campeonato de España de Tierra, primero con un Ascona y ahora con un

Renault 5 Turbo, terminando cuarto en las dos últimas temporadas. Este año parte como favorito en este certamen, con Luis Barreras como copiloto. También tiene previsto participar en algunas pruebas de asfalto, sobre este mismo coche con algunas transformaciones.

## Costa Brava a la vista

**M**OTOR16 tuvo la ocasión de compartir unas horas del descanso en los entrenamientos con tres de los equipos españoles cuya participación en el Rallye Costa Brava será seguida con mayor interés por los aficionados. Se trata de Beny Fernández y José López Orozco con el Manta oficial, Carlos Sainz y Antonio Boto con el Turbo de FASA y Salvador Serviá y Jordi Sabater con el 037 de la Jolly Club. Los dos primeros tienen establecido su cuartel general para los días de reconocimiento de las pruebas en Fornells, mientras que Serviá pasaba para cambiar impresiones con ellos. Se levantan cerca del mediodía, pues no es usual que se acuesten antes de las cinco de la madrugada, hora del regreso. «Esta noche me han parado tres veces, pero no me han puesto nin-

guna multa», dice Beny, cuando hablamos de que la Guardia Civil está muy atenta vigilando las carreteras, sabedora de que los pilotos efectúan sus entrenamientos. «¡Nada, que el récord es nuestro!», apuntilla veloz Antonio Boto. «Treinta y cinco "papeles" de golpe que nos metieron.» Al explicarnos la razón, quedamos estupefactos al comprobar el amor que hacia los coches de carreras sentía el agente que les sancionó, ya que lejos de multarles por imprudencia en la conducción o exceso de velocidad, como sería fácil suponer, el «defensor del Código», cinta métrica en mano, les sancionó por anchura de vías excesiva, diámetro del volante inferior a lo legislado, faros adicionales, soportes varios, etcétera... «Nosotros tenemos más suerte —comenta Salvador—, ya

que como nuestro coche es de calle, pasamos más inadvertidos, pero, ¡joj!, en el tramo de Brunyola. En una ocasión un payés me encañó con una escopeta.» Jordi Sabater, asiente con

lentí y no nos dimos cuenta hasta que Salvador tenía la escopeta a un palmo.» Entre broma y broma, también se comentan cosas serias como cuando Beny y Salvador intercambian informaciones

ca que dispuso el otro el año anterior. O como cuando Carlos le comenta a Beny: «Ya verás que el de carreras "tira" mucho más que el muleto», refiriéndose a la dirección del Manta que Beny tan sólo ha podido probar en una ocasión. El gallego está ilusionado con su nuevo coche y casi le divierte el que no cuenten con ellos para los primerísimos puestos: «Ya verán, ya...», apunta malicioso José Orozco. Además los de Opel están confiados, ya que para el RACE tendrán coche y muleto nuevos con motores potenciados. En el clan Renault, tres cuartos de lo mismo, ya que el Maxi Turbo no tardará en venir.

en el agua mineral...» A Beny le queda un elogio para el concesionario Opel de Gerona, que les ha abierto de par en par sus puertas: «No es normal, en otro sitio hubiesen fruncido el ceño y nos hubieran cedido un rincón a regañadientes», afirma admirado. El último comentario, entre chanza y chanza, es para el rallye: «Sin duda, para mí —dice Beny— este es el mejor rallye por cómo se "anda" en todos los tramos. ¡Y esa bajada de la Rabassada, vas dando botes sin parar en quinta a fondo!», exclama. Por cierto que cuando le comentamos a Serviá que por ahí van diciendo que su Lancia no es uno de carreras de verdad, sino un «stradale» convertido, nos dice: «Yo me tengo que creer lo que me dicen los italianos, porque, como puedes comprender, no he podido seguir la historia del coche desde que lo hicieron...»



Pocas horas después de nuestra charla, Carlos Sainz —a quien vemos en la foto entrenándose con Beny— tuvo que ser intervenido urgentemente por un ataque de apendicitis.

una sonrisa: «Nos habíamos parado para comentar unos detalles, con el motor al ra-

sobre las calidades de goma Pirelli y Michelin, ya que este año cada uno usa la mar-

# 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 cm<sup>3</sup>. 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.

**A TODO GAS**



Paul Belmondo ha presentado su equipo bajo la dirección de David Price.

● Eugenio Ortiz dispondrá de un Ferrari 308 GTB con motor de cuatro válvulas por cilindro a partir del Rallye del RACE. El piloto, aunque todavía tiene que negociar estos aspectos, parece probable que pueda compaginar este programa con Ferrari con los tres rallyes como segundo piloto que le había ofrecido hacer Fasa Renault. Como patrocinadores se contará con un refresco de cacao y un diario madrileño.

● Aunque el programa de Promotor Sport con Genito Ortiz no comenzará hasta el RACE, en el Costa Brava habrá también un Ferrari. Será un coche con motor de dos válvulas por cilindro, como el que utilizó Zanini el año pasado, y lo llevará Juan Bayó.

● Jaime Pons abandona la competición. La causa es la falta de ayudas. El acuerdo entre Fiat Hispania, el RACC, Rothmans y Servia se ha llevado todas las ayudas que pensaba poder tener. Pons ha puesto a la venta el Lancia Rally Abarth —un coche que había utilizado Alen en 1983 y que había comprado al portugués Rodrigues— que estrenó el pasado Rallye de Cataluña.

● Con ocasión del homenaje a Ricardo Tormo, que reunió a todos los grandes de nuestro motociclismo, se habló de la posibilidad de un retorno de Derbi a los 125 centímetros cúbicos. Es más, en el proyecto, podría verse mezclado Angel Nieto, que por lo menos se encargaría de efectuar las pruebas de puesta a punto. Angel no desmintió el rumor.

● Shekhar Metha será el primer piloto del equipo Nissan en 1985. La marca japonesa tiene previstos cuatro rallyes del mundial: Safari, Acrópolis, Nueva Zelanda y RAC. Metha participará en los tres primeros, pero está sin decidirse quién correrá la prueba británica. Como respaldo de Metha el equipo alineará esporádicamente a Mike Kirkland, George Mochous y Reg Cook.

● El próximo mes de abril se disputará la Cannonball europea, competición clandestina que recorrerá 3.500 kilómetros desde el norte del conti-

nente hasta el sur de nuestro país. No hay reglas. Gana el que llegue el primero.

● El próximo fin de semana se disputan las 3 Horas de Miami, puntuables para la Serie IMSA. Los premios totalizan 50.000 dólares. Después de que el año pasado consiguiera el doblete, el equipo Jaguar es señalado como favorito de la prueba. Sus dos coches serán conducidos por Brian Redman-Chip Robinson y Bob Tullius-Hurley Haywood.

● En las 3 Horas de Miami, los principales rivales de los Jaguar serán el Porsche de Holbert-Bell, el March Buick de Fittipaldi-García, etcétera.

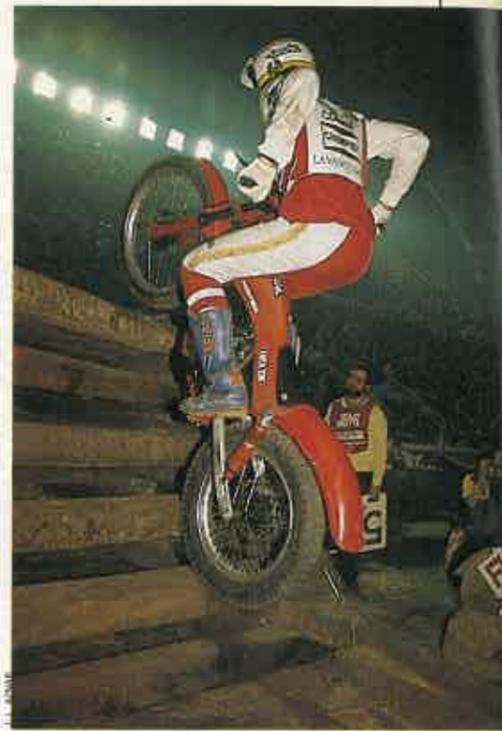
● Antes de esta prueba se disputará el Trofeo Mazda Interamérica sobre los coupé RX-7. Participarán en él Emerson Fittipaldi, Jacques Villeneuve, Tom Sneva, etcétera.

● Han terminado los entrenamientos de Fórmula 1 en el circuito de Jacarepagua, en Río de Janeiro, escenario del primer Gran Premio del año. Los equipos han vuelto a Europa, en donde Ferrari y Renault han hecho la presentación oficial de sus equipos. Los mejores tiempos en los entrenamientos han sido:

Senna (Lotus-Renault): 1-33-34; Alboreto (Ferrari): 1-33-74; Arnoux (Ferrari): 1-34-36; Tambay (Ferrari): 1-34-39; Johansson (Toleman-Hart): 1-35-05; Prost (McLaren): 1-35-66; Rosberg (Williams): 1-35-75; Piquet (Brabham): 1-35-80; Warwick (Renault): 1-35-85; Winkelhock (RAM-Hart): 1-36-14; Lauda (McLaren): 1-36-49; Mansell (Williams): 1-36-85; Bellof (Tyrrell): 1-37-79; Alliot (RAM-Hart): 1-38-24; Brundle (Tyrrell): 1-38-31.

Con neumáticos de clasificación: Rosberg (Williams): 1-30-60; Alboreto (Ferrari): 1-31-09; Tambay (Renault): 1-31-30; Johansson (Toleman-Hart): 1-32-60.

En París se ha inaugurado el Salón del Coche de Competición. Uno de los vehículos más interesantes fue el Thrust 2 de Richard Noble, que alcanzó los 1.019 kilómetros por hora en el desierto de Black Rock.



**INDOOR SOLO-MOTO**

**Codina y Montesa arrollan**

EN el Palacio de Deportes de Barcelona tuvo lugar la octava edición del Trial Indoor Solo-Moto como marco a la entrega de premios que esta revista concede a los mejores pilotos. Y, entre éstos, Rahier, Colomina, Mas, Nieto, Sito y Tormo, éste de pie con sus muletas, que se dirigió emocionadísimo a una afición que le aplaudía a rabiar. En cuanto a la prueba, sólo había la ausencia importante del campeón del mundo, Eddy Lejeune, aunque tenía una buena excusa: ¡acababa de ser padre! Del resto, los mejores españoles, Gallach y Codina, se las veían con Burgat, Couturier, Berlatier o el nuevo fichaje de Montesa, Bosis. El Palacio de Deportes, lleno hasta la bandera con más de diez mil espectadores, vibró con el triunfo del joven Codina, piloto que empezó en el Trialsin. En la prueba dominó casi desde el principio, y tras la segunda vuelta, en la que sólo estaban los seis mejores de la primera, era ya líder, con Couturier y Burgat tras él. En la última ronda, esta vez con ya tan sólo estos tres pilotos en liza, Codina estuvo mucho más regular y, sobre todo, más cerebral y tranquilo que sus rivales. Pese a un tropiezo en la «pirámide», se quedó atascado en su cima, ganó a falta de la última zona, que consistía en un obstáculo similar a los utilizados en las carreras de caballos. Tras una corta carrera, la moto saltaba por un trampolín y se debía franquear un

obstáculo de cuatro barras. Cuantas más se derribaban, más se penalizaba. Codina, pletórico, saltó limpiamente con su nueva Cota 330. Burgat (Yamaha) y Couturier (Beta) empataban tras el español. Poco faltó para que el Palacio se viniese abajo.

**MUNDIAL DE RALLYES EN SUECIA**

**Vatanen y Peugeot siguen mandando**

ARI Vatanen ha ganado también el Rallye de Suecia, segunda prueba del Campeonato del Mundo de Rallyes. Al volante de su Peugeot 205 Turbo 16, Ari distanció a los pilotos del equipo Audi, incluido Stig Blomqvist, que quedó a sólo un minuto y tres cuartos.

Completando el triunfo de Vatanen, Salonen se hizo con el tercer puesto, con el segundo Peugeot. El equipo Audi, en el que Mikkola fue cuarto, perdió en cambio a Walter Rohrl, que rompió el motor de su coche.

Tras esta prueba, Vatanen comienza a distanciarse en el Mundial, con 40 puntos. Le siguen Blomqvist, con 25, y Salonen, con 24. En marcas, Peugeot cuenta con 36 puntos, por delante de Audi, con 32; Lancia, 8; Renault, 6, y Citroën, 4.

Otro nórdico, el sueco Bjorn Waaldegard, había ganado el Rallye Boucles de Spa, puntuable para el Campeonato de Europa, con un Audi Quattro. Tras él terminó Marc Duez, con un Mazda RX-7.

Sin precedentes. Desde su triunfo en el 1.000 Lagos, Vatanen ha ganado todos los rallyes del Mundial en que ha participado con el Peugeot 205 Turbo 16.



**José María Casanovas**

**Semana de duelo**

EN sólo cuatro días hemos recibido sendos mazazos. Despedir para siempre a dos amigos es tan duro como recordar sus gestas. Víctor Palomo se nos fue demasiado pronto y se llevó un récord que será difícil de igualar en el deporte español. Fue campeón del mundo en dos disciplinas distintas, esquí náutico y motociclismo (750 c.c.). Su vida fue una carrera constante en busca del más difícil todavía. Su valor, su arrojo, su constancia convirtieron su cuerpo en una gran cicatriz. En las 24 Horas de Montjuich de 1979 sufrió un accidente que le marcaría definitivamente. Se retiró a Ibiza y su vida se convirtió en una lucha contra el dolor. Una columna vertebral machacada le puso en manos de los estimulantes para subsistir. De ahí al hábito de la droga, el paso estaba dado. Quizá Víctor sólo había nacido para ser campeón...

Salvador Fábregas es el otro nombre que ha puesto de luto el motor catalán. Al presidente del Real Automóvil Club de Cataluña le recordaremos siempre por su ilusión y su entusiasmo. Se fue sin ver su último gran deseo, el circuito permanente que Cataluña necesita.

Pero hay que agradecerle de verdad que resucitara el Gran Premio de España de Fórmula 1 en Montjuich y que diera al RACC un empuje y expansión notable. Elegido en 1957 presidente, cogió la entidad con 5.000 socios y la había situado en vanguardia con 92.000 afiliados, cifra que glosa perfectamente su gestión. Los veteranos le recordaron como piloto y muy especialmente por sus continuadas participaciones en el Rallye de Montecarlo, del que era un gran enamorado.

Quién le iba a decir al viejo Palacio de los Deportes de Barcelona que batiría un récord de espectadores con una prueba motociclista. Diez mil aficionados acudieron al Trial Indoor que organiza Solo-Moto, lo que demuestra el auge y futuro de este tipo de competiciones. Quien tampoco olvidará este día será Ricardo Tormo. Lloró de emoción, de agradecimiento, cuando el palacio aclamó al piloto de Derbi. Era como el reconocimiento público a una recuperación que está resultando larga, dura y difícil. Han pasado ya casi diez meses y no se puede vislumbrar todavía su reaparición en los Grand Prix, pero lo que está muy claro es que está teniendo una fuerza de voluntad y un espíritu de sacrificio que sólo pueden tener una recompensa: volverse a subir a una moto.

También vimos a Angel Nieto, recién operado de la garganta y con el consejo médico de hablar sólo lo imprescindible. Ojalá físicamente esté a punto cuando comience la temporada, porque en el cuarto de litro y con la nueva Garelli no le espera precisamente un camino de rosas. Los agoreros, que siempre los hay, vislumbran la retirada de Angel para este mismo año. De entrada, ya no le podrán acusar de que se pasea o gana con una mano, porque la presencia de Freddie Spencer, con Honda, en 250 c.c. revalorizará sin duda esta categoría, en la que la escudería JJ-Cobas presentará a dos pilotos catalanes, Carlos Cardús y Luis Miguel Reyes.

«He sido siete veces campeón de España en Enduro y no me conocía nadie. Terminó el trece en el París-Dakar y puedo comenzar a decir que soy piloto profesional.» Así piensa Carlos Mas, que el pasado fin de semana se fue a la playa de Le Touquet para disputar otra prueba «made in Sabine». Más de mil participantes y el show garantizado. Por cierto que Gaston Rahier dijo en Barcelona que le gustaría contar con Carlos Mas como coequiper del próximo París-Dakar. Y BMW paga en marcos...

Y terminamos hablando de planes y proyectos. Luis Pérez-Sala seguirá en la F-3 formando «team» con Villamil, pero este año en el campeonato italiano, a los mandos de un Ralt Novamotor de la escudería de Lucciano Pavese. Está firmado. Su idea ahora es cubrir los huecos del calendario corriendo el Mundial de Resistencia con un Porsche 956, formando equipo con Jesús Pareja y Salvador Servia. La próxima semana ampliamos datos.





## BALLESTA



Realiza: Pilar Parra  
Fotos: Alex Puyol

1 y 2

Embellecedores para ruedas, resistentes a la corrosión. El precio de cada juego es de 10.050 pesetas, en Auto-Recambios Avenida, Gravina, 15-17 (Huelva).

## Caprichos

3 Sistema de alarma dirigido electrónicamente para proteger su vehículo. Cuesta 6.500 pesetas, en Uriarte, Zamarrón y Cia., Industria, 341 (Barcelona).

4 Bomba de aire de alto rendimiento, con manómetro para un rápido control de la presión de aceite. Por 2.390 pesetas, en Comercial Ramón Martín, S. A., Córdoba, 22, Jerez de la Frontera (Cádiz).

5 Solución rápida para limpieza de baterías. Cuesta 1.820 pesetas, en Auto Hobby, paseo de Santa María de la Cabeza, 42 (Madrid).

Todos estos productos son de la firma Hella.



# SERVICIOS DEL BANCO POPULAR. CUENTE VD. CON ELLOS.

### Autocheques 4B:

Para llenar el depósito del coche sin llevar dinero en efectivo.

### Tarjeta 4B y Telebancos:

Para disponer de dinero en efectivo y realizar otras operaciones a cualquier hora del día y de la noche en más de 650 Telebancos.\*

### Cheques 4B:

Para realizar sus compras en miles de establecimientos.

### Cheques de viaje y Eurocheques:

Para viajar cómodamente.

### Tarjeta Visa:

Para poder comprar por todo el mundo con sólo su firma.\*

### American Express:

Para pagar sin límite de gastos preestablecidos.\*

### Master Card:

Para sus compras y servicios sin dinero.\*

### Mondial Assistance:

Para viajar protegido por todo el mundo.

### Cuentas a la vista y a plazo:

Para custodiar y rentabilizar sus ahorros.

### Cajas de alquiler:

Para sus pertenencias de valor.

### Crédito popular:

Para conseguir créditos personales de manera rápida y con amortizaciones asequibles.

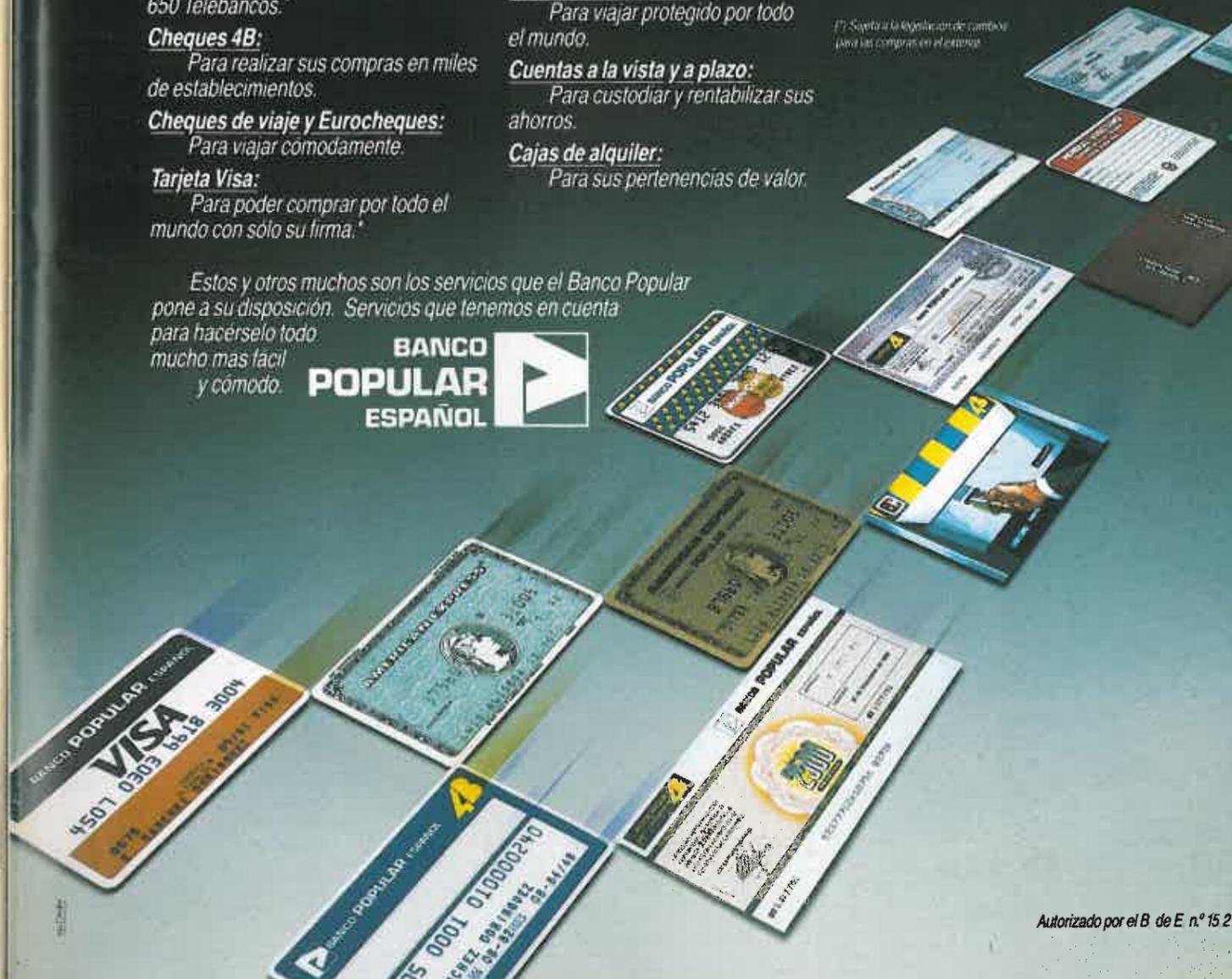
### Domiciliación:

Para que el banco se encargue de cobrar sus ingresos y pagar sus gastos.

\* Sujeta a la aplicación de cambios para las compras en el exterior.

Estos y otros muchos son los servicios que el Banco Popular pone a su disposición. Servicios que tenemos en cuenta para hacérselo todo mucho más fácil y cómodo.

**BANCO POPULAR ESPAÑOL**



# FORD ORION. LA CONQUISTA DEL ESPACIO.

El Ford Orion va a cambiar sus ideas sobre el espacio, por la generosa amplitud de su interior y las dimensiones clásicas y elegantes de su exterior.

Su tracción delantera y suspensión independiente dan al Orion total seguridad en la conducción. Con una velocidad punta de 167 Km/h. Y con un consumo también sorprendente:

5,2 l/100 Km.\* (gasolina) o 3,9 l/100 Km. (diesel).

Motores 1.300 y 1.600 cc.

Elevavinas eléctrico. Respaldo trasero abatible asimétricamente.

Y el maletero más amplio de su segmento.

Venga a conocer el Ford Orion a cualquiera de los más de 400 puntos de Venta y Servicio Ford en toda España.



Desde  
865.000 Ptas. F.F.

Recuerde Ford Credit. Pague su Ford con dinero de Ford. Garantía de 12 meses y de 6 años contra la perforación por corrosión.  
\*(OM 5/6/82)

ORION   
Diseño y Calidad

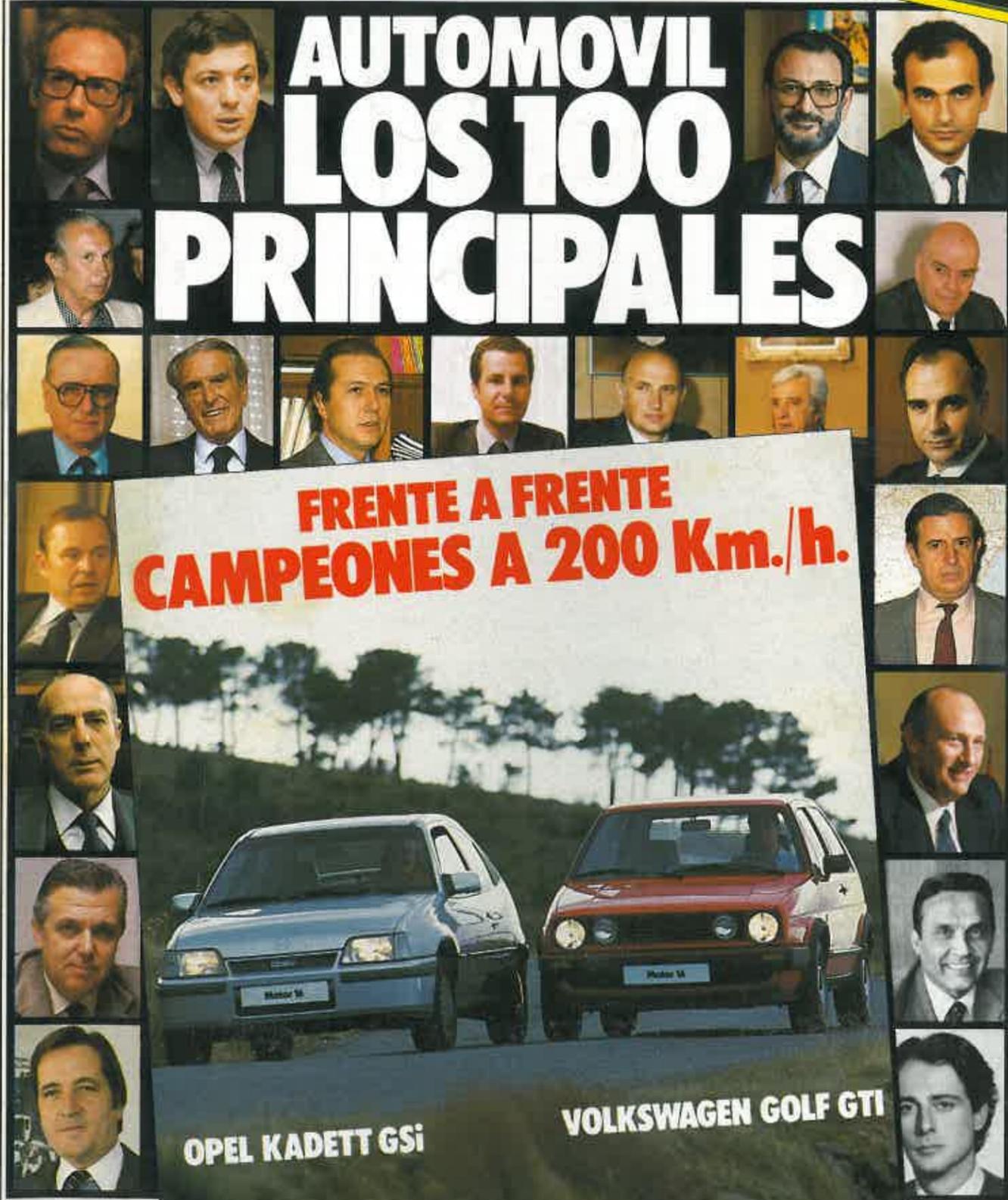
23 de febrero de 1985 Núm. 70 • 175 ptas.

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

GT TURBO  
TODAVIA  
MAS CINCO



## AUTOMOVIL LOS 100 PRINCIPALES



**FRENTE A FRENTE  
CAMPEONES A 200 Km./h.**



OPEL KADETT GSi

VOLKSWAGEN GOLF GTI