

COMO SON, QUE GASTAN Y CUANTO CORREN

QUE UTILITARIO COMPRAR

**CHEQUEO
9000
Kms.**



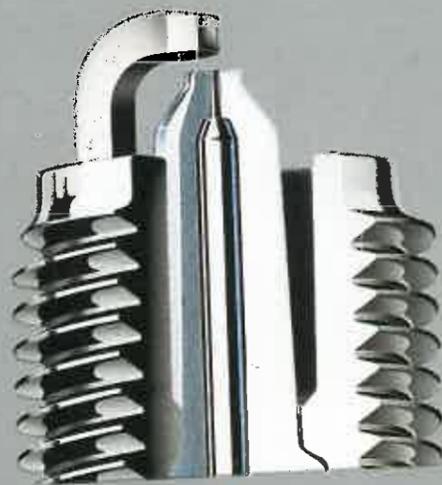
**CONDUCTOR: LISTA DE
MEDICAMENTOS PELIGROSOS**



PLATINO

Esta técnica evita desviaciones innecesarias del flujo térmico y hace posible prolongar el pie aislante hacia el interior de la cámara de combustión.

La separación de los electrodos durante la vida de la Bujía, es mínima. Así, el arranque, marcha y consumo de combustible son óptimos y constantes.



El electrodo central de la nueva Bujía Bosch Platino está fabricado con una pureza de platino del 99,9%

¿Por qué los ingenieros de Bosch se han decidido por este metal tan preciado, cuya producción mundial no pasa de las 85 toneladas?



Se necesitan 10 toneladas de mineral para obtener 30 gramos de platino.

La razón principal es el elevado punto de fusión del platino: 1.769°C.

Una alta temperatura que permite sinterizar el electrodo central con el cuerpo cerámico de la nueva Bujía: Sin fugas.

Esta innovación hace que:

La Bujía Bosch Platino alcance su temperatura de autolimpieza pocos segundos después de arrancar el motor.

Gracias a su conductibilidad térmica, la nueva Bujía Bosch Platino se calienta de inmediato, incluso cuando el motor está frío. Consiguiendo una marcha más redonda y suave del motor, sin que se produzcan fallos de encendido. Desaparecen todos los problemas típicos de Bujías cuando se circula por ciudad o en caravana, con aprovechamiento óptimo y total del combustible desde el arranque.

La especial construcción de la Bujía Bosch Platino hace que el desgaste, inevitable también en ésta, se produzca por dentro; es decir, en la protección del pie aislante.



Esta es la causa de que la distancia efectiva entre los electrodos sea casi constante, por lo que constantemente el arranque es perfecto, constantemente la marcha es redonda, constantemente el consumo de gasolina es bajo, constantemente el nivel de contaminación es mínimo,... Bujía Bosch Platino constante durante toda la vida.

Todo lo que Vd. puede hacer en favor del motor, del medio ambiente y del consumo de combustible, lo puede conseguir con la nueva Bujía Bosch Platino. A un precio razonable.



BOSCH
Así de seguro

Hemos tratado
de conseguir
la mejor Bujía que jamás
se haya fabricado en serie.

Por eso,
le hemos dado
algo muy especial:

Los pequeños detalles

La verdad, señores fabricantes, es que ustedes hacen unos coches estupendos. Sus esfuerzos en investigación se plasman después en esos vehículos que recorren con alegría las carreteras españolas. Una vez más hemos tenido ocasión de comprobarlo esta semana, llevándonos seis coches a las costas gallegas. Nueve mil kilómetros recorridos nos han servido para hacer una prueba comparativa de los seis pequeños más populares. Ha sido un examen minucioso, y riguroso también, que nos permite hoy poder ofrecerles a nuestros lectores una serie de consejos prácticos que les ayudarán sin duda a decidir qué coche les interesa comprar.

Sin embargo, junto con este piropo generalizado, hay también una pequeña regañina para los fabricantes. Las máquinas, como decíamos, son estupendas, pero a los vehículos les faltan pequeñas cosas que nosotros queremos señalar aquí, en beneficio de sus posibles usuarios. Es una verdadera lástima que entreguen los coches sin asideros para el acompañante del conductor, en algunos casos, y con unos ceniceros que rozan la tacañería, en otros.

¿Cuánto cuesta, por ejemplo, que los ceniceros tengan una tenue luz que permitan ser utilizados inequívocamente durante la conducción nocturna? Prácticamente nada. Bueno, pues tal y como están las cosas

es mucho mejor, si el conductor es también fumador, que arroje la ceniza al suelo. En caso contrario corre un grave peligro, pues tendría que dedicar toda su atención a encontrar la minúscula caja que sirve para estos menesteres.

Por lo demás, insistimos, estos pequeños diablillos de la carretera corren que se las pelan. Se comportan con alegría en los tramos de autopista y responden con seriedad en las difíciles carreteras del noroeste español. Hasta allí hemos llegado en peregrinación. Y nunca mejor dicho, porque los coches se «han postrado» ante el apóstol Santiago, en la plaza del Obradoiro, donde fueron recibidos por el presidente del Gobierno gallego, Gerardo Fernández Albor.

Señores fabricantes, por favor, cuiden los pequeños detalles. De verdad que vale la pena.

N. del D. Este año el premio nacional de fotografía se lo va a llevar José Luis Martín Palacín, director general de Tráfico. Sus coches, que han renunciado al verde guardia civil y se visten de blanco o rojo, están apostados en los rincones más insólitos de nuestras carreteras. Y, cuando menos se lo espera, queda usted fotografiado para la historia del tráfico español. Cuidado, mucho cuidado, conductores.

Félix Lázaro



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	36 CUENTENOS SU CASO
20 REPORTAJE Medicamentos: Causa oculta de accidentes	38 AGENDA PERSONAL
24 ACTUALIDAD Guerra Zuzunegui interpelará a Solchaga	39 COMPRAR Y VENDER
27 MERCADO Ofertas de la semana	43 XAVIER DOMINGO Tarjetas postales
28 Precios de coches nuevos	45 A FONDO Opel Rekord 2.3 TD
30 Precios de coches usados	52 LO ULTIMO Sbarro Challenge
31 Precios motos	57 MOTOS Elf-2: El pájaro negro
33 NOTICIAS DE EMPRESA	60 DEPORTE Correr en España
34 CONOZCA SU COCHE No más reglajes de taqués	65 CATALUÑA EXPRES 20 días en Kialamy
35 PASATIEMPOS	66 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

**Pág.
6**

Prueba comparativa de los pequeños y más vendidos polivalentes del mercado nacional: Ford Fiesta 1.1, Citroën Visa 11 RE, Opel Corsa 1.0, Renault 5 TL, Volkswagen Polo C y Peugeot 205 XL.



**Pág.
54**

Lo último de Lamborghini es el Countach 5.000 Quattrovalvole, un monstruo escalofriante tanto por sus prestaciones como por su precio, que verá la luz en el próximo Salón de Ginebra.





Viaducto al derribo

Comenzó el derribo del viaducto del Cinturón de Ronda de Barcelona situado en la plaza de Alfonso X el Sabio. Construido hace más de diez años, el actual Ayuntamiento socialista ha llevado adelante su propósito de derribo, con el aplauso de las Asociaciones de Vecinos de la zona. La obra costó en su día más de mil setecientos millones de pesetas y el actual derribo se acercará a los cien millones a los que habrá que añadir otros ochocientos en acondicionar las nuevas comunicaciones a nivel de suelo, jardinería y accesos al túnel de la Rovira que es adyacente y está cerrado por no tener acceso practicable. Los restos del viaducto serán «reciclad» para la construcción de un espigón en el puerto.

AL «18» POR MENOS

A CABA de salir al mercado una versión del R-18 (berlina y familiar), que con un equipamiento inferior al conocido GTS, ofrece también un precio inferior. Las dos nuevas versiones se denominan GTL e incorporan la mecánica 1600 de 83 caballos.

Frente al más lujoso GTS, los nuevos GTL no incorporan los elevados eléctricos y cierres centralizados, siendo equipo de serie: el reloj digital, el encendido electrónico y el tapón de gasolina con llave. Su precio es de 1.245.621 pesetas para la berlina y 1.310.371 pesetas para el familiar, lo que suponen 31.000 pesetas de ahorro respecto a las versiones más equipadas. Los nuevos GTL incorporan ya el frontal tipo GTX, que a partir de ahora llevarán ya todos los R-18 españoles que suman 8 versiones entre berlinas, familiares y motores 1600 y 2 litros, así como 2 litros diesel.

GILERAS EN ESPAÑA

PARA el próximo mes de mayo está prevista la comercialización en España de cinco nuevos modelos de motocicletas Gilera, que en la actualidad están en periodo de homologación. La gama está compuesta por una versión enduro (250 LC), dos de carretera (RV 200 y RV 250 NGR) y dos de trial (RX 200 y RX 200 Arizona). En todas el motor es monocilíndrico, dos tiempos, con refrigeración líquida y potencias de 24 y 25 caballos, según versiones en los modelos 200.

En la fotografía el modelo de carretera, con arranque eléctrico, cambio de seis marchas, frenos de disco, con sistema *antiwowing* y suspensión *monodrive*. Aún sin confirmar, los precios de estas motos estarán entre las 420.000 y 450.000 pesetas.



Gran competición trivial

Si le gusta presumir ante sus amigos de sus conocimientos sobre el mundo del automóvil, dentro de muy poco tendrá la oportunidad de demostrar su sabiduría del motor. La redacción de MOTOR16 ha elaborado las casi cuatro mil preguntas que componen la gran competición Trivial!, que, con el nombre de nuestra revista, ha presentado Juegos Educa en la Feria del Juguete de Valencia, y será puesto a la venta próximamente en toda España.

A pesar de su corta vida el Trivial es ya el primer juego de mesa en muchos países y pronto lo será en el nuestro. El que lleva el nombre de MOTOR16 se compone de preguntas sobre todos los temas relacionados con el motor, coches, mecánica y técnica, deporte y tráfico y seguridad vial.

GM: Protegidos ganan más

La empresa de automóviles número uno, no sólo en U.S.A. sino en todo el mundo, General Motors Corporation, registró el pasado año los mayores beneficios económicos en sus sesenta y seis años de historia: 4.500 millones de dólares o, lo que es lo mismo, algo más de ochocientos mil millones de pesetas.

Según los analistas económicos estos excelentes resultados son producto sobre todo de las restricciones que Estados Unidos ha puesto en los últimos años a la entrada de vehículos japoneses. En cuanto a la filial española de GM, poco o nada se conoce desde que se instaló en nuestro país, dado que al tener que rendir cuentas a un solo accionista (la casa matriz) no saca a la luz pública sus resultados. En el pasado año las ventas de Opel en España fueron de 50.293 unidades.



CITROËN PARA CORRER

A un precio de 2.450.000 pesetas f.f. (alrededor de 3.100.000 pesetas, llaves en mano), se va a iniciar la comercialización en España del Citroën CX GTi Turbo. Con un motor de 2,5 litros y 168 caballos de potencia, alcanza los 220 kilómetros por hora. Pero ésta no es la única novedad de Citroën en estos días, ya que en las próximas semanas va a presentarse el Visa GTi, fabricado en Vigo para toda Europa, con el mismo motor de 105 caballos del Peugeot 205 GTi. Su precio aún no ha sido comunicado,



pero se estima en los alrededores de 1.250.000 pesetas en la calle. En la fotografía, el famoso cartel publicitario del CX GTi Turbo, que fue prohibido en Francia por incidir en la velocidad máxima de un automóvil.

Palacín y Carreño, no se

«axunión»
El consejero de Ordenación del Territorio de la Xunta de Galicia, Angel Mario Carreño, ha acusado al director general de Tráfico, José Luis Martín Palacín, de haberse expresado «con intencionalidad electoral» al mostrar sus sospechas respecto a la pasividad de la Xunta sobre las sanciones en el transporte escolar. Palacín había afirmado que la Agrupación de Tráfico ha comprobado que autobuses denunciados siguen circulando sin haber sido sancionados. Angel Mario Carreño relaciona las visitas de Palacín y recientemente de la titular del MOPU, Julián Campo, como «un goteo de cargos de la administración central con fines electorales y que ignoran a las autoridades autonómicas.»

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas Vicepresidente: Alejandro Muñoz Alonso. Editor: Romualdo de Toledo Director: Félix Lázaro
Redactor jefe: Alberto Mallo Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información), Angel Carhenilla (Arte y Fotografía), Sergio Piccione (Producto), Olegario Torralba (Diseño), Redacción: María Jesús Benoit, José María García Cernuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raul Rodriguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma), Carlos Berbel (Gran Bretaña), Francisco Ibáñez (Suiza), Lía Lovit (Argentina), Giancarlo Perini (Turín), Charles G Proche (Long Beach, California) Hans Jurgen Tucherer (Alemania) Diseño: Juan G. Aso Fotografía: Alfonso J Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); José Robledo (Pruebas); M. Angeles G. Maroto, Caridad Plaza e Inés Prat («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Aquellos locos en sus cacharros); José Luis de la Viña (Náutica)
Director de Publicidad: José Carlos de Santiago Subdirector de Publicidad: Julio José Benito Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente Avda. del Ejército, 11 Departamento 54-B Bilbao-48014 Tel.: (94) 435 77 85 Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsina Ruf Plaza Gala Placidia, 1 y 3 Barcelona-08006 Tel.: (93) 237 70 00 Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla Pol. Calonge Calle B Parcela 24 Sevilla-41007 Tel.: (954) 43 22 11.
Anuncios por palabras: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero Subdirector Administrativo: José Manuel Oter
Director gerente: José Luis Virumbrales Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41 Madrid-28037 Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00 Télex 43974 nry e
Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing International, S. A. Francisco Gervás, 8 Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA) San Romualdo, 26 Madrid-28037.

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

Difusión controlada por OJD.



FRENTE A FRENTE

**FIESTA 1.1, VISA R E, CORSA 1.0,
R-5 TL, POLO 40 C, 205 XL**

**TODOS
LOS PEQUEÑOS**



A reciente aparición de nuevas versiones de coches del llamado segmento medio o polivalente nos ofrecía el reto periódico de enfrentar, de una vez por todas, a todos los coches de muy parecidas características y tamaños fabricados en nuestro país. Estos seis coches

agrupan, en sus diferentes modelos, más de la mitad de todos los coches que se venden en España y constituyen, hoy por hoy, la motorización mínima de muchos españoles, que tienen al fin la oportunidad de disponer de un modelo moderno, razonable de precio y con un comportamiento en carretera más que honesto.

Pese a que su tamaño se sitúa en los alrededores de los 3,7 metros, ofrecen unas cotas de habitabilidad suficientes para el desplazamiento de una familia típica, con dos o tres hijos, y su equipaje correspondiente; unas posibilida-



Visa 11 RE: 873.548 ptas.



Polo 40 C: 778.905 ptas.



Fiesta 1.1 L: 848.835 ptas.



des mecánicas adecuadas a velocidades de cruce de 120 kilómetros por hora y unos consumos notablemente ajustados.

Obviamente, todos los fabricantes españoles ofrecen estos mismos modelos con mejor equipamiento y motores de muy distinta potencia, pero nos hemos ceñido a las versiones básicas, con equipamiento justo.

Para una prueba de esta naturaleza, hemos querido ofrecer un marco distinto al habitual de nuestra sección. Para ello hemos elegido un itinerario que nos llevase, desde Madrid, al litoral, con dos personas a bordo y su equipaje. Ello nos daría unos resultados más aproximados a los que obtendrá cualquier familia en sus próximos desplazamientos de Semana Santa o vacaciones.

De las muchísimas posibilidades que se nos ofrecían, nos hemos decidido, en esta ocasión, por Galicia. Entre Madrid y el noroeste nos encontramos con todo tipo de carreteras: desde 120 kilómetros de autopista, a las siempre difíciles carreteras gallegas, pasando por las rectas castellanas. Todo un escaparate de condiciones, unas veces favorables y otras desfavorables, para resumir lo que, a la hora de la verdad, se encuentra por la carretera un conductor de tipo medio. Al margen de estas consideraciones, el paisaje gallego, sus gentes y su gastronomía merecen, co-



El personaje

En todos los viajes se encuentran personajes que llaman la atención, por su humanidad o su pintoresquismo. Es poco frecuente que alguno de ellos sea un joven adolescente, de trece años, como el que encontramos en Santiago de Compostela. Al ver a todo el grupo de coches en plena plaza del Obradoiro, haciendo las fotos de rigor, se nos acercó, interesándose por el trabajo.

A su corta edad, Jorge Hombre se reveló como un notable conocedor de los aspectos técnicos de los automóviles que estábamos probando. Comprador de revistas especializadas, entre las que se encuentra la nuestra, nos asombró su simpatía y madurez, así como la sensatez de sus preguntas. Lectores así nos enorgullecen y nos animan a corregir los defectos. Muchas gracias Jorge.

Renault 5 TL: 759.480 ptas.



Corsa 1.0: 726.402 ptas.



Peugeot 205 XL: 842.637 ptas.



mo cualquier otra región española, la atención de cualquier medio de comunicación. En las páginas que siguen, al margen de los aspectos técnicos de la prueba, hemos querido reflejar, como anécdota, los otros aspectos que en las pruebas de coches suelen pasar inadvertidos.

INTERIORES: DE TODO, COMO EN BOTICA

Ya hemos mencionado que todas las versiones son las básicas. Pero hay una excepción: el Citroën Visa. Nos hemos inclinado por el RE por su caja de cambio de cinco velocidades, ya que la de cuatro velocidades, de serie en la versión E, prácticamente no tiene demanda, habiendo un claro desplazamiento hacia esta versión como más económica, dejando el Challenger como intermedia.

Visa.—Al fin, los responsables de Citroën se han decidido a abandonar los satélites, cuyo manejo complicaba notablemente las cosas a los usuarios y ofrecían una estética discutible. Se ha vuelto, pues, a un cuadro de instrumentos muy similar al del Samba, con las tradicionales palancas en el volante. Unos asientos muy blandos y cómodos, ofrecen como contrapartida una posición de conducción demasiado baja,



Autopistas gallegas

La región gallega cuenta en la actualidad con dos tramos de autopista en funcionamiento (Vigo-Pontevedra y La Coruña-Santiago), de un eje norte-sur inacabado. Al margen de toda consideración política y desde un punto de vista puramente automovilístico, la culminación del tramo Pontevedra-Santiago nos parece imprescindible. Para quienes viajan esporádicamente a Galicia este hecho se manifiesta en cada travesía, en cada recodo y en cada cuesta.

Es de mencionar que el actual Gobierno regional, con Angel Mario Carreño como conselleiro de Ordenación del Territorio y Obras Públicas, se muestre claramente partidario de la culminación de la obra, cuyo valor estimado en la actualidad es de 24.000 millones de pesetas.

FICHA TECNICA



	CITROËN VISA 11 RE	VOLKSWAGEN POLO C	FORD FIESTA 1.1 L	RENAULT 5 TL	OPEL CORSA 1,0	PEUGEOT 205 XL
MOTOR						
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.124 c.c. (72x69 mm.)	1.043 c.c. (75x59 mm.)	1.117 c.c. (73,9x64,9 mm.)	1.108 c.c. (77x72 mm.)	993 c.c. (72x61 mm.)	1.118 c.c. (74x65 mm.)
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 3 apoyos	De 5 apoyos	De 3 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza accionado por cadena	Arbol de levas en cabeza accionado por correa	Arbos de levas lateral accionado por cadena	Arbol de levas lateral accionado por cadena	Arbol de levas lateral accionado por cadena	Arbol de levas lateral accionado por cadena
Alimentación	Carburador	Carburador	Carburador	Carburador	Carburador	Carburador
Compresión	9,2 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1	9,2 a 1	9,6 a 1
Tipo de carburante	Gasolina de 96 NO	Gasolina de 90 NO	Gasolina de 96 NO	Gasolina de 96 NO	Gasolina de 96 NO	Gasolina de 96 NO
Capacidad del depósito	40 litros	36 litros	34 litros	43 litros	42 litros	50 litros
Potencia máxima	57 caballos a 6.250 rpm.	40 caballos a 5.300 rpm.	50 caballos a 5.500 rpm.	46 caballos a 5.250 rpm.	45 caballos a 5.400 rpm.	55 caballos a 6.000 rpm.
Par máximo	8,2 mkg. a 3.000 rpm.	7,5 mkg. a 2.700 rpm.	8,5 mkg. a 2.700 rpm.	8 mkg. a 2.500 rpm.	6,9 mkg. a 2.700 rpm.	9 mkg. a 3.000 rpm.
TRANSMISIÓN						
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual de 5 marchas	Manual de 4 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 4 marchas	Manual de 4 marchas	Manual de 4 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha:						
1. ^a	6,8 km/h.	6,8 km/h.	7,2 km/h.	6,9 km/h.	7,4 km/h.	7,9 km/h.
2. ^a	14,6 km/h.	12 km/h.	12,7 km/h.	12,6 km/h.	12,2 km/h.	14,0 km/h.
3. ^a	17,7 km/h.	18 km/h.	19,3 km/h.	19,6 km/h.	18,9 km/h.	22,9 km/h.
4. ^a	23,7 km/h.	26,4 km/h.	27,4 km/h.	28,69 km/h.	27,7 km/h.	32,9 km/h.
5. ^a	29,5 km/h.	—	34,3 km/h.	—	—	—
Embrague	Mando por cable	Mando por cable	Mando por cable	Mando por cable	Mando por cable	Mando por cable
DIRECCION						
Tipo	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Vueltas de volante entre topes	3,4	3,5	3,2	3,8	4,1	3,8
Diámetro de giro	9,9 metros	10,1 metros	9,8 metros	9,8 metros	9,4 metros	9,9 metros
FRENOS						
Sistema	Discos delante y tambores detrás con servo	Discos delante y tambores detrás	Discos delante y tambores detrás con servo	Discos delante y tambores detrás con servo	Discos delante y tambores detrás con servo	Discos delante y tambores detrás con servo
SUSPENSIONES						
Tipo	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente delante y semiindependiente detrás	Independiente delante y eje rígido detrás	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente delante y semiindependiente detrás	Independiente a las cuatro ruedas
RUEDAS						
Llantas	De chapa, de 4,5x13	De chapa, de 4,5x13	De chapa, de 4,5x13	De chapa, de 5x13	De chapa, de 4,5x13	De chapa, de 4,5x13
Neumáticos	135 SR 13	135 SR 13	135 SR 13	155/70 SR 13	135 SR 13	145 SR 13
PESOS						
En orden de marcha	810 kg.	700 kg.	755 kg.	735 kg.	735 kg.	785 kg.



lo que disgustará especialmente a las mujeres.

Polo.—Como es tradicional en los coches alemanes, y muy especialmente en Volkswagen, el salpicadero no es nada atractivo, con un dominante negro

de dudoso gusto. Los asientos, notablemente duros, son, sin embargo, muy confortables en largas distancias, gracias a un óptimo diseño anatómico. Falta un asidero para el pasajero, y las luces, que no son halógenas, son clara-

mente insuficientes. Afortunadamente, tiene limpia trasero, ya que el cristal posterior se ensucia notablemente.

Fiesta.—Sin duda, y a criterio de todos los conductores, ofrece el más cuidado interior y la mejor terminación.

No hay ninguna región española que disponga de tantos paradores nacionales como Galicia. La ausencia de iniciativas hosteleras privadas y la nacionalidad de los dirigentes del turismo en los años sesenta son las causas de esta densidad de alojamientos oficiales que, por otro lado, se agradece.

Sin contar con el magnífico Hotel de los Reyes Católicos, en Santiago de Compostela, cuya titularidad recae en Entursa, son nueve los paradores gallegos. Desde el grande y lujoso Conde de Gondomar, en Bayona, hasta el recoleto Condes de Villalba, en esta localidad lucense, con sólo seis habitaciones.



Paradores en Galicia

Como es tradicional, en todos ellos es esmerado el servicio y una relación precio-calidad más que aceptable. Por si fuera poco, algunos de ellos se sitúan en recintos históricos, como el mencionado de Bayona, el de Pontevedra o el de Villalba. En edificios modernos, el de Puertomarín y Ribadeo, ambos en la provincia de Lugo, y el de Verín, en Orense. Por último, los de Ferrol y Tuy se encuentran ubicados en magníficos edificios regionales.

Para quienes viajen a Galicia, recomendamos muy sinceramente estos alojamientos, con buen servicio, precios razonables y en los lugares más bellos de la región.

EQUIPAMIENTO



	Visa	Polo	Fiesta	Renault	Corsa	205
Cuentarrevoluciones	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Cuenta kilómetros parcial	SI	NO	NO	SI	NO	NO
Termómetro de agua	NO	SI	SI	NO	SI	NO
Manómetro presión de aceite	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Reloj	SI	NO	SI	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	NO	NO	NO	SI	NO	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	NO	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	NO	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	NO	NO	NO	NO	NO
Aire acondicionado	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	NO	SI	NO	NO	NO
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI	NO	NO	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Cerraduras centralizadas	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Luz lectura mapas	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI	SI	SI	NO
Llantas aleación	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Preequipo de radio	SI	SI	SI	NO	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	NO	SI	SI	NO	NO	NO
Asiento posterior divisible	NO	NO	SI	NO	NO	NO

SONORIDAD



	Citroen Visa II RE	VW Polo C	Ford Fiesta 1.1L	Renault 5 GTL	Opel Corsa	Peugeot 205
Al ralentí	51,4	50,2	52,0	42,2	53,5	51,4
A 60 km/h.	68,2	64,7	66,5	67,4	67,5	65,1
A 90 km/h.	73,1	68,6	73,5	70,0	69,8	67,9
A 120 km/h.	76,4	73,2	75,6	78,7	73,6	71,2
A 140 km/h.	77,7	76,9	77,4	80,6	77,4	75,3
A tope	—	—	—	—	—	—

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

	Citroen Visa II RE	VW Polo C	Ford Fiesta 1.1L	Renault 5 TL	Opel Corsa 1.0	Peugeot 205 XL
A 60 km/h.	11,2	12,1	11,7	13,1	15,5	12,0
A 100 km/h.	34,2	37,8	34,6	32,6	39,3	33,5
A 120 km/h.	56,8	53,0	54,1	52,6	60,0	52,5

PRESTACIONES



	Visa	Polo	Fiesta	R-5	Corsa	205
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) ...	146,8	145,3	144,3	138,0	142,4	146,4
ACELERACION (seg.)						
400 m. salida parada	20,6	21,0	20,5	21,0	21,0	19,6
1.000 m. salida parada	38,9	38,9	38,1	34,4	38,9	36,6
De 0 a 100 km/h.	17,1	21,1	20,6	17,6	20	13,6
RECUPERACION (seg.)						
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	22,9	23,0	21,2	22,8	22,9	22,7
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	24,4	—	23,2	—	—	—
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	44,2	41,4	39,9	42,1	42,8	44,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	48,1	—	43,6	—	—	—
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	26,6	18,3	20,9	21,0	21,9	19,7
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	34,0	—	31,0	—	—	—

El único pero que cabe ponerle es el volante de dirección: no sólo es demasiado fino, sino que se encuentra desplazado sobre el eje del conductor, dando una extraña sensación de ir conduciendo de lado.

Renault 5.—En su versión Super 5 se ha modificado totalmente el salpicadero, con un cuadro de instrumentos y visera que no armonizan demasiado en el tono general del automóvil. Por lo demás, ofrece una buena terminación y gran comodidad gracias a los asientos monogulá, que aunque no basculan como en el R-9, las plazas traseras se ven beneficiadas gracias a este sistema, que permite un aumento en el espacio para los pies.

Un cenicero fatalmente dispuesto despelleja los nudillos con insolente frecuencia.

Corsa.—Volvemos a repetir lo mencionado con el Polo, en lo que se refiere a la sobriedad. Hay que decir a su favor que la precisión de los instrumentos es típicamente germánica. Imperdonable la ausencia de la luneta térmica, aunque afortunadamente sí incorpora el limpia.

Peugeot 205.—En su versión de dos puertas, el 205 no se modifica en sus interiores, salvo en el abatimiento de los asientos, que ha sido estupendamente resuelto. La inexplicable ausencia de un agarradero y un cenicero sin luz son los peros que más inmediatamente se aprecian.

Aspecto muy importante para estos coches que aspiran a una utilización familiar es la capacidad del maletero. El más generoso es el Citroën, lo que es bastante lógico porque, con una carrocería de cuatro puertas y una longitud de 3,70 metros, lo tiene, en principio, más fácil para sus diseñadores. Sin embargo, no es el más largo, ya que el 205 le gana por cinco milímetros (la precisión es la precisión), y el 205, en cambio, no es el ganador, ya que concede 36 litros al líder Citroën. Por la cola, el de menor maletero es el nuevo Renault 5, que apenas ha ganado respecto a la antigua versión. El Fiesta, sólo por dos litros no ocupa el farolillo rojo, mientras que Corsa y Polo se sitúan en niveles muy similares. Todas estas cifras corresponden al maletero, con la bandeja trasera.

Todos ellos permiten abatir los asientos, con lo que la capacidad crece apreciablemente. Y es el Polo, gracias a su configuración tipo furgoneta, el que sale más beneficiado, por delante del Corsa, Renault 5 y Fiesta. El Visa ahora es el de menor capacidad, por lo que se deduce que se ha preferido una mayor capacidad en uso normal, en perjuicio de una menor capacidad ocasional.

Como en todos ellos se trata de las versiones baratas, y sólo el Fiesta ofrece la interesante posibilidad de abatir parcialmente los asientos, lo que es una clara contradicción con el espíritu utilitario con que se ofrecen.

AL VOLANTE: DIFERENCIAS DE MATIZ

Excepto el Opel Corsa, que tiene una cilindrada de 993 c.c., todos los demás superan el litro, pero ninguno llega a los 1.200 c.c. Todos ellos, por tanto, se sitúan en los alrededores del 1.1 y en las cercanías de los 50 caballos. Por lo visto, estas dos cifras son el compromiso más adecuado para este tipo de automóviles.



No sólo de marisco vive el hombre

Sin ningún género de dudas, Galicia es una de las regiones españolas que gozan de mayor popularidad gastronómica y es, sin embargo, la región que ofrece el arte culinario menos depurado. De todos sus platos típicos, apenas la empanada exige una elaboración compleja; lo demás, escasamente el agua y, por encima de todo, el punto y la materia prima.

Y es sin duda el marisco quien goza de mayor popularidad por aquellos lares. Lamentablemente, han pasado ya los días en que el precio era asequible y hoy, no hay grandes diferencias entre lo que nos cuesta un centollo en El Grove o Sada y lo que nos cuesta en un buen restaurante del interior. Otra cosa es la calidad y, sobre todo, el ambiente en que se degusta, porque aquella tierra las cosas es cierto que saben distintas. Y quedan aún sitios en los que se aprecian todos estos valores y los precios son más que asequibles. Un ejemplo: O Mesón de Bexo, en la pequeña localidad de Bexo, en la carretera de Padrón a Riveira, kilómetro 8,5. Una espléndida mariscada para 12 personas, con una carne de ternera asada como remate, vinos del país, postres y cafés bien servido y con prontitud, costó poco más de mil doscientas pesetas por cabeza. El marisco era fresco, destacando las ostras y las almejas.

Algo más caro, pero también más que razonable, en Bergondo, provincia de La Coruña, un restaurante al borde de la carretera llamado A Cabana, en el que destacamos una magnífica merluza del pincho con angulas.

En cuanto a potencia, los 40 caballos del Polo podrían parecer algo escasos, pero hemos de decir en su honor que estos 40 caballos son de los de verdad. Es también el único motor de concepción moderna, con árbol de levas en cabeza y distribución hidráulica, lo que tiene como ventajas, además de una rumorosidad menor, la ausencia de reglajes. Tampoco puede decirse que el motor Dourvrin del Visa sea antiguo, ya que se trata de un motor de aleación y cambio incorporado de enorme difusión y buen resultado. Fiesta, Renault 5, Corsa y 205 recurren a sistemas más antiguos, de distribución lateral, pero de gran fiabilidad mecánica.

Ya en todos los casos el motor se sitúa transversalmente, técnica a la que se ha incorporado muy recientemente

FRENTE A FRENTE

Renault, consciente de las mejoras aerodinámicas (el morro puede ser más bajo) y de habitabilidad que reporta. En el eje trasero es donde encontramos las mayores diferencias. Tenemos el Fiesta, con el eje rígido; el Corsa y el Polo, con el eje torsional semiindependiente, y los tres franceses (de origen), con una auténtica suspensión trasera independiente, sin duda la que mejores resultados obtiene, con la contrapartida de su mayor complejidad teórica.

Visa.—Aunque balanceó bastante, el

Citroën Visa
Adiós a los satélites



Volkswagen Polo
Sobriedad germánica



Ford Fiesta
El más atractivo



Renault 5
Visera exagerada



Opel Corsa
Simple y aburrido



Peugeot 205
Diseño armónico



TURBO

High Power Turbo Sound System

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

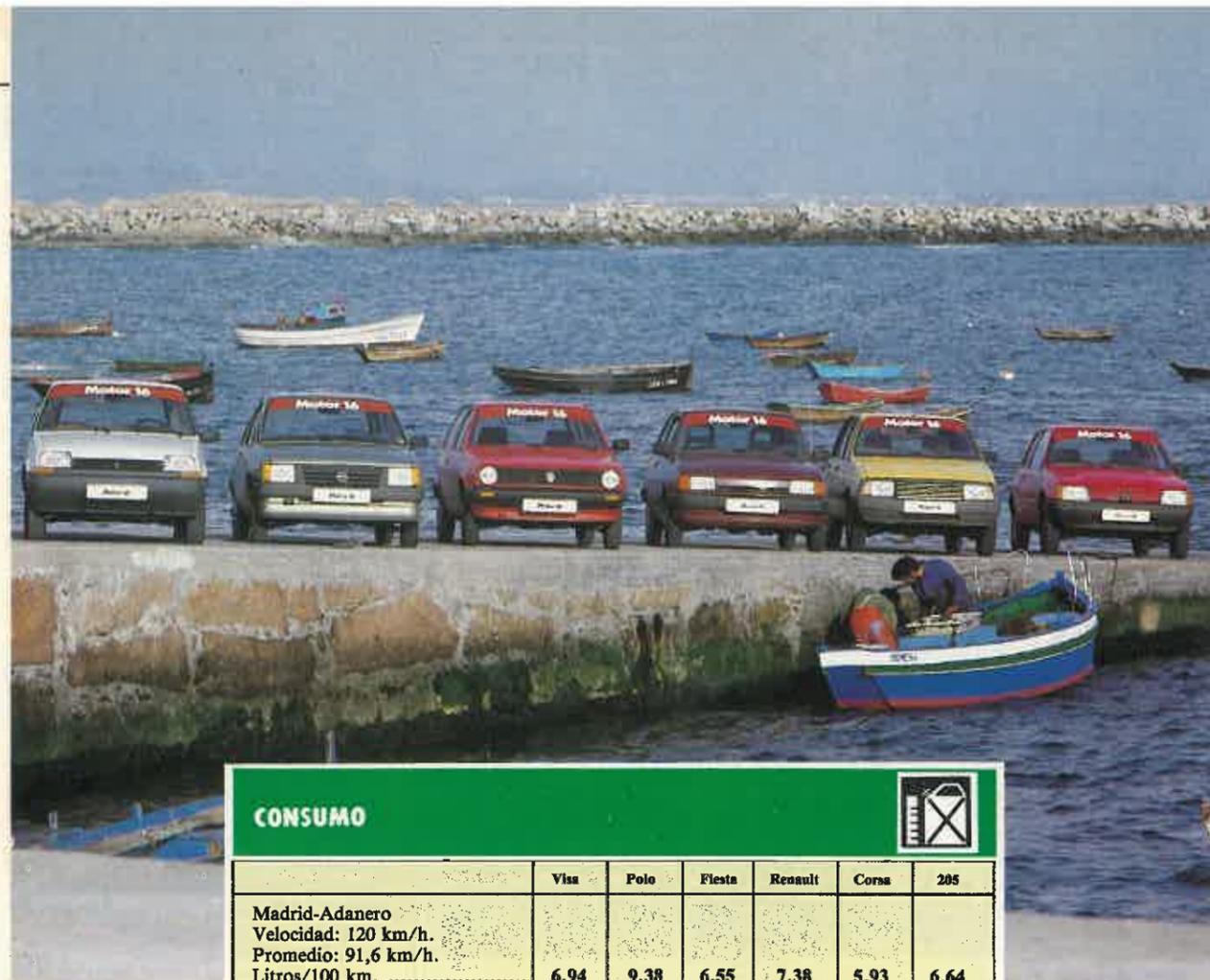
ya no querrá prescindir de él en su coche. Solicítelo a través de nuestros distribuidores oficiales Fujitsu-Ten.



FUJITSU TEN
CAR AUDIO

MUSICOM sa
Car Audio

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



CONSUMO

	Visa	Polo	Fiesta	Renault	Corsa	205
Madrid-Adanero Velocidad: 120 km/h. Promedio: 91,6 km/h. Litros/100 km.	6,94	9,38	6,55	7,38	5,93	6,64
Adanero-Cambados Velocidad: 130 km/h. Promedio: 95,4 km/h. Litros/100 km.	6,37	6,84	6,83	7,07	5,97	6,90
El Ferrol-La Bañeza Velocidad: 110 km/h. Promedio: 86,1 km/h. Litros/100 km.	7,96	6,57	7,27	7,17	6,52	7,47
La Bañeza-Adanero Velocidad: 110 km/h. Promedio: 98,4 km/h. Litros/100 km.	6,68	5,91	6,45	6,92	6,12	6,30
Adanero-Madrid Velocidad: 140 km/h. Promedio: 120,5 km/h. Litros/100 km.	8,44	10,13	9,02	8,59	8,68	7,81
Resumen viaje Kilómetros: 1.556,3 Promedio: 94,7 km/h. Litros/100 km.	7,59	7,31	7,32	7,68	6,78	7,32
Coste del viaje Pesetas * Gasolina normal.	10.995	9.896*	10.606	11.115	9.811	10.606
Otros valores fuera de itinerario						
Ciudad Promedio: 24,4 km/h. Litros/100 km.	10,8	8	9,4	8,1	8,6	9,7
Velocidad constante: 90 km/h. Litros/100 km.	5,5	5,6	7,4	5,3	5,8	5,4

Renault 5.—Ha ganado en estabilidad respecto al anterior R-5, que ya era buena. Muy bien de frenos (el mejor), pero una cuarta marcha ligeramente larga, lo que obliga a cambiar a tercera en los repechos y con el coche lleno.

Corsa.—Salvo por un volante de muy mal diseño, la estabilidad es irreprochable. Nada que objetar a los frenos y una caja de cambio de cuatro marchas, con el mismo defecto que el Renault, pero algo menos acusado.

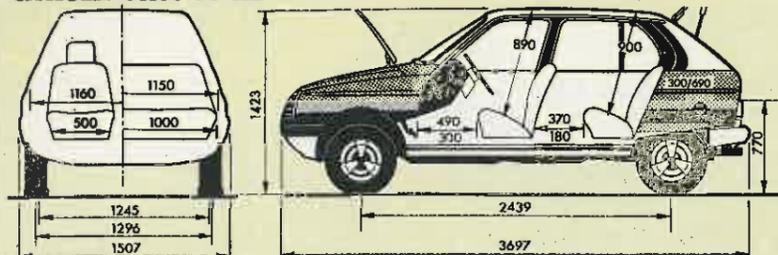
Peugeot 205.—Como en el Visa, el balanceo es más apreciable que en los coches alemanes, tradicionalmente más duros, pero su agarre es excepcional. Nada que reprochar a los frenos, pero sí a la ca-

ja de cambio, de cuatro marchas, cuya última relación es casi tan larga como la cuarta del Fiesta: sólo sirve para mantener la velocidad.

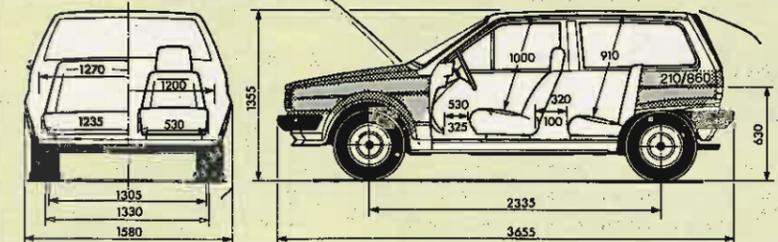
En definitiva, nos encontramos con soluciones bastante diferenciadas para obtener resultados muy parejos. En un nivel de conducción normal, no hay el menor problema para cualquier conductor. Ni siquiera las carreteras (algunas no merecen ni ese calificativo) gallegas, con su enrevesado trazado y su intensísimo tráfico, plantean dificultades, y eso que la lluvia ha sido una constante compañera en nuestro periplo.

Aunque en el cuadro de consumos está explicado con todo detalle, vamos a detenernos un poco en este capítulo.

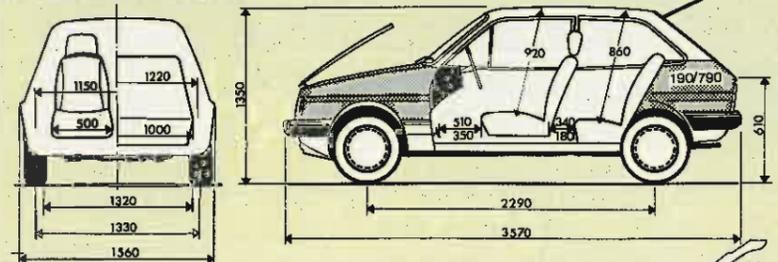
CITROËN VISA 11 RE



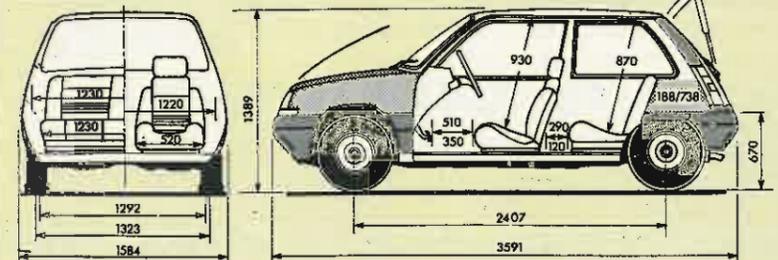
VOLKSWAGEN POLO C



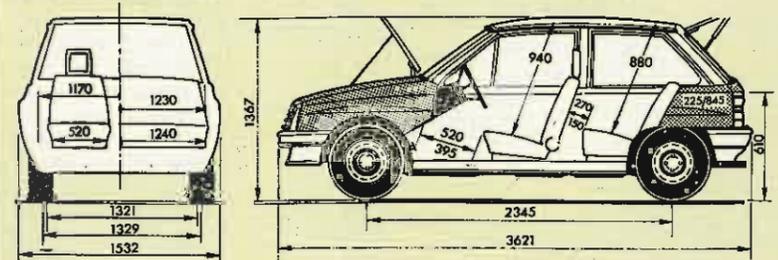
FORD FIESTA 1.1 L



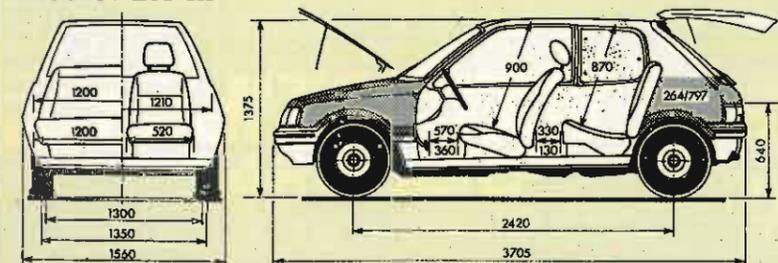
RENAULT 5 TL



OPEL CORSA 1.0



PEUGEOT 205 XL



CITROËN VISA 11 RE

Por ser el único de cuatro puertas, es el más accesible de todos, aunque también es casi el más largo. En el interior, las cosas cambian, en particular el asiento trasero resulta estrecho. El espacio para las piernas es suficiente en cualquiera de las plazas. El maletero cumple, pero sin excesos.

VOLKSWAGEN POLO C

También peca el Polo de una cierta estrechez interior, que se ve atenuada por las amplias superficies acristaladas, que dan una impresión más diáfana del habitáculo. La parte trasera, tipo furgoneta, le da una gran capacidad de carga con el asiento trasero abatido. El acceso a las plazas delanteras es bueno, pero resulta un poco difícil el acceso a las traseras.

FORD FIESTA 1.1 L

Las amplias puertas del Fiesta permiten un buen acceso a los asientos delanteros; en cambio, el acceso a la parte posterior es más conflictivo, principalmente por lo bajo que resulta el arco de la puerta. El maletero es muy pequeño y tiene el inconveniente de llevar la rueda de repuesto en el fondo. En cambio, es muy polivalente, al adoptar el respaldo del asiento posterior partido.

RENAULT 5 TL

El Super 5 ha ganado en habitabilidad con respecto a la anterior versión, pero, no obstante, sigue sin ser un prodigio en este aspecto. El maletero es bastante reducido y el acceso a las plazas traseras está dificultado por un asiento en el que sólo se abate el respaldo.

OPEL CORSA 1.0

El pequeño de General Motors, del que en la próxima primavera aparecerá una versión de cinco puertas, tampoco puede presumir mucho en lo que a espacio interior se refiere. El espacio en el asiento posterior es de los más pequeños. Gracias a esto se obtiene un maletero de dimensiones aceptables para el tamaño del coche. El acceso es bueno a todas las plazas.

PEUGEOT 205 XL

La habitabilidad del 205 en su versión de tres puertas es exactamente la misma que en su versión de cinco puertas; la impresión de que el asiento trasero es más angosto, sólo se debe a una disminución de la superficie acristalada con respecto al otro modelo. El acceso es bueno a todas las plazas.



En el puerto de la villa pesquera de Aguiño Galicia fue escenario para una prueba total y distinta

Autopista.—El Opel es en este terreno el líder indiscutible, con 5,93 litros/100 km supera en más de medio litro al Peugeot y Fiesta. El Polo es el perdedor nato. Su aerodinámica le perjudica notablemente en autopista, donde sus cuatro marchas y relaciones cortas no le son propicias. Por si fuera poco, el uso de gasolina normal se nota en los consumos.

Carretera.—Aquí las diferencias son menos abultadas. Todos ellos se mueven entre los 6,5 y 7,5 litros, y hay que tener en cuenta que el tramo Adanero-Cambados no es precisamente apropiado para ahorrar, y menos a una marcha de 130 km/h. de contador (sobre los 115 km/h. reales). Es también el Corsa el más ahorrativo, poniendo de manifiesto el excelente resultado del pequeño Opel en todos los terrenos en que se ha desenvuelto.

Resumen.—El Opel Corsa es el ganador en este aspecto. Llega incluso a amortizar la diferencia de coste de la gasolina normal que ofrece el Polo. Y, curiosamente, ha sido el Renault el que más nos ha consumido, con una ya apreciable diferencia respecto a sus rivales.

Al margen de los datos obtenidos en este viaje concreto, hemos querido también efectuar las pruebas habituales, sobre los itinerarios de todas nues-

¿Quién prueba a los probadores?

Las pruebas de coches son siempre para las marcas afectadas una especie de trauma freudiano de paternidad. Implacablemente, las revistas especializadas del motor, como forenses precipitados de oficio, apenas nace un nuevo coche, ya están metiéndole manos y pies para hacer acta pública de la nueva criatura. MOTOR16, en un ejemplo de transparencia, ha introducido en su última prueba comparativa un elemento de inusitada importancia, al invitar a un representante de las propias marcas a presenciar la realización de una prueba conjunta.

Como testigo de excepción, durante tres días, he podido introducirme entre las bambalinas de MOTOR16, y con los ojos muy abiertos —a pesar del poco sueño— tratar de probar a los probadores... El resultado ha merecido la pena, y kilómetro tras kilómetro hago aquí constancia de la seriedad profesional del equipo destacado por MOTOR16, coordinado por Che-

ma (José María Cernuda) y superdirigido por su director, Félix Lázaro.

Por las manos del equipo de prueba de MOTOR16 han pasando sucesivamente el Fiesta, Visa, 205, Corsa, R-5 y el VW Polo, y sus consumos, marchas, suspensión, frenos y un largo etcétera, ha sido chequeado implacablemente por estos hombres sin piedad, a pesar de su buen humor.

El resultado lo desconozco todavía. El jurado decidirá colegialmente y en equipo sus conclusiones. Esas conclusiones que el lector de MOTOR16 encontrará en estas mismas páginas.

Por mi vinculación profesional con Seat, he puesto el ojo especialmente en el VW Polo rojo que estaba en danza durante la prueba, pero después de ver la táctica de tratar el producto de este equipo durante el viaje, ahora puedo dormir tranquilo. La criatura está en buenas manos. Lo juro. **Antonio González Molina** Jefe información Seat M. I.



BALANCE FINAL



	Visa	Polo	Fiesta	Renault	Corsa	205
Velocidad máxima	1.0000	3.0000	4.0000	6.0000	5.0000	2.0000
Aceleraciones	3.0000	6.0000	2.0000	5.0000	4.0000	1.0000
Recuperaciones	6.0000	1.0000	3.0000	4.0000	5.0000	2.0000
Consumo	5.0000	2.0000	2.0000	6.0000	1.0000	2.0000
Transmisión	1.0000	3.0000	2.0000	3.0000	3.0000	3.0000
Caja de cambio	2.0000	2.0000	2.0000	1.0000	2.0000	2.0000
Frenos	1.0000	6.0000	3.0000	1.0000	5.0000	3.0000
Dirección	2.0000	5.0000	6.0000	2.0000	4.0000	1.0000
Comportamiento	3.0000	3.0000	6.0000	1.0000	3.0000	1.0000
Aptitudes urbanas	6.0000	1.0000	4.0000	1.0000	1.0000	5.0000
Autonomía	4.0000	5.0000	6.0000	3.0000	2.0000	1.0000
Habitabilidad	1.0000	6.0000	3.0000	4.0000	4.0000	2.0000
Maletero	1.0000	4.0000	5.0000	6.0000	3.0000	2.0000
Confort	3.0000	3.0000	3.0000	1.0000	3.0000	2.0000
Posición conductor	6.0000	1.0000	4.0000	1.0000	4.0000	1.0000
Sonoridad	5.0000	2.0000	4.0000	6.0000	2.0000	1.0000
Equipamiento	1.0000	3.0000	1.0000	4.0000	4.0000	4.0000
Valor-precio	6.0000	2.0000	4.0000	2.0000	1.0000	5.0000

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



tras pruebas. No podía faltar el consumo en ciudad, sin duda el más transcendente de todos ellos. En estas circunstancias, en cambio, el Renault se desenvuelve muy bien, siendo superado exclusivamente por el Polo, con el Corsa muy cerca. Por el contrario, Fiesta, Peugeot 205, y sobre todo el Visa, no encuentran en la ciudad el medio más favorable.

En el consumo a 90 kilómetros por hora, a velocidad estabilizada, es el Fiesta el que se aleja de todos ellos, que se sitúan en niveles muy similares; el pequeño de Ford cede nada menos que dos litros a sus rivales, lo que no deja de ser un tanto sorprendente.

CONCLUSION: FRANCIA Y ALEMANIA, EN LA CIMA

Lo primero que se desprende de esta prueba es que, frente a los tres modelos alemanes, con todo el prestigio de Volkswagen, General Motors y Ford, la industria francesa

ha reaccionado con gran inteligencia y ofrece productos de un nivel similar al de los coches germanos.

Desde el punto de vista de los consumos y, por tanto, del valor por un precio, para nosotros el Corsa es el ganador, con algunos fallos, como sus frenos.

A continuación, el Fiesta, sin destacar especialmente en ningún concepto, cubre con honestidad en cada uno de

Fernández Albor, con MOTOR16
El presidente gallego nos deseó el mayor éxito



los apartados, con el Polo prácticamente empatado. Por parte francesa, el Renault 5 no alcanza los niveles que se podría esperar en un coche muy reciente, al menos en lo que a esta versión barata se refiere. El Citroën Visa, que por concepto (cuatro puertas) debería ser un coche de más difusión y, sin embargo, apenas goza de las preferencias del público, en lo que a motores de gasolina se refiere. Por tanto, el mejor francés, el Peugeot 205.

Desmenuzados los aspectos mecánicos y técnicos, nos queda por resolver la cuestión económica: el más barato es el Corsa, que ya nos había parecido el más homogéneo en todas las cuestiones anteriores. Renault 5 y Polo van muy seguidos, a continuación, pero con mejor equipamiento por parte del alemán. Visa, Fiesta y Peugeot, superando todos ellos las 840.000 pesetas, se ven penalizados en este capítulo, por lo que también tienen que ser enjuiciados con más rigor.

Equipo de pruebas
de MOTOR16
Fotos: Alfonso J. Nieto
y Ramón Rodríguez



96 caballos de emoción.

Toda una experiencia para los amantes de las emociones fuertes: NUEVO FIESTA XR2. Conducirlo es acción. Motor deportivo 1.6 CVH, velocidad punta 180 km/h. De 0 a 100 km/h. en sólo 9,9 segundos.

NUEVO FIESTA XR2. El placer de conducir un deportivo a toda prueba. Spoilers integrales delanteros y traseros. Volante deportivo de dos radios. Y el más completo y elegante acabado interior de la línea Fiesta.

Descubre la emoción de conducir un fuera de serie. NUEVO FIESTA XR2: 96 caballos de emoción.

XR2

FIESTA XR2



Diseño y Calidad

MEDICAMENTOS: CAUSA OCULTA DE ACCIDENTES DROGADOS AL VOLANTE

CUANDO la señorita de la agencia de viajes que atendía al doctor Martín Pies se enteró de que era un psiquiatra, una pregunta espontánea salió de sus labios: «¿El Valium es bueno?», y sin darle tiempo a responder, continuó: «es que yo lo tomo para dormir, pues me lo recomendó una amiga que lo usa hace tiempo».

Como ella, miles y miles de españoles utilizan habitualmente algún fármaco, unas veces recetado por el médico, pero la mayoría de los casos por recomendaciones de vecinos o amigos o por iniciativa propia. Pero no saben que muchos de esos productos que adquieren sin problema en la farmacia para curar una gripe o prevenir la falta de sueño pueden disminuir su capacidad al volante, y en ocasiones son los responsables de accidentes, sobre todo por alcance, que sin estar bajo el efecto de algún fármaco el conductor hubiera podido evitar.

Para conducir un vehículo, además de tener la habilidad necesaria y poseer los conocimientos técnicos precisos, son imprescindibles unas buenas condiciones psicológicas para circular con seguridad, condiciones que, muchas veces, se ven disminuidas por el efecto de algún fármaco, aun cuando el conductor no es consciente de ello. Los expertos aseguran que una toma prolongada de medicación, o simplemente una interacción de compuestos, puede disminuir temporalmente la capacidad de reacción y respuesta, por lo que es aconsejable aumentar las precauciones al volante. En España —uno de los primeros países en cuanto al consumo de fármacos se refiere—, la masificación de las consultas contribuye a que en ocasiones el médico olvide advertir al paciente de las posibles repercusiones de la ingestión de algunos medicamentos. Por ello, el doctor Méndez, profesor de Ciencias de la Conducta de la Univer-

sidad Complutense de Madrid, aconseja que, si se conduce habitualmente o se trabaja al volante, «es necesario avisar al médico cuando se va a la consulta, pues sobre todo al inicio de algunos tratamientos se deben aumentar las precauciones».

Pero no todos los fármacos actúan por igual en los distintos individuos, ni se puede generalizar asegurando que por tomar un comprimido contra la tos o un analgésico determinado nuestras reacciones al volante van a convertirnos en conductores peligrosos, pues siempre en los efectos secundarios de una medicación influye la caracterología propia del sujeto, la dosis, el tomar a la vez otro tipo de medicación, o el estar habituado a un medicamento. La falta de estudios experimentales sobre el tema impide asegurar que un determinado compuesto va a alterar las reacciones al volante, pero la teoría y el estudio de los distintos elementos que componen un medicamento indican en qué medida y sobre qué función corpo-

Accidentes inexplicables cuya causa el conductor resume: «De verdad, no lo he visto», «no sé lo que me ha pasado» o «se me vino encima sin darme cuenta», esconden en muchas ocasiones la reacción de la toma incontrolada o no advertida por el médico de un medicamento con efectos peligrosos para el conductor.



ral puede influir un producto. La larga lista adjunta, realizada por el Colegio de Farmacéuticos, puede ser una indicación para que el conductor sepa cuándo toma un medicamento específico que está expuesto a sufrir alteraciones de algún tipo. Esto no quiere decir que siempre todos estos productos provoquen determinados desajustes, aunque hay que tener presente que el alcohol, por sí solo, es perjudicial para el conductor y potencia la acción de determinados compuestos.

El mayor peligro para el conductor son los denominados psicofármacos, cuyo consumo sin prescripción médica aumenta día a día y son, junto con los antibióticos y los anticonceptivos, los que ocupan en el mundo occidental los primeros lugares de ventas. Estas «píldoras mágicas» que se toman para dormir o para levantar el «ánimo» influyen en la percepción de sensaciones y respuestas motoras, pues producen una lentificación de reacciones; lentificación de la que el paciente no es consciente en muchas ocasiones. También este tipo de fármacos tomados en dosis altas afectan la sensibilidad del sujeto.

Dentro de los psicofármacos existen dos grandes familias: los neurolépticos o tranquilizantes mayores, que se utilizan en el tratamiento de enfermedades mentales graves, que limitan por sí mismas la capacidad para conducir, y los ansiolíticos o tranquilizantes menores, que recetan muchos médicos de cabecera. Estos últimos, de consumo masivo y abusivo, producen efectos sedantes y de relajación afectiva y motora, muy similares a los de los hipnóticos o inductores al sueño. Afectan a la conducta motora y enlentecen la percepción, y algunos de estos productos pueden acumularse en el organismo, lo que origina una lentificación progresiva. A la larga el organismo puede acomodarse a la medicación, pero «siempre —asegura el doctor Méndez— su acción está presente». También, su uso impropio, «ya sea abuso o sobredosificación —añade el psiquiatra Martín Pies— puede producir apatía general, enlentecimiento de la psicomotricidad y disminución de la capacidad de ideación para prevenir situaciones comprometidas y ordenar respuestas motoras adecuadas». Al dejar las tomas, después de un tratamiento prolongado, pueden aparecer síntomas de irritabilidad, inquietud y deficiencias en el sueño, lo que indudablemente influye en las reacciones del conductor.

Existen algunos medicamentos que mezclan un antidepresivo y un ansiolítico y se utilizan para trastornos de ansiedad y tristeza. Estas dos acciones combinadas se potencian y producen una sensación de sueño. Cuando estos productos para inducir el sueño se utilizan por la noche, la mañana siguiente es el peor momento para realizar cualquier actividad psicomotriz y de lucidez de conciencia. Además, casi todos los tranquilizantes afectan a la relajación muscular y los traumatólogos utilizan estos productos —que llevan dipirona— para tratar artrosis, roturas, etcétera.

Con los antidepresivos, el sujeto se encuentra desinhibido y exaltado, lo que supone una potenciación de la actividad, pero con angustia. En general



Medicinas con reparos

● **Disminuyen la capacidad de reacción y el tiempo de respuesta:** Codeisán, Dolostop, Frenadol, Meridol, Romilar, Sosegón, etcétera (analgésicos y anti-tos).

Alival, Anafranil, Demolox, Ludiomil, Martimil, Tofranil, Tryptizol, Viva-rint, etcétera (antidepresivos).

Alercur, Benadryl, Biodramina, Dramamine, Fenergán, Mircol, Periactin, Polaramine, Tavegil, etcétera (antihistamínicos).

Analgilasa, Bellergal, Cibalgina, Fiorinal, Luminal, etcétera (barbitúricos).

Buscopax, Dormodor, Librium, Valium, Mogadón, Halción, etcétera (sedantes e hipnóticos).

Distraneurine, Catapresán, Protector, Ponderal, Butazolidina, Tanderil, Sibélium, Inacid, Zastén, Alginina, Dapaz, Ecuaniil, Dasil, Pallidán, Aldomet, Psicoland, Circularina, Mosegor, Sandomigrán y Depakine, entre otros.

Complutine, Deanxit, Haloperidol, Largactil, Meredil, Terecán, Vogalén, etcétera (tranquilizantes y antipsicóticos).

● **Producen hipotensión arterial:** Los antidepresivos, salvo Alival, recogidos en el apartado anterior.

Liorsesal, Sumial, Ternormín, Trasicor, Trasitensín, Viskén, Parlodel, Capotén, Dilabar, Dinisor, Masdil, Seguril, Ismelín, Duvadilán, Aldomet, Adalat, Iso- ket, Peritrate, Solinitrina, Vernies, Mini- prés, Triasox y Manidón.

Haloperidol, Largactil, Meleril, etcétera (tranquilizantes neurolépticos).

● **Inducen procesos hipoglucémicos:** Daonil, Diabinese, Diamicrón, Euglucón, Minodiab, Rastinón, etcétera (antidiabéticos orales).

Blocadrén, Sumial, Trasicor, Trasitensín, Viskén, etcétera (beta-bloqueantes).

Insulina Nordisk y Novo (insulinas).

Abactrim, Bayarena, Longum, Madribón, Seprín, etcétera (sulfamidas).

● **Afectan al oído, tanto en audición como en equilibrio:** Edecrín, Biclin, Kanbina, Farmadiuril, Fordiurán, Capasat, Resochín.

Estreptomycinas y antibióticos.

Seguril, Gevramycin, Kanescín, Kantrex, Minocín, Gabroral, Feldene, Cardioquine, Tobradistín y Diatracín.

En dosis altas, Aspirina, Rhonal y Actifral D-3, entre otros.

● **Estimulan el sistema nervioso central y/o producen psicosis y alucinaciones:** Centramina, Dexedrina y Syntán (anfetaminas).

Amantadín, Amantadine, Delgamer, Lipomín, Parlodel, Resochín, Ponderal, Inacid, Dopalfher, Madopar, Sinemet, Serpasol y Artane.

En dosis altas, Bio-Star y otros.

● **Afectan a la visión (visión doble, borrosa, etcétera):** Las anfetaminas citadas en el apartado anterior.

Los antidepresivos del primer apartado.

Los anticonceptivos orales si se usan lentes de contacto (Eugynón, Lyndiol, Microgynón, Heurogynona, Ovoplex, etcétera).

Bellergal, Buscapina, Durasina, Lotanal, etcétera (antiespasmódicos).

Wintomylón, Trangorex, Myo-Hermes, Parlodel, Tegretol, Colirio Ciclopéjico, Clomifén, Omifin, Resochín, Largactil, Canestén.

Alercur, Benadryl, Mircol, Polaramine y Tavegil (antihistamínicos).

Colircusi, Benoximato, Colirio Adrenoasténgente, Colirio Llorens Prescaína, etcétera (colirios anestésicos).

Celestone, Celesemine, Cortidene, Dacortín, Decadrán, Trigón, Urbasón, etcétera (corticoides).

Akinetón, Artane, etcétera (antiparkinsonianos).

Digoxina, Lanacordín, Antabús, Myambutol, Luminal, Dromia, Telesol, Inacid, Atrovent, Cemidón, Aleudrina, Prostigmine, Alupent, Tanderil, Pavulón, Colirio Pilocarpina, Isopto-carpina, Mestinón, Feldene, Improntal, Miniprés, Fenergán, Cardioquine, Ventolín, Nolvadex, Nuvacthen, Triasox, Timoftol, Trioxanona, Tubocurarina Wellcome y las insulinas.

Las dosis altas de vitamina A (Arovit, Auxina-A, Biominol-A, Vitamina-A Bayer, etcétera).

● **Disminuyen la respuesta muscular y/o inducen temblores o movimientos anormales:** Anticude, Mestinón, Prostigmine, Fiborán, Resochín, Cardioquine, Cupripén y Sufortanón, entre otros.

Datos facilitados por el Colegio de Farmacéuticos.



El abuso en la toma de medicamentos por aquellos que habitualmente manejan un volante produce en ocasiones unos efectos secundarios —mareos, pérdida de reflejos, etcétera—, muy peligrosos para la seguridad vial.

este tipo de medicamentos producen debilidad muscular, «sobre todo al comienzo del tratamiento —asegura el doctor Martín Pies—, lo que conlleva que sea más factible la aparición de fatiga física», y añade, «producen también incoordinación de los movimientos musculares, vértigos y cefaleas con oscilaciones de la atención y disminución de la misma que compromete la habilidad en la conducción, de ahí que haya autores que aconsejan la prohibición de conducir durante las dos primeras semanas de tratamiento con este tipo de drogas».

El consumo de anfetaminas o estimulantes del sistema nervioso, que elevan al sujeto a una superactividad y quitan el sueño, está muy extendido en profesionales del volante, que se ven obligados a realizar un gran número de kilómetros. Estos fármacos, que en principio pueden parecer adecuados, pues prolongan el estado de alerta y vigilia con una sobrevaloración de la capacidad, tienen una caída tan brusca y el sueño aparece tan de repente cuando el efecto pasa, que cuando se utilizan habitualmente pueden pillar al conductor desprevenido y ser causa de accidente. Tampoco hay que olvidar que el consumo abusivo de los derivados del cáñamo hace perder la configuración del espacio y el tiempo, lo que puede ser peligroso al volante, al no medir bien las distancias.

Los analgésicos que llevan asociados

tranquilizantes, los antihistamínicos (componentes de los preparados indicados para catarrros, gripes y alergias), los anticonvulsivantes, cuando su administración es crónica, y la insulina e hipoglucemiantes, son, junto con algunos otros fármacos de acciones periféricas —es decir, que se utilizan en casos muy determinados y siempre con receta— los que llegan a provocar trastornos que pueden influir en la conducción.

La mujer conductora, además de todos estos problemas, tiene algunos específicos por su sexo. Los efectos de los periodos menstruales están en fase de estudio en diversos institutos internacionales, pero está claro que las facultades se ven afectadas en estos días. Además, los antiespasmódicos, que se toman habitualmente para contrarrestar los dolores de la regla, disminuyen los reflejos y pueden llegar incluso a pérdidas momentáneas del conocimiento. También los anticonceptivos, cuando se utilizan lentes de contacto, disminuyen la agudeza visual, provocando doble visión.

En este trabajo tan sólo se pretende dar una orientación sobre el peligro que puede suponer la toma de cualquier tipo de medicación cuando se ha de conducir. Las opiniones de farmacólogos y especialistas coinciden en destacar que siempre debe ser el médico quien indique la dosis y los productos que se deben consumir. Pero, por desgracia, muchas veces los mismos médicos olvidan advertir al paciente que los efectos secundarios de una determinada medicina pueden influir en alguna función vital necesaria, si se lleva un volante en las manos, y sobre todo para los conductores profesionales.

María Jesús Beneit

Pedro Lorenzo

Medicamentos y conducción

DOS fenómenos sociológicos, la conducción de vehículos automóviles y el consumo de medicamentos, justificado ante una correcta prescripción médica, pero muchas veces abusivo, se ven frecuentemente interrelacionados con consecuencias negativas para la seguridad viaria. Muchos son los medicamentos que pueden modificar las condiciones fisiológicas normales, alternando la normal percepción de los órganos de los sentidos, el equilibrio del sistema nervioso y las funciones que regula: tono muscular, actividad refleja, capacidad de atención y concentración, etcétera. Señalaremos algunos de los grupos de fármacos cuyos efectos pueden incidir negativamente en la seguridad de la conducción.

Psicofármacos. Utilizados en el tratamiento de diversas enfermedades mentales, son en su mayoría depresores del sistema nervioso central y disminuyen la capacidad de atención y concentración, actividad refleja, tono muscular y la capacidad de acomodación visual; especial atención merecen los fármacos ansiolíticos o tranquilizantes, de consumo abusivo.

Hipnóticos o inductores del sueño, especialmente aquellos de efectos prolongados, y que pueden mantener una somnolencia residual, a veces imperceptible, pero peligrosa, durante muchas horas.

Anticonvulsivantes, útiles en el tratamiento de la epilepsia, su administración crónica puede producir alteraciones de la conducta y la capacidad autocrítica, visión borrosa y estados de embotamiento y somnolencia. Es útil señalar que el enfermo epiléptico puede sufrir crisis convulsivas durante la conducción nocturna, debido a la fotoestimulación que experimenta por las luces de los vehículos que circulan en sentido contrario.

Antihistamínicos. De uso muy frecuente en el tratamiento de resfriados, estados alérgicos, etcétera, pueden producir somnolencia, disminución de la actividad refleja, fatiga e incoordinación motora.

Anfetaminas. Aparte de las graves psicosis que produce su administración crónica, si bien mantienen un estado de alerta y vigilia, teóricamente útil para conductores nocturnos (camioneros, taxistas, etcétera), producen estados de euforia no discriminativa, sobrevaloración de la propia capacidad, alteracio-

nes de la actividad refleja y un efecto rebote depresivo.

Hipoglucemiantes. La insulina y los hipoglucemiantes orales pueden dar lugar a estados de hipoglucemia, con debilidad muscular, mareos y pérdida pasajera de conciencia.

Antihipertensivos. Indicados en el tratamiento de la hipertensión arterial, pueden dar lugar a hipotensión postural, con mareos y lipotimias ocasionales.

Relajantes musculares. Producen, por diversos mecanismos, disminución del tono muscular, pudiendo producir, asimismo, fatiga, mareos y somnolencia.

Fármacos que actúan sobre los órganos de los sentidos. Tienen especial interés los que modifican la agudeza y capacidad de acomodación visuales, como los midriáticos (dilatán la pupila) y mióticos (estrechan la pupila), que dificultan la

necesaria adaptación a los cambios de luminosidad (conducción crepuscular, paso de luz a oscuridad) y percepción de distancias. La función auditiva puede verse afectada por la administración crónica de salicilatos (aspirina y análogos), con producción de hipocausia, zumbidos de oídos, vértigos, mareos y somnolencia.

Analgésicos. Existen muchos tipos y son de uso extraordinariamente frecuente; muchos de ellos son capaces de producir estados de euforia, mareos, visión borrosa y nerviosismo.

Es necesario recordar la peligrosidad de los conductores toxicómanos a analgésicos opiáceos, especialmente si se encuentran en alguna de las fases del síndrome de abstinencia. Asimismo conviene señalar la alta peligrosidad que generan los conductores consumidores de *derivados del cáñamo* (marihuana, hachís, etcétera), en cualquiera de sus formas de consumo, tan irresponsablemente clasificados por algunos como drogas blandas. Estas sustancias son capaces de producir en el individuo el llamado síndrome amotivacional, que comporta una conducta irresponsable para cualquier actividad, con un marcado retardo en la percepción de estímulos y de su capacidad de reacción a los mismos.

No hay que olvidar que las *bebidas alcohólicas* potencian los efectos de muchos fármacos, dando lugar a reacciones imprevisibles.

Pedro Lorenzo.
Catedrático de Farmacología



GUERRA ZUNZUNEGUI INTERPELARA A SOLCHAGA

"QUE SEAT SE ACLARE"

NO pretendemos que Seat cierre, sino que empiece a ser competitiva, que deje de ser una sangría para el erario público y que se defina, de una vez por todas, su política de futuro. Y eso lo intentaremos aclarar desde el Parlamento.» Así de tajante se muestra Juan Carlos Guerra Zunzunegui, senador de Coalición Popular por Palencia y vicepresidente segundo de la Cámara Alta, cuya actividad parlamentaria en los últimos tiempos se está centrando en las mil y una vicisitudes que soporta la industria de automoción.

Hace escasas fechas, Guerra Zunzunegui presentaba en el Senado una pregunta al Gobierno, centrada especialmente en la situación actual de Seat y en su política comercial, que, a juicio del propio senador, raya con la competencia ilícita. «En primer lugar —declara a MOTOR16— Seat está pagando mejor que otras marcas los coches de segunda mano. Esto, dentro de una economía libre de mercado como la que defendemos, es totalmente lícito, pero no a costa de pérdidas que pagamos todos los españoles. Que Ford, Fasa-Renault o General Motors, por poner un ejemplo, apliquen estas prácticas es aceptable porque en definitiva es bondadoso para los usuarios. Pero nunca con los resultados que ofrece Seat.»

«Por otra parte —añade Guerra Zunzunegui—, desde hace año y medio Seat ofrece ventas a plazos sin interés. Alguna otra marca está entrando ahora en ese juego. Sin embargo, y conforme a la normativa vigente de la venta aplazada, no se pueden eliminar los intereses, y eso, para mí, es competencia ilícita. Por último, está el tema de los coches Volkswagen que monta Seat. También en la norma actual se autoriza a los automóviles de gran cilindrada una serie de importaciones que supone que se ensamblen muy poco en España. Sin embargo, se están trayendo coches de pequeña cilindrada con un ensamblaje mini-

mo, vendiéndose después sin los correspondientes pagos por aduanas. Esta política está originando una competencia desigual respecto al resto de las empresas del sector.»

La respuesta, oficial por supuesto,

remitida al senador por la Presidencia del Gobierno señala que «tras una investigación realizada por el INI, la empresa Seat utiliza las mismas técnicas que sus competidores a la hora de dar facilidades de pago a sus clientes», conclusión que no ha satisfecho en absoluto a Juan Carlos Guerra por su simplicidad.

En otros apartados de la misma pregunta se inquiría por los resultados de Seat en el pasado ejercicio y su futuro inmediato. Según declara a esta revista el senador popular, «nos han contestado con evasivas: que aún no tienen los datos de las pérdidas, que lo de Volkswagen es un acuerdo de colaboración. Pero nada definitivo. Seat nos preocupa porque da empleo a más de veinte mil personas y ha pasado de unas pérdidas en mil novecientos ochenta y dos de veintitrés mil millones de pesetas a treinta y cinco mil millones en mil novecientos ochenta y tres. Y hay que fijarse en que este nivel de pérdidas, con una producción en torno a trescientos cincuenta mil vehículos al año, supone unas cien mil pesetas por coche, que no es poco».

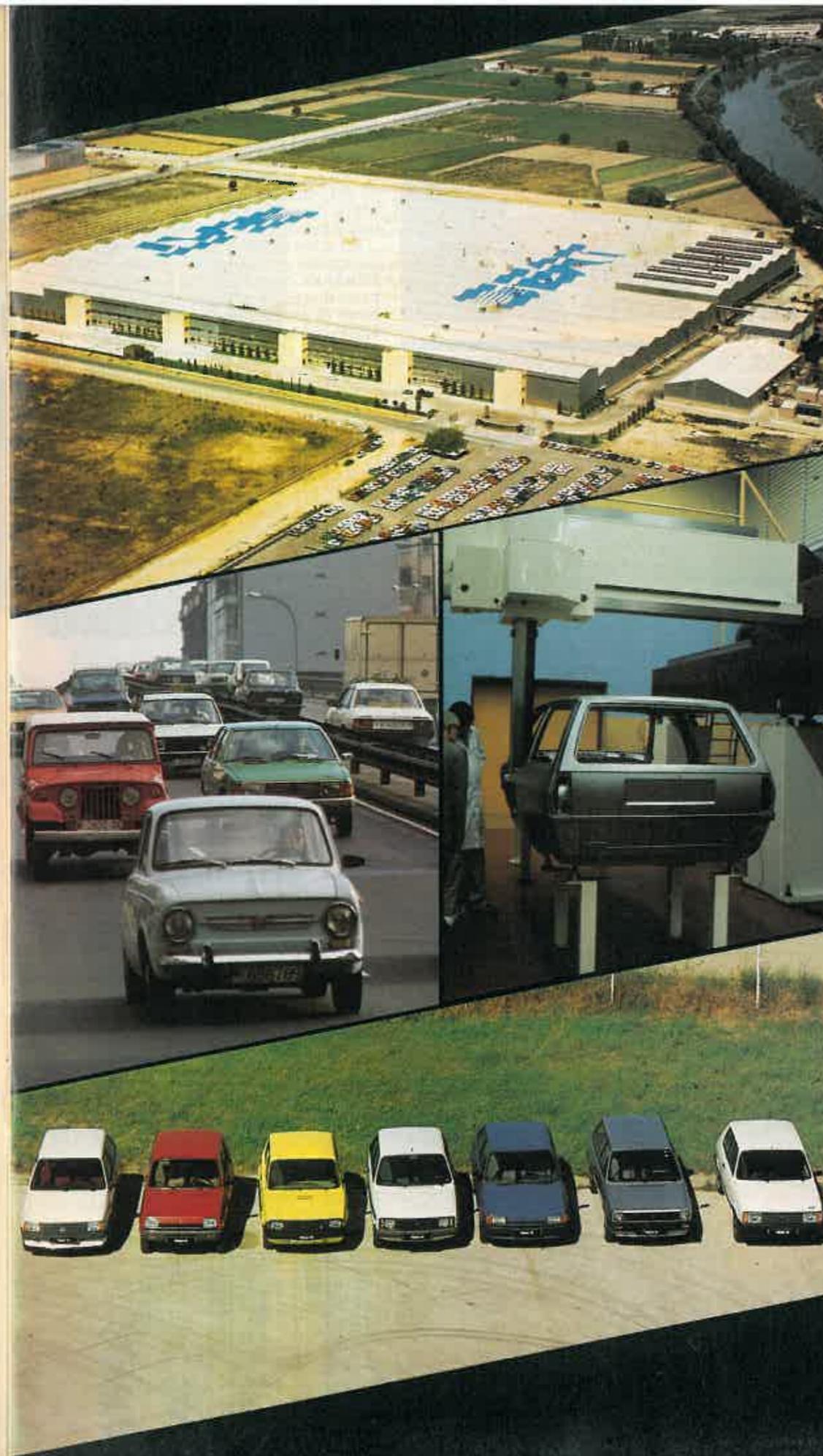
«El Parlamento —añade el senador— debe conocer puntualmente lo que ocurre con la empresa, si va a entrar Volkswagen o no; por dónde van las conversaciones, si tomará capital o sólo invertirá los royalties, si Fiat va a abandonar las actuales relaciones al concluir el acuerdo de los Panda, si hay algo más, como se rumorea, con la fir-

ma italiana. Todo esto es necesario que se aclare ante la Cámara.»

La interpelación parlamentaria planea sobre la cabeza del titular de Industria, Carlos Solchaga, porque no quedan ahí las preocupaciones de este senador por Palencia, afiliado al PDP, que hace al año unos 35.000 kilómetros en un Renault-9 —«por la cosa de hacer patrica chica», dice—, ya que cada fin de semana se recorre su circunscripción electoral. «La industria española de automoción —dice— ha sido muy competitiva a nivel mundial. Las ex-



Si no se toman medidas ahora mismo, de aquí a año y medio, la industria española del automóvil empezará con los expedientes de crisis



Para Guerra Zunzunegui la política comercial de Seat raya con la competencia ilícita. «Es bueno dar facilidades a los compradores, pero no a costa de todos los españoles», comenta.

«La vejez del parque está poniendo en grave riesgo la seguridad vial. Hay que reanimar el mercado interior si queremos frenar la creciente curva de accidentes provocados por máquinas viejas.»

En el debate de la ley de Presupuestos para este año, el Grupo Popular quiso reducir a un 15 por 100 el Impuesto de Lujo de los coches más pequeños. El PSOE no hizo caso.



portaciones son altas; la calidad, excelente, y el índice salarial, importante respecto a otras industrias. Pero la caída del mercado la está haciendo entrar en barrena y hay que comenzar a preocuparse ya, porque si no dentro de año y medio o dos años van a comenzar a caer, uno tras otro, los expedientes de crisis.»

Ya en el debate de la ley de Presupuestos para 1985, Guerra Zunzunegui trató de introducir una enmienda para que el Impuesto de Lujo en los vehículos de menos de nueve caballos se redujera al 15 por 100. «Nuestra idea era proteger tanto a la industria nacional como a las clases medias, que tienen en esas cilindradas su herramienta de trabajo. Pero fue desechada por el grupo mayoritario.»

Y es que en el fondo, lo que está muy claro para este senador es que el problema es fiscal. «Desde la ley de Reforma Fiscal del año setenta y ocho las cosas van de mal en peor, ya que del veintitrés por ciento de Impuesto de Lujo fijado entonces, este año se sube un diez por ciento hasta alcanzar más del veinticinco por ciento.»

«¿Soluciones? Hay muchas», afirma. «En las mismas enmiendas propuestas se preveía que los más de treinta mil millones que se dejaban de ingresar al reducir el Impuesto de Lujo

NO queremos que Seat cierre, sino que empiece a ser competitiva y que deje de ser una sangría para el erario público»

se obtuvieran atajando algo tan simple como el fraude en el Impuesto de Tráfico de Empresas, que es de ese orden. Pero el Gobierno no lo ha querido ver así.»

«Y eso no es lo más grave, sino que ahora ya se anuncia que el Impuesto sobre el Valor Añadido para el automóvil será del treinta y tres por ciento, cota muy superior a la del Mercado Co-

mún, y con la que la industria española no puede ni debe estar gravada. Según un estudio realizado por mi grupo, el IVA no debería pasar en el automóvil del veintitrés por ciento, e incluso habría que distinguir a los que tienen más y menos de nueve caballos.»

En materia fiscal, Guerra Zunzunegui lo tiene muy claro: «Ya que para el Estado los coches son una máquina de hacer dinero, lo primero que tiene que hacer es protegerlos.» Y va más allá, afirmando que el Gobierno debe poner coto a los afanes recaudatorios de los Ayuntamientos y en cuanto al costo de los carburantes, «lo mejor que se puede hacer ahora es no tocarlos». El balance final del sector para Guerra Zunzunegui es, junto al riesgo de la quiebra, la vejez del parque y la ascendente curva de accidentes propiciada por «unas máquinas ya viejas».

«Con la discusión sobre el IVA —concluye Guerra Zunzunegui— o hacemos un tratamiento ad hoc para el automóvil o dentro de dieciocho meses el sector entra en una aguda crisis. Los políticos deben adoptar medidas cuando hay una previsión de futuro, no cuando ya no hay remedio. Todavía estamos a tiempo.»

La solución, pues, esta primavera con la discusión del IVA.

Raúl R. Sáez

LOS MAS CASTIGADOS

Nos parece interesante ofrecer una muestra de las provincias españolas en las que las matriculaciones han descendido en mayor proporción, comparadas sus cifras con las del pasado año. De esta lista pueden extraerse algunas consecuencias. Por ejemplo, la nula relación entre las cifras de paro y las de ventas de automóviles. Así, provincias como Pontevedra o Teruel acusan más descenso del que podría deducirse en función del mencionado indicador económico. De las ocho provincias andaluzas, duramente castigadas por el paro, sólo Córdoba se sitúa entre las diez peores... y así un largo etcétera.

No es, por tanto, válido el argumento del descenso en la actividad económica para justificar la baja de matriculaciones. Sin poner en duda la parte de culpa que le corresponde, habrá que analizar más íntimamente otras cuestiones.

J. M. C.



La España de la crisis

	Matriculaciones		Diferencia %
	1984	1983	
León	5.775	6.940	-16,79
Zamora	1.913	2.276	-15,95
Zaragoza	10.257	11.974	-14,34
Pontevedra	10.082	11.732	-14,06
Soria	1.049	1.213	-13,52
Albacete	4.199	4.815	-12,88
Teruel	1.620	1.858	-12,81
Alava	4.199	4.815	-12,79
Córdoba	5.960	6.768	-11,94
Segovia	1.577	1.784	-11,60
TOTAL	45.083	52.403	-13,97

Ofertas de la semana

Mercedes y Rolls, nuevos y de ocasión

La agencia oficial Mercedes S.A.C.A.I., de la calle Núñez de Balboa, 3, en Madrid, teléfono 276 46 68, dispone en estos momentos de un stock de Mercedes 300 D nuevos, modelo 84. El precio final del coche en alguna de las versiones podría ser hasta 300.000 pesetas más bajo que en el catálogo. Siguiendo con Mercedes, tienen a la venta un 190 E con todos los extras modelo 85, también



a estrenar, con un ahorro final del orden de las 700.000 pesetas. En coches usados destacan un Rolls Royce Silver Shadow del año 75 en perfecto estado, con originales detalles como la mascota de oro o las alfombras interiores en piel de zorro. El precio, 8.000.000 de pesetas. También tienen un Mercedes 500 SEC del año 84, con todos los extras, por 9.500.000 de pesetas.

ALGUNOS TODAVIA NO ESTAN EN HONDA...

iCoge la Honda!



HONDA MBX 75



ideas

España necesita

Todo sobre
la OTAN



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

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

Deseo me envíen un ejemplar de por el precio de 650 Ptas.

Nombre

Dirección Tel.

Localidad C.P.

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

NOTICIAS DE EMPRESA



AIR FRANCE, AIRE FRESCO

El ejercicio de 1984 se ha cerrado para Air France con un beneficio de 530 millones de francos franceses —9.637 millones de pesetas—, y una capacidad de autofinanciación de 3.000 millones de francos —54.546 millones de pesetas—. Tras estos resultados, en 1985 se prevé la compra de dos nuevos Airbus A.310 y un Boeing 737, y la apertura de nuevas escalas en Was-

hington, Aden, Birmingham y Salzburgo, así como una segunda frecuencia semanal a Seúl que permitirá a Air France ofrecer un vuelo diario a Japón, y que entrará en funcionamiento a partir del 19 de junio. Además, durante 1984 la explotación de las líneas entre España y Francia han dejado de ser deficitarias y los objetivos de venta en nuestro país se han cumplido.

BMW: NUEVA IMAGEN

Se ha firmado un acuerdo mediante el cual la agencia Vitruvio 30 se va a encargar de toda la publicidad de BMW Ibérica, S. A. Con este anunciante, Vitruvio 30 complementa su lista de clientes líderes, entre los que ya se encuentran el Banco de Bilbao, Ducados, Larios, EM y C&A, entre otros.

CONVENCION Y VISITA

Al iniciar el actual ejercicio de 1985, Valeo Distribución ha celebrado una convención de ventas en un céntrico hotel de Madrid, en la cual, y como ya es habitual en el grupo, se han reunido los componentes de su equipo comercial, tanto de ventas como posventa y marketing. Estas jornadas de trabajo concluyeron con la visita a una de las seis factorías que Valeo posee en España, con-

cretamente las instalaciones de Ferodo Española, S. A., en Alcalá de Henares, donde los asistentes a la convención constataron las últimas innovaciones tecnológicas en materiales de fricción.

NISSAN, LIDER

Según las estimaciones de los concesionarios europeos, Nissan ha alcanzado la primera posición de los fabricantes japoneses en Europa, con un margen de unos cuarenta a cincuenta mil coches sobre Toyota. Las cifras previstas por Nissan suponen un total de 280.000 coches, lo que representa una penetración del 2,8 por 100 en el mercado europeo, porcentaje similar al del pasado año.



CAVA CLUB 16 y RIOJA SAGASTA 81

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEAN LO MEJOR.

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



Dos excelentes ofertas que Club 16 le ofrece a sus verdaderos amigos. Entre los cuales le contamos a usted. No se pierda esta interesante oportunidad. Oferta válida para la Península y Baleares. Suplemento de 100 Ptas. para Canarias.

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

Envíeme:

cajas de 6 botellas de cava Club 16 al precio de 3.300 Ptas./caja.

cajas de 6 botellas de Rioja Sagasta 81 al precio de 2.400 Ptas./caja.

Nombre

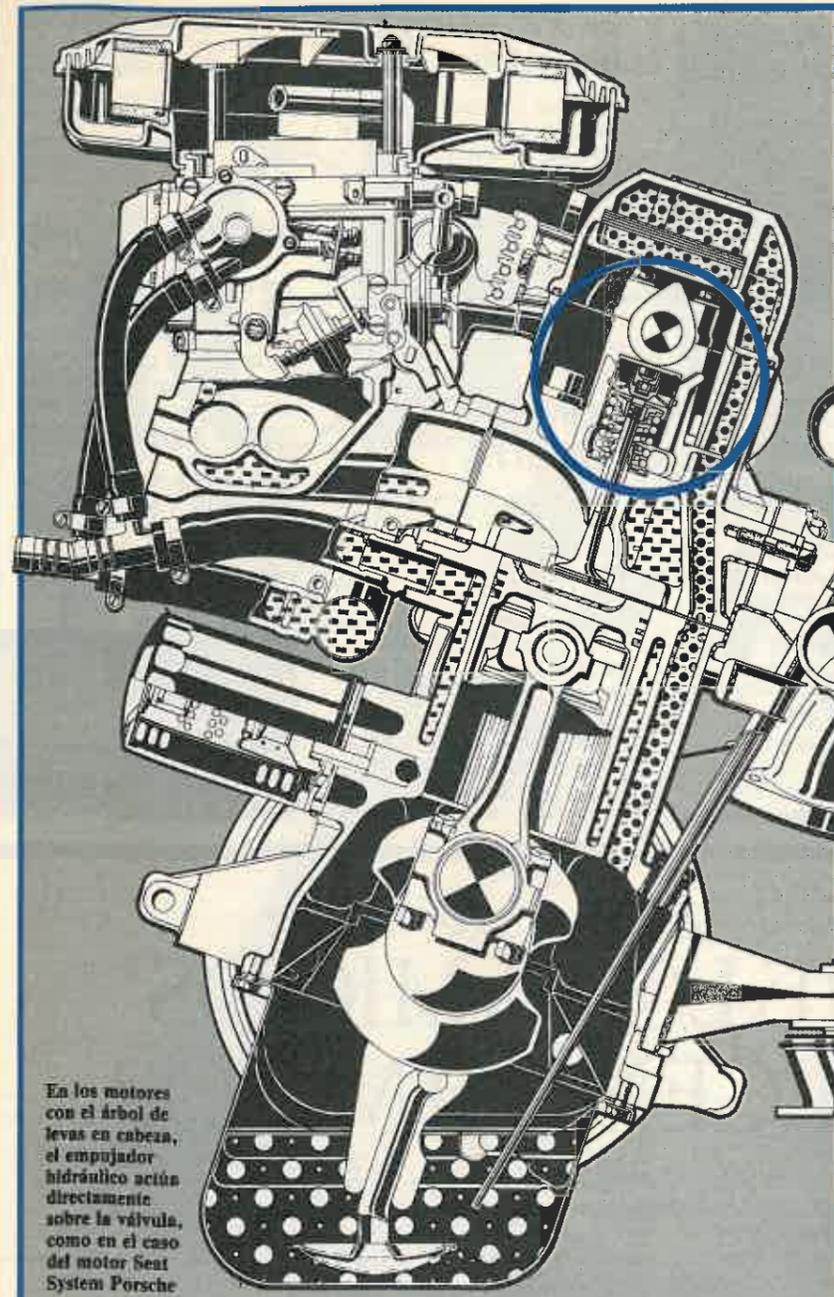
Dirección Tel.

Localidad C.P.

Adjunto talón a nombre de INREVISA por un total de Ptas.

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

Las cajas serán transportadas por Aitena, S. A.



En los motores con el árbol de levas en cabeza, el empujador hidráulico actúa directamente sobre la válvula, como en el caso del motor Seat System Porsche.

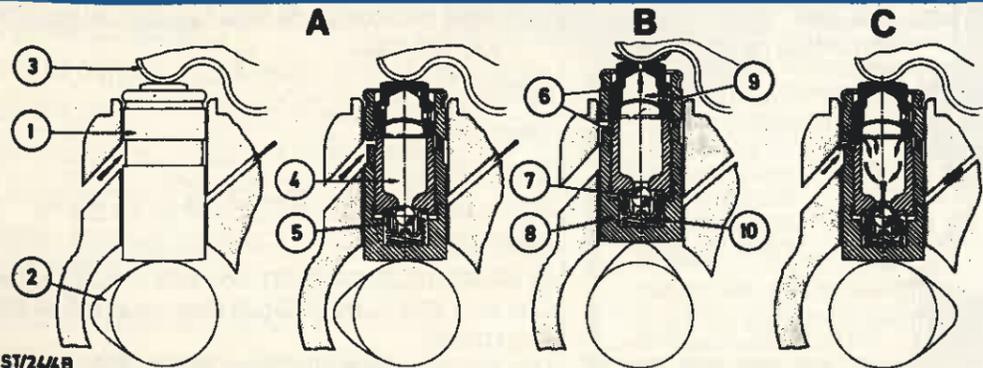
NO MAS REGLAJES DE TAQUES

EN la actualidad muchos modelos equipan motores con empujadores hidráulicos, en los cuales la operación del reglaje de taqués ha quedado suprimida. Utilizando el mismo aceite de lubricación del motor, los taqués hidráulicos eliminan la tolerancia entre el tren de válvulas y el reglaje de la distribución permanece invariable durante la vida del motor.

Cada taqué es un mecanismo hidráulico de precisión, que tiene unos orificios de entrada y salida de aceite, lo que permite que en cada ciclo del motor la pequeña cámara de aceite que hay en su interior esté llena y pueda transmitir la presión sobre el balancín o la misma válvula, según sea el motor. Para conseguir esta continua circulación de aceite el taqué tiene un doble émbolo que permite el paso de aceite al interior cuando el taqué está en reposo, y después lo mantiene dentro cuando éste se ve sometido a la presión de la leva. Aunque a primera vista el funcionamiento parece complicado, lo cierto es que es totalmente fiable y permite un perfecto ajuste de la distribución a cualquier temperatura del motor. Cuando un motor de estos ha estado parado mucho tiempo, es normal oír un repiqueteo, que solamente es debido a que algunos de los taqués todavía no están llenos de aceite, pero este ruido desaparece en muy poco tiempo.

un perfecto ajuste de la distribución a cualquier temperatura del motor. Cuando un motor de estos ha estado parado mucho tiempo, es normal oír un repiqueteo, que solamente es debido a que algunos de los taqués todavía no están llenos de aceite, pero este ruido desaparece en muy poco tiempo.

- 1: Taqué hidráulico.
- 2: Árbol de levas.
- 3: Balancín.
- 4: Depósito de aceite.
- 5: Cámara de presión.
- 6: Émbolo doble.
- 7: Válvula unidireccional.
- 8: Taqué.
- 9: Salida de aceite.
- 10: Muelle de presión.



517244B

FOTO ROBOT



Agudizar las dotes de experto en líneas aerodinámicas automovilísticas y adivinar los seis modelos y marcas que forman estos dos atractivos prototipos.

JEROGLIFICO

¿Por qué se saldría de la carretera?



(Soluciones, en página 36)

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

SOPA DE LETRAS

Localizar los catorce objetos pertenecientes al coche y que algunos caprichosos prefieren mejorarlos en las boutiques de repuestos y accesorios. Se hallan horizontal y verticalmente dispuestos, así como diagonalmente y al derecho y al revés.

ESCOBILLAS BOSCH

Ver para vivir.



Con doble seguridad.

En condiciones climatológicas adversas, la vista es la vida.

Por eso, BOSCH ha desarrollado el doble microcanto, para limpiar, desde el primer barrido, las gotas más finas.

La perfección del corte de las gomas del limpiaparabrisas es de 10/1.000 mm. Un logro que sólo BOSCH ha conseguido para obtener la mejor visibilidad

con lluvia, barro o nieve.

Para su comodidad, son adaptables a cualquier marca o modelo de vehículo, simplemente con la presión de un dedo.

Las Escobillas Limpiaparabrisas BOSCH proporcionan visibilidad perfecta y profunda ante cualquier situación. Ver para vivir.



BOSCH
Así de seguro.

Cuéntenos su caso



MODIFICACIONES EN LAS VÍAS

COMPRE un Seat 127 nuevo en el año 1978. En el mismo concesionario donde lo adquirí me pusieron llantas de aluminio de 5 1/2 x 13, marca Fiat, acoplándoles unas cubiertas 145. Cuando éstas se desgastaron, coloqué unas cubiertas Firestone S-660/185/60. Las llantas tienen el mismo tiempo que el coche (65.000 km.). Las cubiertas de 185/60 llevan rodando 40.000 km.

Después de realizar varios

viajes largos nunca tuve ningún problema con respecto a las ruedas. Sin embargo, un verano en Vigo me paró la Guardia Civil para medirme el ancho de vía. Me dijeron que sólo tenía unos milímetros de más y que no tenía importancia. Al cabo de un mes, por la misma carretera me paró nuevamente la Guardia Civil. La denuncia fue de 15.000 pesetas, y me supone cambiar llantas y cubiertas, por las que figuran en la documentación del coche. La complicación de este caso está en que la denuncia fue hecha por alteración de vía en la

parte anterior del coche.

Les diré también que no sólo transformé las ruedas, pues acoplé un spoiler delantero, barras antivuelco, volante deportivo y silenciador del Seat 132.

¿A quién tengo que recurrir para conseguir la autorización de Seat? ¿Tengo alguna posibilidad para conseguirla? ¿Me pueden denunciar por las otras transformaciones?

Aún así, con las ruedas de serie, las medidas del ancho de vía no coinciden con la documentación.

Les mando una foto del vehículo para que comprueben ustedes mismos que las ruedas no son tan exageradas.

Paul Martínez
Vigo

Respuesta.—La autorización que usted necesita para circular sin problemas por las vías públicas no debe buscarla en Seat, sino en la Delegación Provincial de Industria correspondiente. Si su coche supera las revisiones en una estación ITV, no tendrá inconvenientes de ningún tipo. En caso contrario habrá de volver a las medidas originales.

CALIDAD EN PEUGEOT

A principios de 1982 se me ocurrió comprar un Peugeot 505 Diesel y entonces dio comienzo mi calendario de visitas a talleres. Comenzó por venir de fábrica sin una fijación de un cinturón de seguridad, cosa que se resolvió al momento por el concesionario. A los dos días veo que pierde agua, un tornillo mal apretado casi me pone al rojo el coche por falta de refrigeración. El radiador del aire acondicionado se rompe tres veces consecutivas. La batería se me estropeó a los quince meses, y a continuación el regulador. Le sigue el servofreno, y a continuación la más gravosa por ahora: una avería en el cambio de marchas, que me suponen 71.000 pesetas de nada. Por último, el cuentakilómetros no funciona.

José Tomás González
León

RESPIRACION PARA UN R-18 TURBO

POSEO un R-18 Turbo, y en cierta revista que jamás volví a encontrar vi un anuncio sobre el R-5 Turbo, que se le podía acoplar un intercooler que le proporcionaba 28 caballos más, mis preguntas son las siguientes: ¿Se le puede acoplar al R-18 Turbo?, sobre el precio me gustaría saberlo más o menos. ¿Qué ven-



tajas e inconvenientes tiene?, ¿es difícil su colocación?, ¿dónde lo podría encontrar?, y todos los detalles que me puedan dar sobre él.

S.N.I.
Oviedo

Respuesta.—El Renault 18 Turbo comercializado en nuestro país ha llevado siempre un intercooler tanto en la primera versión, la que tenía 110 caballos de potencia, como en la actual que tiene 125 caballos de potencia. El intercooler no es otra cosa que un radiador para el aire ya presionado por el turbo que cumple su misión gracias a la corriente de aire producida por el movimiento del aire cuando el coche está en marcha.

En el R-5 Turbo se utilizó un sistema de turbo diferente al de los R-18 y por ese motivo el coche no equipó de serie el intercooler, cosa que sí se hace en las versiones R-5 GT Turbo de próxima aparición con un sistema idéntico al de los R-18 y R-11 Turbo. La casa que se encargaba de la comercialización del kit intercooler para los R-5 ha suspendido sus actividades en nuestro país y se ha trasladado a Francia por lo que es imposible adquirir tal equipo.

MAS POTENCIA PARA UN ESCORT

POSEO un Ford Escort 1.6 y deseo transformarlo en XR-3 de carburador para lo cual poseo carburador doble, árbol de levas, colectores de admisión

y escape. ¿Qué potencia y velocidad punta podría conseguir?

—En llantas de 6" x 13", ¿qué neumáticos aconsejan montar, 185/70-13, 175/70-13 o 185/70?

Francisco Quilon
Huelva

Respuesta.—La potencia que conseguirá con la transformación que usted ha previsto sería de 96 caballos si todo funciona correctamente, que podrían lanzar el coche a una velocidad superior a los 175 kilómetros/hora en punta.

En lo que se refiere a los neumáticos, podría ser buena idea el montar unos 185/65. Pirelli los tiene en tipo P-8. No aumentan el desarrollo y ofrecen una mayor adherencia y una menor deriva.

El efecto de tener unos buenos amortiguadores Koni no puede ser más que positivo, desaparecerían los rebotes de suspensión, con lo que no sólo se mejora la estabilidad, sino también el confort. La barra estabilizadora evitará el balanceo en apoyo.

RECTIFICACION

En el artículo «El más despierto», que apareció en el número anterior de MOTOR16, en la sección de Lo último, un pequeño error de números hizo colarse una errata en el teléfono de Intercomsa, la distribuidora a la que se puede solicitar por correo el Drive Alert. El número válido es: (91) 455 60 43.

CRITICA DE TIENDAS

Bolsa Móvil, S. A.

EN la calle O'Donnell, número 33, de Madrid, tiene sus instalaciones Bolsa Móvil, S. A., tienda de coches de ocasión especializada en turismo de importación. La entrada, un poco escondida, es la puerta de un garaje en la finca número 33. El posible comprador puede entrar con su coche dentro de las instalaciones, e incluso en ese mismo lugar se lo pueden tasar. Admiten usados a cambio de coches de ocasión. Las tasaciones, muy en relación con el coche que se quiera comprar, suelen ser bajas o en su precio. Respecto a los coches que allí venden,

podemos definirlos como normales en cuanto al estado, teniendo en cuenta que la relación precio-calidad está un poco alta. Algunos modelos llaman la atención por su escasez en el mercado. Los precios están de acuerdo con dicha

escasez: por ejemplo, disponen de un Mercedes 450 SEL 6.9, un De Tomaso, y algún otro deportivo. Un problema observado es la falta de atención por parte de los vendedores hacia los clientes. La financiación es la normal.



Plantaciones: Exposición, 7; Vendedores, 4; Financiación, 5; Tasaciones, 5.

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

Foto robot

1: MG (Maestro 1300). 2: Citroën (Visa). 3: Corolla (1300). 4: Renault 11. 5: Alfa Romeo (Alfetta). 6: Rover (2500).

Sopa de letras

Reloj. Apoyacabezas. Pilotos. Retrovisor. Embellecedor. Paragolpes. Llantas. Radio. Faros. Cubiertas. Antena. Asientos. Calandra. Volante.

Jeroglífico

«Reventó la rueda trasera de recha»

Excelentísima Diputación Foral de Navarra

Un bonito ejemplo:
Excursiones culturales para jóvenes en Land-Rover

La Excelentísima Diputación Foral de Navarra ha creado una serie de Talleres Profesionales destinados a jóvenes de ambos sexos que, al término de la edad de escolaridad obligatoria, se encuentran con la imposibilidad de acceso a su primer empleo.

En estos Talleres Profesionales se imparten materias tales como mecánica, electricidad, jardinería, agricultura, etcétera, con lo que se consigue un doble objetivo: dar formación y ocupación a estos jóvenes.

Para lograr un mayor aprovechamiento de las clases se pensó en premiar a aquellos alumnos que mostrasen mayor interés, con excursiones de tipo recreativo-cultural, de modo que se alcanzasen además otros objetivos:

— Motivar y estimular su responsabilidad.

— Darles a conocer la geografía de «su» tierra.

— Iniciarles en el conocimiento directo de la historia, las costumbres y el arte.

Como vehículo idóneo para estas excursiones se eligió el Land-Rover Santana, que permite el transporte de un número suficiente de jóvenes por lugares de imposible acceso a otros medios, confinando cierto carácter de aventura a la excursión.

Con una flota de estos vehículos han comenzado ya las excursiones, con gran júbilo por parte de los jóvenes alumnos.





14,30 horas en Povo de Varzin y finalizará a las cero horas del viernes día 8. Tras unas horas de descanso, la carrera arranca de nuevo a las 9,15 del viernes para llegar a Viseu poco antes de las 21 horas. La última etapa saldrá de Viseu a las 5 de la madrugada del día 9 y, tras un reagrupamiento en Poiars, los supervivientes de este duro Rallye llegarán al circuito de Estoril a las 22,30 horas del sábado día 9 de marzo.

Rallyes

EL MUNDIAL, MUY CERCA

EL Rallye de Portugal, quizá la prueba más accesible del mundial para los aficionados españoles, se disputará del 5 al 10 de marzo por las carreteras del país vecino. El recorrido total, 2.430 kilómetros, está dividido en cuatro etapas, tres de las cuales son de tierra. La carrera se iniciará a las nueve de la mañana del día 6 en Estoril, donde volverán los participantes tras tres vueltas a un bucle de 152 kilómetros. Tras este recorrido y una pequeña detención en el circuito, se reemprende el camino hasta Povo de Varzin, donde está prevista la llegada a las seis de la mañana del jueves 7 de marzo. La segunda etapa se iniciará a las

Sorteo

UN PORSCHE DE APERITIVO

POSEER un Porsche 944 o un nada despreciable 924 es una oportunidad que ahora ofrece Cinzano, junto con la posibilidad de ganar un Rolex o viajar por diversas ciudades. Basta enviar la etiqueta del cuello de las botellas de este aperitivo o la tarjeta de participación que llevan los paquetes de Bitter Cinzano Soda al apartado de Correos 6.109, 28028 de Madrid. En las etiquetas deberá figurar el nombre, dirección y teléfono del que lo envía, junto con el nombre del establecimiento donde se efectuó la compra. El sorteo se celebrará el día 30 de mayo y la promoción es válida hasta el día anterior.

Motos

Fin de semana a tope

El próximo fin de semana, 9 y 10 de marzo, tendrán lugar dos pruebas de motos puntuables para los Campeonatos de España de Motocross y Rallyes. En Valencia, el Moto Club Onteniente organiza la segunda prueba de esta temporada del Campeonato de España de Motocross, que se celebrará el domingo día 10. Para el sábado, día 9, está prevista la realización del Rallye Regularidad Prueba de Invierno, cuya organización corre a cargo del Moto Club de Cataluña, y en el que se admiten las motocicletas comprendidas entre los 75 y 125 centímetros cúbicos, y los scooter con cilindrada superior a los 125 c.c.

La foto premiada



EL QUE A BUENA «LATA» SE ARRIMA...

Santander, buena tierra de valles amplios y tranquilos, también lo es de buen ganado vacuno. Ganado que, como el de la instantánea, no siente reparo de acercarse a aquello que rompe su monotonía, en este caso un pacífico «cuatro latas». ¿Será por la cacofonía lata-vaca? ¿O por lo de la leche en lata? Misterio, aunque ya se sabe que el que a buena «lata» se arrima... La foto ha sido remitida por Pilar Recio, de Madrid, que recibirá gratis MOTOR16 durante seis meses.

Libros

Cinco libros para un diesel

Los cuatro primeros tomos de la Biblioteca del Motor Diesel, de Ceac, acaban de ser editados. Esta colección, que se compondrá de cinco libros, cada uno de los cuales puede ser adquirido independientemente al precio de 1.300 pesetas, puede solicitarse por correo a Ediciones Ceac, calle Perú número 164, teléfono 307 30 04, de Barcelona. Los cuatro primeros títulos aparecidos son: «Funcionamiento y estructura del motor», «Inyección y combustión», «Sistemas complementarios e instalación» y «Averías: localización y reparación».

MOTOR DIESEL

Funcionamiento y estructura del motor



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

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

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

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION

Démos su confianza.

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



MARVILSA.4

RADIOCOMUNICACIONES EMISORAS BUSCAPERSONAS

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

TIENDA Y TALLERES PROPIOS

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



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



El nuevo Opel Kadett está esperando 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 más avanzado diseño de su interior. Conozca la alta potencia y las prestaciones de todos sus motores: 1.35, 1.65, 1.8D. 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.

ROBRIAUTO



- Entregas inmediatas de todos los modelos.
- Financiamos hasta 48 meses sin entrada.
- Placa turista.

BOUTIQUE PEUGEOT-TALBOT
General Perón, 25 - 28020 MADRID
Teléfono (91) 455 89 97

Peugeot Talbot



TASA INGENIEROS, S. A.

INYECCION

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

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

Talleres BENJA

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

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

¿ESTO ES UN REGATA! ¿Quién da más?



FABRICADO POR FIAT AUTO SPA

- ★★ Dirección asistida
- ★★ Alzacristales eléctricos
- ★★ Cronómetro digital
- ★★ Check-panel con control de incidencias
- ★★ Bloqueo de puertas
- ★ Citymatic
- ★ Derivabrisas
- Encendido electrónico
- Cut off
- Batería sin mantenimiento

★★ Motor 100 CV DIN 1.592.055,- ★ Motor ES 1.319.207,-
★★ Motor Diesel 1.9 1.646.873,- ★ Motor Diesel 1.7 1.462.483,-

Precios totales con impuestos incluidos.
Y además puede salirle gratis.

Véalos en: Vagma, s.a.

López de Hoyos, 62 - Tel.: 411 67 44
Avda. de los Toreros, 14 - Tel.: 245 72 02



Opel Kadett. El coche en su mejor forma.

OPEL INNOVACIONES EN MARCHA



motor gas

Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/61 MADRID
Victor de la Serna, 12. Tels. (91) 453 65 00/04



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICIÓN
VILARDELL

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



FERRAN GONZALEZ, 30-TF. 274 00 96
AGENCIAS, 30-TF. 488 32 44-MADRID

USADOS NUEVOS OPERACIONES ESPECIALES
CREDITOS A 4 AÑOS CON 9,5 % INTERES
Tenemos toda la gama de Automóviles últimos modelos

SIN ENTRADA

Elija entre Ford Escort varios, R-9 varios, Renault 5 varios, Rondas, Pandas, Supermirafiori, Peugeot, Granada

LIQUIDAMOS STOCK CON MAS DE 5 AÑOS. OFERTAS INTERESANTES

LA CONFIANZA DE NUESTROS CLIENTES AVALA NUESTRO PRESTIGIO
¡¡LLAMENOS, LE INFORMAREMOS!!
274 00 66 y 274 18 33

FORD FIESTA XR2

BUEN PRECIO

Tel. (91) 403 29 78

REPUESTOS Escort. 16 llantas Rial. Estrenar, muy baratas. Tel. (955) 24 14 62. Noches.

VENDO Fura Crono competición. Tel. (91) 471 11 92.

VENDO FL Grupo 2. Tel. (91) 471 11 92.

FORD Capri 2.8i rojo. Impecable. Precio interesante. Tel. (91) 255 86 21 v 255 86 22.

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

SEAT 133 E
48.000 km. M-BN

FAROS HALOGENOS
CASSETTE
GARAJE SIEMPRE

Tel. (91) 730 53 14

SEAT 1.200 SPORT 1.430 (BOCANEGRA)
MOTOR, CAMBIO, EMBRAGUE CON 9.000 KMS.

275.000 PTAS.
Tel. (91) 733 94 26

OCASION

MONTESA COTA 348

(91) 212 00 03

R-5 GTL M-CC. Horas oficina. 320.000 pesetas. Tel. (91) 255 86 21.

MERCEDES 350 SLC. Aire, techo, llantas, Blaupunkt, cuero, precio superocación. Tel. (91) 255 86 21

SEAT 131 Supermirafiori Diesel Perkins, M-DJ. Buen estado.

550.000 ptas.
Tel. (91) 614 69 42.

RITMO Crono 100. Gris metalizado, nuevecito, M-EU. Barato.

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

SUSCRIBASE A MOTOR 16



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

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

Tarjetas Postales



Xavier Domingo

HACIA el sudeste, y por Aranjuez, Madrid se abre hacia la Mancha y sus enormes viñedos de airén y de cencibel. Unos 23 o 24 millones de quintales métricos de uva cada año, lo que equivale a un 45 por 100 de la producción global española. Son 16 millones de hectolitros anuales de vino, que aterrorizan a las gentes de la CEE.

Hace pocos días hice el trayecto de Madrid a Manzanares por carretera. Este año el campo de La Mancha está verde y jugoso. Los almendros que bordean la ruta ya han florecido. El cielo estaba gris, todavía preñado de lluvias. La atmósfera limpia, con esta especie de vibración que precede a los grandes aguaceros y que, según los corredores de Fórmula 1, es el mejor momento para hacer velocidad. La carretera que atraviesa la Mancha no lo permite.

A uno y otro lado del asfalto, la viña. Casi siempre viña joven, recién plantada y muy bien cuidada, mejor que en la Rioja, sin ir más lejos.

La mayor parte del viñedo es de cepa airén, para vino blanco. Un total de 245.000 hectáreas. La tinta, cencibel, ocupa tan sólo 2.600. Pero ahora están plantando más. También se está introduciendo la francesa cabernet, para tinto, y ya se embotellan elaboraciones de coupage cencibel-cabernet, con buenos resultados.

La Mancha ha aceptado, aunque a regañadientes, el desafío de la calidad que impone el Mercado Común. Es decir, va mejorando la tecnología de elaboración y aunque no hay vinos de altísima calidad, sí que se elaboran caldos de mesa para diario muy aceptables, frescos y de agradecida boca sobre todo, muy baratos. Vinos de tono popular, de los que en Francia llaman «goulayants», lo que podríamos traducir por «garganteantes» o que entran fácilmente. Vinos de buen trago.

No todo el vino que se produce en la Mancha se bebe. Gran parte se «quema», es decir, se transforma en alcohol o en holandas para brandy. Otra proporción se cuece y aromatiza y se transforma en vermut. De ahí, enormes ex-

cedentes de alcohol y problemas mil, a la hora de negociar con la CEE.

La cocina manchega, la que se encuentra en los mesones que abundan en los grandes y estirados poblados manchegos, gusta de los vinos locales. Las migas, los duelos y quebrantos, las soppas de pastor o de ajo, las gachas, el tiznao, los asados de cordero, los gazpachos de caza, los escabeches, los pistos, los pucheros, el queso manchego... Una mesa sencilla y sabrosa, cálida, invernal, sólida, campesina. Platos de pastores y de cazadores.

La Mancha. Una inmensa página en blanco hasta que llegó Cervantes y la llenó de palabras mágicas y personajes para la eternidad. El pintoresquismo turístico señala por todas partes «la ruta del Quijote». Cualquier molino pudo ser el de la batalla contra el gigante. Pero el Quijote es sobre todo un li-

bro y un libro con miles de lecturas posibles. Algunos han visto en él un texto críptico, cabalístico, iniciático y según ellos la Mancha no sería solamente ese lugar geográfico sino también un territorio original, oscuro y escondido, hebraico, en una palabra. La Mancha que había que ocultar a la Inquisición. Y, ciertamente, en los pueblos de la Mancha hay hermosas juderías a veces muy bien conservadas, como por ejemplo en Campo de Criptana, la patria chica de Sara Montiel y de Manzanera, el as del ciclismo, héroe de una de las escapadas en solitario más largas del Tour de Francia. Y eso de escaparse en solitario me parece muy manchego.

Por la carretera de mi viaje en auto, la Mancha es de una monotonía absoluta. El imperio de la viña no ha servido en esta zona para alegrar el paisaje. Al contrario, en las cercanías de las localidades, ya de por sí estiradas, adormecidas, la viña ha creado desgarrados, destartados mundos industriales. Enormes naves, siempre iguales a sí mismas, inmensos depósitos de acero, hangares y cooperativas.

Las viejas casonas de hidalgos, que también hubo hidalgos ricos en la Mancha, la piedra noble, los escudos, están escondidos en el corazón de los pueblos, alrede-

dor de las iglesias y colegiadas, detrás de un muro espeso de viviendas baratas.

En esas viejas casonas de grandes zaguanes enjalbegados y de patios vacíos hay un silencio sobrecogedor. Y ése es el concepto que me faltaba para calificar el paisaje manchego: el silencio. La Mancha es la llanura del silencio, un silencio grave, triste, melancólico, rotundo.

En cualquier otro sitio se puede escuchar, incluso quedamente, el murmullo del ser. En la Mancha lo que se percibe es su ausencia.

Tal vez a partir de esa ausencia se podría hacer otra lectura del Quijote, la guía de un viaje por los caminos de la pena de daño o del mal de ausencia. Una guía del limbo o de un laberinto de palabras sin más objeto que el de ser un laberinto.

Airén y cencibel



Las baterías Caterpillar sin mantenimiento tienen puntos POSITIVOS...

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

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

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

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

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

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

y puntos NEGATIVOS

Estos están en el polo opuesto.

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

Cambie a lo mejor

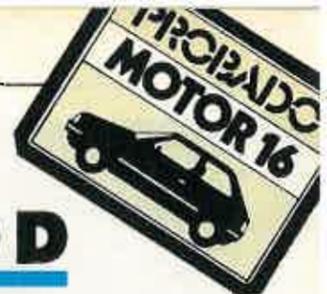


Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 00 13 - Madrid-33

PSQ 182/1

Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.

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



A FONDO

OPEL REKORD 2.3 TURBO D

UN PERCHERON ELEGANTE

VIRTUDES DEFECTOS

Fiabilidad mecánica	Prestaciones poco brillantes
Consumos reducidos en autopista	Relaciones de cambio desproporcionadas
Mando del cambio	Visibilidad crítica

UN exponente más de la fiebre turbo ha nacido el pasado fin de año para la automoción española. Se trata del Opel Rekord 2.3 Turbo-diesel, una derivación directa del modelo 2.3 D. Con mucha intuición, General Motors ha bautizado a este coche como 2.3 TurboD, con lo que la parte humeante del cóctel queda hábilmente amparada tras el reclamo de la sobrealimentación por turbo. Sobre la versión atmosférica, viene a ofrecer algunas ventajas, como algo más de potencia, mejores prestaciones y un consumo discreto, dato este que ya se daba en la versión atmosférica.

La primera conclusión que puede extraerse de este coche es que sus prestaciones son insuficientes y sus consumos razonables, aunque sensibles a la explotación de las primeras. Su funcionamiento es sólo aceptable en autopista, una vez que la velocidad se ha estabilizado por encima de los 120 kilómetros por hora, aproximadamente, pues cualquier intento a velocidades no permanentes se salda con un total desencanto por la escasez de prestaciones, o bien con un balance de consumos superior al esperado.

En marcha urbana, por ejemplo, el Rekord TurboD carece de todas esas ventajas tradicionales de un vehículo

diesel, como son conducción relajada y escasa necesidad de manejar el cambio. Su comportamiento es tan perezoso, tan poco relevante desde el punto de vista de las recuperaciones, que se hace necesario vigilar estrechamente el cambio de marchas, pues de lo contrario el comportamiento es lentísimo. Tanto, que el turbo parece estar de adorno en el motor.

Lo inadecuado de la transmisión es un defecto de suficiente entidad como para hacerse graves reflexiones: los importadores, o los fabricantes en tanto importadores, como es el caso de General Motors, deberían entender que una de las bases que cimentan su acti-





vidad es la adecuación del producto que venden al mercado que lo absorbe. No es suficiente con utilizar una tradición de prestigio y una bien fundada calidad de construcción, pues el primero es un valor que, como tantos otros, se desgasta.

Pese a sus defectos, el Rekord TD se manifiesta como un coche cómodo y capaz, muy adecuado a los gustos de quien lo prefiere y al bolsillo de quien lo compra. Su buena velocidad máxima, hace de él un producto especialmente adecuado a los largos desplazamientos por autopista.

MECÁNICA



Esta reciente versión turboalimentada cuenta con el mismo motor del Rekord 2.3 D atmosférico, pero con el añadido de un turbocompresor. Esta característica comporta pocas modificaciones aparentes, como es el incremento en un punto de la relación de compresión. La ganancia de potencia es sustancial (15 caballos más), así como la correspondiente al par motor máximo. Pero más importante que todo ello es que las cifras máximas se obtienen a menos velocidad del motor, a regímenes tan accesibles como 4.200 rpm (potencia) y 2.200 (par motor). Pero, cifras y consideraciones teóricas aparte, lo cierto es que este motor no destaca demasiado por sus prestaciones ni por su agilidad. Sí se nota mejora

con respecto a la versión atmosférica, cuyos rendimientos rozan lo inaceptable, pero la verdad es que esta planta motriz, incluso en versión turbo, brilla más por su solidez que por otra cosa. Y no le ayuda nada el cambio de marchas, pensado exclusivamente para rit-

mo uniforme sobre largas rectas —a ser posible planas—, cuyas relaciones de desmultiplicación distan demasiado de ser las adecuadas para las carreteras de nuestro país.

El motor está construido íntegramente en hierro, lo que limita mucho sus posibilidades en materia de prestaciones e incrementa su peso. Pero sus ventajas son notables en economía, pues los materiales son muy duraderos y la fiabilidad del conjunto está garantizada. No obstante, el árbol de levas está colocado en cabeza, lo que garantiza bastante precisión y ausencia de reglajes durante muchos miles de kilómetros.

El silencio de funcionamiento no es una de sus virtudes más destacadas, como podemos comprobar en el cuadro de sonoridad. El efecto silenciador del turbo no ha sido suficiente para amortizar el rugido característico de este motor. Sus vibraciones a bajo y medio régimen son también ostensibles, lo que no llega a enmascarar un confort de marcha global bastante notable.

El resto de la mecánica es muy clásica, pero bien tratada. La suspensión delantera es independiente, de diseño bastante moderno, mientras que la trasera es de eje rígido, remolcado por cuatro brazos. La dirección funciona por circulación de bolas, un mecanismo muy común en berlinas de gran formato y los frenos son mixtos, con discos delanteros y tambores atrás, con servo. Es un conjunto mecánico francamente veterano, pero muy probado y

FICHA TÉCNICA



REKORD 2.3 TURBO D

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.260 cc. (92x85 mm.) Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección. Compresión: 23 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 65 litros. Potencia máxima: 86 CV. a 4.200 rpm. Par máximo: 19,3 mkg. a 2.200 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,1 km/h.; 2.ª, 16,7 km/h.; 3.ª, 25,6 km/h.; 4.ª, 33,7 km/h.; 5.ª, 41,9 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje rígido atrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 185 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.245 kgs.



La línea del Rekord ha sido ligeramente retocada hace un par de años. Los interiores no resultan atractivos, aunque hay que reconocer que la instrumentación es completa. Los asientos son aceptablemente cómodos



Motor cuatro cilindros con turbo. Llantas de chapa con embellecedores

por ello totalmente fiable. Su comportamiento, siempre que no se salga de buenas carreteras, es por completo aceptable.

COMPORTAMIENTO



Su estabilidad es suficiente en todo tipo de terreno, incluso si partimos del prejuicio —que lo es— de que su comportamiento está limitado por el eje rígido posterior. Se trata, pese a éste y otros elementos ancestrales de diseño, de un desarrollo de suspensión bastante conseguido, donde sólo encontramos reacciones poco sanas si el suelo es deficiente. Sobre piso irregular se agradecería la suavidad y efecto compensato-

rio de una suspensión de tipo independiente en el tren posterior, pero en cualquier circunstancia de funcionamiento ésta responde con reacciones muy nobles, sin sorpresas e incluso con cierta dosis de confort.

Lo que no está del todo conseguido

EQUIPAMIENTO



A tono con el precio

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

SONORIDAD



La caja de los ocos

Al ralentí (dB)	57,0
A 60 km/h. (dB)	66,2
A 90 km/h. (dB)	72,5
A 120 km/h. (dB)	77,4
A 140 km/h. (dB)	78,6
A tope (dB)	85,2

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

son los frenos, que son poco potentes en cualquier circunstancia y condición de uso, aunque en su descargo hay que decir que no pierden eficacia con el uso continuado y las altas temperaturas de trabajo. Su respuesta es regular y en frenadas violentas el coche no se descoloca ni pierde su trayectoria, por lo que resulta siempre seguro frenar, incluso sobre piso deslizante, dato que hemos comprobado en directo a causa de la reciente ola de frío.

En todo tipo de curvas, y en especial en las de radio más corto, se aprecia una ligera tendencia al subviraje —esto es, a irse de morro—, que viene motivada por el considerable peso que el coche soporta sobre su eje delantero. Pero siempre recupera su trayectoria y las cuatro ruedas se afianzan sobre el

FRENOS



Justos para su peso

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	16
A 100 km/h.	40
A 120 km/h.	58

asfalto, para dar lugar, ya en aceleración, a un leve derrapaje de atrás. Esta segunda tendencia se produce sólo si contamos con potencia a la salida del viraje, cosa que no siempre consiente el turbo, muy perezoso. Y la reacción, si se produce, es muy sana, por lo que no sorprenderá ni siquiera a los conductores más tranquilos.

Las suspensiones son muy blandas, orientadas al confort en línea recta y buen pavimento, lo que da lugar a un acusado balanceo de la carrocería en curva. Pero es un balanceo bien compensado, asistido por barras estabilizadoras en ambos trenes, por lo que, más allá de sus repercusiones sobre el confort, nunca altera el comportamiento y la seguridad de marcha.

La dirección presenta una asistencia correcta, con excelente tacto y precisión, aunque resulta algo más lenta de lo que sería deseable en un mecanismo con servo. Pero su comportamiento es irreprochable, pues se ha conseguido un perfecto equilibrio entre el apoyo de la asistencia y el peso a soportar, que es superior al de cualquier versión del Rekord. Todo ello redundando en beneficio de reacciones muy sanas y de una admirable precisión en la trayectoria.

El comportamiento de motor y cambio es determinante, no sólo para los consumos y prestaciones, sino también para las respuestas del coche en su conjunto. Así, por ejemplo, su conducción se hace difícil en itinerarios con muchas curvas, en especial si son cerradas; hay que tener la mano derecha siempre sobre el cambio (con un mando, por cier-

to, rápido y preciso como pueden encontrarse muy pocos) y abusar de las relaciones cortas para disponer de algo de potencia. Esto condiciona sobremedida los consumos, que se disparan en carreteras de montaña o simplemente en marcha urbana, donde el Rekord Turbo D podría consumir de uno a dos litros menos con una transmisión adecuada. Hay a este respecto un comentario importante que hacer: el usuario tipo del Rekord Turbodiesel conseguirá consumir poco combustible en utilización normal, pues nunca solicitará a fondo las posibilidades de su mecánica. Pero si en alguna ocasión necesita prestaciones, no tendrá más remedio que ir casi de continuo con el acelerador pisado a fondo, con lo que los consumos subirán de forma incontrolada. Y es que, de otro modo, este coche no rinde más que su hermano de alimentación atmosférica.

CARROCERÍA



Grande y un poco entrada en años, la carrocería del Rekord ofrece serios valores de calidad, lo que se advierte nada más abrir o cerrar una puerta. El acabado es pulcro, pero el diseño y las progresivas mejoras de detalle están limitadas siempre por el muro de un estilo arcaico, abiertamente pasado de moda. Con todo, esta carrocería destaca por su amplitud y por el buen nivel de confort de marcha que permiten.

El interior está muy bien hecho. Es sobrio como tantos otros productos de



Grupos ópticos delantero y trasero. Fueron objeto de modificación recientemente

la misma nacionalidad, e incluso triste, faltar de gracia. Pero a cambio es muy amplio y su terminación es escrupulosa, aunque sin fruslerías, sin detalles superfluos por encima de lo que cabría encontrar en el coche de un señor serio.

La posición al volante es buena, pese a la verticalidad del volante (demasiado grande, pero bien forrado en piel), ya que el asiento es regulable en altura. Otra cosa es lo difícil que resulta el reglaje. Los pedales están bien dispuestos, así como el cambio, que es muy agradable de utilizar. La visibilidad es una de sus carencias, agravada por los apoyacabezas posteriores; se hace necesario un segundo espejo exterior, que es opcional. Hacia delante, los conductores bajos encontrarán molesta la «joroba» frontal, imprescindible para dar cabida al motor.

Las distancias entre asiento son siempre holgadas, para que no se produzca ningún género de incomodidad y cada una de las plazas está sobredimensionada para cubrir cualquier eventualidad —pasajeros de porte generoso, cinco ocupantes y otras—. La distancia hasta el techo es siempre suficiente, e incluso demasiada en la parte delantera del coche; el conductor, como en otros Rekord, tiene que echar mano del reglaje de altura de su asiento, para no desaparecer detrás del enorme volante.

El volante, queda dicho, es de dimensiones descomunales, como las dos esferas principales del cuadro de instrumentos y tantos otros accesorios del interior. Es forzoso, por ello, que cualquier pasajero de talla media española

se sienta como miembro de una auténtica cuadrilla de alfeñiques a bordo del Rekord. Cual si fuera el coche de Gulliver, este Opel ofrece un reloj casi de cocina, un velocímetro impreciso y de enormes proporciones, unos mandos elementales y dispersos y un salpicadero lleno de casi nada, pues su tamaño es tan importante y los accesorios tan escasos, que no existe otra alternativa de diseño.

Siguen las pegadas para ocupantes de pequeña estatura: por ejemplo, las teclas de los elevallunas eléctricos, que están en el centro, quedan demasiado retrasadas, lo que hace difícil su localización y accionamiento. Lo mismo ocurre con el selector para el control remoto del retrovisor, que queda encerrado entre el asiento y el apoyabrazos en cuanto el reglaje del asiento no sea el propio de un individuo de 1,90 metros de estatura.

Aunque la insonorización es generosa, el ruido y las vibraciones de la mecánica pueden con ella.

La climatización es eficaz si se requiere calor, aunque el número y el tamaño de las boquillas de salida de aire limitan un poco la ventilación interior cuando lo que se quiere es eliminar el calor.

FRENTE A SUS RIVALES

El mercado español dispone, entre nacionales e importados, de 13 opciones turbodiesel. De ellas, una es un vehículo con carrocería de tipo ranchera; tres tienen un precio claramente prohibitivo, pues supera siempre los tres millones y medio de pesetas en la calle; dos, por fin, están impulsados por motores de pequeña cilindrada. El resultado es que el Rekord TurboD tiene seis



rivales, con precios que van desde los 1,9 millones de pesetas que cuesta el Peugeot 505 GRD Turbo hasta los 2,7 que Rover cobra por su 2400 SD y cilindradas comprendidas entre 2,1 y 2,5 litros. Todos son coches de excelente habitabilidad y su pugna se centra en las prestaciones que son capaces de ofrecer. Los de más potencia son los Peugeot 505 GTD Turbo —que no es

el más veloz, pero sí uno de los que mejor acelera—, Citroën CX, Rover 2400 y Fiat Argenta, mientras que el R-25 es el que mejor compromiso prestaciones/consumo ofrece, con un gasto promedio inferior a los ocho litros y una destacable velocidad máxima de 175 kilómetros por hora. Su comportamiento está también entre los más nobles, pero su precio es casi el más desfavorable. El Rekord comparte lugar con el Argenta y el Rover por el arcaísmo de su diseño; está igualado en velocidad con el coche inglés pese a tener cinco caballos menos de potencia y aventaja al italiano. El Rekord Turbodiesel no es, claramente, la mejor opción del mercado, sobre todo teniendo en cuenta que su precio está por encima de opciones tan dignas como el Peugeot 505 en cualquiera de sus dos versiones diesel turboalimentadas.

Jorge Silva

Fotos: Alfonso J. Nieto

CONSUMO



Sensible a la utilización

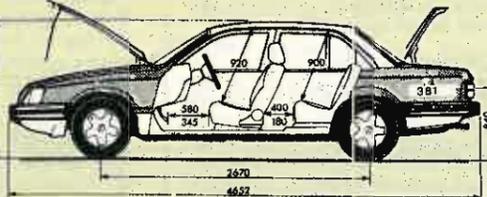
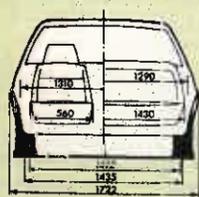
	Litros 100 km.
CIUDAD	
A 26,1 km/h. de media.....	10,4
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	7,3
En conducción rápida	11,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,1
En conducción rápida	9
AUTONOMÍA	
Consumo medio ponderado ...	9,2
Recorrido (km.)	660

PRESTACIONES



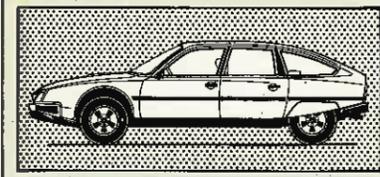
Brillante en pista

VELOCIDAD MÁXIMA (km/h)	172,2
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	19
1.000 m. salida parada	35,2
De 0 a 100 km/h.	14,2
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a ...	21,7
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a ...	24,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a ...	38,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a ...	43,5
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	9,2
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	13,4



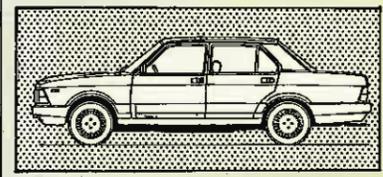
CITROËN CX 25 TRD TURBO 2.549.298 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada, 2.500 centímetros cúbicos. Potencia, 95 caballos a 3.700 rpm. Peso, 1.405 kilos. Velocidad máxima, 169 km/h. Consumo medio ponderado, 10 litros. Capacidad del maletero, 428 litros.



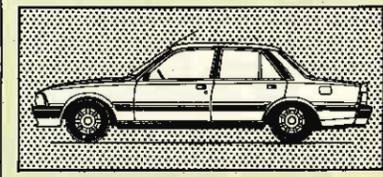
FIAT ARGENTA TURBO D 2.173.366 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada, 2.445 centímetros cúbicos. Potencia, 90 caballos a 4.100 rpm. Peso, 1.305 kilos. Velocidad máxima, 164,3 km/h. Consumo medio ponderado, 8,2 litros. Capacidad del maletero, 380 litros.



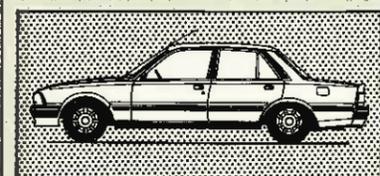
PEUGEOT 505 GRD TURBO 1.914.877 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada, 2.304 centímetros cúbicos. Potencia, 80 caballos a 4.150 rpm. Peso, 1.330 kilos. Velocidad máxima, 148,9 km/h. Consumo medio ponderado, 9,5 litros. Capacidad del maletero, 420 litros.



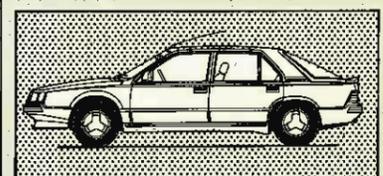
PEUGEOT 505 GTD TURBO 2.111.199 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada, 2.498 centímetros cúbicos. Potencia, 95 caballos a 4.150 rpm. Peso, 1.340 kilos. Velocidad máxima, 158,2 km/h. Consumo medio ponderado, 8,7 litros. Capacidad del maletero, 420 litros.



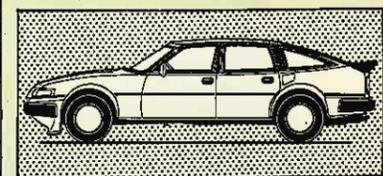
RENAULT 25 GT TURBODIESEL 2.624.435 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción delantera. Cilindrada, 2.068 centímetros cúbicos. Potencia, 85 caballos a 4.250 rpm. Peso, 1.230 kilos. Velocidad máxima, 174,9 km/h. Consumo medio ponderado, 7,9 litros. Capacidad del maletero, 400 litros.



ROVER 2400 SD 2.723.404 ptas.

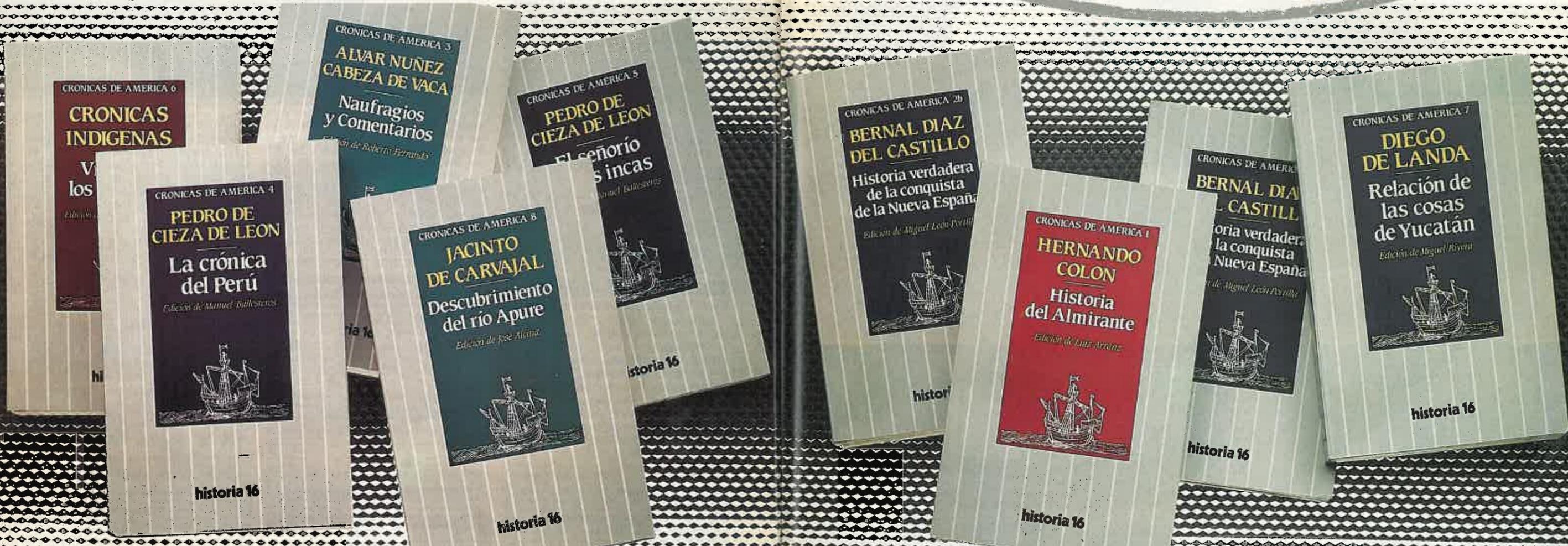
Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada, 2.393 centímetros cúbicos. Potencia, 91 caballos a 4.200 rpm. Peso, 1.350 kilos. Velocidad máxima, 172,2 km/h. Consumo medio ponderado, 9,6 litros. Capacidad del maletero, 548 litros.



Crónicas de América

- | | | | | |
|--|--|---|---|--|
| 1. Historia del Almirante.
P.V.P. 750 pesetas.
Aparición: octubre de 1984. | 2a. Historia verdadera de la conquista de la Nueva España.
P.V.P. 950 pesetas.
Aparición: octubre de 1984. | 4. La Crónica del Perú.
P.V.P. 775 pesetas.
Aparición: octubre de 1984. | 6. Visión de los vencidos.
Crónicas indígenas mexicanas.
P.V.P. 625 pesetas.
Aparición: marzo de 1985. | 8. Descubrimiento del río Apure.
P.V.P. 725 pesetas.
Aparición: marzo de 1985. |
| 2b. Historia verdadera de la conquista de la Nueva España.
P.V.P. 950 pesetas.
Aparición: octubre de 1984. | 3. Naufragios y comentarios.
P.V.P. 675 pesetas.
Aparición: octubre de 1984. | 5. El señorío de los incas.
P.V.P. 675 pesetas.
Aparición: marzo de 1985. | 7. Relación de las cosas de Yucatán.
P.V.P. 600 pesetas.
Aparición: marzo de 1985. | |

**A la venta
los ocho primeros títulos
de la colección**



POR SOLO 5.200 PTAS.

CRONICAS DE AMERICA pueden adquirirse en cualquier librería al precio detallado en cada volumen. No obstante, en atención a los lectores de MOTOR 16, hemos previsto un sistema de suscripción que permite adquirir la colección con un importante descuento. Estas suscripciones son anuales, por todos los volúmenes editados en ese período y por un precio fijado anualmente, que en este caso es de 5.200 pesetas. Una oferta excepcional, para una excepcional colección.

Rellene este cupón y envíelo a HISTORIA 16, Calle Hermanos García Noblejas, 41, 28037 Madrid.

Deseo recibir los nueve primeros tomos de la colección CRONICAS DE AMERICA al precio especial de 5.200 pesetas. El sistema de pago que elijo es el que señalo a continuación:

- Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.
- Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41, 28037 Madrid.

Nº Impuesto en Con fecha

Nombre Apellidos

Dirección

Población Provincia

CRONICAS DE AMERICA
Una gran conquista de historia 16.



SBARRO CHALLENGE

SUEÑOS DE UN SEDUCTOR

El coche creado por Sbarro explota la forma aerodinámica de unas gotas de agua. En el Challenge se combina dulzura con agresividad. La parte posterior, en donde se esconde un soberbio ocho cilindros de casi cuatrocientos caballos, es sencillamente, brutal.

FRANCO Sbarro, un pequeño constructor suizo especializado en coches de sueño, va a conmemorar la placidez palaciega del ya inminente Salón de Ginebra con un modelo joya, el Challenge, una escultura mecánica valorada en catorce millones de pesetas; el Challenge no despertará, acaso, los apetitos lujuriosos de algunos capitales evadidos a aquel paraíso fiscal pero sí emocionará, por contra, a los buenos amantes de la mecánica que tienen todos los moti-

la mejor discoteca son los elementos principales de ese mosaico.

La mecánica es otro de los puntos estelares del Challenge: tiene las posibilidades de manejo de un vehículo de tracción total, la potencia de un monopla de carreras y la capacidad de aceleración de un cohete. Para animar el conjunto Sbarro ha montado un enorme ocho cilindros en V de aleación ligera sobre el eje posterior, un motor como los producidos por Mercedes y Porsche para sus automóviles más violentos. Se puede partir de una potencia de 233 caballos con el motor Mercedes pequeño pero con la adición de un equipo de dos turbos es posible llegar hasta los 400 caballos.

Para transmitir toda esa potencia al suelo el constructor suizo ha recurrido a la tracción en las cuatro ruedas y a una caja de cambios automática. La transmisión es la misma empleada por los Jeep Cherokee pero con un distintivo especial: un simple botón con el que se pueden elegir o relaciones de cambio normales para un uso tranquilo o relaciones para acelerar a lo bestia; con sólo pulsar ese botón el



vos del mundo para extasiarse ante un auténtico fuera de serie.

Sbarro no ha reparado en medios para que su Challenge sea un coche de impresión y para conseguirlo ha empezado por una carrocería agresiva, un diseño a medio camino entre una cuña y una gota de agua que debe deslizarse sin la menor turbulencia a más de doscientos cuarenta kilómetros por hora.

La impresión producida por la imagen exterior del Challenge se refuerza cuando conductor y acompañante se deslizan en el interior del reducido espacio habitable; en ese instante se siente la misma impresión que debieron recibir los astronautas de la NASA al ocupar sus cápsulas espaciales. Un cuadro de mandos del año 2010, una pequeña pantalla de televisión que recoge todos los movimientos habidos en la parte posterior del coche, y un equipo de alta fidelidad que deja en ridículo a

Challenge pasa de cero a cien kilómetros por hora en menos de cuatro segundos, un salto felino casi equivalente al que pueden dar los monopla de Fórmula 1 con el doble de potencia bruta. En este caso se pone de relieve la eficacia de las cuatro ruedas motrices.

Los neumáticos son la otra gran novedad del modelo suizo. Para que los cuatrocientos caballos no se disipen en humo y goma quemada durante una aceleración salvaje, Sbarro ha optado por las ruedas de tipo doble, lo que permite ofrecer mucha superficie de contacto con el suelo sin renunciar a unos buenos canales de evacuación de agua para los momentos en los que la carretera se encuentra mojada.

El Challenge es ya una pieza de colección que ustedes han visto antes de su presentación en sociedad. Que lo disfruten.

Angel Marco/Giancarlo Perini

Las puertas son uno de los distintivos de un coche excepcional, el Challenge, una pieza de colección que demuestra la imaginación desbordada del creador suizo Sbarro

GIANCARLO PERINI



LAMBORGHINI COUNTACH QUATTROVALVOLE

EL NO VA MAS

EN Lamborghini vieron con muy malos ojos el lanzamiento del Ferrari Testarossa: desde su presentación en París, hace ahora seis meses, el último bólido rojo se había puesto en cabeza dentro de esa privilegiada categoría de los GT, los Gran Turismo de verdad. En Santa Agata, ciu-

dad natal de Lamborghini, no podían soportar tal humillación y reaccionaron con rapidez. La prueba está aquí: en sólo ciento ochenta días han puesto a punto el Lamborghini Countach 5000 Quattrovalvole, un monstruo que se comenta sólo con la magnitud de sus cifras.

Los valores oficiales del coche distinguido con el símbolo del toro bravo machacan literalmente a su rival, el coche del caballito rampante: Si el doce cilindros boxer del Ferrari tiene 4,9 litros de cubicaje, el motor doce cilindros en V del Lamborghini responde con algo más de 5,1 litros de cu-

bicaje; si el Testarossa tiene 390 caballos de potencia, el Countach 5000 contraataca con más de 445 caballos; si la velocidad máxima acreditada por el coche de Maranello es de 290 kilómetros por hora, el modelo de Santa Agata supera los 295 kilómetros por hora, y si el Ferrari acelera de cero a cien kilómetros por hora en 5,8 segundos, el Lamborghini se queda justo por debajo de la barrera de los cinco segundos. La batalla está, por tanto, al rojo vivo pero el Countach 5000 Quattrovalvole, coche que verá la luz en el Salón de Ginebra, ya ha ganado el choque inicial.

Sentarse en un deportivo que va a valer más de diecinueve millones de pesetas en Estados Unidos es todo un reto que pone a prueba los nervios del más experto, incluso cuando se ha probado ya una máquina tan impresionante como el Ferrari Testarossa.

El majestuoso Countach Quattrovalvole negro preparado para el ensayo descansaba en los patios de la factoría Lamborghini al lado de otro modelo similar, pero en color rojo. Los dos coches estaban preparados para salir rumbo a Ginebra, donde serán foco de todos los flashes.

El especialista de la casa, Cesare Lodi, puso las placas de matrícula y salimos a la carretera, era un momento

de máxima solemnidad. Un italiano de excepción iba a someterse a su primera prueba de fuego.

La primera emoción regalada por el Countach fue, sin duda, el ronquido armonioso de sus doce cilindros en V; justo detrás de mi cabeza podía oír cómo el aire entraba a borbotones en el motor, tras una breve estancia en la enorme batería de carburadores de doble cuerpo; seis carburadores gordos son los encargados de saciar el apetito de esa cuadra de pura sangre.

Dejamos atrás las puertas de la factoría mientras que el Countach iba cogiendo velocidad con suavidad; el tráfico era muy lento por lo

que fue posible probar la elasticidad del conjunto mecánico: el Countach demostró que podía ir en quinta a sesenta kilómetros por hora sin traqueteos ni tirones, no había que fatigarse jugando con el cambio.

El camino se despejó pasados los últimos semáforos de la ciudad, en ese momento un acelerón sin contemplaciones y los 1.490 kilos del Countach salieron impulsados como un misil; en un abrir y cerrar de ojos el coche se puso a más de ciento treinta kilómetros por hora en una demostración de potencia verdaderamente sobrecogedora.

La nobleza de las reacciones animaba a sacar todo el



countach
5000 quattrovalvole



Estas son las diferencias básicas del nuevo Countach: la placa Quattrovalvole y la magnífica culata con cuatro válvulas por cilindro que justifica tal título.



jugo de cada marcha; aunque el cuentakilómetros indicaba tan sólo sesenta kilómetros no había el menor problema para llevar el motor hasta las siete mil revoluciones. Su empuje ponía la carne de gallina y el probador oficial aprovechó para decir con orgullo: «Nuestro coche es diez kilómetros por hora más rápido que el Testarossa; en la pista de Nardo hemos conseguido una punta de 295 kilómetros por hora y sin desarrollar todas las posibilidades del coche. En estos momentos es seguro que el Countach 5000 supera los trescientos y se puede ir más rápido con sólo retirar los silenciosos del escape. Todo un aviso. Pero la verdadera personalidad del coche se puso de relieve a la hora de volar por una zona de curvas. En esos instantes el Countach nos transmitió algo más que sensaciones. Para ser rigurosos habría que hablar de emo-

ciones muy fuertes. El 5000 Quattrovalvole se reveló como un avión que debía pilotarse con los reflejos y la prontitud de reacciones de un verdadero amante de la conducción. Nos hubiera gustado llevar el coche hasta sus límites pero los neumáticos, demasiado nuevos, impedían cualquier filigrana, ¡no era cosa arañar un modelo que aún no había visto la luz oficialmente y mucho menos en la primera prueba conseguida por la prensa mundial!

Los neumáticos son, precisamente, uno de los cambios más notables mostrados por el nuevo Countach con respecto al anterior modelo; el coche monta en el eje delantero cubiertas de alta velocidad con 225 milímetros de anchura de goma, mientras que en el eje trasero los neumáticos son Pirelli P-7 con 345 milímetros de anchura, un tamaño más que apropiado para digerir

los humores de una cuadra furiosa con más de cuatrocientos cincuenta y cinco caballos. En el Quattrovalvole se han modificado también las suspensiones para aumentar la altura libre al suelo y suavizar las reacciones. El retoque ha dado más manejabilidad en los momentos de máxima exigencia y, de paso, se ha mejorado el confort.

Según el padre del nuevo Lamborghini, Giulio Alfieri, el Countach 5000 es un coche del futuro que, por el momento, tiene mucha vida por delante aunque lleve ya trece años en el mercado. El nuevo motor de cuarenta y ocho válvulas es no sólo más potente sino también más económico que su predecesor; para absorber tal aumento de empuje el 5000 hace gala de un chasis más rígido y de una carrocería donde se han introducido los materiales compuestos que, ahora mismo, están de moda

en la Fórmula 1. El capó delantero y el capó motor son ahora de resina sintética reforzada con kevlar, lo que ha permitido una reducción importante en el peso, así como una mejora considerable en la resistencia anticorrosión.

El trono incontestable del Ferrari Testarossa tiene ya un serio aspirante en la figura del Lamborghini Countach. A partir del día 7 de marzo, desde el mismo momento en que se levante el telón en Ginebra, asistiremos a una batalla en las estrellas; los dos grandes italianos lucharán por la supremacía no sólo en la realidad de las carreteras sino también en la ficción de los sueños. ¿Cuántos automovilistas se despearán sobresaltados a los mandos de un Testarossa o un Countach? Ahora, el Countach hace honor al significado de su nombre: «El no va más».

Giancarlo Perini

ELF-2
EL PAJARO NEGRO

Así la han bautizado quienes ven en ella a la moto del futuro. Su tecnología es sorprendente, con una parte ciclística a medio camino entre la moto y el automóvil.

EN el panorama del motociclismo mundial, el proyecto Elf ha sido, sin lugar a dudas, uno de los más ambiciosos. La idea de querer construir una moto revolucionaria cuyo parecido con las demás presentes en los circuitos fuera solamente el motor que la equipaba se le ocurrió al conocido técnico André de Cortanze. Este, respaldado por la sólida financiación de la compañía petrolífera francesa, y por su protector François Guiter, uno de los más importantes directivos de la empresa, puso en marcha el proyecto Elf, basado en realizar una moto de competición cuya parte ciclística estuviese a medio camino entre la moto y el



automóvil. Desde el primer prototipo, equipado con un motor Yamaha TZ-750, hasta el actual presentado en el circuito de Paul Ricard el pasado año, los esfuerzos de André de Cortanze para hacer competitiva esta moto revolucionaria son dignos de todo respeto.

Los resultados en las múltiples carreras donde participaron las Elf nunca fueron brillantes; al contrario, siempre les ocurría algún problema mecánico y se veían obligadas a tristes retiradas o en el mejor de los casos a ocupar posi-

ca, restada a la Fórmula 1, y según parece en estos momentos no hay límites para hacer competitiva la nueva Elf-2 de Gran Premio. En esta última fase, el gran ausente en el equipo es André de Cortanze, que se encuentra en Talbot ocupadísimo en perfeccionar el plurivictorioso 205 Turbo 16. Los encargados de seguir los pasos marcados por De Cortanze son Daniel Trema, como director técnico, y Christian Monroe, encargado de la aerodinámica.

La Elf-2 es en su estructura básica igual al modelo E, empleado en resis-

mos de ambas suspensiones, son totalmente diferentes y fundidos en aleación de elektron.

Con la adopción del motor Honda, los técnicos de Elf se han visto obligados a suprimir la columna de dirección y los medios-manillares, debido a que estos mecanismos eran incompatibles con la disposición en uve de los tres cilindros del motor. En consecuencia, la Elf-2 no tiene medios-manillares convencionales, sino dos barras que se mueven en sentido longitudinal, y que pivotan sobre una barra situada en la

Bajo el carenado de la Elf-2, el motor tricilíndrico de la Honda NS 500 cumple una función portante con las suspensiones y los paralelogramos anclados en él.

La parte ciclística de esta máquina incluye las mayores novedades. No tiene columna de dirección ni medios-manillares y los amortiguadores van situados bajo el motor.



ciones de poca importancia. Sin embargo, está claro que después del proyecto Tesi de Bimota, y la competitividad cada día mayor de las Elf, éste es el camino a seguir en el desarrollo de la parte ciclística de las motocicletas en los próximos años.

A raíz de los cambios en las normativas vigentes en el Campeonato Mundial de Resistencia, donde participaba la Elf, se decidió emprender la fabricación de una quinientos centímetros cúbicos de gran premio, basándose en las múltiples experiencias logradas en los años anteriores.

Para este proyecto la compañía francesa ha destinado más ayuda económica

sin embargo, se puede considerar una moto totalmente nueva.

El motor que la equipa es el Honda NS-500 de tres cilindros en uve, que en este caso hace las funciones de miembro portante, al que están ancladas las suspensiones y los paralelogramos. Se ha escogido este propulsor por ser el más ligero y estrecho de todos los disponibles en el mercado, según parece también Honda prestará directamente todo tipo de ayudas técnicas al equipo francés. Sobre el motor no se han hecho modificaciones importantes, a excepción de las tapas del embrague y del encendido, que al hacer la función de puntos de anclaje para los paralelogra-

parte superior del motor, que a su vez actúa sobre la dirección por medio de rótulas y bieletas.

Como es de esperar en una moto como ésta, el empleo de materiales especiales derivados de la aviación es total.

Los brazos de los paralelogramos, que en el prototipo son de aluminio, serán sustituidos por otros en magnesio, así como los anclajes al motor y las tapas laterales del mismo. Todo el conjunto de tirantes y bieletas son también de origen aeronáutico o en algunos casos fabricados expresamente para Elf.

Las suspensiones se reducen a dos amortiguadores situados parale-



lamente debajo del propulsor, y su funcionamiento es a tracción en lugar de compresión como los tradicionales. Su fabricación se ha encomendado a la casa Marzocchi, que mantiene una estrecha colaboración con los técnicos de Elf, debido a la complejidad del sistema.

Al contrario de las otras motos de gran premio, la Elf-2 está equipada con llantas de 17 pulgadas en las dos ruedas. Todo esto en virtud de encontrar un camino intermedio entre la excesiva altura de la llanta 18 y los inconvenientes que presenta la de 16 pulgadas en algunos casos.

La parte ciclística se completa con los discos de freno hechos en fibra de carbono, y con un diámetro de 320 milímetros. Las pinzas que actúan sobre ellos tienen cuatro bombines cada una y están firmadas por la casa Brembo.

Otra sofisticación que encierra esta moto es el depósito del combustible, situado en el lado derecho del carenado. Su capacidad es de treinta y dos litros, y el combustible destinado a la alimentación de los tres carburadores es enviado previamente a un depósito por medio de una bomba a depresión, accionada por uno de los escapes. Desde ahí, por gravedad, el combustible llega a las tazas de los carburadores.

Siempre pensando en la lucha para aligerar al máximo todos los componentes, el conjunto carrocería y carenado es de Kevlar, con lo cual se ha conseguido un peso contenido y una resistencia a toda prueba.

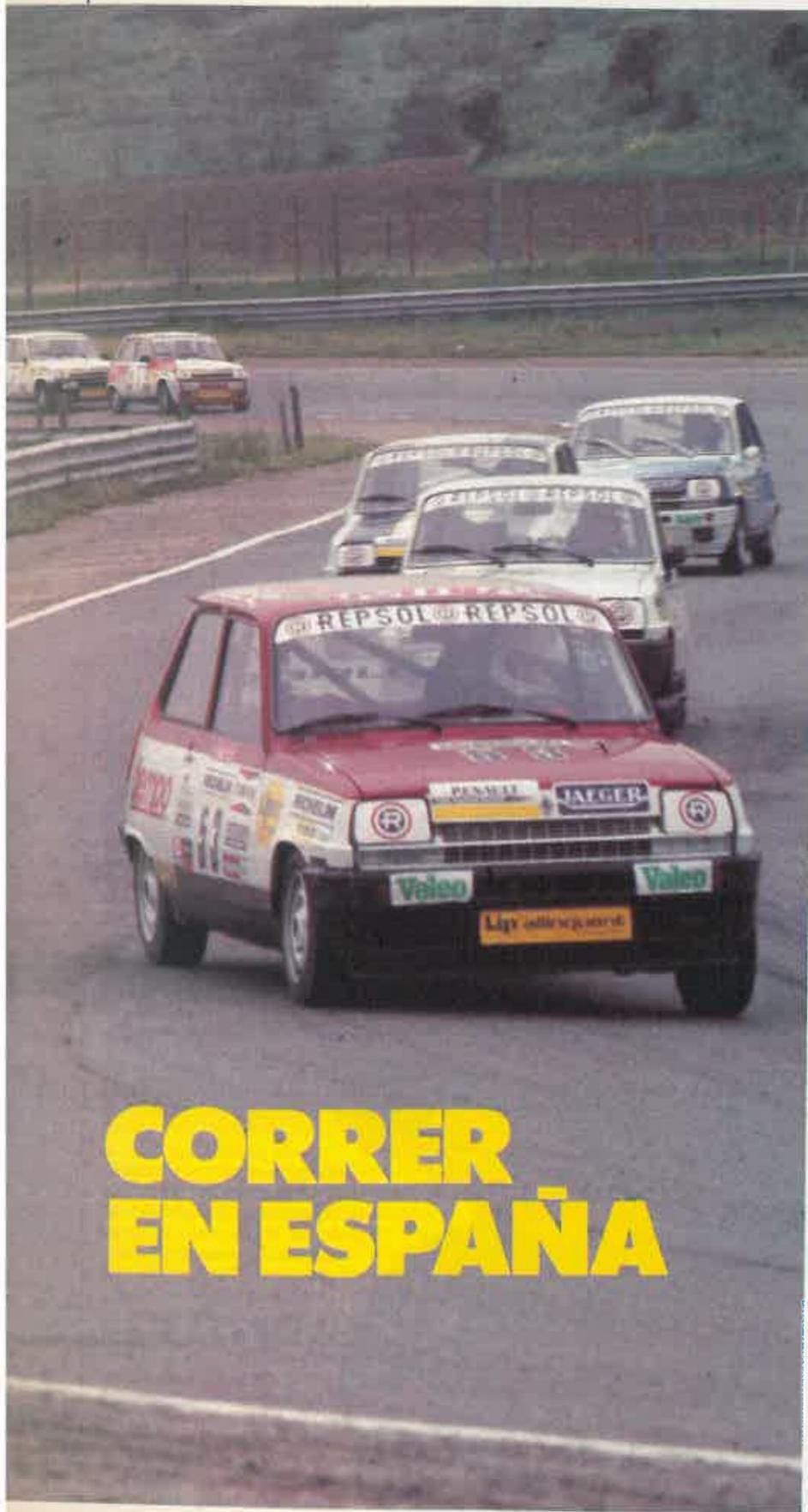
Según fuentes oficiales, la moto que tomará parte en los grandes premios pesará ciento cinco kilos. El motor que la equipa desarrolla ciento treinta caballos de potencia, así que la relación peso/potencia parece interesante.

Desde cualquier punto de vista, la Elf-2 es una moto desconcertante. Sus dimensiones son de lo más reducido (1.930 milímetros de longitud total), y la forma acunada del carenado, sin cúpula transparente, le infunden un aspecto futurista que bien merece el apodo de pájaro negro.

La puesta a punto de un vehículo tan complicado es el talón de Aquiles donde puede fallar todo el derroche técnico y económico de este proyecto. Para que esto no suceda se ha recurrido al probador Walter Vila, y siguen abiertas las conversaciones con Barry Sheene para que forme equipo con Didier de Radigues y Christian Leliard. Queda claro que el propósito de Elf es situar el modelo 2 en las primeras posiciones del Campeonato del Mundo. Medios no les faltan.

Gigi Corbetta

Motor 16/59



CORRER EN ESPAÑA

El constante aumento de los costes de la competición, unido al crecimiento nulo —cuando no hay disminución— de premios y recompensas están llevando a la competición automovilística en nuestro país a una situación de crisis total. Una evidencia es la disminución de la inscripción en rallyes y pruebas de velocidad con respecto a hace cinco años.

En medio de esta situación, los diferentes challenges monomarca aparecen como tablas de salvación. Estos certámenes, basados en modelos de precio contenido y con preparaciones no excesivamente caras en la mayoría de los casos, están salvando nuestro deporte del deterioro total. Gracias a ellos hay alguien más en nuestras competiciones que el reducido grupo de pilotos oficiales.

Lástima que algunos pilotos, que en el pasado dispusieron de un material que les permitía estar cerca de los pilotos oficiales de las marcas, miren con desprecio la posibilidad de participar al volante de uno de estos coches, mucho más modestos.

Afortunadamente, ésta es una forma de ver las cosas que está comenzando a cambiar.

Por tanto, hay que esperar que muy pronto el ejemplo de Zorrilla, que ha hecho la Copa Corsa, o de Pradera, que va a hacer el Desafío Peugeot, cunda, y pilotos que han optado por el retiro vuelvan por sus fueros.

En lo que a modalidades en que se disputan se refiere, es reflejo de la situación española. Aunque los primeros certámenes de este tipo que se organizan en nuestro país se basaron en circuitos, en los últimos tiempos, la mayoría de ellos tienen lugar incluidos en el Campeonato de España de Rallyes. Sólo las Copas Renault, en sus dos variantes, y la Copa Fura, que se disputa este año por última vez, sobreviven en los circuitos.

O mejor dicho, del circuito, pues realmente, hoy por hoy, sólo se tiene seguridad de poder correr en el del Jarama, y esta limitación, en lo que a relaciones se refiere, ha perjudicado el desarrollo de este tipo de competiciones a nivel nacional. De todas formas, las Copas Renault siguen siendo una buena opción, sobre todo para la gente que comienza. Sus organizadores, muy experimentados, han conseguido disputar siempre las pruebas programadas, fueran cualesquiera los problemas que afectaran a los circuitos en que estaban programadas.

En lo que a rallyes se refiere, el Desafío Peugeot ofrece la mejor relación gastos/premios. En la misma línea, pero con menos premios, están la Copa Fiesta y la Corsa. En cambio, el Desafío Samba y el Trofeo Inter-Ibiza necesitan unas más caras preparaciones de los coches, lo que siempre es un inconveniente.

COPA NACIONAL RENAULT

ESTA es la más prestigiosa de las copas de promoción en España, esto hace que esta competición se haya profesionalizado en exceso, ya que incluso pilotos que ya tenían cierta experiencia en competición se dediquen a esta modalidad.

Por otra parte, los premios son cuantiosos, y obteniendo puestos punteros, se llega a obtener algún dinero. El gasto más importante es el de los neumáticos, que puede llegar a superar las 75.000 pesetas por carrera, incluyendo los entrenamientos. Es tal vez la fórmula de promoción con más nivel.

Coche
Renault Super 5 Turbo.
Modalidad
Circuitos.
Precio del coche
1.300.000.
Precio de la preparación
200.000.
Precio aproximado por carrera
115.000.
Coste tres revisiones anuales:
235.000.
Premios por carrera
1.º, 64.000; 2.º, 54.000; 3.º, 49.000; etcétera, hasta el vigésimo.
Premios fin de temporada
1.º, Renault 5 GT Copa Turbo, 260.000 aprox.; 2.º, Renault 5 TL, 210.000 aprox.; 3.º, Motor y caja de cambio Renault 5 GT Copa Turbo, 156.000.
Dotación total del trofeo
9.664.000.



COPA NACIONAL RENAULT INICIACIÓN

ESTA fórmula es ideal para los primeros pasos en la competición. El vehículo sobre el que se disputa no necesita un mantenimiento muy particular, y permite su utilización como coche de cada día. Incomprendiblemente, el número de participantes en las últimas ediciones ha sido bastante bajo, lo que no refleja las posibilidades de esta copa, que es la que mejor relación tienen entre su coste y los premios que se pueden obtener. Este año se empleará el nuevo Renault Super 5 GTS, con el cual mejorarán las prestaciones con respecto al antiguo R5 TX.

Coche
Renault Super 5 GTS.
Modalidad
Circuitos.
Precio del coche
967.345.
Precio de la preparación
200.000.
Precio aproximado por carrera
50.000.
Coste revisión anual
90.000.
Premios por carrera
1.º, 64.500; 2.º, 51.500; 3.º, 33.500; etcétera, hasta el vigésimo.
Premios fin de temporada
1.º, 122.000 + Renault 5GT Copa Turbo; 2.º, 97.000 + Renault 5 TL; 3.º, 72.000 + motor y caja de cambios Renault 5 GT Copa Turbo.
Dotación total del trofeo
6.921.000.



DESAFIO SAMBA

EN el Desafío Samba pueden competir los modelos S o Rallye dentro del grupo A. Son los coches más caros de preparar de todos los que compiten en campeonatos promocionales, aunque la dotación de premios es bastante alta.

El participar en el Desafío Samba resulta un poco caro, pero, en contrapartida, son vehículos de muy buenas prestaciones y que permiten optar a destacadas clasificaciones en la general. Para la clasificación final se pueden retener un máximo de seis resultados de las doce pruebas que hay puntuables en el Campeonato Nacional.

Coche
Talbot Samba S o Rayle
Modalidad
Rallyes
Precio del coche
868.219 ó 896.579
Precio de la preparación
1.300.000
Precio aproximado por carrera
220.000
Coste ocho revisiones anuales
450.000
Premios por carrera
1.º, 71.000; 2.º, 49.000; 3.º, 37.000; etcétera, hasta el cuarto
Premios fin de temporada
1.º, 600.000; 2.º, 405.000; 3.º, 245.000
Dotación total del trofeo
4.354.000



DESAFIO PEUGEOT

ESTE será el primer año de vida del Desafío Peugeot, que aparece como complemento del Samba, que ya se viene celebrando desde hace dos temporadas y que a su vez sustituyó al famoso Desafío Simca, uno de los campeonatos de promoción con más solera de nuestro país. Es una de las fórmulas más rentables para iniciarse en rallyes, por el bajo costo de preparación y mantenimiento del vehículo y porque ofrece una buena dotación de premios, además de tener el aliciente de que el ganador contará con un coche cedido por la marca.

Coche:
Peugeot 205 GTI.
Modalidad:
Rallyes.
Precio del coche:
1.772.273.
Precio de la preparación:
200.000.
Precio aproximado por carrera:
200.000.
Coste dos revisiones anuales:
100.000.
Premios por carrera:
1.º, 145.000; 2.º, 103.000; 3.º, 69.000; etcétera, hasta el quinto.
Premios fin de temporada:
1.º, coche temporada 86 con diez primas de salida, 425.000; 2.º, 575.000; 3.º, 365.000.
Dotación total del trofeo:
6.835.000.

COPA FIESTA

ESTE año entran en juego los nuevos XR-2, equipados del motor 1.600 CVH, con una potencia, una vez afinados, de alrededor de cien caballos. Los coches participantes en esta copa deberán ser acordes al reglamento del grupo N.

Es una de las challenges más baratas en lo que a preparación de los coches se refiere. Los motores Ford tienen muy poca dispersión de potencia. No es necesario gastarse mucho dinero en ponerlos a punto. Además, aguantan bien sin necesidad de muchas revisiones.

Coche:
Ford Fiesta XR2.
Modalidad:
Rallyes.
Precio:
1.106.887.
Precio preparación:
200.000.
Costo por carrera:
200.000.
Costo dos revisiones anuales:
90.000.
Premios por carrera:
1.º, 150.000; 2.º, 120.000; 3.º, 105.000, hasta el 4.º clasificado por rallye.
Premio fin de temporada:
1.º, 500.000; 2.º, 285.000; 3.º, 150.000.
Dotación total del trofeo:
2.010.000.



CAMPEONATO FURA

ESTE campeonato está próximo a desaparecer dado que el vehículo sobre el que se realiza ha dejado de producirse y tan sólo quedan algunos en stock.

Esto no es un verdadero campeonato de promoción, ya que está abierto a cualquier piloto, tenga la experiencia que tenga. La preparación del coche no es excesivamente cara dado que es una mecánica sumamente conocida en competición y pocos trucos caben aplicar. Los premios son abundantes, pero el nivel es muy alto y es difícil acceder a ellos.

Coche:
Seat Fura Crono
Modalidad:
Circuitos y montaña
Precio del coche:
852.957 pesetas.
Precio preparación:
425.000 pesetas
Costo aproximado por carrera:
50.000 pesetas
Costo dos revisiones anuales:
110.000 pesetas.
Premios por carrera:
1.º 95.000; 2.º 86.000; 3.º 82.000; etcétera hasta el vigesimoquinto.
Premios a fin de temporada:
1.º 700.000; 2.º 370.000; 3.º 210.000.
Dotación total del trofeo:
2.600.000 pesetas.



TROFEO OPEL CORSA

SE admite en esta copa únicamente al Opel Corsa 1.3, con la preparación a grupo A. El kit de preparación se puede obtener en Meycom, que lo comercializa con todos sus componentes.

El nivel de prestaciones de estos coches es moderado, lo que unido a que hay coches mucho más potentes en su grupo hace difícil que puedan alcanzar la victoria en el mismo.

Sin embargo, resulta muy atractivo el premio al vencedor, que podrá hacer la siguiente temporada como piloto oficial de la marca con un Kadett GSi grupo A. Los premios en metálico son también importantes.

Coche:
Opel Corsa 1.3.
Modalidad:
Rallyes.
Precio del coche:
952.025.
Precio de la preparación:
450.000.
Precio por carrera:
220.000.
Coste revisiones:
25.000
Premios por carrera:
1.º, 150.000; 2.º, 118.000; 3.º, 94.000; etcétera hasta el cuarto.
Premios final de temporada:
1.º, coche en grupo A con mantenimiento y neumáticos para la temporada 86 más 1.825.000; 2.º, 1.225.000; 3.º, 925.000.
Dotación total del trofeo:
11.000.000 más mantenimiento coche en el 86.

PREMIOS FIAT

ESTO más que ser un trofeo, es una serie de ayudas de Fiat a los pilotos que participen con los Ritmo 130 Abarth en grupo N. De esta forma cualquier piloto que corra con este coche como mínimo cinco carreras de cualquier campeonato, tanto nacional como regional de las modalidades de rallyes o montaña, recibirá una prima de 250.000 pesetas.

Los premios se reparten a los que consigan quedar primeros en grupo N de los campeonatos nacionales o regionales de cualquiera de las dos modalidades, siendo de 250.000 en rallyes regionales y 150.000 en montaña regional.

Coche:
Fiat Ritmo 130 Abarth.
Modalidad:
Rallyes y montaña.
Precio del coche:
1.982.015.
Precio preparación:
200.000.
Gasto aproximado por carrera:
Montaña
60.000.
Coste tres revisiones anuales:
150.000.
Premios por carrera:
No hay.
Premios fin de temporada:
Rallyes, si es primero en grupo N, 600.000.
Montaña, si es primero de grupo N, 1.300.000.
Dotación total del trofeo:
Indeterminado.

CAMPEONATO INTER-IBIZA

EL certamen se disputará sobre dos pruebas en Francia, y las restantes, en España. Seat se compromete a llevar y traer los coches en el caso de esas dos pruebas en el extranjero.

El Ibiza utilizado será la versión 1.5, equipado de dos carburadores y homologado en grupo B. La potencia estará alrededor de los 120 caballos o un poco más. El kit de preparación, una vez se agoten las unidades previstas para la homologación, costará medio millón de pesetas, al que hemos añadido los gastos de mano de obra.

Coche:
Seat Ibiza 1.5.
Modalidad:
Rallyes.
Precio del coche:
956.577.
Precio de la preparación:
700.000.
Costo aproximado por carrera:
230.000.
Costo ocho revisiones anuales:
450.000.
Premios por carrera:
1.º 160.000, 2.º 125.000, 3.º 110.000, etcétera, hasta el decimoquinto.
Premios fin de temporada:
1.º 900.000, 2.º 630.000, 3.º 450.000.
Dotación total del trofeo:
3.835.000.





Renault rueda ya con su nuevo modelo. La temporada 85 se inicia con modestia.

Fórmula 1: El retorno de Watson

LA Federación Internacional ha publicado la lista de los inscritos en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Algunas sorpresas entre los inscritos. La primera es la reaparición de John Watson como piloto de Toleman. La segunda, la de François Hesnault como segundo de Brabham, en lugar de Teo Fabi. La desaparición de Parmalat como principal patrocinador del equipo Brabham ha jugado en contra de Teo Fabi.

Por otra parte, se ha decidido someter a examen la solicitud de inscripción de Tyrrell, aunque se le han reservado los números 3 y 4 para sus pilotos Stephan Bellof y Martin Brundle. La inscripción del equipo británico depende de que éste retire las demandas que tiene contra la FISA por su exclusión del año pasado.

Por último, se admite al equipo Zakspeed, pero como no participará en todas las pruebas del Mundial, no podrá puntuar.

Los números atribuidos son: 1, McLaren, Niki Lauda; 2, McLaren, Alain Prost; 5, Williams, Nigel Mansell; 6, Williams, Keijo Rosberg; 7, Brabham, Nelson Piquet; 8, Brabham, François Hesnault; 9, Ram, Manfred Winkelhock; 10, Ram, Philippe Alliot; 11, Lotus, Elio de Angelis; 12, Lotus, Ayrton Senna da Silva; 15, Renault, Patrick Tambay; 16, Renault, Derek Warwick; 17, Arrows, Gerhard Berger; 18, Arrows, Thierry Boutsen; 19, Toleman, Stephan Johansson; 20, Toleman, John Watson; 21, Spirit, Mauro Baldi; 22, Alfa Romeo, Riccardo Patrese; 23, Alfa Romeo, Eddy Cheever; 24, Osella, sin piloto designado; 25, Ligier, Andrea de Cesaris; 26, Ligier, Jacques Laffite; 27, Ferrari, Michele Alboreto; 28, Ferrari, René Arnoux; 29, Minardi, Pier Luigi Martini.

El Gran Premio de Mónaco Fórmula 1 tendrá lugar el 19 de mayo sin problemas.

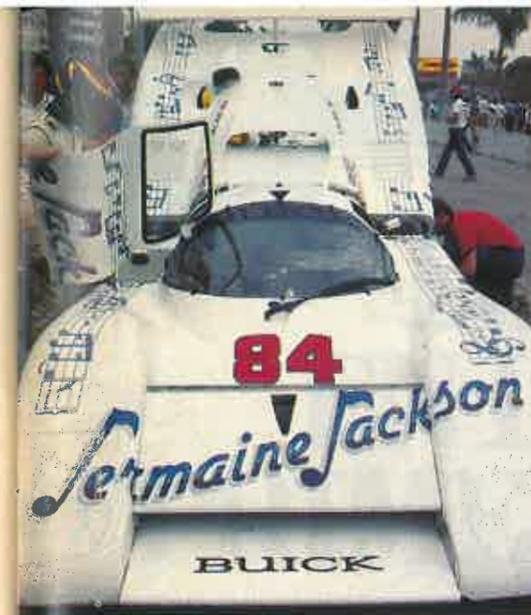
GRAN PREMIO DE MIAMI:

Villota, casi inédito

SE disputó el Gran Premio de Miami, reservado a coches de Sport, pertenecientes al grupo C y puntuable para la Serie IMSA norteamericana.

En la prueba debía haber participado Emilio Villota, inactivo desde el año pasado, que en el último momento viajó a Estados Unidos al parecer llamado por el organizador, Rafael Sánchez. Este tenía la intención de hacerle correr con uno de sus coches, un March Buick Turbo, patrocinado por Germaine Jackson, el hermano de Michael Jackson, que también es cantante. Emilio debía formar equipo con el holandés Jan Lammers. Desafortunadamente para él, un accidente en los entrenamientos puso punto final a su actuación. El coche pudo ser reparado y en él tomaron la salida Lammers y el colombiano Roberto Guerrero.

La prueba fue ganada por la pareja angloamericana formada por Derek Bell y Al Holbert, que de esta forma se tomaban la revancha de las 24 Horas de Le Mans, en que fueron segundos. Pero el vencedor moral fue Emerson Fittipaldi, que formaba equipo con el local Tony García. Fittipaldi, con un March Chevy, estaba en cabeza cuando, al no comprender bien la señal que le hacía un comisario, fue penalizado con cuatro minutos, que le re-



legaron a una vuelta de los futuros vencedores. Fittipaldi y García terminaron terceros, detrás de Hobbs-Brassfield.

Rallyes: Camino equivocado

CON ocasión del pasado Rallye de Suecia, el presidente de la Federación Internacional del Deporte del Automóvil, Jean-Marie Balestre, anunció que se iban a tomar algunas medidas para reducir costos en los rallyes y abrir un poco más la lucha, actualmente reducida a los pilotos de los grandes equipos oficiales.

La primera intención del presidente había sido la de suprimir los coches denominados «evolución de tipo», que se realizan a partir del modelo homologado en grupo B, de los que sólo es necesario construir veinte. Estos coches, auténticas máquinas de competición, son inaccesibles para alguien que no sea un piloto oficial.

Los fabricantes han protestado, ante lo cual la FISA ha dulcificado su postura, anunciando que comienza a estudiar una nueva reglamentación destinada sobre todo a mejorar la seguridad. Al mismo tiempo anuncia la creación de un Campeonato del Mundo para grupo A, en el que sólo participarán pilotos. La FISA no se ha atrevido todavía a premiar también a las marcas, puesto que este título adquiriría un mayor valor que el que pudieran conseguir los grupos B.

Pese a las protestas de los fabricantes, lo cierto es que el camino emprendido ahora por la FISA es razonable. Lo único criticable es que tuvo la posibilidad de haberlo tomado hace años, cuando se discutió si se admitían los grupos B en el Campeonato del Mundo o por el contrario se limitaba a los grupos A (turismos de serie). Entonces se optó por los grupos B, y ahora que todos los fabricantes han invertido muchos millones en construir coches de este tipo, se dan cuenta del error y rectifican. Más seriedad, señores.



José María Casanovas

20 días en Kyalami

ESTAMOS ya en marzo, el mes que rompe el fuego el Mundial de Motociclismo.

Gran Premio de Sudáfrica es la cita. Kyalami el escenario. Allí se encuentra Sito Pons, esperanzado y optimista, ante su gran salto. Se la juega. Tiene veinticuatro años y una moral de hierro. Una ambición sana y un valor a toda prueba. Estamos hablando del primer español que ha conseguido entrar en una escudería japonesa.

«¿Miedo?, quizá no sea la palabra. No, no tengo miedo. ¿Respeto?, eso sí, mucho respeto me causa de momento subir a una quinientos y enchufar a tope el cohete. Es otra sensación. Si te descuidas y quieres apurar el gas con las marchas cortas, te pones la moto por sombrero. Se encabrita como un pura sangre.»

Se fue de Barcelona el 2 de marzo. Hasta el día de la carrera, sábado 23 a las 14 horas, tiene previsto cubrir más de 2.500 kilómetros. Serán veinte días de entrenos duros, sacrificados. Tiene mucho que aprender y el primer examen está a la vuelta de la esquina, Sito, frío y calculador, nos desvela sus planes, sus ilusiones, sus problemas:

«Tengo un parámetro en el que guiarme, un espejo que descubrirá mi valía. Se llama Uncici. Si estoy dos segundos por debajo de él en la vuelta rápida significa que me falta mucho. Si estoy a un segundo, sabré lo que tengo que ganar y si consigo estar en el mismo segundo, significará que puedo estar pronto entre los mejores. En Sudáfrica no tengo ninguna meta especial, mi deseo es hacerlo lo mejor posible. Si soy tercero, mejor que cuarto.»

Tiene tanta confianza en sus propias posibilidades, que se exige a sí mismo resultados inmediatos. De siempre ha conseguido en la vida los objetivos que se ha trazado. Ahora, más que nunca, no quiere fallar.

«Sé —explicó a MOTOR16—, que hay muchos que esperan mi fracaso. Ya conozco a este tipo de personas. Por desgracia en España abundan. Pero también sé que la afición, sobre todo los jóvenes, me desean ver cuanto antes en el pódium. Yo trabajo duro para eso. Tengo que sacrificar muchas cosas, las motos son mi vida.»

Su novia, la de siempre, la que le

aguanta desde hace cinco años, le conoció encima de una moto y así lo quiere y acepta. También sus estudios pasarán este curso a segundo término. Compaginar cuarto de Arquitectura con el Continental Circus parece imposible cuando llega a la categoría reina. Para subirse a una máquina que sólo pesa 120 kilos y da una potencia superior a los 135 CV, hay que tener la mente muy despejada.

«La sensación de velocidad de la Suzuki es impresionante. La forma de conducir con respecto a las doscientos cincuenta centímetros cúbicos no tiene nada que ver. El trabajo se te acumula. Las aceleraciones son muy bruscas. En el Jarama, por ejemplo, no podía dar a fondo gas en primera, segunda y tercera, tenía que cambiar a once mil revoluciones sin apurar a las doce mil. Si apuro, la moto se encabrita, se levanta. En los virajes tengo que ir colgado. La rueda de delante, en muchas ocasiones no toca en el suelo. A mitad de las curvas rápidas, da la sensación de que flotas. Parece una bailarina.»

Sito Pons cuenta y no acaba de sus experiencias en lo que él denomina la Fórmula 1 de las motos. No quiere hablar de accidentes ni teme el peligro, pero tiene grabada en vídeo la dramática caída de Uncini en Assen y es consciente de que rodar al límite entraña grandes riesgos.

«Hay otro detalle —puntualizó—, que aprendí rápido en el Jarama. En doscientos cincuenta sólo de vez en cuando tocaba con la rodilla en el asfalto. Ahora será distinto. Todo el rato la rodilla va pegada al suelo en las curvas de quinientos. He tenido que poner una protección especial de clavos en mi moro. Además, físicamente, es agotador. La caída del Jarama y los posteriores dolores en la clavícula, me han impedido realizar una preparación física a fondo. En Sudáfrica espero dedicar atención al tema.» Spencer llega a perder tres kilos en una carrera. Para el motociclismo español, Sito será la gran atracción del 85. Máxime cuando la segunda carrera del calendario se corre en el Jarama, el 5 de mayo. No habrá que olvidar a Nieto, Cardus, Aspar y compañía, pero evidentemente correr en 500 con Spencer, Mamola y Lawson es como competir en otra galaxia. Allí no se corre, se vuela bajo...



A TODO GAS

Los componentes de los dos equipos españoles que participarán en Borneo en la edición del Camel Trophy 1985 han realizado un duro entrenamiento en el circuito de todo terreno preparado por Land Rover en Eastnor Cather —Birmingham—, junto con los componentes de los equipos holandeses que también participarán en la edición de este año.

Jorge Elías ganó el Motocross 125 de Alicante, primera prueba del Campeonato de España, a los mandos de su nueva Yamaha oficial. Su hermano Toni perdió posiciones al pinchar una rueda trasera. La clasificación final daba en segunda posición

a Luis López, con KTM, y en tercera a Juan José Barragán, con Yamaha.

Los dos hermanos Elías son pilotos oficiales de Yamaha en las dos categorías, 125 y 250 centímetros cúbicos.

● Franco Cunico, con un Lancia Rally Abarth, ha sido el vencedor del Rallye Isla de Tenerife, primera prueba de la Copa de España de Rallyes. En segunda posición se clasificó Rivero, con un Toyota y en tercera, Ponce, con un BMW 635.

● Aspar, en 80 centímetros cúbicos; Herreros, en 125, y Garriga, en 250, fueron los vencedores del Premio Bahía de la Bahía de los Naranjos, en Cullera. En esta última carrera Carlos Cardús estrenó su nueva moto, pero una caída le hizo perder tiempo y tener que conformarse con la tercera posición.

● En el prólogo de la carrera, Ricardo Tormo estuvo dando unas vueltas en moto ante su público.

● Thierry Michaud ganó la primera prueba del Campeonato del Mundo de Trial, disputada en Lérida. Con su Fantic, se impuso a Saunders, con Honda, y a Lejeune, también con Honda. Gallach, con Merlin, fue el primer español.

● Victoria de Renales por delante de Gallach en el Trial de San Esteban de Palautordera, puntuable para el Campeonato de España.

● Kalle Grundel ha sido más afortunado que Zanini en su debut con el Peugeot 205 Turbo 16. Con el coche francés ha ganado sin problemas el Sachs Winter Rallye, puntuable para el Campeonato de Europa. Tras él termina Haider, con un Citroën 1.000 Pistas, que se aprovechó del abandono de Duez, que rompió el motor de su Audi Quattro.

● Antero Laine, con Audi Quattro, ha ganado el Hanki Rallye, en Finlandia, prueba también puntuable para el Campeonato de Europa. Segundo fue Lasse Lampi, con otro Audi Quattro.

● Audi, como Lancia, ha decidido reducir su participación en el Rallye de Portugal. En vista del dominio de los 205 Turbo 16, sólo Walter Rohrl y Stig Blomquist participarán en la pruebas, mientras que Hannu Mikkola y Michele Mouton se dedican a terminar la puesta a punto de la versión Sport. También se ha reducido a dos la participación en el Safari.



MANU BALLESTA

Realiza: Pilar Parra

Caprichos

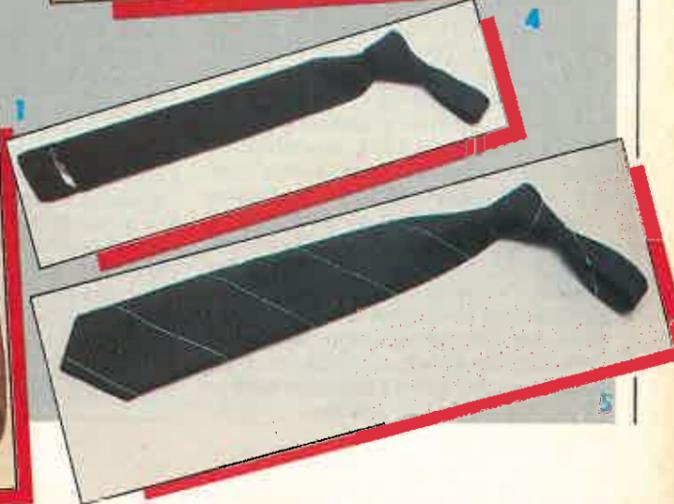
1
Cazadora en piel de corte actual, cómoda y adaptable al cuerpo. Para hombres de todas las edades. Cuesta 24.730 pesetas.

2
Jersey de lana, diseño exclusivo Opel. Puede lavarse en lavadora y puede adquirirse en diferentes colores. Su precio es de 8.800 pesetas.

3
Estos jerseys sirven indistintamente para chicas y chicos. Se pueden encontrar tallas desde la 46 a la 56. Todos ellos de colores sólidos.

4.5
Corbatas en trevira y de pura lana, en tonos azules con el anagrama de Opel. Dos formas de entender la elegancia masculina. La de trevira cuesta 1.850 pesetas, y la de pura lana, 1.980.

Estos artículos pueden adquirirse en las Opel-Shop de los concesionarios de la marca.



RALLY COSTA BRAVA

LOS LANCIA EN LOS CUATRO PRIMEROS PUESTOS.

POKER DE ASES.

- 1.º Biasión/Siviero (Ita.)
- 2.º Cerrato/Ferri (Ita.)
- 3.º Serviá/Sabater (Esp.)
- 4.º Pregliasco/Ciaci (Ita.)

Por si había duda. El Rally Costa Brava ha verificado de nuevo la superioridad de la tecnología Lancia. Es la primera prueba puntuable del campeonato de España y de Europa. Y estamos empezando.

LANCIA 



GRUP BARRIO

REGALESE CON CINZANO UN MUNDO DE SENSACIONES

CINZANO, el vermut internacional, vendido en los cinco continentes, le abre las puertas a un mundo de sensaciones indescriptibles. Como el inigualable placer de poseer y conducir un Porsche. El privilegio de tomar el aperitivo en su tiempo con un magnífico Rolex, o el encanto de tomar el aperitivo en las ciudades más fascinantes y cosmopolitas de los cinco continentes.

¿Cómo conseguirlo?

Sólo tiene que enviarnos al apartado de correos n.º 6.109-28080 de Madrid, un sobre con la etiqueta* del cuello de la botella de CINZANO rojo o blanco. O bien, la tarjeta de participación que encontrará en el paquete de Bitter CINZANO Soda con su nombre, dirección y teléfono y el nombre del establecimiento donde efectuó la compra. En el caso de consumir un Bitter CINZANO Soda en un bar, pídale la tarjeta de participación al camarero. Hágalo y participará automáticamente en este sensacional sorteo.

¡Suerte con CINZANO!

PREMIOS SENSACIONALES CINZANO

1 PORSCHE 944

1 PORSCHE 924

5 ROLEX CABALLERO

5 ROLEX SEÑORA

1 VIAJE PARA 2 A CIUDAD DEL CABO

1 VIAJE PARA 2 A ROMA

1 VIAJE PARA 2 A RIO DE JANEIRO

1 VIAJE PARA 2 A SIDNEY

1 VIAJE PARA 2 A TOKIO



Sorteo ante notario en Madrid el día 30 de Mayo de 1985 / Promoción válida hasta el día 29 de Mayo de 1985.

*Despegue la etiqueta sumergiendo la botella en agua

SEMANAL Motor 16 GRUPO

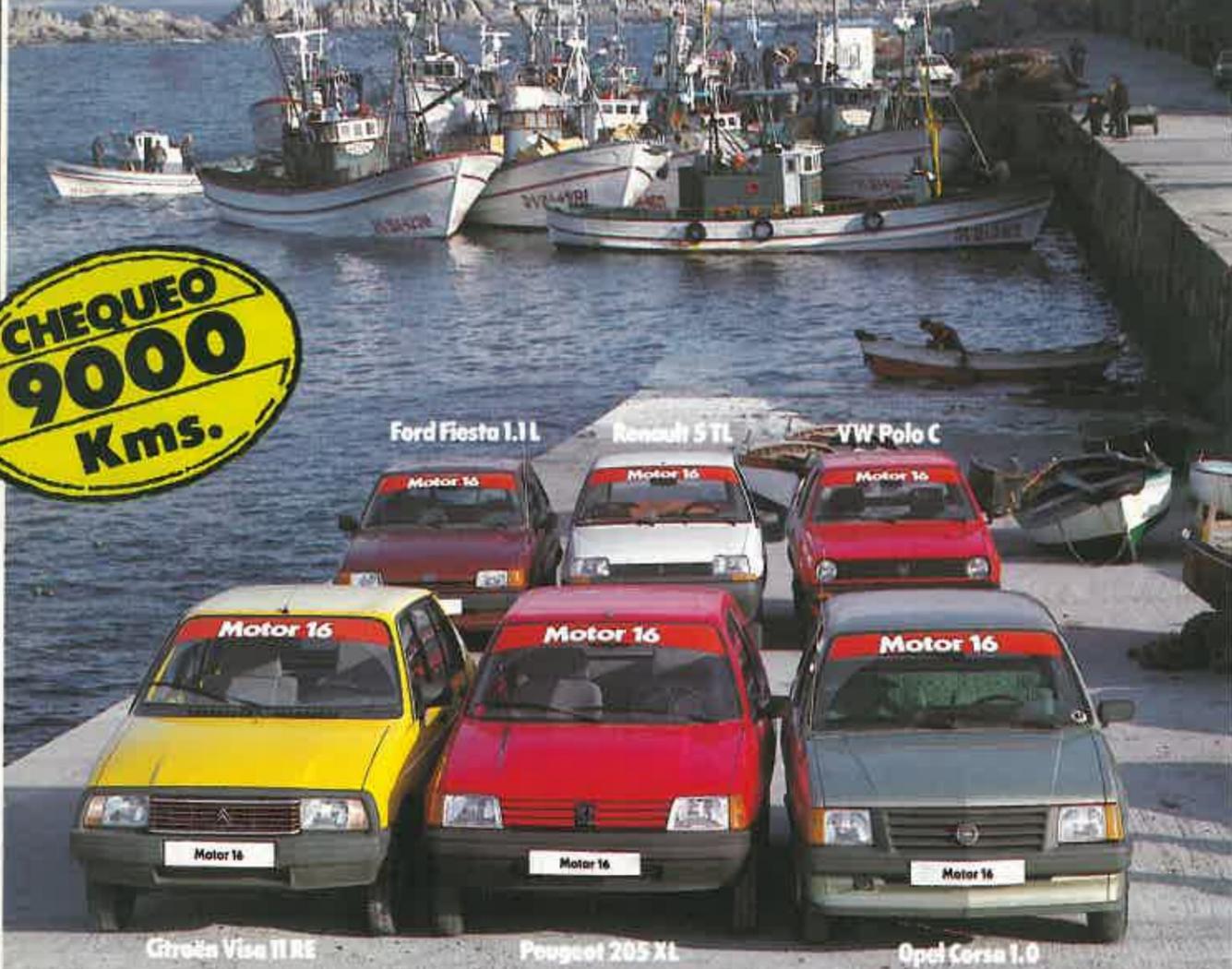
9 de marzo de 1985

Núm. 72 • 175 ptas.

COMO SON, QUE GASTAN Y CUANTO CORREN

QUE UTILITARIO COMPRAR

CHEQUEO
9000
Kms.



CONDUCTOR: LISTA DE
MEDICAMENTOS PELIGROSOS

