

Salón de Ginebra

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

16 de marzo de 1985 • Núm. 73 • 175 ptas.

ANÁLISIS
CUANDO
ES RENTABLE
EL DIESEL

ULTIMOS MODELOS ¡QUE GOZADA!

Volvo 780



Bentley P 90



Porsche
969 Rinspeed



Ford Sierra RS Cosworth



EXCLUSIVA



EL NUEVO
"SIETE" DE
BMW

RALI DE PORTUGAL
O MAIOR ESPECTACULO

CAMBIO DE ACEITE?

NO PONGA ACEITE LIMPIO EN UN MOTOR SUCIO

NU EVO



Wynn's Oil System Cleaner
limpia y protege el motor para recibir el aceite nuevo

Esta semana Crisis/no crash

CONCLUIDA la reconversión naval, el Ministerio de Industria tiene puesto el punto de mira en el automóvil. Pero es muy arriesgado decir que Solchaga se meta en una nueva reconversión industrial, en un sector que ha demostrado ser mucho más dinámico de lo que a simple vista parece.

Los que más urgentemente necesitan una reconversión, aunque ésta no sea la palabra más adecuada en algunos casos —habría que hablar de «redimensión»—, ya la han emprendido por su cuenta, como es el caso del grupo PSA, con tres plantas industriales en España y otras tantas marcas. Su situación es difícil, pero ni mucho menos crítica. Los cambios que se avecinan serán primero en la cúpula, unificando la dirección industrial de las tres factorías, con dos gerencias y dos direcciones comerciales para el grupo. Descendiendo en el escalafón laboral, quizá sólo Villaverde inquieta a sus responsables, aunque los «jefes» de Francia están contentos de los resultados de esta planta madrileña. Hay motivos para ello.

Más preocupante es el caso de Seat, para ellos mismos y la competencia. Unos porque sólo ven solución en la colaboración de papá INI, para conseguir la dote necesaria que anime al novio a pasar por la firma definitiva, y los segundos, que ven precisamente en ese paternalismo estatal una competencia desleal.

Del resto de fabricantes afincados en

nuestro solar patrio, la situación de Ford es la más desahogada, único con beneficios en 1984. Fasa entra en un momento difícil, por su dependencia del mercado francés, y GM, la más joven, sigue sin encontrar su camino, con pérdidas en el 84 que se sitúan en torno a los 5.000 millones de pesetas y una red comercial que comienza a perder ilusiones.

A este panorama se suman las especulaciones del interés de Fiat por estar presente en España, cuando nuestro país sea miembro de pleno derecho de la Comunidad Europea. Los recuerdos del matrimonio con Seat no son tan malos como para que pueda hablarse de una reconciliación.

Por otra parte, la situación geográfica de Citroën en Vigo es apetecible para el grupo italiano, por la proximidad de su planta de montaje del Uno en el norte de Portugal y un interesante puerto marítimo para servir sus intereses al otro lado del océano. Estas, indudablemente, son sólo dos hipótesis. Nada más.

Todo esto nos induce a pensar que se nos avecinan unos meses movidos en el sector del automóvil, que, sin duda, serán los precisos para que en el Ministerio de Industria pulan el proyecto de ley de la Industria del Automóvil (LIA), que no será una base jurídica para reconvertir el sector, como se ha especulado en algunos medios, utilizados por el Gobierno como globos sonda, sino una ley marco que establezca unas reglas del juego comunes para todos.



Portada de la revista «Mercado».

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	34 CUIDE SU COCHE	No se olvide de la batería
8 LO ÚLTIMO	Salón de Ginebra	35 PASATIEMPOS
13	Volvo 780; aire mediterráneo	36 CUENTENOS SU CASO
14	Ford Sierra XR 4x4, Cosworth y 2.0i	38 AGENDA PERSONAL
16	Lancia Ipsilon 10	39 COMPRAR Y VENDER
18 ECONOMÍA	Cuando es rentable el diesel	43 XAVIER DOMINGO
27 FUERA DE SERIE	La ballena del asfalto	Vigo viste, come y bebe
29 MERCADO	Oferta de la semana	45 A FONDO
30	Precios de coches nuevos	Opel Kadett diesel
32	Precios de coches usados	52 EXCLUSIVA
33	Precios motos	Nuevo BMW serie 7
		55 MOTOS
		Cagiva 125 TT
		65 CATALUÑA EXPRES
		Salón y vacas flacas
		66 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

Pág. 20

Un importado, Fiat Regata 1.9 y dos nacionales, Renault 18 y Talbot Solara, los tres familiares diesel de carrocería tres volúmenes que mejor se venden, enfrentados en una prueba comparativa.



Pág. 59

Timo Salonen ha sido el vencedor del Rallye de Portugal, ante un incisivo Bion, con el único Lancia, y los «panzer» Audi de Rorhl y Blomquist, que sufrieron algunos problemas.





Barcelona no quiere chatarras

El Ayuntamiento de Barcelona quiere limpiar las calles de humos y chatarras. Para lo primero, la Guardia Urbana ha emprendido una campaña de revisión, y a los automóviles que presenten anomalías en las emisiones de gases, se les dará quince días para repararlo y pasar una nueva revisión. Para agilizar la retirada de vehículos abandonados y evitar a sus propietarios los engorrosos trámites de darlos de baja, el Ayuntamiento ha puesto a disposición de sus vecinos el teléfono 217 30 30, del Servicio de Limpieza, que se encargará de retirar el vehículo, si se presentan los documentos de propiedad del mismo y otro de donación de éste al Ayuntamiento.



LANCIA THEMA «PLUS»

La firma italiana Zagato ha realizado una versión familiar sobre el Lancia Thema, que se venderá con la denominación «Plus». Esta variante se fabricará en todas las motorizaciones del Thema tanto en gasolina como en diesel.

Con la ampliación de la parte trasera del Thema, gana en capacidad, con una longitud total, al abatir el asiento trasero de 1,67 metros y una altura de 90 centímetros. Además, el asiento trasero se abate indistintamente en dos partes de distinta anchura. Los diseñadores han previsto también el anclaje de un portaequipajes supletorio en la parte añadida del techo.

Madrid se mueve

La Comunidad Autónoma de Madrid piensa invertir 4.000 millones de pesetas durante este año en las carreteras de la región. Más de la



Motor 16

INFORMACIÓN 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 Carochilla (Arte y Fotografía), Sergio Piccone (Productor), Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benítez, José María García Corrada, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma), Carlos Berbel (Gran Bretaña), Francisco Ibáñez (Suiza), Lia Levit (Argentina), Giancarlo Perini (Turín), Charles G. Proche (Long Beach, California), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. 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 Piccone (Pruebas), José Robledo (Pruebas), M. Angeles G. Maroto, Caridad Plaza e Inés Prat («Mi primer amor»), Carmen Rico-Godoy (Aquellos locos en sus cacharros), José Luis de la Viña (Náutica). Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel. (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsina Rusé. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel. (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel. (954) 43 22 11. Anuncios por palabras: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter. Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037. Es una publicación del GRUPO 16. Director general: Alfonso de Salas. Director de Publicidad: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247.

Difusión controlada por OJD



mitad del presupuesto —2.121 millones— se gastarán en la construcción de nuevos tramos, siendo la zona sur-oeste donde se invertirá la mayor parte de este presupuesto con la construcción de circunvalaciones, variantes y desdoblamientos para desviar el tráfico de camiones de mercancías peligrosas del casco urbano. También se pretende la construcción de un eje que conecte las distintas comarcas de la provincia con otros circuitos, para conseguir desviar de la capital el tráfico pesado.



Variantes para variar

El Gobierno ha aprobado una serie de expedientes, a propuesta del MOPU, que darán en breve un fuerte empujón al programa de autovías. Concretamente, en treinta meses estará culminada la variante de La Roda, punto clave de la autovía Madrid-Levante. Con una longitud de cinco kilómetros, su costo asciende a 417 millones de pesetas. Asimismo se abordará la circunvalación de Albacete, con una longitud de 14 kilómetros, valorada en 1.670 millones de pesetas.

Otras obras aprobadas son la variante de Dueñas (Palencia), dentro de la autovía Burgos-Valladolid-Tordesillas; la de Aguilar de Campoo, y el tramo Oruña-Polanco, de la autovía Santander-Torrelavega.



EL PRECIO DEL GASOLEO EN EUROPA

País	Precio del gasóleo en ptas.	Porcentaje del precio gasóleo sobre precio gasolina en %
Suiza	84,30	100,0
Austria	83,70	90,2
Irlanda	81,70	75,4
G. Bretaña	81,00	96,9
Francia	76,50	73,3
Alemania	76,50	93,7
Bélgica	71,30	79,1
Dinamarca	63,00	62,2
ESPAÑA	62,00	62,1
Suecia	61,00	72,9
Holanda	60,30	67,4
Portugal	60,30	59,6
Italia	60,00*	53,8
Luxemburgo	57,00	79,3
Noruega	49,20	48,4

(*) En Italia existe un impuesto anual para los turismos diesel de 30.000 pesetas o 50.000 pesetas, según sus cilindradas.

En las páginas siguientes el lector encontrará un estudio sobre la rentabilidad de los automóviles diesel. Para conocer la posible evolución de los precios del gasóleo, ofrecemos sus valores en diferentes países europeos y la relación entre los precios del gasóleo y de la gasolina de 98 octanos.

Añadimos que el promedio de los países de la CEE es de 73,50 pesetas/litro para el gasóleo, con una relación del 81,8 por 100 respecto a la gasolina.

CIEN OCTANOS

- Citroën-Hispania no cerrará sus factorías de Orense y Vigo, en las que trabajan más de 9.000 trabajadores, según un comunicado difundido en Vigo por la marca.
- Durante el ejercicio de 1984, Seat redujo sus pérdidas un 10 por 100, pasando de los 35.800 millones de pérdidas del 83 a algo más de 32.000 millones de pesetas. La facturación ha sido superior a la del 83 en un 25 por 100.
- La empresa Iberpistas y la CECA (Confederación Española de Cajas de Ahorro) están negociando los intereses de la deuda que la concesionaria de la autopista Villalba-Adanero tiene con 60 Cajas de Ahorro, y que asciende a 2.304 millones de pesetas.
- Ford estudia la posibilidad de realizar una gran inversión (60.000 millones de pesetas) en sus instalaciones de Almusafes, según ha declarado en Valencia Thomas O.

Enders, embajador de los Estados Unidos en España. Esta inversión, según Ford España, será de 7.450 millones de pesetas.

● La liberación de las cuotas de importación en Estados Unidos, a punto de producirse, ha animado a Chrysler y General Motors a estudiar la posibilidad de importar cada una 300.000 vehículos japoneses al año para venderlos en U.S.A.

● Después de una oferta pública de adquisición de acciones, la Empresa Nacional de Petróleos se ha hecho con el total de las acciones de Petroliber, dentro de la operación de gestación de la nueva Campsa.

● La Regie Renault ha adelantado el lanzamiento del Renault Supercinco cinco puertas al mes de mayo. Asimismo ofrece ya su nuevo modelo con cambio automático y una variante cinco puertas del 11 Turbo.

Pucherazo Citroën

Un año más, sin contar con la autorización de la Federación Internacional de Mus, Citroën se lanzó a organizar su campeonato. El desastre, claro, ha sido total. Los representantes de MOTOR16, al comprobar que la mayoría de los jugadores ni siquiera estaban federados y al detectar el olor a pucherazo que invadía la sala, decidieron abandonar la competición. El pucherazo se consumó a primeras horas de la madrugada, para evitar testigos, cuando la jefa de prensa de Citroën, Magda Salarich, hizo entrega a una pareja que había sido eliminada, por incomparecencia de uno de sus miembros, de dos hermosos trofeos. Se trataba de la pareja formada por el jefe de prensa del Ministerio de Industria, Ignacio Alonso, y el representante de «El País», Alberto Valverde. La cosa estaba clara. Sin embargo, como justo castigo a la perversidad de esta marca, el equipo de Ford, capitaneado por Alfonso Rumbao, estuvo a punto de llevarse el primer premio.

Magda Salarich: «Puedo prometer y prometo que arreglaré el campeonato.»



NUEVOS MODELOS MERCEDES 200 D - 300 E.



LAS ESTRELLAS VIAJAN A AÑOS LUZ.

Es tan grande la distancia que hay entre los nuevos Mercedes y sus competidores, que se nota a simple vista. La nueva línea de carrocería para todos los modelos, desde el 200 D al 300 E, es un inteligente compromiso entre la aerodinámica eficaz y el espacio interior verdaderamente habitable.

Las prestaciones han aumentado y el consumo ha disminuido en toda la gama de motores Diesel y Gasolina, así se ha conseguido unir las superiores prestaciones Mercedes a una rentabilidad de uso propia de automóviles de pequeña cilindrada; ahora es más negocio que nunca conducir un turismo Mercedes.

Pero donde los nuevos Mercedes se despegan definitivamente de sus competidores es en la

MODELOS: 200 D - 200 - 230 E - 250 D - 260 E - 300 D - 300 E.
MOTORES: 4, 5 y 6 cilindros Diesel. 4 y 6 cilindros Gasolina.
POTENCIAS: De 72 CV a 190 CV.*
ACELERACION 0 a 100 Km/h.: 7,9 seg. (300 E), 13,7 seg. (300 D).
CONSUMOS: 6,7 gas-oil (200 D) y 8,8 gasolina (260 E).*
VELOCIDADES: 160 a 230 Km.
COEFICIENTE DE RESISTENCIA AL AIRE: $C_w = 0.29$.

*Reglamentación 80/1268 y 80/1269 CEE.

estructura de sus ejes: dos verdaderas obras maestras de ingeniería que superan los criterios de seguridad y estabilidad más avanzados hasta hoy. Los cinco brazos de control por cada rueda trasera y el sistema anti-hundimiento del eje delantero son algunas de las muchas razones de esta gran diferencia. Una diferencia nacida de la mayor evolución técnica Mercedes, que pone los más avanzados recursos industriales al servicio de las buenas ideas para convertirlas en realidades que Vd. puede utilizar plenamente. Y en beneficio propio.

La Red Mercedes-Benz cuenta con servicios oficiales en todas las ciudades de España, atendidos por auténticos especialistas, con un completo stock de recambios que garantiza el mantenimiento rápido y cualificado.

Si usted está pensando en cambiar su automóvil, Mercedes le propone ahora una opción definitiva: Los nuevos Diesel y Gasolina desde el 200 D al 300 E. Acérquese al concesionario Mercedes más próximo, así comprobará hasta qué punto han aumentado las distancias entre los nuevos Mercedes y los demás turismos de gran clase.

NUEVOS MERCEDES 200 D - 300 E:
 Para viajar a años luz.



Mercedes-Benz
 Su buena estrella en todos los caminos.

Mercedes-Benz España, S. A. Ortega y Gasset, 22-24. Madrid. Tel. 431 94 00 y toda su red de concesionarios, con más de 300 puntos de venta y servicio.



LA HORA H

En el Salón de Ginebra ha sonado la hora de la verdad para los fabricantes europeos. Un mercado cada día más competido, en el que hasta los más fuertes tienen sus dificultades y ven tornarse sus triunfos en reveses, ha sido el revulsivo que ha espoleado a los grandes.



PRECISAMENTE han sido Ford y Fiat, los números 1 y 2 del mercado europeo en el 84, los que se han volcado por ofrecer las novedades más espectaculares de este salón, y de las que hablamos en detalle en páginas sucesivas. Es justamente de estas dos marcas de las que se habla con más insistencia en las últimas semanas, haciendo conjeturas sobre un hipotético roman-

ce que culminaría en la unión de ambas. Pero Vittorio Ghidella, consejero delegado del grupo Fiat, ha aprovechado la muestra suiza para quitarle importancia al asunto: «No hay nada más que conversaciones. Contactos los ha habido no sólo con Ford, sino también con otras marcas...» La pelota está en el tejado y Ghidella no quiso desviar la atención de los periodistas del nuevo Lancia Ipsilon 10.

Ford potencia la gama Sierra con las variantes de tracción permanente a las cuatro ruedas, el dos litros inyección y el futuro RS Cosworth.

La otra gran novedad ha sido el Volvo 780 carrozado por Bertone, que ha causado una favorable impresión, lo mismo que —a otro nivel— el fabuloso Bentley Project 90. Está visto que los más grandes tampoco quieren dormirse en los lau-

reles y buscan fórmulas de éxito para el futuro. Sin embargo, Rolls no quiere saber mucho ni poco del Silver Spirit dos puertas realizado por Hooper, carroceros británicos asociados con Rolls nada menos que desde 1909. Este Silver Spirit no es que sea precisamente un modelo discreto, sino que más bien parece pensado para un caprichoso jeque árabe: pintura acrílica azul *glacé*, para-choques del mismo color,



Citroën apuesta por el futuro

El cambio se maneja a base de sensores de identificación táctil



Un BMW que engaña

El M5 lleva el mismo motor del M-635, con seis válvulas por cilindro



Arriba, un Rolls con carrocería dos puertas, realizado por Hooper, y el Sbarro Challenge, un capricho de 12 millones. Abajo, el Sbarro Brescia, y la última creación de Pininfarina sobre base Peugeot, el Griffé 4

ruedas de radios, plazas traseras con bar incorporado y una serie de refinamientos de mejor o peor gusto.

Tampoco el local Sbarro podrá complacer a todos igual con su Challenge, pero lo cierto es que resulta bien llamativo. En Ginebra ya se exponía con las ruedas gemelas y, junto a él, una barqueta bautizada Brescia en el más puro estilo italiano de los años cincuenta, evocador de los célebres Maserati, Ferrari o Cisitalia, por sólo 3.250.000 pesetas. Más en la línea de creaciones de otros años, un pequeño *Special Five Turbo* con la mecánica del R-5 Turbo.

Algo menos marginales que los coches de Sbarro pero igualmente exclusivos, el

Lamborghini Countach Quattrovalvole y el Ferrari 412 eran lo más novedoso entre los coches de su categoría. De ambos ya hablamos la semana pasada, pero conviene destacar que en el Ferrari se han logrado sacar 340 caballos del motor V-12, inyección de potencia que en la versión de cambio manual le permite alcanzar 250 kilómetros por hora, hacer el kilómetro con salida parada en 26,4 segundos y acelerar de 0 a 100 en 6,7 segundos. Además, se incorpora un sistema ABS de frenos antibloqueo. Ante la avalancha de modelos superrápidos, Ferrari no quiere que la gente se olvide de la existencia de este veloz cuatro plazas. Claro, que el BMW M5, con toda la dis-

creción de su familiar aspecto, no le va a la zaga: 245 km/h., 26,8 segundos en el kilómetro con salida parada y 6,5 segundos para pasar de 0 a 100; 286 caballos tienen la culpa.

Citroën se limitaba a exponer un modelo experimental, llamado Eole. Es un cuatro plazas de cinco puertas sobre base mecánica CX, que mide 4,77 metros. Es la primera maqueta a tamaño real, tratada directamente por el ordenador a partir del diseño del estilista. Los planos, matematizados por el ordenador, permiten ver en la pantalla tridimensional el volumen del futuro modelo. La aerodinámica está supercuidada y el coeficiente Cx es de 0,19. Los cristales fotosensibles recubren los

montantes de la carrocería, por lo que no hay salientes nocivos para el flujo del aire. Los flancos continuos cubren las ruedas y en el interior hay un puesto de conducción tan futurista como el resto del coche, con los mandos agrupados en el volante y su alrededor.

Entre los demás grandes fabricantes, General Motors presentaba en su división Buick un nuevo tracción delantera, el Somerset. Motor transversal de seis cilindros en V y 125 caballos caracterizan la mecánica de este nuevo compacto de 4,57 metros de largo. En definitiva, se trata de un modelo americano cada vez más cercano a los conceptos europeos. Isuzu, la marca japonesa asociada a General Motors,



Novecientas cincuenta horas de trabajo son necesarias para la realización de los lujosos Carat Diamond (foto superior), fabricados en Bélgica. Al Renault 5 Van de Heuliez se accede por una puerta corrediza. A la derecha, el SGS Arrow sobre base Mercedes



Más Bentley que nunca

LA sorpresa del Salón la dio Bentley al desvelar un nuevo concepto de carrocería con el que pretenden, en cierta manera, volver a los orígenes, recuperar todo el sabor de los coches bri-

tánicos. No se trata de un nuevo modelo, sino de un globo sonda para ver cómo reaccionan sus concesionarios y posibles clientes ante un cambio de estilo que en cierta manera recoge los principios de aquel maravilloso Bentley Continental de los años cincuenta, visto en segundo término en la fotografía.

La idea es poner de manifiesto de una forma más palpable un carácter eminentemente deportivo, al que se quiere volver. Bentley no ha comunicado características técnicas de este *Project 90*, pero podría adoptar la base del nuevo Turbo R. Sin embargo, han revelado que los ingenieros de motores de Rolls trabajan sobre una evolución de la planta motriz turboalimentada ya existente del motor 6,75 litros, pero con un nuevo sistema de inyección.





BB Magic Top
El techo, rígido, se esconde en el maletero



BB Fanline
Instrumentación digital y mandos de control en el volante



Kadett E Irmscher
Todavía más redondo, pero también más agresivo



Rinspeed Porsche 969 Turbo
Hasta 375 caballos, tapicería en cuero y el mejor equipo de sonido

Los suizos están duros

EL mercado suizo es el más exigente para con los fabricantes de automóviles y el Salón de Ginebra era fiel reflejo de la situación. Para muchos, esta edición de la muestra suiza será recordada como el *salón del catalizador* (el año pasado fue el turno de los motores capaces de digerir gasolina sin plomo). Ante la psicosis de *enfermedad del automóvil* que adjudican —aún sin pruebas— muchos suizos a sus bosques, las emisiones de gases de escape ven cómo por sus residuos se libra una verdadera batalla (el 1 de enero del 86 entrarán en vigor severas normas anticontaminantes). El catalizador, esa *marmita* que desvenena los humos del motor, es la oferta de moda en Suiza.

Entretanto, la limitación de velocidad en autopista a 100 kilómetros por hora vuelve a suscitarse en los debates políticos del país. (A lo largo de los casi 2.000 kilómetros de autopistas que tienen los suizos, la limitación actual son 120 km/h.) Pero los más razonables no se duermen y ya han recogido las 100.000 firmas necesarias para que se someta a referéndum la vuelta a la limitación en vigor hace unos años de 130 km/h. En 1984, las matriculaciones alcanzaron 269.500 coches frente a 237.886 en 1983 y el número 1 fue Opel, con 37.359 coches matriculados.

cuatro puertas de su modelo SC, y el francés Heuliez un R-5 Van de distancia entre ejes alargada y con una amplia puerta lateral de corredera para dar acceso a un interior transformable, en el que tienen cabida de dos a siete personas.

Pero la marca más solicitada por los especialistas de las transformaciones sigue siendo Mercedes. SKV, Schulz, Horag, Kugok, Trasco Carat, L'Etoile, SGS y BB deleitaban a los visitantes con creaciones cada vez más espectaculares: motor V-8 turboalimentado de 400 caballos, versión coupé del 190, motor turbo de 165 caballos para el 190 E, diversos descapotables de los tipos más variados para el 190, o los interiores más lujosos que puedan concebirse, adornaban el salón en una demostración de imaginación.

Alberto Mallo,
enviado especial



VOLVO 780 AIRE MEDITERRANEO



ES un Volvo y no lo parece. Los responsables, Nuccio Bertone y su equipo de diseñadores, han dado al 780 un estilo cálido, suave y atrayente, que rompe con la severidad típica de los productos suecos. Y esta vez lo han hecho mucho mejor que con aquel 262 C de los años setenta. Hasta tal punto que podríamos apostar por el éxito de este nuevo modelo que, después del Renault Fuego, es el segundo automóvil europeo de corte deportivo que recurre al gasóleo.

La versión turbodiesel lleva *intercooler* y da 129 caballos a 4.800 rpm, la cifra más alta vista por ahora en



un diesel de producción. Los que prefieran la *pulcritud* de la gasolina tendrán a su disposición una versión de baja emisión de humos, turboalimentada con *inter-cooler*, del V-6 PRV, que arroja 163 caballos a 5.400 rpm. Las velocidades máximas de ambas versiones son 185 y 195 kilómetros por hora, y aceleran de 0 a 100 en 10,5 y 9,9 segundos, respectivamente. Los consumos medios son de 8,06 litros, el diesel, y 9,8, el gasolina.

Bertone no ha renunciado al aire de familia de Volvo, pero ha conseguido una carrocería más universal, más al gusto de la mayoría. Y, además, no se ha limitado a realizar el diseño. El 780 es un *joint venture*,



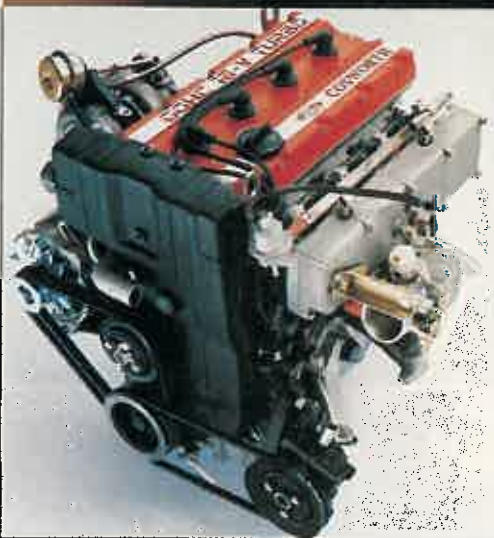
en el que Volvo y Bertone comparten inversión, riesgo y beneficios. Su producción se inicia en el mes de mayo en la fábrica italiana de Bertone, en Grugliasco, y la comercialización inicial se reserva para Estados Unidos e Italia.

El 780 se basa en la plataforma y en la mecánica del 760, y aunque es casi un centímetro más largo (mide 479 centímetros), resulta más equilibrado desde el punto de vista estético.

En el interior, el estilo Volvo se hace patente. Los asientos tapizados en piel están regulados eléctricamente para facilitar el acceso a las plazas posteriores. La climatización se regula automáticamente y el salpicadero está adornado con incrustaciones en madera.

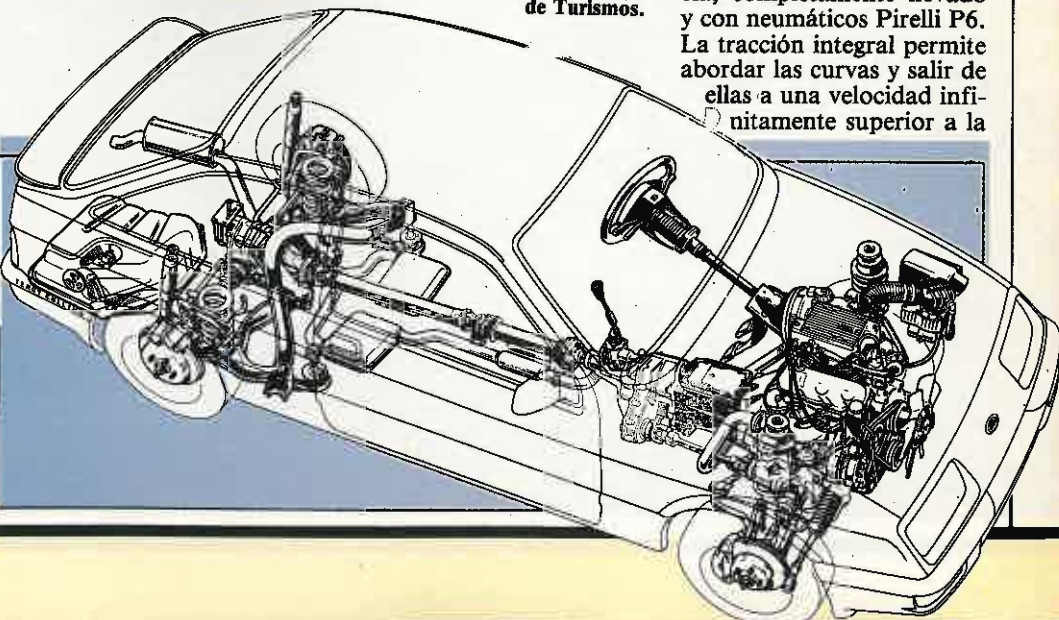
Según Nuccio Bertone, el objetivo ha sido «crear un auténtico Volvo, en la mejor tradición de mi estudio».

XR 4x4, RS COSWORTH Y 2.0i SIERRA A LA CARTA



Cosworth y Ford colaboran: culata de 16 válvulas y turbo para un Sierra de 240 kilómetros por hora, que será homologado en grupo A para correr el Campeonato de Turismos.

TRACCIÓN integral permanente, turbo más 16 válvulas y motor dos litros con inyección, son los nuevos *sabores* que Ford ofrecerá próximamente para su gama Sierra, la que más variantes nuevas ofreció en Ginebra. De las bondades del XR 4x4 hemos podido tomar buena nota en un recorrido que incluyó el célebre Col de la Faucille, Francia, completamente nevado y con neumáticos Pirelli P6. La tracción integral permite abordar las curvas y salir de ellas a una velocidad infinitamente superior a la



El XR 4x4 también incorpora la carrocería de dos ventanas laterales. Los diferenciales central y trasero son autoblocantes de acoplamiento viscoso y no hay que accionarlos manualmente. La tracción a las cuatro ruedas es permanente.

de un Sierra convencional. Pero se hace necesario el sistema ABS de frenos antibloqueo, servido opcionalmente. Con los frenos normales hay una falta total de proporcionalidad entre la capacidad de tracción y la capacidad de frenada del coche. En cuanto a sus reacciones, siempre sobre nieve, hay una tendencia —muy progresiva— a derrapar de las cuatro ruedas. Al límite, con el coche apoyado y dando gas con exceso, derrapa suavemente de atrás. Las complicaciones surgen si el piso está helado a la entrada de una curva, en cuyo caso tiende a *seguir recto* si se sobrepasa el límite de adherencia de los neumáticos. Ahora bien, antes de que el XR 4x4 llegue, a tales situaciones, un coche convencional ha podido accidentarse unas cuantas veces.

El diferencial central, que reparte la potencia entre el diferencial delantero y el trasero (respectivamente, el 34 y 66 por 100), es de acoplamiento viscoso y la eficacia del conjunto es notoria. El nuevo coche se venderá en España en el mes de mayo y su precio actual en Alemania es de 1.830.000 pesetas. Su velocidad máxima es de 210 km/h. y acelera de 0 a 100 en menos de nueve segundos.

La otra gran novedad, el Sierra RS, lleva un motor elaborado por Cosworth, con dos árboles de levas en cabeza, 16 válvulas, inyección y turbocompresor Garrett T3. Está acoplado a un cambio Borg Warner de cinco marchas *cortas*, mientras que los frenos son de disco con sistema antibloqueo por sensores electrónicos. Desarrolla 200 CV, alcanza los 24 km/h. y acelera de 0 a 100 en menos de siete segundos.

Respecto al Sierra 2.0 i, gracias a la inyección Bosch L-Jetronic, su potencia se eleva a 115 CV a 5.500 rpm. Su velocidad máxima es de 190 km/h. y los consumos anunciados son de 6,5 litros, a 90; 8,4, a 120, y 10,8, en ciclo urbano.





LANCIA IPSILON 10 MINICOCHE, MAXICONFORT



La carrocería del pequeño Lancia destaca por su perfil en cuna, las altas y anchas puertas y la cuidada aerodinámica con cristales enrasados y laterales lisos. El coeficiente Cx es de 0,31, y el Cxs, de 0,545.



El tablero digital es opcional. Sótase el eje trasero «Omega» en forma de U.



A pasada semana, mientras Lancia presentaba su nuevo Ipsilon 10 en el Salón de Ginebra, las acciones de Fiat subían un 7 por 100 en la Bolsa de Milán. Las cosas funcionan en el grupo italiano, que con este nuevo Lancia (Autobianchi para los mercados francés e italiano) ofrece un máximo de lujo, refinamiento y exclusividad en sólo 3,39 metros de longitud total.

El Lancia Ipsilon 10 (Y 10) estará disponible en España en el mes de septiembre, a un precio inferior al millón de pesetas. Para

Italia, los precios anunciados oscilan entre las 850.000 y el millón de pesetas. Tres versiones se ofrecen de momento: Fire, Touring y Turbo. La primera, con el nuevo motor desarrollado conjuntamente con el grupo PSA, en versión de 999 c.c., 45 CV a 5.000 rpm., 8,2 mkg a 2.750 rpm., 145 km/h., 16 segundos para acelerar de 0 a 100, un consumo de 4,2 litros a 90 km/h. (1.100 kilómetros de autonomía) y un peso de 720 kg. El Touring lleva el motor ya conocido de 1.049 c.c. también con árbol de levas en cabeza. Desarrolla 55 CV a 5.850 rpm., 8,3 mkg. a 3.000 rpm., alcanza 155 km/h., acelera de 0 a 100 en 14,5 segundos, consume 4,9 litros a 90 y pesa 750 kg. El Turbo es la variante sobrealimentada del motor 1.049 c.c. Da 85 CV a 5.750 rpm., 12,5 mkg. a 2.750 rpm., alcanza 180 km/h., acelera de 0 a

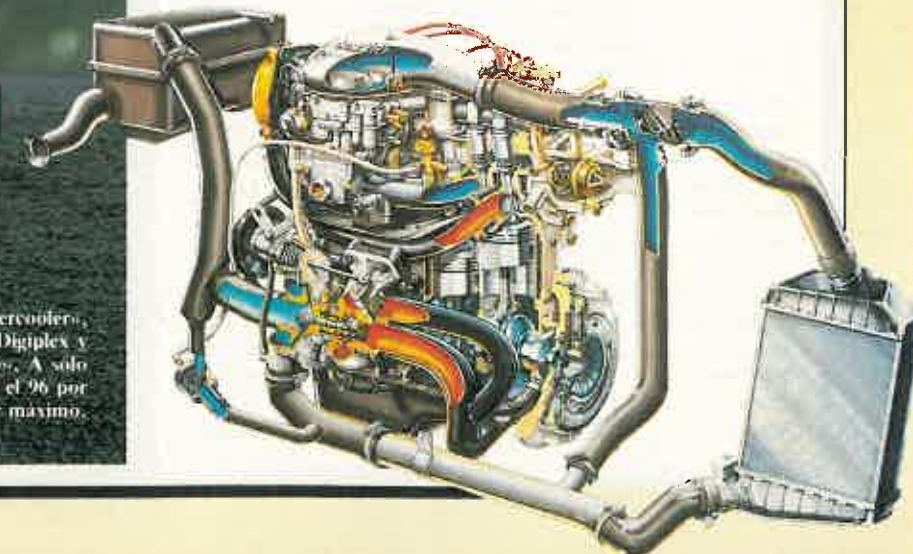
100 en 9,5 segundos, consume 5,8 litros a 90 y pesa 790 kg. Todos tienen cinco velocidades.

El Fire es un coche muy económico, pero tranquilo, que se mueve a gusto en regímenes medios de motor. Es elástico y adaptado al tráfico urbano. El Touring permite unas prestaciones más aptas en los recorridos interurbanos, y el Turbo es brillante, aunque en ninguno de los tres la capacidad motriz es óptima. Por el contrario, el confort se ha cuidado mucho y se ha conseguido un buen resultado. La suspensión delantera es de tipo McPherson, con tirantes de reacción. La trasera está encomendada a un eje rígido en forma de U con el vértice hacia delante, muelles, amortiguadores y brazos de reacción, sorprendentemente cómoda y muy poco voluminosa, por lo que no resta espacio en el maletero, que, a pesar de todo, es muy exiguo, con sólo 150 decímetros cúbicos de capacidad en posición normal (780 con asiento abatido). Por el contrario, la amplitud es notoria en las plazas delanteras.

A nivel de presentación, el interior está sumamente cuidado. El diseño y la ejecución son excelentes; además, puede disponer de cerraduras y elevallunas eléctricos, techo corredizo y mando eléctrico desde el salpicadero para abrir los deflectores posteriores.

Lancia, que en 1984 ha alcanzado su punto de equilibrio en lo económico, podría llegar a fabricar hasta 600 unidades/día del Y 10.

Turbo 111, intercooler, encendido Digiplex y carburador asoplado. A sólo 2.300 rpm. ya da el 96 por 100 de su par máximo.



GASOLINA O DIESEL

DIFÍCIL DECISION

CUANDO existen nada menos que 30 pesetas de diferencia entre el litro de gasolina super y el litro de gasóleo, es fácil suponer que muchos usuarios se plantean poner en su compra una diferencia no más inmediata. Si hace escasamente cinco años, pese a una diferencia notable en los precios de los combustibles, era por esta duda apenas se planteaba, era por esta duda apenas se encontraban que los motores diesel de desarrollo que todavía en un estadio de los diferenciaba enormemente de los de gasolina. Hoy, por el contrario, los modernos motores de gasóleo proporcionan un nivel de satisfacción a sus usuarios prácticamente similares a los de gasolina en cuanto a prestaciones y notablemente mejores en cuanto a mantenimiento.

Dos hechos suponen pruebas irrefutables de esta duda entre gasolina y diesel: de un lado, las ventas de turismos diesel, que ha pasado de ser únicamente el 2 por 100 del total en 1981, a ser el 20 por 100 en los últimos meses; por otro lado, la proliferación de motores diesel por parte de todos los fabricantes: desde los modestos Citroën Visa y Ford Fiesta, entre los pequeños, a las grandes berlínas de importación, entre las que podría parecer menos lógica la demanda.

Desde un punto de vista puramente económico, hemos querido hacer una aproximación a un estudio de rentabilidad, del que hemos obtenido las siguientes conclusiones.

Para un usuario medio, sin que el empleo de su automóvil obedezca a razones comerciales, la amortización se produce en un kilometraje cada día más bajo. No hay más que observar la diferencia entre el precio final de un automóvil diesel y su equivalente en gasolina. Esta diferencia del precio fluctúa entre las 86.700 pesetas de un Seat Ronda y las 237.000 pesetas de un Ford Fiesta. Atendiendo a los costos por kilómetro elaborados por MOTOR 16 (que se publican todas las semanas en las páginas de precios), no hay más que

dividir los valores primeros entre la diferencia de costes por kilómetro para comprobar que bastan 20.250 kilómetros para amortizar un Visa Diesel y en el caso más extremo, 75.000 kilómetros para un Renault 11.

Si tenemos en cuenta que la vida media de un automóvil de uso familiar es de cinco años, vemos que con kilometrajes anuales de 5.000 kilómetros para el Visa o de 15.000 para un Renault 11, se amortiza la compra.

Para el profesional de la carretera, hay que introducir algunos otros valores. En primer lugar la amortización y en segundo lugar los intereses sobre el capital invertido.

En lo que a amortización se refiere, hay un hecho cierto: los vehículos diesel tienen un valor residual mayor que los de gasolina a partir de los cinco años de uso, pero se deprecian algo más en los cuatro primeros años de vida. Por otro lado, según los modelos, esta depreciación oscila apreciablemente sobre la depreciación media. Para conocer los valores exactos, nos remitimos a la lista de precios usados, que publicamos también todas las semanas, con las cifras oficiales del GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores de Automóviles), en las que se fijan con exactitud los valores medios de los coches usados.

En cuanto al interés, sin duda presenta un capítulo a tener en cuenta por los profesionales que utilizan un vehículo adquirido con dinero propio y que deben reponer a su plazo lógico de amortización, así como calcular la pérdida de valor del dinero inmovilizado. Una tabla de rentabilidad, con los valores de cada vehículo en función de los kilómetros anuales y los años de uso, se escapa de la pequeña extensión de este trabajo, por lo que, simplemente no remitimos a los parámetros mencionados con anterioridad. Incluimos una fórmula para que pueda establecerse un valor aproximado, así como, un ejemplo para su más fácil comprensión.

Estos son únicamente los aspectos económicos del problema. A la hora de decidirse, hay que tener en cuenta también otros aspectos, que resumimos en el cuadro adjunto. Cualquiera de nuestros lectores habituales conoce a la perfección las virtudes y los defectos de cada modelo concreto; no en balde, en el último año de pruebas de MOTOR 16, de los cerca de 200 automóviles, casi un tercio corresponde a automóviles movidos por motor diesel.

J.M.C.

Los diesel más rentables

	Diferencia de precio entre gasolina y diesel PTAS.	Coste por Km.			Kilómetros para amortización KMS.
		Gasolina PTAS.	Diesel PTAS.	Diferencia PTAS.	
Citroën Visa	115.319	10,7	5,0	5,7	20.230
Renault 18	203.075	10,9	6,7	4,2	20.310
Talbot Solara	136.473	12,7	6,2	6,5	20.990
Ford Escort	128.723	10,0	4,8	5,2	24.750
Ford Orion	151.515	10,5	4,7	5,8	26.124
Seat Ibiza	94.943	8,8	5,7	3,1	30.620
Citroën BX	160.934	11,1	6,1	5,0	32.190
Talbot Horizon	146.743	9,2	5,4	3,8	38.620
Peugeot 505	157.601	10,9	7,1	3,8	41.470
Ford Fiesta	237.740	9,3	5,4	3,9	60.960
Seat Ronda	86.655	7,8	6,4	1,4	61.900
Renault 9	197.617	8,7	5,7	3,0	65.870
Renault 11	233.219	8,7	5,7	3,0	74.400

Cálculo general de rentabilidad

$$1,085 \times (PVP_d - PVP_g) + (D_d - D_g) = KM$$

$$CPK_g - CPK_d$$

PVP_d = Precio venta al público del modelo diesel.
PVP_g = Precio venta al público del modelo gasolina.

D_d = Precio usado vehículo diesel.
D_g = Precio usado vehículo gasolina.

CPK_g = Coste por kilómetro modelo gasolina.

CPK_d = Coste por kilómetro modelo diesel.

KM = Kilómetros necesarios para amortizar el diesel.

1,085 = Coeficiente de interés de capital.

Ejemplo: ¿Cuántos kilómetros tendremos que recorrer para amortizar la compra de un Mercedes 300 D en vez de un Mercedes 230 si esperamos tenerlo durante cinco años?

$$1,085 \times (4.087.600 - 3.869.978) + (1.200.000 - 1.700.000)$$

$$= -263.880 \quad 12,4 - 8,3$$

$$= -4,1 \quad = -64.361 \text{ Km.}$$

Este es un ejemplo típico en que es más rentable el diesel desde el primer kilómetro recorrido. Aunque el precio es superior al de gasolina, resulta que a los cinco años el diesel vale 500.000 pesetas más, por lo que se compensa el mayor desembolso de la compra.

Ventajas e inconvenientes

	Diesel	Gasolina	
Mantenimiento	+	-	Los diesel, prácticamente sin mantenimiento, excepto la bomba de inyección, que precisa cuidados.
Consumos	+	-	Claramente favorables los diesel.
Prestaciones	-	+	A igualdad de cilindrada, los gasolina, superiores.
Ruidos	-	+	Aunque son cada día más silenciosos, aún los diesel salen perdiendo.
Arranque en frío	-	+	Ya casi no hay problemas en los diesel, a los que, además, no les afecta la humedad.
Humos	+	-	Los humos de los diesel son menos contaminantes, aunque más visibles.
Vibraciones	-	+	Los modernos motores apenas vibran.
Aptitudes urbanas	+	-	Favorable al diesel por su mayor par, aunque la dirección es más pesada.
Aptitudes rurales	-	+	Los gasolina son más ágiles en el tráfico gracias a la mayor facilidad para adelantamientos.
Fiabilidad mecánica	+	-	Duración media del motor muy superior en un diesel.

FRENTE A FRENTE

FIAT REGATA DS CONTRA RENAULT 18 GTD Y TALBOT SOLARA

TRES ASES DEL GAS-OIL

El mercado español de los diesel tiene ahora mismo tres modelos familiares de categoría media que parecen cortados por un mismo patrón, estos modelos son el Fiat Regata DS, el Renault 18 GTD y el Talbot Solara Escorial 1,9 D. Los tres coches tienen una carrocería de aspecto clásico, un tamaño exterior muy

similar —entre 4,26 y 4,39 metros—, un grado de equipamiento idéntico, un motor de casi dos litros de cilindrada, un nivel de potencia muy similar y un esquema mecánico bastante parecido. Las diferencias sobre el papel residen, tan sólo, en el origen importado de uno de los coches, el Fiat, y en su precio, que por culpa de las aduanas es más de

doscientas mil pesetas superior al de sus rivales.

Para dar un veredicto final se han recorrido más de dos mil kilómetros al volante de cada uno de estos coches por los escenarios ya habituales: ciudad, carretera y autopista. El estilo de conducción ha sido en todo momento el de un usuario que, por necesidades profe-

sionales, se ve obligado a recorrer más de quince o veinte mil kilómetros al año, un usuario al que no le importa renunciar un poco a la brillantez de las prestaciones si con ello consigue unas buenas cifras de consumo y de mantenimiento.

Desde ese punto de vista, el Solara es el modelo más idóneo, ya que, además de su buen precio de compra, ofrece el mejor compromiso entre los diferentes apartados, al tiempo que se destaca como el más cómodo y espacioso de los comparados, aunque su acabado no sea nada del otro mundo. El Renault juega la carta de una terminación excelente y unas prestaciones casi idénticas a un modelo de gasolina; mientras que el Fiat se presenta como el más económico a la hora de pasarse por el surtidor de gasóleo, pero su carácter de extranjero le resta muchas posibilidades frente a los modelos producidos en estos lares.

El Citroën BX 19 Diesel también pertenece a la misma categoría de vehículos, pero su carrocería de cinco puertas hace de él un coche distinto para quien busque un diesel de estilo clásico:

INTERIORES: UN CARACTER MUY FAMILIAR

Los tres coches de esta prueba, Fiat Regata, Renault 18 y Talbot Solara, van a ser utilizados en la mayoría de los casos como vehículos familiares o como taxis, serán coches en los que viajarán con frecuencia cuatro o cinco adultos, por lo que la mayor o menor facilidad para entrar o salir es un factor válido para abrir la comparación. La accesibilidad mostrada por el Regata y el Solara es algo superior a la del R-18; la diferencia no aparece en las plazas delanteras, donde los tres coches se muestran igual de cómodos, sino en las plazas posteriores donde la arista del asiento del R-18, bastante adelantada, exige algunas contorsiones a las personas de talla superior a 1,65 metros.

El Solara es más amplio en su interior que el Regata y los dos coches aventajan con cierta claridad al R-18. Los coches de Fiat y Talbot son más anchos que el modelo de Renault tanto

en las plazas delanteras como en las traseras; el Solara ofrece, también, más espacio libre para las piernas de los pasajeros que el R-18 y el Regata, dos coches bastante pobres en este aspecto. Aunque las diferencias en amplitud sean mínimas, tres adultos sentados detrás viajan más cómodos en el Solara y en el Regata que en el R-18. En ningún caso hay el menor problema en lo que se refiere a altura libre al techo.

Los asientos del Solara y el Regata son algo más cómodos que los del R-18, pero ninguno de los tres coches es modélico en este aspecto. Los asientos delanteros del Regata tienen buena forma anatómica tanto en su base como en el respaldo, pero carecen del menor apoyo lateral, por lo que el cuerpo baila de un lado para otro en cuanto se pasa por una zona de curvas; las butacas del Solara tienen un mullido demasiado blando que llega a cansar en via-



Renault 18, Fiat Regata y Talbot Solara juegan fuerte para ganar los favores del usuario de los diesel familiares. El R-18 es el más vendido de su categoría, pero Regata y Solara tienen argumentos suficientes para acabar con esa supremacía.





El motor del Solara es el menos diesel de los tres competidores



El cuatro cilindros del Regata sorprende por sus buenos consumos



El del Renault sigue siendo el número uno en prestaciones



FICHA TÉCNICA



TALBOT SOLARA 1.9 D

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.905 c.c. (83 x 88 mm.). Cigüeñal: De cinco apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 23,5 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 58 litros. Potencia máxima: 65 CV a 4.600 rpm. Par máximo: 12,2 mkg. a 2.000 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8 km/h.; 2.ª, 14 km/h.; 3.ª, 20,6 km/h.; 4.ª, 27,2 km/h.; 5.ª, 34,9 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCIÓN Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,9. Diámetro de giro: 11,3 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

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

PESO En orden de marcha: 1.059 kgs.

Precio en la calle:
1.375.360 ptas.

Fecha de presentación: Octubre de 1984.
Fabricante: Automóviles Talbot, S. A..
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 435.
Plazo de entrega: Un mes.

VIRTUDES

- Estabilidad y comportamiento.
- Confort de marcha.
- Precio.

DEFECTOS

- Balanceo de carrocería.
- Frenos escasos.
- Asientos poco envolventes.

FICHA TÉCNICA



FIAT REGATA DS

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.929 c.c. (86,2 x 90 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 21 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 63,3 CV a 4.600 rpm. Par máximo: 12,1 mkg. a 2.000 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,1 km/h.; 2.ª, 13,0 km/h.; 3.ª, 19,7 km/h.; 4.ª, 27,8 km/h.; 5.ª, 35,0 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 165/65 SR 14.

PESO En orden de marcha: 1.000 kg.

Precio en la calle:
1.615.202 ptas.

Fecha de presentación: Febrero de 1985.
Fabricante: Fiat Hispania, S. A..
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 185.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Consumo.
- Frenos progresivos.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Climatización poco potente.
- Ruido mecánico.
- Precio desfavorable.

FICHA TÉCNICA



RENAULT 18 GTD

MOTOR Disposición: Delantero, longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.068 c.c. (86 x 89 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 21,5 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 53 litros. Potencia máxima: 66,5 CV a 4.500 rpm. Par máximo: 12,9 mkg. a 2.250 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,45 km/h.; 2.ª, 14 km/h.; 3.ª, 21,64 km/h.; 4.ª, 29,60 km/h.; 5.ª, 35,41 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCIÓN Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,6. Diámetro de giro: 10,25 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante, eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 175/70 SR 13.

PESO En orden de marcha: 1.050 kg.

Precio en la calle:
1.489.489 ptas.

Fecha de presentación: Junio de 1980.
Fabricante: FASA-Renault.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.350.
Plazo de entrega: Una semana.

VIRTUDES

- Prestaciones.
- Dirección rápida y suave.
- Calidad de acabado.

DEFECTOS

- Comportamiento.
- Mal diseño de asientos.
- Palanca de cambio.

FRENTE A FRENTE

jes largos, su respaldo no tiene buena forma y casi no recoge el cuerpo; los asientos del R-18 ciñen bien el cuerpo del conductor, pero el respaldo es demasiado recto en la zona lumbar, por lo que las espaldas más delicadas sufren bastante en un viaje largo.

El asiento trasero del Solara es mejor que el del Regata, demasiado duro, y, a su vez, más confortable que el del R-18, cuyos dos elementos están demasiado perpendiculares entre sí. En caso de viajar una tercera persona, va más cómoda en el Solara que en los otros modelos rivales, que la zona central del asiento posterior es demasiado dura tanto en el Regata como en el R-18.

La postura de conducción del Fiat es la más agradable de los tres competidores y tal virtud se pone de relieve cuando deben hacerse muchos kilómetros en ciudad: los mandos están bien situados, el volante es regulable en altura y, además, se va sentado bastante alto, por lo que se domina bien la situación. El R-18 y el Solara quedan detrás, prácticamente, al mismo nivel; la única queja afecta a la palanca de cambio del Solara, cuya quinta marcha está situada bastante lejos del conductor y exige despegar la espalda del asiento cada vez que se pone esa velocidad.

El cuadro de mandos del Regata es el más completo de los tres coches comparados, ya que incorpora no sólo manómetro de presión de aceite, elemento

que no aparece ni en el Talbot ni en el Renault, sino también un panel de control donde se comprueban ocho funciones distintas. El R-18 tiene la ventaja de llevar un mando regulador de luces que es muy útil cuando se viaja de noche a plena carga. Todos los pulsadores se accionan con suma facilidad en cualquiera de los tres coches, pero en el Regata no van iluminados, por lo que en la oscuridad hay que tantear hasta localizarlos. En los tres casos debe criticarse la ausencia de cuentarrevoluciones, un instrumento que en los diesel actuales tiene justificación por cuanto permite lograr unos consumos mínimos.

La visibilidad del exterior es uno de los puntos fuertes tanto en el Fiat como en el Renault, mientras que el Talbot es algo peor por culpa de los apoyacabezas situados en los asientos posteriores; los dos elementos reducen el campo de visión recogido por el retrovisor interno. El Regata es el modelo que ofrece un mejor resultado en este aspecto por la buena altura de su asiento, incluso los usuarios de menor talla ven los extremos de esta coche sin el menor problema.

El Solara tiene un sistema de climatización muy eficaz, pero con pocas posibilidades de regulación; el del Regata tiene un sistema de pulsadores muy vanguardista, pero nunca se alcanza una temperatura óptima por la poca

potencia del conjunto. El R-18 es tan poco eficaz como el de Fiat, por el reducido tamaño de sus bocas de aireación.

El R-18 hace gala de un acabado muy superior al del Solara y al del Regata. La terminación del R-18 es impecable y los materiales empleados de primera calidad. En el Talbot y en el Fiat se han empleado también materiales buenos, pero la terminación está menos cuidada y a veces se oyen crujidos al pasar por un bache.

El maletero del Regata es casi un 30 por 100 más amplio que los del Solara y el R-18, por lo que se ajusta muy bien a las necesidades de una familia amplia.

AL VOLANTE: ECONOMIA Y MANEJABILIDAD

La personalidad de estos tres coches tiene muchos puntos en común con la de un corredor de fondo, son verdaderos «tragamillas» en los que la economía de consumo es un factor de máximo relieve. El Fiat es mucho mejor que sus dos rivales en este terreno.

Tanto en ciudad como en carretera o autopista el Regata ridiculiza al Solara y al R-18. El Regata hace 100 kilómetros en ciudad por 55 pesetas menos que el Solara y por 87 pesetas menos

La razón de rebajar la barrera de los 6 litros.

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

Como la del Peugeot 505.

Capaz de lanzar una máquina precisa y poderosa durante 100 Kilómetros consumiendo sólo 5,8 litros de combustible.

Una razón tan sólida para poseer un Peugeot 505, como el 9,5% de tasa de financiación anual.

9,5% ANUAL

Desde 29.900 Pts. al mes.

PEUGEOT 505
La Razón y la Pasión.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados Esso

FRENTE A FRENTE

El Regata tiene en su contra un precio demasiado alto



El Regata tiene en su contra un precio demasiado alto

La caja de cambios más cómoda de manejar es la del Solara, aunque los recorridos entre las distintas posiciones son algo largos. El Regata tiene una caja muy precisa y con recorridos cortos entre las diferentes marchas, pero es necesario hacer más fuerza para su accionamiento. El R-18 tiene la segunda muy mal situada.

El comportamiento de estos tres modelos diesel es intachable para cualquier usuario que conduzca con un estilo familiar, sin grandes pretensiones velocísticas; aquel usuario que busca tan sólo mantener un ritmo de marcha alegre se encuentra como pez en el agua al volante de estos coches. Las suspensiones se adaptan estupendamente a los terrenos bien asfaltados y no dan el menor problema en tales condiciones. Cuando se abordan curvas muy cerradas a un ritmo algo rápido, o cuando el suelo está mojado, se aprecia en los tres coches una ligera tendencia a irse de morro.

La cosa cambia en carreteras de pisos bacheados y muchas curvas, en esa situación, el Solara es más noble y manejable que el Regata, mientras que el R-18 queda en último lugar

por los extraños rebotes de su eje trasero. El coche de Talbot se conduce sin el menor esfuerzo y da mucha confianza, incluso en situaciones apuradas; el Solara sorprende en tales circunstancias por su buen agarre y la única queja posible viene por parte de los pasajeros, que se impresionarán, sin duda, por la enorme inclinación tomada por la carrocería. El Regata también se comporta con mucha nobleza, pero ya no está a la altura del modelo Talbot; si se va muy deprisa, el coche de Fiat muestra primero una tendencia a irse de morro, que después se transforma gradualmente en una tendencia a dar coletazos, más notable cuanto más cerrada sea la curva. El R-18 se comporta de forma muy parecida al Regata, pero sus reacciones son más secas a medida que se deteriora el estado del suelo; la suspensión trasera de este modelo, a base de un eje rígido, no se lleva nada bien con los baches.

La dirección más agradable es, sin duda, la del Renault, ya que no sólo exige un esfuerzo mínimo, sino que, además, es muy rápida, pues las ruedas

dad del R-18 permite adelantar en menos tiempo a un camión que vaya a 80 ó 90; el Solara y el Regata son menos espectaculares en este sentido. Con el Renault también es posible circular por ciudad con un menor uso de la palanca de cambios que el exigido por el Regata y el Solara.

El R-18 queda en un discreto segundo plano: no tiene grandes defectos ni grandes virtudes



El Solara es muy homogéneo y tiene un precio de choque



que el R-18. En carretera, a velocidad estabilizada, hay más igualdad entre el Fiat y el Talbot; ambos dejan descolgado al Renault. En autopista a 120 kilómetros por hora hay, otra vez, una buena diferencia a favor del Regata. En consumo medio ponderado el Fiat es imbatible; el Regata hace 60 kilómetros en ciudad, 30 en carretera y 10 en autopista, siempre a las velocidades reglamentarias, por diez duros menos que el Solara y por 74 pesetas menos que el R-18.

El Regata tiene una velocidad punta algo superior a la del R-18 y los dos co-

ches aventajan con claridad al Solara. Mientras que los modelos de Fiat y Renault rondan los 155 kilómetros por hora de máxima, el coche de Talbot se conforma con un valor más modesto que no llega a los ciento cincuenta kilómetros por hora. En aceleración, el Renault se muestra más enérgico que el Fiat y el Talbot, aunque las diferencias son mínimas en todos los casos. El Renault es también más ágil que sus rivales en el capítulo de recuperaciones, lo que demuestra el buen emparejamiento entre el carácter de su motor y el carácter de la caja de cambios; la elasti-

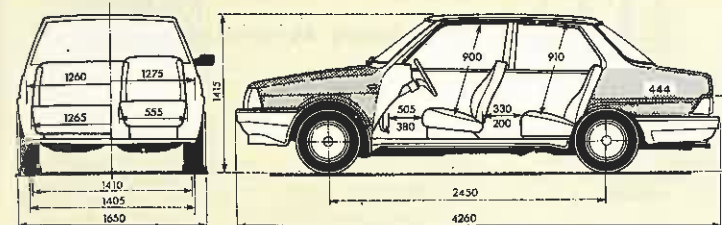
FRENTE A FRENTE

EQUIPAMIENTO

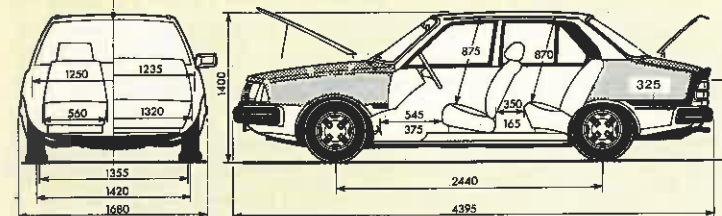
Los tres en un pañuelo

	Fiat Regata	Renault 18	Talbot Solara
Cuentarrevoluciones	NO	NO	NO
Cuenta kilómetros parcial ..	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Manómetro presión de aceite	SI	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	SI
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI
Elevalunas elect. (del./tras.)	S/N	S/N	S/N
Cerraduras centralizadas	SI	SI	SI
Luz lectura mapas	SI	SI	SI
Tapón carburante con llave	NO	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO
Preequipo de radio	SI	SI	SI
Limpia lavaluneta trasero	—	—	—
Asiento posterior divisible	NO	NO	NO

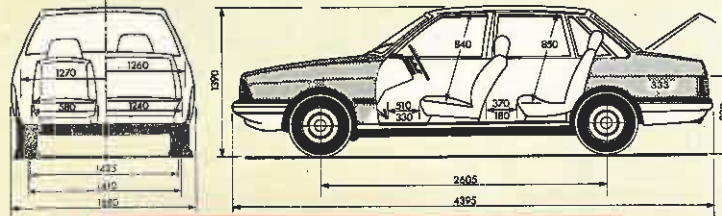
FIAT REGATA DS



RENAULT 18 GTD



TALBOT SOLARA 1.9 D



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

Romper la barrera de los 200 Km/h. con plena seguridad, es una sensación difícilmente comparable. La misma sensación que puede vivirse conduciendo un Peugeot 505 Turbo Inyección a 205 Km/h., casi sin esfuerzo. Toda una experiencia. Y más fácil de disfrutar de lo que se imagina. Ahora, con sólo un 9,5% de tasa de financiación anual. Atrévase con un Peugeot 505.

9,5% anual

PEUGEOT 505
La Razón y la Pasión.



PRESTACIONES



Cortados por el mismo patrón

	Fiat Regata	Renault 18	Talbot Solara
VELOCIDAD MAX. (kilómetros/hora)	156,2	154,8	148,6
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada	20,7	20,7	21,2
1.000 m. salida parada	38,4	37,2	39,9
De 0 a 100 kilómetros/hora	15,6	14,6	17
RECUPERACION (seg.)			
400 m. desde 40 kilómetros/hora en 4.ª	20,8	21,2	20,9
400 m. desde 40 kilómetros/hora en 5.ª	24,0	22,6	23,0
1.000 m. desde 40 kilómetros/hora en 4.ª	38,1	38,0	38,7
1.000 m. desde 40 kilómetros/hora en 5.ª	41,7	41,7	42,9
De 80 a 120 kilómetros/hora en 4.ª	15,8	12,2	14,9
De 80 a 120 kilómetros/hora en 5.ª	20,2	16,4	20,3

FRENOS



El R-18 por la mano

DISTANCIA DE FRENADO
(en metros):

	Fiat Regata	Renault 18	Talbot Solara
A 60 km/h.	15,0	13,4	15,9
A 100 km/h.	44,3	34,1	45,4
A 120 km/h.	56,6	48,3	61,2

se llevan de un extremo a otro con sólo 2,6 vueltas de volante. El Talbot también tiene una dirección cómoda y sensible, tan eficaz como la del R-18. En el Fiat no hay queja por suavidad de accionamiento, ya que el servo es muy eficaz, pero sí es necesario más ejercicio, por cuanto el mecanismo es más lento.

El sistema de frenos más eficaz es el del R-18, que detiene el coche en menos metros que los sistemas del Regata y el Solara; esa mayor potencia tiene su contrapartida en la brusquedad de reacciones mostrada por el sistema de Renault; un pisotón violento del pedal

CONSUMO



El extranjero sin sed

	Fiat Regata	Renault 18	Talbot Solara
CIUDAD			
A 26,3 km/h. de media	8,2	9,6	9,1
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruce	4,9	5,7	5,3
En conducción rápida	10,3	9,6	9,7
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruce	6,2	7,6	7,4
A fondo	9,2	8,8	7,9
AUTONOMIA			
Consumo medio ponderado	7,0	8,2	7,8
Recorrido (kilómetros)	730	600	690

SONORIDAD



Renault a media voz

	Fiat Regata	Renault 18	Talbot Solara
Al ralentí	56,5	55,5	57,4
A 60 km/h.	67,1	64,6	71,2
A 90 km/h.	70,5	67,1	71,0
A 120 km/h.	74,4	72,2	72,8
A 140 km/h.	79,8	72,9	76,3
A tope	79,9	75,1	78,5

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

llega a provocar un bloqueo intempestivo del tren trasero, muy delicado de corregir, sobre todo si en ese momento se está tomando una curva. Los frenos del R-18 son más resistentes a la fatiga que los de sus rivales.

El Renault es el más silencioso de los tres competidores, seguido a corta distancia por el Solara y por el Regata, un coche que engaña, porque si a bajo régimen se muestra bastante discreto, después se hace bastante escandaloso. En cuanto se refiere a confort de suspensión, el Solara es mejor que el Regata y el R-18, con una diferencia que se va agrandando a medida que el es-

BALANCE FINAL



Tres gotas de agua

	Fiat Regata	Renault 18	Talbot Solara
Velocidad máxima	1.0000	2.0000	3.0000
Acercamientos	2.0000	1.0000	3.0000
Recuperaciones	2.0000	1.0000	3.0000
Consumo	1.0000	3.0000	2.0000
Transmisión	2.0000	1.0000	2.0000
Caja de cambio	2.0000	3.0000	1.0000
Frenos	1.0000	2.0000	3.0000
Dirección	3.0000	1.0000	1.0000
Comportamiento	2.0000	3.0000	1.0000
Aptitudes urbanas	2.0000	1.0000	2.0000
Autonomía	1.0000	3.0000	1.0000
Habitabilidad	2.0000	3.0000	1.0000
Maletero	1.0000	3.0000	2.0000
Confort	2.0000	2.0000	1.0000
Posición conductor	1.0000	2.0000	2.0000
Sonoridad	3.0000	1.0000	2.0000
Equipamiento	1.0000	2.0000	2.0000
Calidad-precio	3.0000	2.0000	1.0000

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

tado del suelo empeora. El modelo de Talbot es el más cómodo cuando se compaginan todos estos factores.

CONCLUSION:
EL PRECIO, DECISIVO

La igualdad en todos los apartados es la nota dominante de la prueba. Si se deja de lado el aspecto económico, habría que centrarse en el Regata, por cuanto es el que menos gasta, uno de los más espaciosos, tiene un comportamiento noble, sus prestaciones son buenas y no tiene puntos débiles, si se exceptúa el ruido mecánico y la floja climatización. Al poner en juego el precio, cambia el sentido de la elección y el Solara queda muy por delante de sus rivales. Doscientos cincuenta mil pesetas menos que el Regata y 110.000 pesetas más barato que el R-18 son un argumento contundente a favor del Talbot, un coche que, gracias a su precio, borra con creces las diferencias en consumo y prestaciones. El Solara es, también, el más cómodo y el que tiene el comportamiento más seguro en todas las circunstancias. El R-18 GTD queda en un discreto término medio, sea cual sea el punto de vista desde el que se examina a los tres rivales. Su calidad de acabado es, sin embargo, muy superior a la de sus rivales, y ésta es la carta principal para los usuarios que buscan fiabilidad a toda costa.

Angel Marco
Fotos: Ramón Rodríguez

Fuera de serie

LA BALLENA DEL ASFALTO



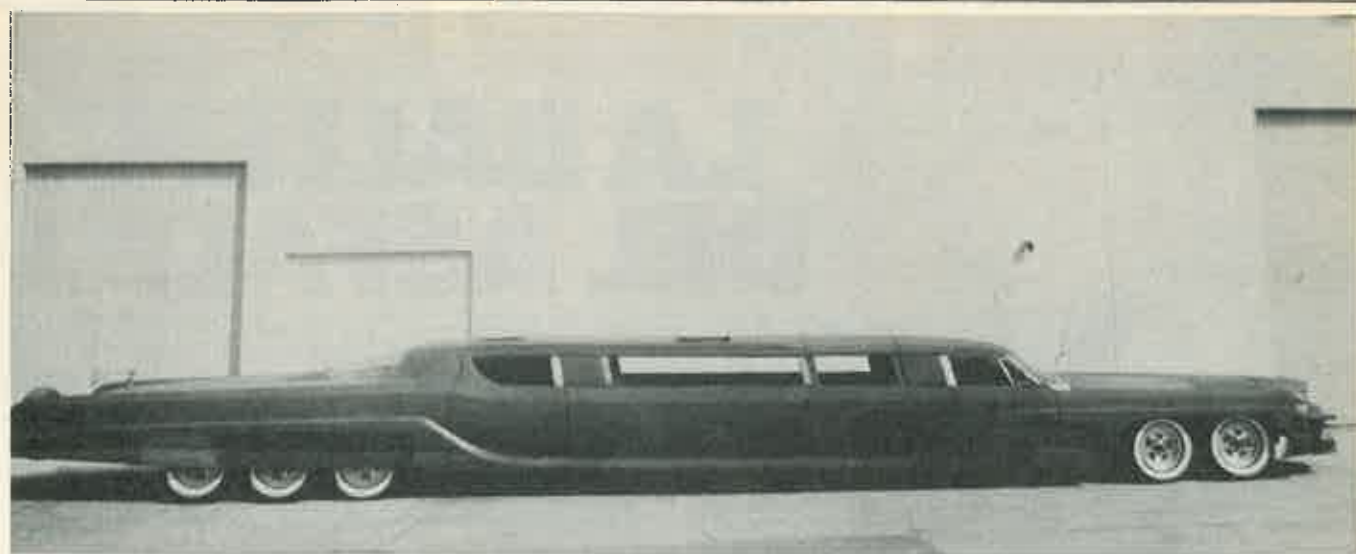
CONTEMPLAN bien la calandra de este extraño modelo, los arabescos del conjunto, propios de una película de ciencia ficción, han costado ya más de mil horas de trabajo a los especialistas de la firma americana Ultra Limousine Corporation y todavía no han terminado su tarea, pues aún faltan elementos como los intermitentes o el escudo que presidirá la obra. La construcción de esta «ballena» de 16,5 metros de longitud ha costado ya más de doscientos millones de pesetas y la factura promete seguir engrosándose de forma considerable en el transcurso de los tres meses que aún restan hasta el final del proyecto.

Por de pronto, el coche más largo del mundo puede presumir de algunos detalles especiales más habituales en un palacete situado en Mar-



bella o en Montecarlo que en un vehículo sobre ruedas; elementos tan curiosos como la televisión de pantalla gigante, un horno de microondas para calentar las viandas, el bar surtido, la cadena estéreo, los cuatro teléfonos y, lo que es mejor, una piscina de tres metros de largo, alojada bajo el capó posterior, y un enorme acuario donde los clientes más distinguidos podrán alojar sus pececillos de colores o sus pirafias favoritas.

El automóvil más largo del mundo, tan largo como esos autobuses y autocares articulados que se mueven por muchas ciudades españolas, tiene una carrocería de fantasía hecha casi por completo con materiales sintéticos, lo que no ha impedido llegar a cifra horrorosa sobre la balanza, por lo que son necesarios tres ejes motrices en la parte poste-



rior para soportar el peso. La «ballena» del asfalto tiene también problemas a la hora de girar en una esquina, por lo que se ha recurrido a un tren delantero doble, lo que da al conjunto un mínimo de agilidad en la circulación cotidiana.

La espectacularidad del exterior no es nada excepcional si se observa el interior; la célula habitable es tan espaciosa como un apartamento y tan lujosa como

el mejor palacio oriental. Para decorar este pequeño «piso de soltero», los diseñadores de la firma, instalada en la localidad californiana de La Palma, han elegido las maderas más nobles y los terciopelos más costosos; el objetivo buscado se ha cubierto con creces al lograr un ambiente de ostentación.

Esta obra impresionante no tiene, todavía, un nombre apropiado, un nombre

capaz de resumir la magnitud de la obra o su monstruosidad, pero sí se han encontrado, por el contrario, varias firmas comerciales interesadas en patrocinar el «juguete» como soporte para sus operaciones promocionales.

La firma Ultra Limousine Corporation no se ha conformado, sin embargo, con este ejemplar y ha preparado ya un Mercedes de otra galaxia para Sylvester Sta-

llone. Por la insignificante cantidad de 20 millones de pesetas, el actor protagonista de «Rocky» tiene ya casi a punto el vehículo que intervendrá en su próxima película, «Rocky IV». El coche es más largo que el modelo básico y en su interior goza también de todos los refinamientos ya citados como equipo básico en la inigualable «ballena» de diez ruedas.

Angel Marco



VENTAS EN ENERO

	Unidades	Penetración (%)
Renault	11.636	26,5
Seat + VAG	7.495	17,2
Seat	5.006	11,5
VW + Audi	2.489	5,7
Ford	6.196	14,3
Peugeot + Talbot ...	6.002	13,8
Peugeot	3.702	8,5
Talbot	2.300	5,3
Opel	5.071	11,7
Citroën	2.883	6,6
Fiat + Lancia	413	0,9
BMW	264	0,6
Austin Rover	181	0,4
Volvo	141	0,3
Alfa Romeo	134	0,3
Mercedes	100	0,2
Skoda	23	—
Wartburg + Trabant	22	—
Nissan	14	—
Otras	2.743	—
Total	43.369	100,0

CON un incremento del 2,6 por 100 respecto al mismo mes del año anterior, al menos enero parece que inicia el año con cierto optimismo. Sigue estando Renault en cabeza, gracias a las excelentes ventas de los R-11 y R-9, que ocupan la primera y tercera posición, respectivamente, con el Opel Corsa en segunda. Pero estas cifras están ligeramente modificadas, toda vez que en enero aún no se había iniciado la comercialización del nuevo R-5, mientras que el viejo modelo había vendido sus stocks. No es, por tanto, descabellado pensar que un incremento próximo al 5 por 100 sea la tónica de estos primeros meses.



Oferta de la semana

Super oferta Citroën Del 1 al 31 de marzo

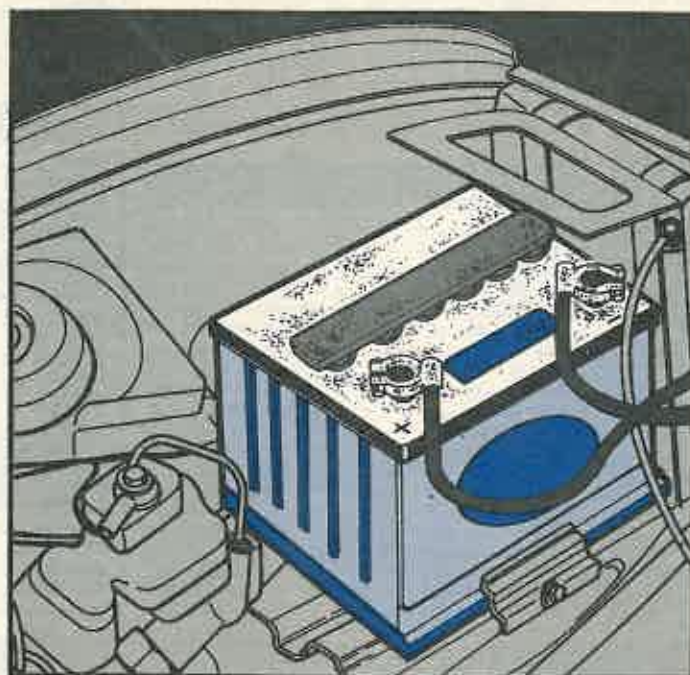
Citroën Hispania lanza una interesantísima oferta, para el comprador de un Visa o un BX. Esta promoción consiste en la devolución del dinero que el comprador de estos modelos ha desembolsado, incluido transporte, matriculación, impuesto de lujo, etcétera. Excepto seguro, si en el plazo de un mes no está satisfe-

cho de su coche. También entregan al nuevo propietario gasolina para que pueda realizar mil kilómetros. Esta es la primera vez que se realiza en nuestro país una oferta de esta naturaleza.



NO SE OLVIDE DE LA BATERIA

La batería es uno de los elementos al que más injustamente se trata en un coche. La mayoría de los males que se achacan a la batería no son más que el reflejo de otras deficiencias del coche. Por esto, cada vez que se estropee la batería hay que proceder a una revisión completa del sistema eléctrico del coche, así como verificar la puesta a punto del motor. No obstante, la batería también requiere un cierto cuidado. Lo fundamental es impedir que se sulfaten los terminales, para ello hay que desmontar la batería de su alojamiento y eliminar todos los depósitos formados. Esto lo podremos realizar con un cepillo de alambre. El exterior de la batería, así como todos sus anclajes también han de estar



limpios, el mejor método es con un trapo empapado con agua y bicarbonato. Otro punto que hay que verificar es que los orificios de respiración de los tapones de llenado no estén obstruidos.

Cuando haya realizado todas estas operaciones tendrán que verificar el estado de la carga con la ayuda del densímetro. Si está baja, póngala en carga hasta que el densímetro indique un 100 por 100 de carga. Por último, tendrá que impregnar los bornes de la batería con vaselina o con algún otro inhibidor eléctrico de los que hay en el mercado.

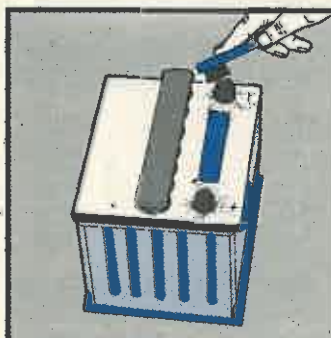
Esta operación es conveniente realizarla por lo menos una vez al año, antes de comenzar el invierno, que es cuando más se le exige a la batería.

Cuando note que la batería tiene depósitos blanquecinos en los bornes, es hora de proceder a limpiarla. Para ello, desconecte la batería y extraígalas de su alojamiento.



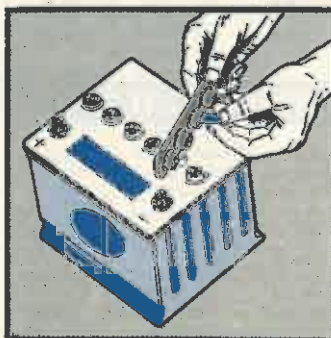
Haga una disolución de 100 gramos de bicarbonato en un litro de agua. Con esta disolución limpie los alrededores de la batería aplicando bicarbonato puro en los lugares donde haya más suciedad.

Con la ayuda de un cepillo de púas de alambre limpie los bornes hasta que queden limpios y relucientes. Tenga cuidado para no dar ningún golpe.



Cuando esté todo limpio, vuelva a montar la batería y compruebe el estado de carga antes de conectarla. El flotador del densímetro debe indicar un 100 por 100 de carga.

Revise uno a uno todos los orificios de los tapones de rellenado y asegúrese de que permiten la evacuación de los gases que emanan del electrolito.



Cubra con vaselina los terminales de la batería. Cuando los haya conectado cubra también las abrazaderas de los cables.

FOTO ROBOT



Cuatro modelos de primerísimas marcas componen estos dos extraños coches. ¿Sería capaz de localizarlos?

JEROGLIFICO

MIRIQUU EK

500 I

¿Qué le ves al coche?



CRUCIGRAMA SILABICO

HORIZONTALES: 1: Pieza larga de madera esquadra o rolliza. Figurado, alimenta de combustible una lámpara, un horno, etcétera. 2: Hace oración. Ciertos cantos y bailes populares sureños de España. 3: Consonante. Misma consonante anterior. Cama fija en los camarotes de los buques. 4: Cierta proyección en el tratamiento anticorrosivo de la chapa de los coches. Forma pronominal de segunda persona. 5: Pared que queda en pie de un edificio destruido. Abreviatura cariñosa de nombre propio. 6: Permiso para que se use de un privilegio. Amansar, acompañar a la compañía del hombre al animal fiero y salvaje. 7: Cierta marca automovilística internacional. Familiarmente, se le

dice a la muchacha de servicio, a la niñera, etcétera.

VERTICALES: 1: Título de una película que causó furor hace unas décadas en todo el mundo. Repetido, padre. 2: Cierta arma antigua que se empleaba en los torneos. Cúbrese, ciérrase. 3: Entregue. Palabra inglesa que significa «delante, anterior». Regala. 4: Cierta marca automovilística. De figura circular o semejante a ella. 5: Cierta enfermedad de riñón. Asociación de ganaderos, en lo antiguo. 6: De color azul claro. Barria su casita muy compuesta. 7: Matrícula extremeña de coche. Aprobar o confirmar una cosa que se ha dicho o hecho.

CAVA CLUB 16 y RIOJA SAGASTA 81

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEEN LO MEJOR.

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

Dos excelentes ofertas que Club 16 le ofrece a sus verdaderos amigos. Entre los cuales le contamos a usted.

No se pierda esta interesante oportunidad. Oferta válida para la Península y Baleares.

Suplemento de 100 Ptas. para Canarias.

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



Envíeme:

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

Nombre

Dirección Tel.

Localidad C.P.

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

Como suscriptor n.º de

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

Las cajas serán transportadas por Aitena, S. A.

Cuéntenos su caso

CELA Y LA ALCARRIA

NOS siguen llegando cartas sobre la ya próxima publicación de la segunda parte del *Viaje a la Alcarria*, que el académico Camilo J. Cela iniciará en las páginas de MOTOR16. Extractamos brevemente algunas de estas cartas, agradeciendo a todos nuestros lectores el interés que están demostrando por la iniciativa.

No acabo de entender muy bien las razones que les llevan a publicar dentro de algunas semanas el viaje de Cela, pero considero muy interesantes las iniciativas de este tipo, que al menos

nos culturizarán un poco más a todos, que falta nos hace.

Lo que querría saber es la fecha aproximada de aparición, porque pensando en los meses de verano me temo que pueda perderme algunos números, ya que voy a desplazarme al extranjero.

Ignacio Sánchez
Portugalete

N. de la R.—La primera entrega de Cela está prevista para el próximo mes de octubre. Si por esas fechas se encuentra de vacaciones le recomendamos que se suscriba a nuestra publicación, único método seguro de recibir todos los números.

Me gustaría que me explicasen los criterios de selección de la choferesa negra, porque no creo que sea fácil encontrar más de una y la responsabilidad de llevar a tan insigne ocupante y tan prestigiado vehículo no puede dejarse en las manos de una aficionada. Estoy verdaderamente intrigado con el asunto y me agradecería que me desvelasen el secreto.

Makua Iznola
Madrid

N. de la R.—Como bien dice, se trata de un secreto, celosamente guardado por nuestra redacción. No se preocupe, que Cela y el Rolls estarán en muy buenas manos.

Isabel Luzán
Madrid

N. de la R.—Pasamos su consulta a Camilo J. Cela, que podrá aclarar sus dudas.

FIANZA NO DEVUELTA

EL día 26 de enero efectué una reserva no en firme de un Fiesta en el concesionario de Alcobendas, avenida de la Constitución. El día 28 fuimos a ver el color que no nos gustó nada en absoluto lo cual comunicamos al

empleado que nos acompañó, de nombre Javier.

El día 29 llamé a la señorita Montse para cancelar el pedido y reclamar las 10.000 pesetas. Me mandó ir a la carretera de Burgos, donde Javier, con toda desfachatez y poca ética profesional se negó a devolver el dinero.

Todo esto manifiesta la poca profesionalidad y la

mala gestión de tal concesionario, ya que ponen en sus locales personal sin autoridad ninguna, que goza de su confianza para confiscar el dinero de los demás. Lo pongo en conocimiento de los posibles compradores para que no se vuelva a repetir.

Me he puesto en contacto con Ford España, Departamento de Ventas, pero no me han resuelto el tema.

A. Jaber
Alcobendas. Madrid

APRENDER EN LA ESCUELA

A la vista de la editorial del número 71 de tu revista, correspondiente al 2 de marzo, te agradecería publicar las siguientes líneas:

Según se desprende de la editorial que publica esa

SOLUCION

«Notarás que se cala en directa.»

SOLUCION

1. Renault (Alpine). 2. Opel (Manta).
3. Lada (1200 S). 4. Ford (Granada).

SOLUCION

Horizontales: 1. Madero. Ceba. 2. Reza. Verdiales. 3. Be. Be. Litera. 4. Cataforesis. 5. Paredón. Rafi. 6. Pase. Domesticar. 7. Lada. Tata.
Verticales: 1. Rebeca. Pa. 2. Maza. Tápasela. 3. De. Before. Da. 4. Rover. Redondo. 5. Diálisis. Mesta. 6. Celeste. Ratita. 7. Ba. Ratificar.

CRITICA DE TIENDAS

Wartburg Trabant Española

C/San Bernardo, 114. Madrid. Tel. 447 29 77

CON una exposición sencilla, pero con espacio suficiente para que estén representados los vehículos de la marca, con modelos francamente originales, podemos ver un coche descapotable, parecido a un todo-terreno, con una imagen muy particular, que no nos atreveríamos a calificar.

Estos coches se caracterizan por unos precios muy bajos, los más baratos del mercado en sus distintas categorías. Los vendedores conocen bien el producto que tienen, la atención al cliente es bu-

na. No disponen de aparcamiento para el público. Los repuestos se sirven regularmente, la chapa escasea más; pero, de todas formas, es aceptable el plazo de entrega.

Las entregas son casi in-

mediatas. La gama de colores no es muy amplia, los interiores están de acuerdo con la filosofía de construcción de los coches en los países del Este, con una estética quizá algo anticuada para nuestros gustos.



Puntuaciones: Exposición, 8; entregas, 7; financiación, 5; vendedores, 8.

prestigiosa revista en su número 71, resulta que el director general de Tráfico está preparando un plan para que los diferentes centros escolares se conviertan en autoescuelas, para añadir una actividad más a los múltiples problemas que ya tiene en sí la enseñanza.

Y pasamos del cero al infinito, porque ya el Código de la Circulación del año 1934 obliga en su artículo 7.º a que se enseñen las normas de convivencia vial en los colegios, cosa que nunca se ha hecho.

Ahora, con el procedimiento que pretende implantar el director general de Tráfico, se recargará a los centros de enseñanza con una materia que es desconocida por el 99 por 100 de dichos centros, quitan el pan y la sal a cerca de 30.000 familias que viven de las autoescuelas y a las cuales España tendría que estar agradecida por la inmensa labor realizada a lo largo de muchas décadas, que ha permitido una formación de conductores, de la que la Administración jamás se ha preocupado, llevando con este plan a la ruina a los miles de familias mencionados, que han hecho de esta profesión un actividad de esfuerzo, de liberación social y de medios de subsistencia.

Otra cosa sería —y lo hemos venido pidiendo desde el año 1965, en que así lo propusimos al Ministerio de Educación— que se hiciera lo que en el resto de Europa, es decir, formar a los muchachos para que sepan andar por las vías públicas con el menor riesgo posible, pero en absoluto, atacar frontalmente y tratar de deshacer lo bueno que hay hecho.

Por lo que se ve, en España estamos pasando una etapa en la que nada se construye y la mayoría de las cosas que han venido funcionando se deshacen.

Agradeciendo la atención que prestes a lo anteriormente indicado, recibe un fuerte abrazo de tu buen amigo.

Ignacio Sanz-Rodrigo
Presidente de la Federación Española de Autoescuelas

V SALON DEL VEHICULO DE OCASION DE VALLADOLID

Del 16 al 21 de Marzo

FERIA NACIONAL DE MUESTRAS DE CASTILLA Y LEON

TURISMOS • FURGONETAS
CAMIONES

Organiza

ganvam

ASOCIACIÓN NACIONAL DE VENDEDORES DE VEHICULOS A MOTOR

Agenda personal

Scalextric

Carreras en miniatura

Desde el día 16 al 24 de marzo se celebrará en el Palacio de Cristal de la madrileña Casa de Campo la Expo-Ocio 1984 que estará abierta al público en horario ininterrumpido de 11 a 21 horas. Los aficionados al scalextric podrán participar en el campeonato abierto que organiza el Real Automóvil Club de España en el stand que tendrá instalado en esta feria donde todos aquellos que deseen participar deberán apuntarse cumpliendo un sencillo trámite.

Salón



LA OCASION DE VALLADOLID

El Salón de Coches Usados de Valladolid abrirá sus puertas el sábado 16 de marzo, en el recinto de la Feria de Muestras de esta ciudad castellana. Los horarios son de 11 a 14 horas y de 16,30 a 20 horas, costando la entrada 75 pesetas. A este salón, que finalizará el jueves 21 de marzo, pueden acudir todos los interesados en comprar un coche de ocasión, pues en sus instalaciones, además de un gran número de vehículos, se instalará un área especial destina-

da a informar al usuario y facilitarle las gestiones de transferencia si compra un vehículo.

En la anterior edición pasaron por la feria más de diez mil visitantes y de las 330 unidades expuestas se vendieron 186 vehículos.

Este Salón de Coches Usados está organizado por GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores de Automóviles), que agrupa al mayor número de profesionales de nuestro país.

Deporte

Para todas las aficiones

El próximo fin de semana —16 y 17 de marzo— se celebran tres pruebas motociclistas puntuables para los respectivos Campeonatos de España, y el Rallye Gibralfaro, valedero para la Copa de España y Campeonatos de Andalucía y Castilla de la especialidad. El domingo día 17 el Moto Club Castellón organiza el Trofeo Magdalena de Velocidad, prueba del Campeonato de España en las cilindradas de 80, 250 y 500 c.c.

NOTICIAS DE EMPRESA

PREMIOS Y MERCEDES

Don Angel Fernández-Cano, Bimbo, S. A. y Dancor, S. A. han sido los ganadores de las tres furgonetas MB 100 que Mercedes Benz sorteó el pasado día 8 de enero entre todos los que compraron uno de estos vehículos durante los meses de septiembre, octubre y noviembre de 1984. El acto se realizó en las oficinas de GGK, ante el ilustre notario don Francisco López Contreras, y en él estuvieron presentes Daniel González de los Ríos, jefe de la división de promoción y publicidad de Mercedes Benz España, y el director de la agencia.



VALEO AMPLIA MARCAS

Desde el pasado enero, Valeo Distribución comercializa en España una de las más amplias gamas del mercado de máquinas eléctricas, pues Valeo, después de los acuerdos con Motorola y Ducellier, agrupa las marcas Paris-Rhone, Motorola y Ducellier. Esta gama de productos comprende motores de arranque, alternadores, reguladores, bobinas, distribuidores y módulos electrónicos de encendido, cuya calidad

es reconocida mundialmente y los principales constructores, tanto nacionales como europeos, equipan sus vehículos con estos productos.

LUZ, MAS LUZ

En la pasada edición de Automechanika se presentó el nuevo faro Bosch Rallye 225, capaz de proporcionar un haz luminoso de 600 metros de longitud y especialmente indicado para los automovilistas que gustan de una conducción deportiva. Este faro auxiliar de luz halógena para carretera responde a las más altas exigencias tecnológicas en cuanto a rendimiento, duración y resistencia se refiere. Su carcasa, dotada de un revestimiento de «resincoat», resiste a la humedad, corrosión y suciedad, y su reflector metalizado garantiza una exactitud de la superficie de la parábola de 1/10.000 milímetros. Como

su nombre ya da a entender se trata de un faro pensado para la competición en rallyes, aunque también será útil para uso normal.



MOTO JUNIOR 84

La Gilera RV 125 acaba de conseguir en Italia el título de Moto Junior 1984. Esta es la primera vez que una motocicleta de esta cilindrada consigue el preciado galardón. Gilera prepara ahora su entrada en España de la mano de Moto Vespa, con sus modelos de 200 y 250 centímetros cúbicos.

Comprar y vender



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

Auto Beltrán S.A.

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

MERCEDES 300 T-D. Estrenar
MERCEDES 190 E B-GG
MERCEDES 450 SEL 6.9 B-M
MERCEDES 280 E CS-C
MERCEDES 350 SLC B-T
MERCEDES 350 SE V-S
MERCEDES 240 D M-DU
MERCEDES 190 SL B-438
MERCEDES 450 SE B-BV
BMW 735 i B-EV
BMW 728 B-DU
BMW 320i B-GK
BMW 320e NA-I
BMW 3.0 CS M-AP
PORSCHE Carrera
PORSCHE 3.0 Targa
PORSCHE Turbo B-C
PORSCHE 928 B-FB
MAZDA 323, varios colores, a estrenar

ALFA ROMEO GTV 2.5 B-GL
LAMBORGHINI Spada B-I
MASERATI MERAK SS V-AF
JAGUAR E Coupé B-775
JAGUAR XJ 12 5.3 M-DU
BUICK ELECTRA B-CH
FORD MUSTANG MATCH 1 M-DU
LINCOLN CONTINENTAL MARK IV B-AF
MERCURY COUGAR B-638
PANTHER LIMA PM-S
VOLKSWAGEN 1302 LS B-I
FIAT 130 Coupé B-R
VOLVO 145 Ranchera B-EV
TALBOT SOLARA SX B-EP
FORD ESCORT 1.6 descap. B-FZ
FORD GRANADA GHIA Americano
FORD MUSTANG M-B
TRIUMPH TR 5 B-EN

CONCESIONARIO OFICIAL mazda

RIPIO, S. L.

RECTIFICADO DE MOTORES DIESEL Y GASOLINA

Reparación de culatas Equilibrado de cigüeñales
Equilibrado de transmisiones

Tels. 256 52 78

C/ Rufino Blanco, 17-21
28028 MADRID

246 30 40
245 11 36

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



El nuevo Opel Kadett está esperándole en su Concesionario Opel. Venga a verlo. Compruebe cómo su aerodinámica es la más avanzada es el coche en su mejor forma.

Disfrute la comodidad fuera de serie que consigue el avanzado diseño de su interior. Conozca la alta potencia y las prestaciones de todos sus motores: 1.3S, 1.6S, 1.6D. Y el sorprendente 1.8i que equipa al Kadett GSi que alcanza los 200 km/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.

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESES Y LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59

Tel. 274 68 52

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



DERRAPAJE Y CONTROL!

TAC Técnicas Automovilísticas de Conducción

Circuito SILS



- CURSOS DE CONDUCCION
- CURSOS DE PILOTAJE
- CURSOS DE COPILOTOS
- ESCUELA RALLYES

Para mayor información e inscripciones

Pje. Llivia, 47, bajos
Tel. (93) 256 83 27
08026 BARCELONA

FRENOS NECTO

CASA GOMANGUÉ

kleber



AGENTE MONTADOR

COLECTORES DE ESCAPE BARRAS ANTIVUELCO



VALDEOLIVAS HNOS.

DIRECCIONES - EQUILBRADOS - SUSPENSIONES
MECANICA SPORT - MONTAJE DE TURBOS

c/ Méjico, 5 28028 MADRID Tel. 255 92 43



Opel Kadett. El coche en su mejor forma.

OPEL INNOVACIONES EN MARCHA

motor gas

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



ALFA 90

EL AUTOMOVIL COMO CULTURA

Carrocería diseño Bertone, con aerodinámica total y la innovación de un spoiler móvil.

Confort personalizado: Regulación bidimensional del volante / Asientos regulables electricamente / Elevalunas eléctricos / Cierre de puertas centralizado / Regulación termostática de la climatización / Fotocélula luces cuadro / Maletín extraíble / Alfa Control (14 funciones) / Trip Computer /

Mecánica: Tracción trasera / Servodirección taquisensible / Cambio isostático / Suspensiones anteriores independientes, posteriores por eje De Dion y guía con paralelogramo de Watt / Amortiguadores disgresivos / Embrague con fuerza de accionamiento reducida / Frenos de disco sobredimensionados, los anteriores autoventilados (2.5) / Servofreno.

	2.0 INYECCION MOTRONIC	2.5 ORO INYECCION L-JETRONIC	2.4 TURBODIESEL INTERCOOLER
Nº CILINDROS	4 en línea	6 en V de 60º	4 en línea
CILINDRADA	1.962	2.492	2.393
POTENCIA (CV/r.p.m.)	128/5.400	156/5.600	110/4.200
VELOCIDAD MAX. (km/h.)	192	205	178
KM. SALIDA/PARADA (S)	30.5	29.5	34.0
CONSUMO (Lt/100 a 90 km/h.)	5.8	6.8	5.8

Alfa 90: Un proyecto tan completo que sólo un concesionario Alfa Romeo puede detallarlo.

Alfa Romeo



ALFA ROMEO ESPAÑOLA, S. A. - Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16,5. MADRID

A FONDO

OPEL KADETT 1.6 D

CAPRICHOS EN DIESEL

La oferta de los nuevos Opel Kadett incluye una versión diesel que también se ha comercializado en España. Pese a que en estos momentos la oferta de vehículos de tipo diesel fabricados en España es abundante, General Motors ha querido estar presente con el Kadett a la espera de que las circunstancias puedan cambiar, bien por la desaparición de los aranceles aduaneros que penalizan a los coches de importación, bien porque se tome la decisión de producir el modelo en nuestro país, el Opel Kadett Diesel es un coche que sale muy desavanta-

do en precio frente a una competencia que en algunos casos ofrece mejores prestaciones. Es por tanto un coche reservado al reducido círculo de caprichosos que deseen un coche menos visto, más aerodinámico y que sea diesel.

El Opel Kadett ofrece un buen rendimiento. Tiene una velocidad punta interesante y sus consumos también lo son. Pero no es un líder en su categoría que ofrezca ese algo más por lo que marezca la pena gastarse un veinte por ciento más. Sería una buena opción de compra en el momento en que esa diferencia desapareciera.



VIRTUDES DEFECTOS

Buen comportamiento

Buenos frenos

Bajo nivel sonoro

Recuperaciones lentas

Equipo escaso

Precio

El Opel Kadett en su versión Diesel ofrece una buena velocidad punta, producto de su estupenda aerodinámica, y unos consumos muy reducidos. El motor es un viejo conocido, que ya estuvo en los antiguos Kadett y en los Ascona



MECANICA



El motor es el que ya llevaba el antiguo Kadett y que posteriormente fue montado en el Ascona. Tiene 55 caballos, que es una potencia normal para su cilindrada. Este motor diesel funciona bastante bien. El arranque en frío no da problemas. En un máximo de ocho segundos se apaga el testigo de las bujías de precalentamiento y el motor arranca sin dificultades al primer giro de la llave. Durante los primeros momentos, el nivel sonoro del mismo es elevado, pero en cuanto se calienta desciende considerablemente. De todas formas, al ralentí sigue siendo relativamente elevado. En marcha, en cambio, se mantiene bastante contenido en todo momento. El nivel de vibraciones es mínimo.

Funcionando se comporta casi como un gasolina, acepta subir de revoluciones con facilidad, como sólo hacen los motores diesel más modernos. Gracias a esto se pueden conseguir buenas medias en carretera, puesto que las recuperaciones son sólo mediocres, en buena parte debido a desarrollos demasiado largos. De todas formas, en este caso estos tienen una justificación, puesto que gracias a ellos y a la excelente aerodinámica de la carrocería, se pueden obtener promedios en autopista asombrosos si se tiene en cuenta la potencia limitada del coche.

El manejo del cambio es correcto. Los recorridos que hay que efectuar con la palanca entre marcha y marcha son un poco largos, pero la precisión y

suavidad del mecanismo es digna de elogio. En cuanto al escalonamiento de las marchas es bastante racional, aunque los desarrollos, como ya hemos dicho, pequen de largos.

La velocidad máxima es muy interesante. El coche alcanza los 150 kilómetros por hora, que es una buena velocidad punta. Las aceleraciones son normales. En cambio, las recuperaciones son bajas, casi las más bajas en su categoría, siempre por culpa de esos desarrollos largos.

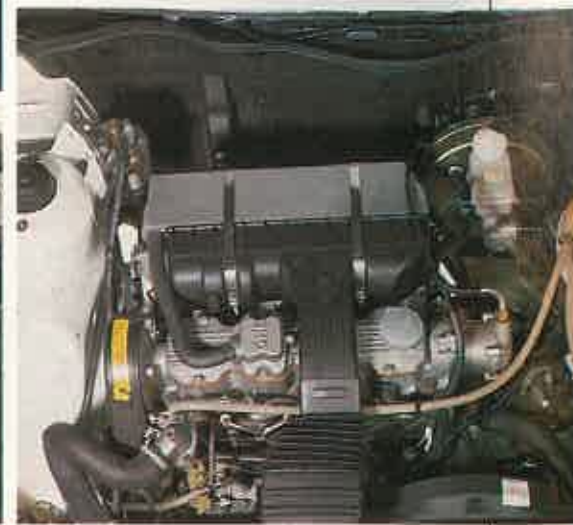
Los consumos son razonables en todo momento. En este terreno, el Opel sí se aproxima a los mejores de su categoría.

COMPORTAMIENTO



El comportamiento del Opel Kadett es muy sano. Pese al aumento de peso sobre el eje delantero, que siempre supone el motor diesel, su tendencia natural, como tracción delantera que es, a irse de morro a la entrada de las curvas es bastante contenida. A velocidades normales puede decirse incluso que se comporta en forma absolutamente neutra. La dirección, asistida, hace que el aumento de peso no se note en maniobras a coche parado y que mantenga una buena manejabilidad, aunque el fabricante no haya escogido una multiplicación pequeña.

Los frenos son excelentes. Son de



disco delante y de tambores atrás. Son eficaces en todo momento, por más que se abuse de ellos en descensos prolongados de puertos. En ese caso, las pérdidas que se notan son mínimas.

El confort de suspensión es francamente bueno. Las suspensiones absorben bien las irregularidades del pavimento. El balanceo es reducido, lo que no sólo da seguridad a quien conduce, sino que también ayuda a que los ocupantes viajen con mayor comodidad.

CARROCERIA



Opel ha trabajado por conseguir una carrocería lo más aerodinámica posi-

ble. Y lo ha conseguido. Pero a costa de una falta de originalidad. El coche recuerda a otros modelos, aparecidos hace ya muchos años, y que fueron di-

ñados bajo el mismo pliego de condiciones. Lo que hay que reconocer es que Opel ha pulido algunos defectos para conseguir mejores resultados aerodinámicos.

Esta versión diesel se ofrece únicamente en carrocería de cinco puertas. Las cuatro puertas laterales son bastante amplias, y abren un ángulo importante. La accesibilidad es, por tanto, sin problemas.

Los asientos delanteros son confortables, de forma anatómica y sujetan muy bien a sus ocupantes. El trasero tiene el defecto de tener poca altura con respecto al piso del coche, lo que hace que la postura que tiene que adoptar quien viaja en él no sea cómoda.

El salpicadero es como el de las res-

EQUIPAMIENTO



Justo

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

SONORIDAD



Aceptable

Al ralentí	58,5
A 60 km/h.	68,5
A 90 km/h.	71
A 120 km/h.	74,5
A 140 km/h.	76,2
A tope	80,5

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

FRENOS



Inesperados

DISTANCIA DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	11,1
A 100 km/h.	35,4
A 120 km/h.	53,4

tantes versiones de la gama. Tiene una guantera bastante amplia, cerrada, y una pequeña bandeja portaobjetos. Esto se complementa con una cajuela en la consola. La instrumentación se reduce a la mínima expresión. Carece de cuentarrevoluciones, que el fabricante considera inútil en este coche, tanto por lo largo que son los desarrollos, como por ir protegido por el corte de la inyección en caso de correr peligro de pasarlo de vueltas.

La visibilidad es buena hacia adelante, y sólo mediana hacia atrás, sobre todo a la hora de aparcar, por lo alto del borde trasero.

El alumbrado es eficaz y bien equilibrado entre cruce y largas.

Pese a ser un coche muy aerodinámico, la ventilación es buena. No es necesario echar mano del ventilador para conseguir que a través de las bocas de ventilación salga un buen caudal de aire fresco en cuanto el coche está en marcha. La calefacción es muy potente.

En lo que se refiere al maletero es muy amplio, con posibilidad de aumentar todavía más la capacidad abatiendo el asiento trasero.

La rueda de repuesto va bajo el piso del maletero, lo que siempre puede suponer una molestia en caso de pinchar cuando se va cargado. Sin que esto represente una mayor seguridad cara a los cacos, puesto que la apertura del portón trasero es algo que tampoco de-



Los rasgos redondeados de esta carrocería mejoran la aerodinámica.



EL MEJOR SONIDO SOBRE RUEDAS

FUJITSU TEN
CAR AUDIO

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

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

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

MUSICOM sa

Consejo de Clientes, 403 bajos
Telf. (93) 231 51 12 / 246 38 01
Telex: 54769 MUYC-E 08009 BARCELONA

be crear demasiados problemas a los especialistas del robo de automóviles.

El acabado es bueno, dentro del alto estándar que tienen los productos de la marca. La presentación no es demasiado atractiva, pero esto se corresponde con la sobriedad tradicional de los coches alemanes.

El equipamiento en cambio es limitado. Y esto se hace más evidente en cuanto se contempla el precio en comparación con otros coches de la categoría.

FRENTE A SUS RIVALES

El Kadett sólo tiene un rival que esté en su misma situación. El Golf Diesel, que además es más caro y no ofrece nada mejor en prestaciones ni en consumo. Sólo un poco más de habitabilidad. En cambio, el maletero del Kadett es más grande.

El problema del Opel Kadett es que tiene también como rivales al Talbot Horizon, al Ford Escort, al R-11, al Seat Ronda, todos ellos en versión diesel, que por término medio cuestan trescientas mil pesetas menos y tienen, por ser las versiones altas de gama, un equipo mucho más completo. No hay diferencias de relieve entre el Opel de importación y los modelos de fabricación nacional en lo que se refiere a consumos, prestaciones, habitabilidad interior o nivel de comodidad, y por ello

CONSUMO

Bien, en general

	Litros
CIUDAD	
A 27 km/h. de media	8,2
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	5,2
En conducción rápida	7,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	6,6
A fondo	8,4
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado ..	7,1
Recorrido (kilómetros)	540

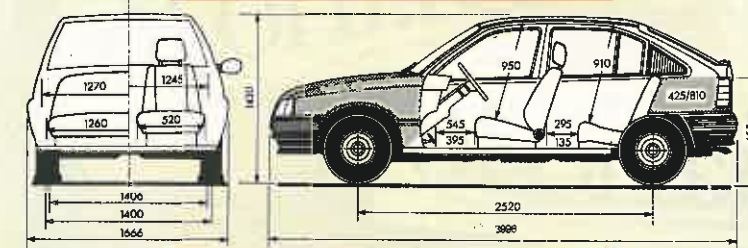
PRESTACIONES

Buena velocidad máxima

VELOCIDAD MAXIMA
(km/h.) 150,2

ACELERACION (seg.)
400 m. salida parada 21,4
1.000 m. salida parada 39,3
De 0 a 100 km./h. 14,9

RECUPERACION (seg.)
400 m. desde 40 km./h. en 4.ª 22,3
400 m. desde 40 km./h. en 5.ª 24,9
1.000 m. desde 40 km./h. en 4.ª 42,6
1.000 m. desde 40 km./h. en 5.ª 46,9
De 80 a 120 km./h. en 4.ª 16,9
De 80 a 120 km./h. en 5.ª 28,9





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

Diario 16

A FONDO



cabe preguntarse si es interesante ir hacia un modelo que tiene unos competidores que ofrecen sus vehículos por una cantidad de dinero sensiblemente más baja. Otra cosa es la distinción de rodar con un coche más exclusivo cuya línea siempre va a llamar la atención en cualquier semáforo o aparcamiento. Tal exhibición tiene un valor que es difícil cuantificar en pesetas.

De todas formas, por el simple hecho de tratarse de un diesel, vehículo en el que se busca más la rentabilidad, deben tenerse en cuenta también otros

factores como la fiabilidad de la mecánica y el consumo, que, por cierto, el Opel Kadett sólo es mejorado por el Golf y el Escort, y está muy próximo al resto de sus competidores.

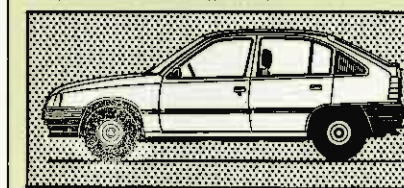
Si igualamos los precios, entonces, el Kadett entra en concurrencia con un coche como el BX Diesel, que ofrece una mayor habitabilidad, maletero e incluso prestaciones.

Como se puede apreciar, el Kadett es una víctima de la especial situación que todavía se mantiene en nuestro mercado.

Sergio Piccione

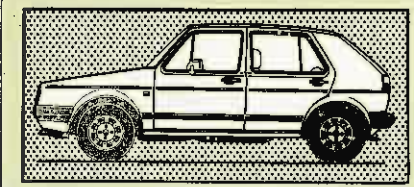
OPEL KADETT 1.6 D 1.532.610 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia máxima: 55 CV a 4.600 rpm. Peso: 950 kg. Velocidad máxima: 150,2 km/h. Consumo medio ponderado: 7,1 l/100 km. Capacidad de maletero: 425/810 litros.



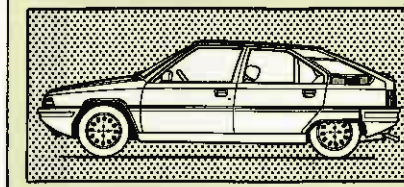
VW GOLF GTD 1.748.895 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.588 c.c. Potencia máxima: 54 CV a 4.800 rpm. Peso: 920 kg. Velocidad máxima: 148 km/h. Consumo medio ponderado: 5,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 366/675 litros.



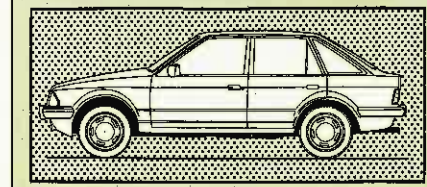
CITROËN BX TRD 1.643.335 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia máxima: 65 CV a 4.600 rpm. Peso: 990 kg. Velocidad máxima: 151,2 km/h. Consumo medio ponderado: 7,2 l/100 km. Capacidad del maletero: 380/1.245 litros.



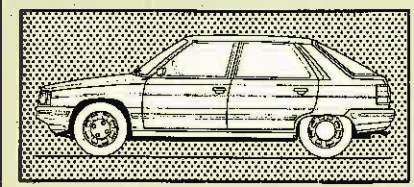
ESCORT GHIA 1.6 D 1.345.574 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.597 c.c. Potencia máxima: 54 CV a 4.800 rpm. Peso: 890 kg. Velocidad máxima: 143,6 km/h. Consumo medio ponderado: 5,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 264/548 litros.



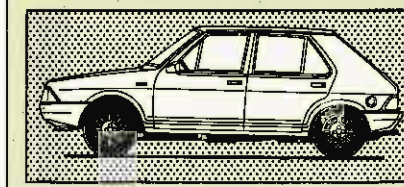
RENAULT 11 GTD 1.197.557 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.596 c.c. Potencia máxima: 55 CV a 4.800 rpm. Peso: 950 kg. Velocidad máxima: 148,2 km/h. Consumo medio ponderado: 7,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 291/594 litros.



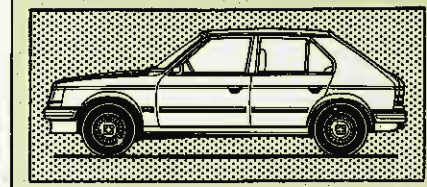
SEAT RONDA 1.7 GLD 1.206.402 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.714 c.c. Potencia máxima: 55 CV a 4.500 rpm. Peso: 950 kg. Velocidad máxima: 135,7 km/h. Consumo medio ponderado: 7,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 265/569 litros.



HORIZON EXD 1.235.889 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia máxima: 65 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.020 kg. Velocidad máxima: 149,6 km/h. Consumo medio ponderado: 7,2 l/100 km. Capacidad del maletero: 233/579 litros.



EXCLUSIVA



NUEVA SERIE 7 DE BMW

REGALO DE REYES

La sorpresa de BMW para el próximo año ya tiene nombre, nueva serie 7, verá la luz en Alemania durante el verano del 86 y su comercialización en nuestro país se llevará a cabo durante las Navidades de ese mismo año, como un espléndido regalo de Reyes. En este primer lanzamiento, BMW pondrá en el



mercado dos modelos denominados 730 y 735 i, para culminar su trabajo de renovación durante el verano de 1987 con el modelo 750 i, el buque insignia de la flota nacida en Munich; el 750 i será un coche que luchará de igual a igual con los futuros grandes de Mercedes, los 560 SE; de Jaguar, los 530 con motor de doce cilindros en V, y de Lancia, el Thema con motor Ferrari Quattro Valvole.

La nueva serie 7 se distinguirá radi-

ealmente de sus predecesores por el diseño de su carrocería: su diseño será mucho más aerodinámico y adaptado a las exigencias actuales, sin renunciar por ello a ese estilo propio, común a todos los vehículos BMW. Gracias al redondeamiento del frontal y a la nueva forma del maletero posterior, los futuros serie 7 podrán hacer gala de un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el archifamoso Cx, próximo a 0,30, valor que ya empieza a ser común en los productos más desarrollados de la competencia. Serán detalles particulares de este coche tanto los bloques ópticos delanteros, donde se integrará un faro redondo, un faro rectan-

gular y el piloto, como los paragolpes de fibra.

La base mecánica de los BMW serie 7 previstos para el verano del 86 tendrá muchos puntos en común con la utilizada en los modelos actuales, lanzados ya en 1977. La explotación electrónica será uno de los elementos distintivos de la futura serie 7 BMW, y en los modelos más desarrollados hará su aparición un espectacular sistema regulación de altura del coche, sistema que irá conectado con los amortiguadores y permitirá rebajar cuatro centímetros la altura del conjunto una vez que se supere la velocidad de 120 kilómetros por hora, con el consiguiente beneficio en aerodinamismo y consumo.

También está previsto un modelo con tracción a las cuatro ruedas que se

El nuevo BMW serie 7 prueba las últimas soluciones en el Círculo Polar Ártico. El coche saldrá a la luz en verano del 86, pero en nuestro país se comercializará tan sólo a partir de las Navidades de ese mismo año.

EXCLUSIVA



Las formas aerodinámicas son el principal distintivo del nuevo BMW serie 7. El motor V-12 promete ser una verdadera máquina de precisión.

reirá prácticamente de las más adversas condiciones atmosféricas.

La novedad de más relieve será, sin duda, el motor de doce cilindros en V con cinco litros de cubitaje. Este motor verá, por fin, la luz tras varios años de purgatorio, ensombrecido por la avalancha del turbo empleado en los 745 i. El modelo 750 i será, pese a su tamaño y peso —1.450 kilos—, un verdadero velocista, con aceleraciones de cero a cien kilómetros por hora en me-

nos de 6,8 segundos y velocidades máximas del orden de los 265 kilómetros por hora. El motor de doce cilindros en V dará 300 caballos de potencia en su versión sin catalizador y 275 caballos en la versión «ecológica», la de humos limpios.

Por su parte, los modelos 730 i y 735 i recibirán el ya clásico motor BMW de seis cilindros en línea. En su versión menor dará doscientos caballos de potencia y doscientos veinte en la



versión de más cubitaje. Estos coches podrán ir equipados con una caja de cambio manual de cinco velocidades o con una automática de cuatro relaciones, la llamada caja inteligente, famosa por cuanto permite conducir en plan ahorrativo o en plan puramente deportivo con sólo pulsar un botón.

La versión con cuatro ruedas motrices llevará un sistema de transmisión de la casa ZF que se diferencia bastante del sistema empleado en los Audi Quattro; mientras que en el modelo popularizador de tal sistema el reparto de potencia entre ambos ejes, anterior y posterior, era del 50 por 100 para cada uno, en el BMW será del 35 por 100 para el tren delantero y el 65 por 100 para el tren trasero.

Angel Marco

Fotos: Hans G. Lehmann

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.

Motos



**CAGIVA 125
TODO-TERRENO**

EL ELEFANTE TROTON

LA Cagiva 125 Elefant es uno de los primeros resultados de la política comercial emprendida por los hermanos Castiglioni, titulares de la marca. Según ellos, no es necesario recurrir a fusiones empresariales con los japoneses para salvar la industria italiana, simplemente hay que fabricar buenos productos con una tecnología avanzada, venderlos a un pre-

cio razonable, y administrar la empresa con nuevos sistemas. La Elefant 125 viene a demostrar que esto es cierto; por el momento, esta todo-terreno destinada a los jóvenes ventiañosos ha tenido buena aceptación en todos los mercados, y en Italia es la más vendida entre las todo-terreno de pequeña cilindrada.

En nuestro mercado estará presente

a principios de la primavera a un precio de 446.767 pesetas, que es alto, y, por tanto, el aspecto más negativo.

Por otro lado, la línea estética totalmente conseguida y su parecido con el modelo de moto-cross, junto a las brillantes prestaciones del motor, son factores que aseguran casi a priori su aceptación en el mercado de público joven a quien va destinada.

Procto en la calle:
446.767 ptas.

Importador: Gicasa. Ampurdán, 35. Prat del Llobregat. Barcelona.
Garantía: Seis meses.
Número de talleres oficiales: Cuarenta en España.
Plazo de entrega: Inmediato, a partir de marzo de 1985.
Fecha de presentación: Marzo 1985.

VIRTUDES

- Buena estabilidad.
- Frenada progresiva.
- Estética conseguida.
- Motor fiable y rabioso.

DEFECTOS

- Rumorosa mecánica.
- Vibraciones en todos los regímenes.
- Consumo elevado de lubricante.



MECANICA-COMPORTAMIENTO



El esfuerzo por parte de Cagiva en querer construir una moto competitiva está presente, en particular, en la mecánica, tanto de la parte ciclistica como en el motor. Este último está derivado de los empleados en cross, y ha sido adaptado a uso del todo-terreno. El pistón tiene un diámetro de 56 milímetros con una carrera de 50,6, o sea, supercuadrado, y cúbica en totalidad, 124,63 centímetros cúbicos. La refrigeración es líquida, con lo cual no hay temor a los «calentones» característicos de los motores de dos tiempos generosos en prestaciones. El régimen máximo de rotación es de 6.500 revoluciones por minuto, cota donde el propulsor desarrolla 14,8 caballos de potencia, sin embargo, según el cuentarrevoluciones, se puede sobrepasar este límite sin problemas y llegar a las 8.000 revoluciones por minuto, con la seguridad de no dañar ningún componente mecánico.

La lubricación del conjunto cigüeñal-cilindro-pistón está separada de la gasolina, y se compone de una bomba mecánica que inyecta al pie de biela una cantidad de lubricante correspondiente al 4 por 100 respecto a un litro de gasolina. El depósito de dicho lubricante

FICHA TECNICA



CAGIVA 125 ELEFANT

MOTOR Monocilíndrico de dos tiempos. Refrigeración líquida. Diámetro por carrera: 56 x 50,6 mm. Cilindrada total: 124,63 c.c. Relación de compresión: 12,5:1. Potencia máxima: 14,8 CV a 6.500 rpm.

ALIMENTACION Un carburador Dell'Orto PHBL-24 con admisión por láminas.

ENCENDIDO Electrónico. Con batería de 12 voltios.

TRANSMISION Primaria por piñones con dientes helicoidales. Secundaria, por cadena. Cambio con seis velocidades. Embrague: Discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR Doble cuna tubular con basculante cuadrangular de aluminio. Horquilla delantera telescópica hidráulica. Suspensión posterior Soft-Damp, regulable en la presión del muelle.

DIMENSIONES Longitud máxima: 2.090 mm. Anchura máxima: 880 mm. Distancia entre ejes: 1.380 mm. Peso en seco: 135 kgs. Capacidad del depósito: 18 litros.

se encuentra debajo del sillín, cómodo para rellenar y con una capacidad suficiente para permitir 200 kilómetros de autonomía.

La alimentación se compone de un carburador Dell'Orto PHBL con 24 milímetros de difusor, equipado con láminas en el conducto de admisión para mejorar la potencia en los bajos regímenes.

En un propulsor de estas características no podía faltar un cambio con seis velocidades, sólido y que permite mantener siempre el motor a un alto régimen para aprovechar al máximo los 14,8 caballos de potencia disponibles.

La parte ciclistica está lograda tanto en el aspecto técnico como estético, sin embargo, es tradicional. El chasis, hecho con tubos de acero cromo-molibdeno, es un doble cuna con el basculante en aluminio y de sección rectangular, capaz de soportar todo tipo de torsión.

En la parte trasera, la Elefant 125 está equipada con el sistema de suspensión Soft-Damp de un sólo amortiguador central, y su funcionamiento es de progresión variable, con regulación sólo para la dureza del muelle.

La horquilla delantera fabricada por la misma Cagiva no ofrece ningún detalle técnico de interés, así como el sistema de frenos.



PEUGEOT 205 LINEA X

EL TRIUNFO DE LA LINEA



Si ha sido capaz de apartar la mirada de la línea del coche, tome sus precauciones y vuelva a mirarlo. Así, despacio, recreándose. Pero sin confiarse demasiado. Porque el nuevo PEUGEOT 205 LINEA X es un seductor. Sabe que ha nacido joven, para ser admirado. Sabe que no se parece a nadie, para distinguirse. Sabe que tiene buena pinta, y se aprovecha de ello. Sabe que tiene una línea que le da todos los triunfos.

PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



Linea X: Parabrisas laminado. Faros halógenos. Servofreno. Encendido electrónico. Luneta térmica. Pre-equipado de radio. XL: Cilindrada: 1.118 cm³. Potencia: 55 CV. XR: Cilindrada: 1.294 cm³. Potencia: 65 CV. *Cerraduras eléctricas centralizadas. *Elevavinas eléctrico. Piloto trasero antiniebla.

* Opcional.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados

Al contrario de otros vehículos destinados a los jóvenes, la Elefant 125 es una moto agradable de conducir, sin nunca llegar a plantear un problema para su manejo, con lo cual se muestra apropiada para conductores de ambos sexos.

La palanca de la puesta en marcha es tan suave que se puede accionar incluso con la mano, después de un par de intentos el motor se deja oír con el característico sonido agresivo de los motores de dos tiempos. Hasta que la temperatura del radiador no alcance los sesenta grados de temperatura, controlables por un termómetro situado en el lado izquierdo del mismo, la Elefant 125 ratea, da tirones y hace múltiples intentos de pararse. De modo que es preciso calentar el motor durante varios minutos, hasta que todo el circuito de la refrigeración líquida alcance su temperatura óptima de funcionamiento.

Una vez en marcha, todos los mandos están perfectamente al alcance del conductor, que se encuentra cómodamente sentado. La leva del embrague se puede accionar con dos dedos sin el menor esfuerzo, y el cambio es igualmente suave de manejar.

Durante la prueba sobre asfalto, la Elefant 125 alcanzó rápidamente los 105 kilómetros por hora, su velocidad máxima, y se mostró capaz de mantener este régimen durante varios kilómetros sin variar el rendimiento mecánico ni la temperatura del agua, que estaba siempre en los 80 grados centígrados. Las seis marchas que componen el cambio están muy bien escalonadas entre sí, y permiten una conducción deportiva que tanto buscan los jóvenes. Tanto en carretera recta como en curvas cerradas, la moto tiene un comportamiento noble y sin ondulaciones. Sin embargo, al trazar curvas abiertas con el acelerador abierto a tope, se acusa un cierto abanico causado seguramente por el poco lanzamiento de la horquilla. En el tráfico urbano, la Elefant culebrea con sorprendente agilidad y, en caso de apuro, el disco de freno



delantero responde de forma progresiva, así como el tambor trasero, que bloquea sólo en caso de necesidad.

Sobre caminos de tierra, el motor responde con verdadera rabia, y la parte ciclística permite aprovechar todas sus dotes, tanto en los virajes como en las subidas. En estas circunstancias se nota claramente que su origen es el cross y se hecha en falta más potencia a bajo régimen.

Los puntos débiles de esta todo-terreno son las vibraciones presentes en todos los regímenes y la excesiva rumorosidad mecánica del motor. Por otra parte, el consumo de cuatro litros de combustible cada 100 kilómetros está proporcionado a sus prestaciones.

EQUIPAMIENTO-ACABADO



El nivel de acabado de la Cagiva Elefant 125 es comparable al de una moto de mayor cilindrada. No le falta detalle, empezando por los portanúmeros laterales hasta el cubrefaro delantero, que también hace la función de portanúmero y protector del cuadro de mandos. Esta todo-terreno se completa con detalles como los protectores para las manos, los fuelles de la horquilla y el portaequipajes trasero. También el radiador del líquido para la refrigeración está protegido en los laterales por dos tapas que deflecan el aire. La limpieza del filtro del aire es muy sencilla de hacer, como también el control del nivel del ácido de la batería.

Como detalle estético se puede ver el chasis pintado en color rojo, que contrasta con el motor en negro, da a la Elefant 125 un aspecto llamativo.

VALOR-PRECIO



Una vez más, el precio (446.767 pesetas) es el gran inconveniente para que muchos motoristas jóvenes puedan disfrutar de una todo-terreno como ésta. Como se ha dicho anteriormente, el éxito comercial de esta moto en otros países ha sido rotundo debido a su calidad y prestaciones.

Durante la prueba se ha podido comprobar que la Elefant es una moto fiable, estéticamente lograda y que reúne las características necesarias para satisfacer aquellos motoristas que piden prestaciones superiores a su cilindrada. Incluso con dos personas, su comportamiento es bueno, ofreciendo un agradable nivel de marcha y comodidad para el pasajero. Todo esto, respaldado por un consumo razonable, una mecánica robusta y un nivel de acabado propio de una moto de gran cilindrada, convierte a la Cagiva Elefant en uno de los productos más interesantes del mercado.

Gigi Corbetta



Segunda victoria — primera con Peugeot — de Salonen en el campeonato del Mundo.



RALLYE DE PORTUGAL PEUGEOT EN RACHA

PEUGEOT ha ganado también el Rallye de Portugal. Con ésta son ya seis las victorias consecutivas de la marca con su 205 Turbo 16. La novedad es que es-

ta vez el vencedor no ha sido Ari Vatanen, sino su nuevo compañero de equipo, Timo Salonen, quien pudo aprovecharse de los problemas del Audi de Walter Rohrl para en la última

etapa adelantarlo y ganar sin el más mínimo contratiempo.

El tramo de Arganil, con sus 56,5 kilómetros de longitud, por carreteras forestales, en mal estado, ha vuelto a ser

CONSUMO



Proporcionado a su rendimiento

	Litros
CIUDAD	4,4
CARRETERA	
En conducción tranquila ...	3,6
En conducción rápida	4,2
CAMPO	4,5

PRESTACIONES



Brioso en todos los terrenos

VELOCIDAD MAXIMA

Con un piloto	105 km/h.
Con dos personas	92 km/h.

ACELERACION

De 0 a 400 metros	20,1 seg.
-------------------------	-----------

la clave del Rallye de Portugal. Antes de llegar a la última etapa, con sus dos pasos por esta prueba, el rallye parecía decidido. Walter Rohrl creía tener la victoria en sus manos. Con seis minutos de ventaja, parecía imposible que nadie le pudiera arrebatarse el triunfo. Sin embargo, la dureza de Arganil iba a decidir lo contrario. En la primera pasada, el alemán rompió la transmisión de su Audi, perdiendo un tiempo precioso. Sin embargo, logró llegar al final y en su asistencia reparar la avería, a costa de penalizar cinco minutos en el control siguiente. Con esta desventura, la clasificación dio un vuelco total. Antes del segundo paso por Arganil, Rohrl había descendido al segundo puesto, a dos minutos y treinta y cuatro segundos de Salonen, nuevo líder. Sin embargo, nadie se sentía seguro.

En la neutralización que precedía a este segundo paso, hubo reunión en el «motorhome» de cada uno de los equipos. En la mente de Jean Todt y la gente de Peugeot estaba el recuerdo de la edición de 1980, en que a coche igual, el alemán logró sacarle tres minutos a Alen y ganar el rallye. Pero en esta ocasión las cosas fueron de diferente manera. Salonen se empleó a fondo. No consiguió igualar el récord de la prueba, pero rodó lo más rápido posible, sin arriesgar. Pero Rohrl no pudo hacer nada. Su coche ya no estaba demasiado fresco y antes de la mitad del tramo había concedido cinco segundos a su rival. Los síntomas de que la avería de motor se podía reproducir le aconsejaron levantar el pie, terminando el tramo a casi tres minutos del tiempo de Salonen. Con sólo cuatro tramos por delante, de mucha menor longitud y dureza, Salonen pudo, a partir de ese momento, considerarse vencedor. Rohrl, por su parte, no conocería ni el consuelo del segundo puesto, pues el joven y brillante Massimo Biasion se lo arrebató.

Bravo Biasion

Al volante del único Lancia inscrito, Massimo Biasion realizó una actuación sensacional. Con sólo dos ruedas motrices, ha dado una réplica perfecta a los Audi y los Peugeot. Se esperaba que en los tramos de asfalto pudiera sacar una mayor ventaja a los coches de cuatro ruedas motrices, pero Rohrl, atacando a tope, desbarató sus planes. A la llegada a Povoas de Varzim, final de la primera etapa, toda sobre piso de asfalto, tenía sólo cincuenta y cinco segundos de



Walter Rohrl fue el gran derrotado de la edición 85 a causa de un sin fin de problemas en su Audi. El alemán encajó deportivamente su derrota.



Las asistencias jugaron un papel importantísimo en Portugal. Audi y Peugeot disponían de helicóptero, que seguía a los coches y suministraba piezas con rapidez en los lugares más intrincados. Sin embargo, el único Lancia que participó tuvo una asistencia mucho más modesta este año.



Biasion está llamado a ser un número uno. Pese a disponer de muchos menos medios de asistencia y sólo dos ruedas motrices, fue segundo.

adelanto sobre Rohrl, que recuperó rápidamente la primera posición, en cuanto comenzaron a llegar los tramos de tierra. De todas formas, Biasion, aunque cedía regularmente terreno a sus rivales, no lo hacía en las proporciones que algunos suponían. Al final, sería uno de los héroes de Arganil, prueba que le permitiría hacerse con el segundo puesto final. En la primera pasada fue el segundo más rápido, pese a que pinchó en la última parte del tramo, rompió la llanta y terminó sobre el disco de freno. En la segunda pasada tuvo más suerte, aunque rompió el escape, lo que le supuso perder unos quince caballos de potencia y unas setecientas vueltas de motor, y se quedó sin amortiguadores delanteros a los pocos kilómetros.

A lo largo de todo el rallye, Biasion prácticamente no ha tenido problemas. Sólo hubo de cambiar el diferencial tras el primer paso por Arganil, puesto que



éste resultó dañado al rodar sobre el disco de freno.

Lo que sí parece claro es que éste es el año de Peugeot. Nunca un rallye parecía tan perdido para ellos como éste y, sin embargo, lo han ganado.

Abandono de Vatanen

Tanto Vatanen como Salonen comenzaron bastante prudentemente. Con sus coches reglados para tierra cedieron casi minuto y medio en los tramos de asfalto. Con la llegada de los tramos de tierra comenzaron a recuperar, pero su escalada se vio frenada por una avería de la transmisión de Salonen, que le hizo perder algo de tiempo, y por el abandono de Vatanen. Este último pecó de nervioso. Pinchó en uno de los tramos, y en vez de pararse a cambiar la rueda por prudencia, siguió hasta el final, rodando como si nada hubiera pasado.

El resultado fue que las rótulas de un trapecio quedaron afectadas. En la asistencia, en la Vatanen no podía estar mucho tiempo, ante la prisas de és-



Moutinho, con el R-5 Turbo de Renault Portugal, no pudo terminar. Tuvo problemas de motor durante toda la prueba. Bica dañó su coche al principio, pero pudo terminar. La victoria en grupo A fue para el Toyota de Ortigao.



te, sólo se apretó la tuerca de la rótula. Pero el mal era mayor y durante el tramo siguiente la rótula se rompió. Con el triángulo colgando, Vatanen intentó seguir hasta el final, pero tuvo la mala suerte de que en uno de los saltos se dobló hacia la parte baja del coche, golpeando los bajos y cortando las canalizaciones de la inyección, con lo que el coche se quedó parado de forma irremediable sin posibilidades de continuar.

De todas formas, la suerte estaba con el equipo Peugeot, pues al día siguiente Salonen rompió la dirección. Pero tuvo la suerte de que esta desventura le ocurriera en un tramo de enlace gracias a lo cual, helicóptero mediante, pudo ser reparada sin problemas y sin retrasos.

La presente edición del Rallye de Portugal se ha visto un poco devaluada por las ausencias de Alen y Bettega por Lancia, y de Mikkola y Michele Mouton por Audi. Pero éstos se dan por vencidos ante el nuevo Peugeot y prefirieron abstenerse para trabajar so-



Blomqvist tuvo problemas de todo. De transmisión, de turbo. Además se dio un golpe y perdió una aleta.

bre el coche nuevo y entrenar el Rallye Safari.

El resto de los inscritos tenían menor relieve si exceptuamos a Moutinho, con el R-5 Turbo de Renault Portugal, que abandonó en la penúltima etapa. Los dos Volkswagen Golf GTI oficiales conducidos por Jochi Kleint y Franz Wittman no fueron demasiado lejos. Uno rompió el cárter y el otro quedó fuera de carrera por exceso de penalizaciones.

Tras los cuatro coches de cabeza supervivientes, terminó Grissman, con un coche que ha comprado al equipo oficial Audi. Tras él se clasificó el joven Joao Miguel, con un Ford Escort, con el que logró mantener a raya a Carlos Bica, que dañó seriamente la carrocería de su coche en la primera etapa, en el tramo de Sintra.

La victoria en Grupo A, Turismos con una cierta preparación, fue para Ortigao, con un Toyota. En Turismos de Serie, grupo N, se impuso Breyner, con un Audi 80 Quattro.

A señalar también la participación de los Dacia oficiales. Estos coches son R-12 que todavía se producen en Rumania y que terminaron bastante descolgados en la clasificación general.

En lo que se refiere a la participación española se redujo al abulense José María Luengo, con un Citroën Visa, que abandonó en la segunda etapa.

Sergio Piccione
Fotos: Alex Puyol



La conexión española

ANTONIO Zanini estuvo en Portugal, acompañado del equipo de mecánicos de Talbot España, que con sus furgones fueron a prestar ayuda a los hombres de Peugeot Talbot Sport. Además, con esta ayuda, tenían posibilidades de rodarse un poco más en el mantenimiento del 205 Turbo 16 de cara al próximo Rallye del RACE. Zanini se encargó

de hacer de coche escoba, primero de Vatanen, y después, de Salonen. Con un mecánico a bordo, seguía al coche de Vatanen y Salonen hasta el principio de cada tramo, para después, por carreteras paralelas, llegar al final del tramo para recogerlos. Fue gracias a que le seguía en ese momento, que la rotura de la dirección del coche de Salonen no tuvo problemas.

Terminado el rallye, ha tenido que quedarse en Portugal para efectuar unas pruebas de neumáticos, que ni Vatanen, ni Salonen podían hacer. Una muestra de confianza por parte de los dos dirigentes de Peugeot Talbot Sport, que han recibido sin aspavientos la noticia de su accidente: «Es algo normal. Grundle en Alemania había hecho cientos de kilómetros antes de salir al primer rallye. Sabemos que Zanini es un gran piloto».

S. P.

Los Volkswagen Golf oficiales duraron poco. En Portugal, los participantes tienen la dificultad suplementaria de tener que abrirse paso entre la gente.

Clasificación

1.º Salonen-Harjanne (Peugeot 205 Turbo 16). 2.º Biasion-Siviero (Lancia Rally Abarth), a 4-47. 3.º Rorhl-Geisdorfer (Audi Quattro Sport), a 5-58. 4.º Blomqvist-Cedeberg (Audi Quattro Sport), a 23-46. 5.º Grissman-Pattermann (Audi Quattro), a 1-07-23.

Tras esta prueba, el Campeonato del Mundo tiene la siguiente clasificación: 1.º Salonen, 44 puntos; 2.º Vatanen, 44; 3.º Blomqvist, 35; 4.º Rorhl, 27; 5.º Biasion, 17; etcétera. Y en marcas: 1.º Peugeot, 54 puntos; 2.º Audi, 46; 3.º Lancia, 24; 4.º Opel y Citroën, 10; Toyota, , etcétera.



Novedades en la Fórmula 1

QUE nada menos que el comendatario Enzo Ferrari diga de un piloto que es el sucesor de Jim Clark debe llenar de orgullo a su protagonista. Este es el caso de Johnny Dumfries, campeón británico de Fórmula 3 y escocés como Clark. Ha sido fichado por Ferrari para poner a punto el nuevo coche y motor de cuatro cilindros, con la posibilidad de tomar parte en algún Gran Premio de final de temporada.

Por otro lado, se anuncia la vuelta al Mundial de Tyrrell, quien, tras retirar sus demandas contra la FISA en Francia y Gran Bretaña, ha sido autorizada a utilizar los nuevos coches, con motor Renault Turbo, que llevarán en su lateral los números 3 (Stephan Belloc) y 4 (Martin Brundle).

Todos al Rallye RACE Costa Blanca

SI el pasado Rallye Costa Brava presentó una inscripción de primera división, el Rallye RACE-Costa Blanca no se va a quedar atrás. Otros cinco Lancia en la salida: Serviá con el Rothmans, Cerrato y la Mandelli con la Jolly Club y Pregliasco y Zanu-

ssi con el equipo West-Tre Gazelle. Para hacerles frente, Zanini (Peugeot 205 Turbo 16), Carlos Sainz (R5 Turbo) y Beny (Manta 400), a los que se añadirán nada menos que dos Ferrari, ambos de dos válvulas, conducidos por los catalanes Bayó y Pons, quien finalmente no abandona la competición; por el momento, Ge-

nito se queda en tierra. Al margen de estos tenores, algunos animadores en los diferentes grupos, como un espléndido Rover Vitesse grupo A semioficial, con un piloto británico aún sin confirmar. Alsina Rodríguez de Lizana, Rizos y Basas volverán a disputar los grupos N y A, que prometen ofrecer una cerrada lucha.



Copa Inter-Ibiza, adelante

PESE a los rumores sobre su posible supresión, la Copa Inter-Ibiza sigue adelante. Ya se han formalizado las homologaciones y 20 unidades transformadas están dispuestas a ser entregadas a los primeros compradores.

Se ha producido un retraso en las formalidades, por lo que las fechas de los Rallyes que puntúan se han modificado, quedando como siguen: Vasco-Navarro (11 de marzo), Villa de Llanes (1 de julio), Cajalicante (20 de julio), Jura, en Francia (28 de septiembre); San Froilán (12 de octubre), Cataluña (26 de octubre) y Valeo (16 de noviembre).

Se han sumado ya varios patrocinadores, por lo que los premios al vencedor de la Copa en cada rallye ascienden a 205.000 pesetas, que posi-

blemente se incrementen en un futuro. Son ya bastantes los pilotos que se han interesado, destacando la posible participación de dos pilotos inscritos por el importador en Francia de Seat, Sonauto, así como posiblemente otros dos pilotos italianos.



A TODO GAS

● Antonio Zanini participará en el próximo Rallye de Túnez a bordo de un Ferrari del equipo de Favio Penariol, con el fin de comprobar su robustez y preparar una hipotética participación en el París-Dakar del año próximo.



● Ayrton Senna da Silva, ya totalmente recuperado de su parálisis facial, ha marcado un nuevo récord oficioso en el circuito de Jacarepague, durante los entrenamientos de neumáticos.

● El automovilismo belga está de luto por el fallecimiento de su campeón Jean Louis Dumont en el Circuito de las Ardenas. Dumont había sido campeón nacional en el 82 y 83, y se estrelló contra un poste de tendido eléctrico con su Porsche, falleciendo en el acto. Su copiloto, Georges Biar, resultó herido de consideración.

● El piloto motociclista Freddie Spencer, a los mandos de sendas Honda oficiales, se ha impuesto con aplastante superioridad en las dos mangas, de 500 y 250 centímetros cúbicos de la carrera de Long Beach.

● Si todo sale según lo previsto, este año estará en la salida de las 500 millas de Indianapolis un piloto de raza negra. Willy Ribbs, al volante de un Lotus, se convertirá así en el primer hombre de color en participar en esta prueba.



● Sebastián Salvador Plan-diura ha sido elegido presidente del Real Automóvil Club de Catalunya, al presentarse como candidato único, sustituyendo al recientemente fallecido Salvador Fábregas. Salvador tiene cincuenta y tres años y ha participado asiduamente en competiciones automovilísticas.



José María Casanovas

Salón y vacas flacas

A menos de dos meses del Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, se puede hablar ya de éxito total, de récord de expositores y de una demanda de espacio que ha obligado a ampliar la superficie hasta la totalidad del recinto ferial de Montjuich. Del 4 al 12 de mayo más de mil firmas procedentes de treinta países ofrecerán sus mejores ofertas. Podemos avanzar que los fabricantes españoles lanzarán la casa por la ventana, ya que no es ningún secreto que en la época de crisis, cuando hay recesión en el mercado, es cuando hay que hacer más promoción y publicidad.

La «vedette» nacional del Salón será, con toda seguridad, el Seat Málaga, el sustituto de un 131 que ha perdido comba en el ranking de ventas. Para algunos es un calco del Regata, para otros un Ronda con cola, pero lo cierto es que se trata de un modelo que vendrá a incidir muy directamente en el sector del R-9 y Orion. Los coches tradicionales de tres volúmenes tienen un buen mercado en nuestro país y Seat en estos momentos no cubre este flanco. La otra novedad, igualmente interesante, será la presentación del Opel Corsa con cuatro puertas, que completa una gama de gran éxito.

Por cierto, en los últimos días se ha rumoreado con insistencia la posibilidad de que General Motors afronte en Figueruelas la puesta en marcha de la cadena Kadett. Un ingeniero de Opel nos revelaba la verdad del tema: «Saldría más barato el Kadett fabricado en España que en Alemania. Por mano de obra y merced a la maquinaria más moderna. Pero no sucederá esto. Los sindicatos alemanes se oponen y amenazan con huelga si se quita esta cadena de montaje de Alemania.» La posibilidad de fabricar el Kadett en dos países descártenla también.

Los concesionarios Opel de Barcelona andan como locos buscando Kadett GSI. Venderían el doble si tuvieran suministro, pero les llegan con cuentagotas. Así nos lo contaba el señor Naranjo, de Ibertracción, a quien además hay que felicitar porque les han distinguido como el mejor concesionario del año de la firma alemana. Ser pionero y además el número uno tiene su mérito.

Los que andan preocupados, tristes y hundidos en problemas son algunos im-

portadores catalanes, que han visto cómo las ventas les han bajado en los dos primeros meses de 1985 el cincuenta por ciento. Algunos incluso vislumbran suspensión de pagos o renunciaciones. En época de vacas gordas se montaron estructuras muy pesadas y ahora tienen una plantilla superdimensionada y pierden hasta las pestañas. La luz de alarma se ha encendido...

Hay también notable preocupación en la Zona Franca de Barcelona. Allí tiene su sede la Seat y el stock acumulado de Ibiza obliga a una reflexión. Según cifras oficiales, en enero se vendieron sólo 1.736 unidades en nuestro país, dos mil menos que el Corsa, mil ciento menos que el 205 y setecientos menos que los Fiesta. Afortunadamente las exportaciones marchan mejor. Parece bastante claro que las previsiones de vender 40.000 Ibiza en nuestro país en 1985 no se van a cumplir, ya que si en plena campaña de publicidad del mo-



delo no se llega a las dos mil unidades, habrá que reconocer que el impacto entre los usuarios ha sido menor del esperado. Y si se siguen fabricando 400 Ibiza al día, el stock puede alcanzar cifras alarmantes.

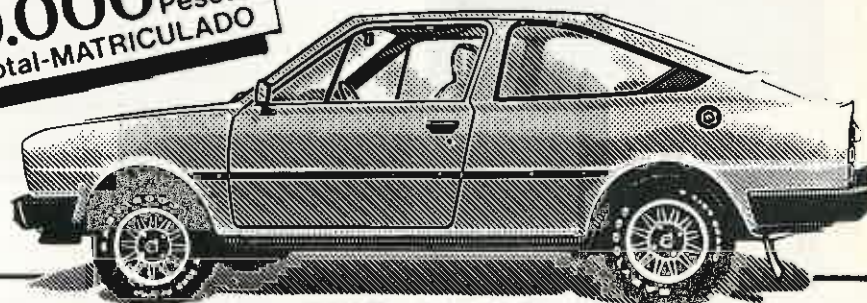
Antonio Zanini no des cansa. Estuvo en Portugal para colaborar con el equipo Peugeot y para efectuar un test privado con vistas al RACE. Tiene verdaderos deseos de sacarse la espina que arrastra desde el Costa Brava, aunque reconoce también que quiere ir paso a paso, carrera a carrera, para evitar riesgos evitables. El piloto de Viladrau es consciente que domesticar un vehículo de 350 CV y cuatro ruedas motrices no es cuestión de cuatro días.

La sucesión en el Real Automóvil Club de Catalunya estaba pactada. Hubo candidato único y, por tanto, Sebastián Salvador salió elegido sin problemas. Nació hace cincuenta y dos años en Barcelona; abogado y economista, está al frente de una empresa familiar dedicada al sector de la alimentación. En sus años mozos corrió en moto y también hizo sus pinitos en cuatro ruedas, ganando la Volta Automovilística a Catalunya de 1958. Desde hace treinta años es socio del RACC, y directivo desde 1980. Se trata de un hombre trabajador y entusiasta, que hasta la fecha llevaba personalmente las gestiones del futuro circuito permanente. En una palabra, estamos ante el delfín de Salvador Fábregas.



en todas las regiones

799.000 Pesetas
Precio total-MATRICULADO



MODELO COUPE

Cinturón de Seguridad enrollable. Parabrisas laminado. Faros halógenos. Servo-Freno, con doble pistón. Cuenta revoluciones. Luneta térmica trasera. Faros antiniebla traseros. Compartimento habitáculo indeformable. GARANTIA DE UN AÑO SIN LIMITACION DE KILOMETROS. FINANCIACION HASTA 36 MESES.

DISTRIBUIDOR OFICIAL

MONTALBAN, S. A.

Alberto Aguilera, 13. Teléf. 248 89 77. Pajaritos, 12. Teléf. 252 51 00

BALLESTA



MANRACES SA

Realiza: Pilar Parra

Caprichos

1
Ventilador de coche, modelo turbo. La hélice va protegida por una rejilla. Cuesta 6.700 pesetas en Seamo, S. L., polígono de Bens, El Ventorrillo (La Coruña).

2
Ventilador modelo Rotor de Hella. Regula el aire sin escalas por medio de un conmutador-regulador. Su precio es de 5.825 pesetas, en Repuestos Nivel, López de Hoyos, 257 (Madrid).

3
Luz intermitente de advertencia, con soporte para la fijación en el vehículo. Su precio es de 3.675 pesetas, en Millarto, Ruiz de Alda, 5 (Sevilla).

4
Luz Cockpit para leer, con enchufe universal para conexión en el encendedor de cigarrillos. Cuesta 5.330 pesetas, en Sondo Móvil, Ramón Turró, 1 (Gerona).



LA FORMA DEL EXITO.

Sierra. La silueta creada por el viento. Un coche aerodinámico y sofisticado, con un alto nivel de equipamiento.

Terminaciones Laser, GL y Ghia en versiones familiar y berlina y el deportivo XR4i. Con un equipo de serie muy completo y una serie de opciones que permiten personalizar su coche:

- Cambio automático de 4 velocidades.
- Aire acondicionado de fábrica.
- Computadora de a bordo.
- Techo solar.
- Dirección asistida.

Vea el Sierra en cualquiera de los 400 puntos de Venta y Servicio Ford.

EL IMPORTADO MAS VENDIDO.

SIERRA



Diseño y Calidad

Recuerde: Ford Credit. Pague su Ford con dinero de Ford. Garantía de 12 meses y 6 años contra la perforación por corrosión.

RENAULT SUPERCINCO



Con todo el espíritu del 5. Pero más cinco que el 5.

Mírame. Verás qué línea. Con todos los elementos integrados, sin ángulos, sin aristas. No dejes de fijarte en las protecciones laterales. Y de la superficie acristalada... ¿qué me dices?

Descúbreme. Por supuesto, te puedo hablar de asientos petalo y monoguías, para dejar más sitio atrás, de mi tablero...

Pero es que es más que eso. Es un nuevo concepto de interior. Tienes que verlo.

Pruébame. Estoy a tu disposición. Y ¿sabes? Puedo llegar a los 1.397 cm³, los 71 CV, de potencia. O bajar el consumo hasta rozar los cinco litros.

Vente a verme. Y a probarme. Nos vamos a divertir un rato.



Más de 1.400 puntos de asistencia en toda España. Financiación. Hasta 3 años con Renault Financiaciones. Leasing. Hasta 3 años con Renault Leasing.

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

ANÁLISIS CUANDO ES RENTABLE EL DIESEL

16 de marzo de 1985 • Núm. 73 • 175 ptas.

Salón de Ginebra

ULTIMOS MODELOS ¡QUE GOZADA!

Volvo 780

Bentley P 90

Porsche 969 Rinspeed

Ford Sierra RS Cosworth

EXCLUSIVA

EL NUEVO "SIETE" DE BMW

RALI DE PORTUGAL O MAIOR ESPECTACULO