

Motor 16

SEMANAL

GRUPO

23 de marzo de 1985 • Núm. 74 • 175 ptas.

**SUZUKI
A MILLON**



LLEGO EL FORD SCORPIO



ALFA ROMEO GTV-6 2.5 FRENTE A PORSCHE 944

COMPARATIVA



PRUEBA A FONDO DEL CITROËN CX GTi TURBO

REGALESE CON CINZANO UN MUNDO DE SENSACIONES

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

¿Cómo conseguirlo?

Sólo tiene que enviarnos al apartado de correos nº 6.109.28080 de Madrid, un sobre con la etiqueta* del cuello de la botella de CINZANO rojo o blanco. O bien, la tarjeta de participación que encontrará en el paquete de Bitter CINZANO Soda con su nombre, dirección y teléfono y el nombre del establecimiento donde efectuó la compra. En el caso de consumir un Bitter CINZANO Soda en un bar, pida la tarjeta de participación al camarero. Hágalo y participará automáticamente en este sensacional sorteo.

PREMIOS SENSACIONALES CINZANO

1 PORSCHE 944
1 PORSCHE 924
5 ROLEX CABALLERO
5 ROLEX SEÑORA

1 VIAJE PARA 2 A CIUDAD DEL CABO
1 VIAJE PARA 2 A ROMA
1 VIAJE PARA 2 A RIO DE JANEIRO
1 VIAJE PARA 2 A SIDNEY
1 VIAJE PARA 2 A TOKIO

¡Suerte con CINZANO!

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

*Despegue la etiqueta sumergiendo la botella en agua.

Esta semana

El verdadero precio de los coches

UNA vez más vamos a romper una lanza en favor de los compradores de automóviles. Una vez más también vamos a pedir claridad a las marcas, a la hora de lanzar sus campañas publicitarias, que con la disculpa del PFF (Precio Franco Fábrica) ocultan el verdadero valor del coche, las pesetas que realmente tiene que pagar el comprador para poder adquirirlo.

Hace algunos días Fiat Hispania sorprendió a todos al anunciar un nuevo modelo. Daba el precio real del coche, con todos los impuestos obligatorios incluidos y dejaba a un lado el engañoso «franco fábrica». Nos parece una iniciativa elogiada a la que deberían unirse todos los fabricantes, que hasta ahora han insistido, con machacona reiteración, en confundir a los consumidores al anunciar unos precios en origen que nada tienen que ver con la realidad.

Y la realidad es muy clara. Cuando usted se acerca a una gasolinera para llenar el depósito de su automóvil, nadie le dice que la gasolina super cuesta 57 pesetas. No, usted la paga a 93, precio en el que van incluidas las 36 pesetas del Impuesto Especial. El tabaco de importación también podría anunciarse muchísimo más barato, ocultando el 110 por 100 de impuesto. Pero tampoco es así. Al consumidor se le ofrece

el precio verdadero. Puede resultar barato o caro, según los bolsillos, pero nadie trata de engañarle.

En el sector del automóvil todo es distinto. Los precios finales, salvo raras y muy honrosas excepciones, se incrementan con el Impuesto de Lujo, el de Tráfico de Empresas y otras tasas que, curiosamente, no se reflejan en la publicidad. Los fabricantes de automóviles, ahora que está de moda la defensa del consumidor, ahora que se obliga a un etiquetado claro que evite la confusión, tienen también la obligación de decir toda la verdad, de evitar despistes y disgustos al futuro comprador.

Faltan ya pocos meses para que los precios de los automóviles se modifiquen sustancialmente por la entrada en vigor del Impuesto sobre el Valor Añadido (el famoso IVA), y no estaría de más que se dictase una disposición legal que impidiese ofrecer en la publicidad un precio distinto al precio final de venta al público.

Seamos serios. Al consumidor lo que de verdad le interesa son las pesetas, contantes y sonantes, que tiene que desembolsar para adquirir un automóvil. Lo demás son triquiñuelas que pueden, en muchos casos, hacer concebir falsas ilusiones al sufrido comprador, que de verdad es el que paga. Por él y para él, claridad, señores fabricantes.

Félix Lázaro



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	34 CUIDE SU COCHE	Soluciones para el frío
6 LO ULTIMO	35 PASATIEMPOS	
11	37 COMPRAR Y VENDER	
14 FRENTE A FRENTE	41 AGENDA PERSONAL	
22 LO ULTIMO	43 XAVIER DOMINGO	Cerca del mar
22	51 REPORTAJE	Covin Turbo: Simulacro de Porsche
23	53 COLABORACION	José Manuel Otero Lastres
27 MERCADO	54 OCIO	Barcelona-Sitges: Abuelos con marcha
28	57 MOTOS	Honda Scoopy SH-80
30	60 DEPORTE	Nieto eufórico
31	65 CATALUÑA EXPRESS	El tercer hombre
32 CUENTENOS SU CASO	66 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS	

Pág. 24

Toma de contacto con la autocaravana Böos, un hotel de cuatro ruedas para los amantes del campismo. Es el vehículo ideal para viajar a cualquier rincón con la casa a cuestas.



Pág. 45

Prueba A Fondo del Citroën CX en su nueva versión GTI Turbo, una berlina de alto nivel que ha recibido una inyección de potencia gracias a la adopción del Turbo.





Invirtiendo en el Ibiza

Hasta finales de 1984, las inversiones acumuladas realizadas por Seat en su modelo Ibiza ascendían a 13.000 millones de pesetas, cifra que se verá incrementada en 4.300 millones de pesetas más en el actual ejercicio. La empresa ha previsto vender, durante 1985, un total de 29.000 unidades del Ibiza en el mercado interior, destinando a exportación 61.000 unidades. Por otra parte, en enero-febrero de este año, Seat ha exportado un total de 13.500 vehículos a través de su propia red. De ese total, 12.300 han tenido como destino Europa, y de ellos, 4.000 eran Ibiza. Por países, ha sido Italia donde más vehículos Seat se han colocado en un solo mes.

REPLICA AL PUCHERAZO

EN relación con el artículo aparecido en MOTOR16, se puntualiza lo siguiente:

1. La apreciación de que los representantes de MOTOR16 abandonaron la competición al detectar el olor a pucherazo que invadía la sala es inexacta. La sala no podía oler a pucherazo porque había sido ambientada, previamente y a conciencia, con el nuevo perfume musístico de cordialidad que la marca viene patentando desde hace ya tres años.

Por otro lado, los componentes de MOTOR16 no es que abandonaran, es que fueron barridos miserablemente. Eso sí, varios participantes del Grupo 16 llegaron a la final estando integrada la pareja campeona por Roberto Santos, representante de «Diario 16», y Amancio Fernández, repre-

sentante de «Abc», que demostraron, en todo momento, su perfecto dominio del arte de jugar al mus.

2. La pareja formada por Ignacio Alonso, jefe de prensa del Ministerio de Industria, y Alberto Valverde, representante de «El País», fue eliminada del campeonato por la llegada tarde de uno de sus componentes.

A pesar de ello, se hicieron con el trofeo a los castizos, ante el léxico y la maestría de la pareja, por decisión del jurado, que hasta el último momento dudó en entregárselo al propio director de MOTOR16, a quien, finalmente, se le denegó por pasarse una hora gritando ¡Pucherazo, pucherazo!

Los gritos de ¡Pucherazo, pucherazo! nos han inspirado para crear el nuevo trofeo «Al pucherazo», y aseguro que, el año que viene, dada la perversidad y malignidad de don Félix Lázaro, se lo otorgaremos merecidamente tras las consiguientes deliberaciones que se tendrán en su momento.

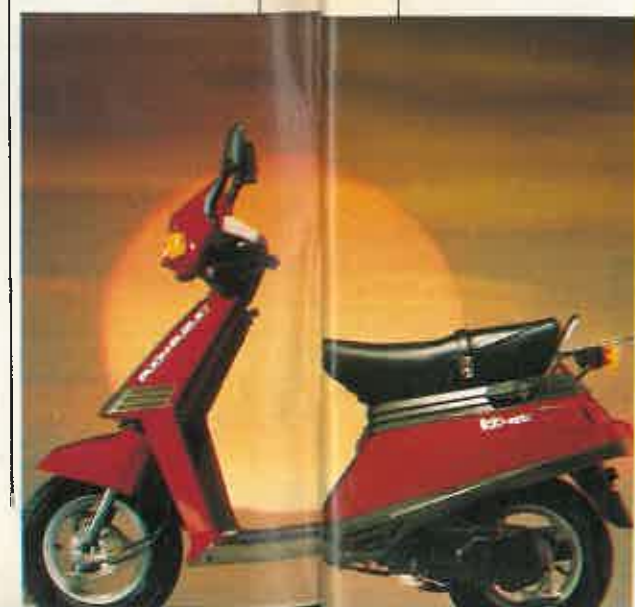
3. El sentido del humor y el ambiente que crearon los componentes de MOTOR16 durante todo el campeonato nos da pie para agradecer a todos los participantes la cordialidad que presidió en todo momento y... lo dicho, ¡a aprender y practicar!

Magda Salarich, jefe de prensa y relaciones públicas de Citroën Hispania, S.A.

N. de la R.—El puchero, querida Magda, es tuyo. Procura que no se te quemen los garbanzos.

Lido español

El acuerdo entre Puch y Suzuki va a cristalizar industrialmente con la inmediata producción en nuestro país del revolucionario scooter Puch Suzuki Lido. Para cubrir tal objetivo, la fábrica de Avello, en Gijón, recibirá una inversión de doscientos treinta millones de pesetas que permitirán fabricar de diez mil a doce mil unidades del Lido durante 1985, y quince mil unidades, a partir de 1986, de las que se dedicarán a la exportación más de dos tercios del total. La versión del scooter Puch Suzuki Lido irá equipada con un motor monocilíndrico de dos tiempos y 73 centímetros cúbicos refrigerado por aire, que da 6,5 caballos de potencia. El Lido alcanza una velocidad máxima de ochenta kilómetros por hora y cubre los cuatrocientos metros con salida parada en 24,8 segundos.



Exportación: Los coches barren

Cuatro empresas de fabricación de automóviles, tres del sector petroquímico, una de equipos informáticos, una siderúrgica y otra metalúrgica ocupan los diez primeros puestos del ranking de exportadores del pasado año. En conjunto, estas diez empresas vendieron al exterior por un valor total de 840.000 millones de pesetas. Ford España ocupa el primer lugar de la lista, con unas ventas de 121.000 millones de pesetas, seguida a corta distancia por Cepsa. Tras IBM, General Motors España (106.000 millones) figura en cuarto lugar, y Fasa Renault (66.000 millones), en sexto, después de Petróleos del Norte. Enpetrol y Ensidesa anteceden a Seat (53.000 millones), cerrando la lista Aluminio Español. En el puesto número once figura otro fabricante de automóviles, Citroën Hispania, con 39.000 millones.



EL CIEMPIES MAS GRANDE

EL fabricante de neumáticos Michelin acaba de desvelar su monstruoso Ciempies, el vehículo de once ruedas —una no se ve—, 9.150 kilos de peso y dos motores Chevrolet, con doscientos caballos de potencia cada uno, que utilizaba para sus pruebas de neumáticos desde el año 1972.

El extraño monstruo creado por los propios diseñadores de la marca francesa podía alcanzar los ciento sesenta kilómetros de velocidad máxima sin el menor problema, pese a su enorme tamaño externo: 7,2 metros de largo por 2,45 metros de ancho. El Ciempies iba cargado con ordenadores y equipos de medición para comprobar todos los datos de los neumáticos montados sobre una rueda central, la undécima rueda, que es la única no vista en la fotografía. Este vehículo de trabajo permitió desarrollar no sólo neumáticos de turismo, sino también neumáticos de camiones, ya que gracias a los distintos elementos de trabajo era posible crear cargas de hasta 3.250 kilos.

EL DUQUE SE DEFIENDE

LA causa abierta contra Alfonso de Borbón, duque de Cádiz, con motivo del accidente de tráfico en el que murió el mayor de sus hijos, ha sido ya calificada de «imprudencia simple por el fiscal, y se encuentra en manos de la acusación privada, que presumiblemente va a mantener la calificación de «imprudencia temeraria», por la que dictó auto de procesamiento el juez Guillermo Ruiz Polanco.

Por su parte, el duque de Cádiz, en unas declaraciones realizadas al diario «Navarra Hoy», criticó duramente al juez Ruiz Polanco por haber incoado el proceso sin haber siquiera visitado el lugar en que ocurrió el accidente.

Taxis más seguros

Representantes de los autopatronos taxistas y de los trabajadores asalariados del sector han obtenido por parte del delegado del Gobierno en la Comunidad de Madrid, José María Rodríguez Colorado, la autorización para colocar en sus vehículos mamparas de separación entre el conductor y los pasajeros, una vieja aspiración del sector que se ha visto acrecentada tras el reciente apuñalamiento de un taxista en la capital de España. En la misma reunión, miembros de la Agrupación del Taxi de UGT presentaron un prototipo provisto de mampara.



CIEN OCTANOS

- Aunque Enasa sólo ha firmado la carta de intenciones con General Motors, es posible que el acuerdo final se firme a dos bandas, con GM, para la fabricación de vehículos grandes, y con Toyota, para la gama baja, incluidos los automóviles todo-terreno.
- La decisión de Ronald Reagan de suprimir las limitaciones a los coches japoneses ha empujado a Lee Iacocca, presidente de Chrysler, a anunciar un aumento de 87.000 a 287.000 unidades en la importación de automóviles fabricados por su socio nipón Mitsubishi.
- La firma francesa Peugeot ha firmado un «joint venture» con las autoridades de la República Popular China, valorado en 600 millones de francos franceses, para fabricar a largo plazo cerca de cincuenta mil vehículos al año.
- Toyota parece estar muy interesada en España. Según parece, tiene contactos con algunas personalidades para que le faciliten su instalación en el país. Vigo, puerto en el que desembarcan muchos de sus coches destinados al mercado europeo, podría ser una buena ubicación para su futura planta española.
- Parece decidido que Juan Antonio Díaz Álvarez seguirá de presidente de Seat después de la llegada de los alemanes de Volkswagen. También seguirá en su puesto Alvaro García Lomas.
- Nuevo retraso para la presentación del Peugeot 205 Diesel en España. Tendremos que esperar un par de meses —hasta el verano— por causa del exceso de demanda que está teniendo esta versión en toda Europa.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Río (Información), Angel Carrehuilla (Arte y Fotografía), Sergio Piccone (Producto), Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, José María García Cernuda, 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), Lía Levit (Argentina), Giancarlo Perini (Turín), Charles G. Proche (Long Beach, California), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografías: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría 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 (Ilustraciones), 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 Rué. Plaza Gaià Placida, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel. (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael María 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 Virumbales.

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. Impresión: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Cervás, 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





El Ford Scorpio se llamará Scorpio y no Lugano, como se había rumoreado. Es un coche muy aerodinámico —Cx entre 0,29 y 0,32, según versiones—, en el estilo iniciado con el Sierra.

SUCESION EN FORD MURIO EL GRANADA VIVA EL SCORPIO



Al Ford Granada le ha llegado el relevo. Esta semana se presenta en Alemania el modelo que va a reemplazarlo: el Scorpio. Y aproximadamente en el mes de mayo se iniciará su comercialización.

ción en nuestro país.

El nombre va a ser finalmente el de Scorpio, que en principio fue el nombre clave del



La línea es «dos volúmenes y medio», con portón trasero, con la que se consigue mantener la utilidad de este último sin romper con un cierto clasicismo en las formas.

proyecto. Posteriormente, en un cierto momento se habló de la posibilidad de que se denominara Lugano, pero al final, los hombres de marketing se inclinaron por el de Scorpio definitivamente.

El nuevo Ford Scorpio es el resultado de un trabajo de desarrollo que continúa la tendencia estilística iniciada por la marca con el Sierra. Como aquél, su carrocería se debe a Uwe Bansen, el jefe de diseño de Ford Europa.

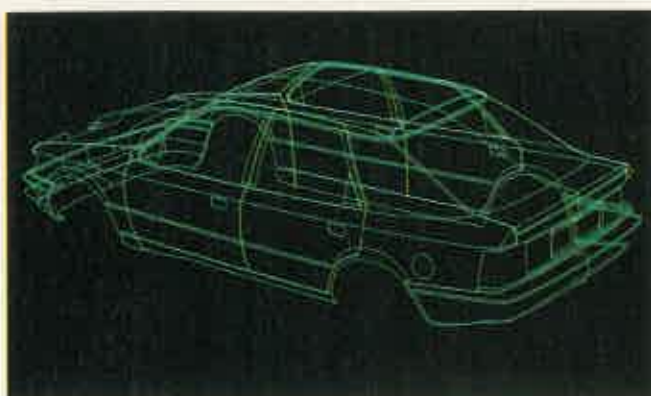
Bansen ha buscado líneas aerodinámicas, pero sin caer en excesos, que en algunos modelos lanzados por la competencia han afectado a la habitabilidad. Con el Scorpio se ha pretendido mejorar la excelente habitabilidad que ya tenía el Granada, en el que podían viajar con un excelente confort de cuatro a cinco personas adultas.

El equipamiento es muy completo, cuidando detalles tan nimios como el



que un dispositivo ponga en marcha el limpiaparabrisas de la luneta trasera cuando se engrana la marcha atrás y se tienen conectados los limpiaparabrisas delanteros. Elevalunas eléctricos, cerraduras centralizadas, regulación eléctrica de los asientos, antena de radio acoplada a la luneta térmica trasera, forman parte del equipo normal de estos coches, que se completa con sistemas de regulación de la temperatura que los ocupantes de los asientos pueden regular indistintamente. También se ha previsto el que se pueda pedir la instalación de una cadena de sonido —radio y casete— que se pueda controlar a distancia desde cualquier asiento. Se han previsto auriculares para cuando menos dos de los pasajeros. Ya que hablamos de la radio, debemos hacer hincapié en el esfuerzo que se ha hecho para asegurar la inviolabilidad del habitáculo. Las cerraduras son de alta seguridad, inspiradas en las que se utilizan en las cajas fuertes.

El tipo de carrocería escogido es el llamado dos volúmenes y medio, una solución que Bansen utilizó con éxito en el Escort y que posteriormente mantuvo con el Sierra. Esta solución permite que el coche tenga portón trasero —con todas las posibilidades que esto



Como en otros coches modernos, el basculador ha sido estudiado con ayuda del ordenador.

supone— sin adquirir apariencia de furgoneta. Además, el asiento trasero se puede abatir para mejorar, en caso de necesidad, la capacidad de carga del vehículo.

Inicialmente, el coche se lanza con cuatro motores entre los que elegir. Tres de ellos, los más bajos, se han tomado del Sierra. Se trata de los motores de cuatro cilindros de 1,8 y 2 litros, este último en versión de carburadores y de inyección. El más grande es el V-6 de 2,8 litros del viejo Granada. Todos estos motores tienen encendido electrónico integral con reglaje controlado por un microordenador. Los dos motores con inyección —el 2,0 y el 2,8 litros— llevan también un sistema de

control de alimentación destinado a optimizar el consumo de combustible en función del rendimiento que se exija al motor en cada momento. En este sentido, los técnicos de Ford aseguran que el Scorpio con motor 1,8 litros es un 14 por 100 más económico en consumo que el Fiesta 1,1 cuando apareció.

En lo que a prestaciones se refiere, el 1,8, que tiene una potencia de 90 caballos, alcanza una velocidad punta de 179 kilómetros por hora; el 2,0 de carburadores, que tiene 105 caballos, tiene una velocidad máxima de 187 kilómetros por hora; y el 2,0 inyección, con 115 caballos llega a los 193. Finalmente, el 2,8, con 150 caballos, entra en el restringido club de las berlinas que superan los 200 kilómetros por hora. La velocidad máxima que anuncia el fabricante para esta versión es de 208 kilómetros por hora.

Para más adelante, está prevista la aparición de una versión diesel con el motor de origen Peugeot de 2,5 litros que ya llevaban las últimas versiones diesel del Granada. Se lanzará a comienzo del año 86.

En lo que a trans-

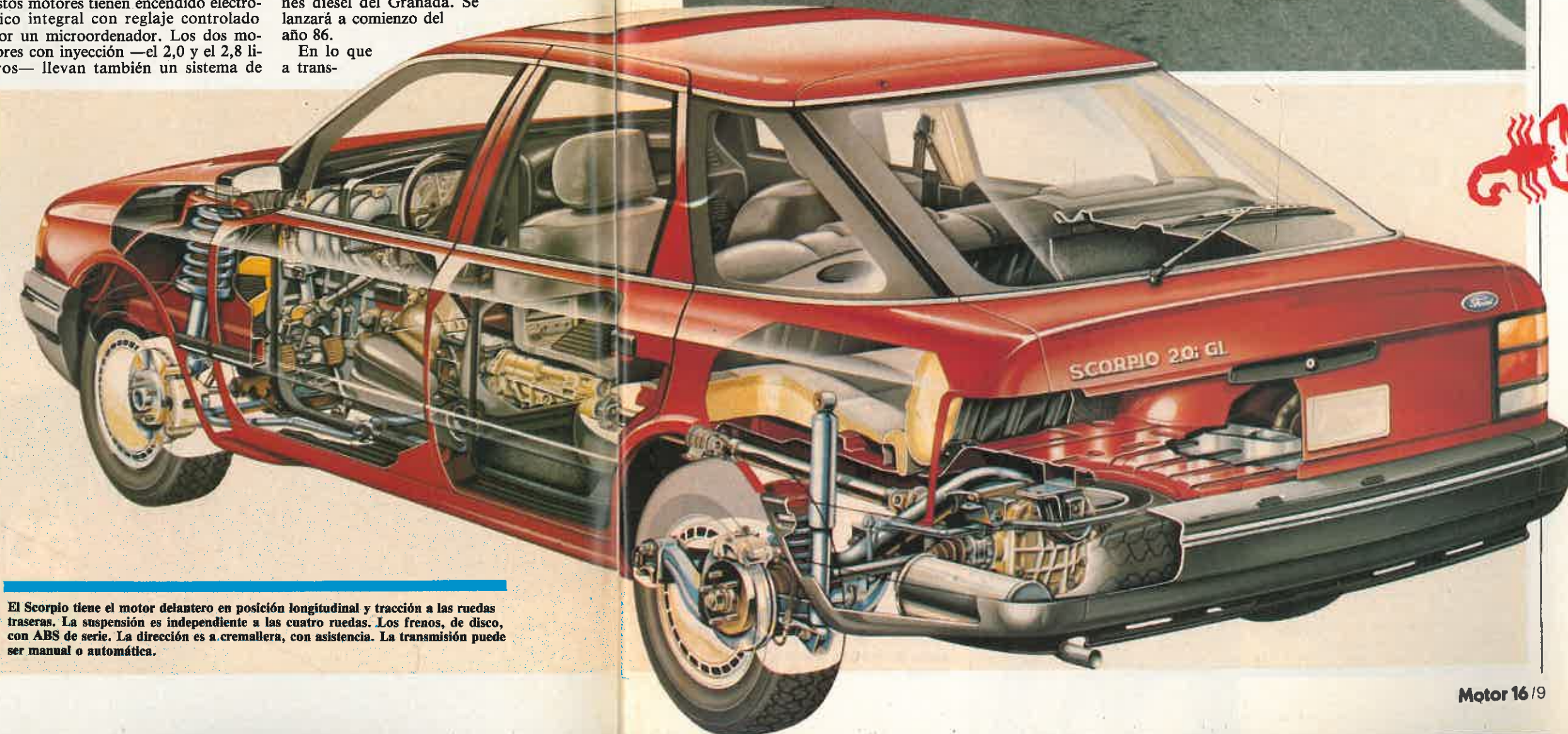


Un millón y tres cuartos de Granadas

EL viejo Granada muere después de una bastante larga vida. Su producción quedó suspendida el pasado mes de febrero, fecha en que se iniciaron a buen ritmo los procesos de fabricación del Scorpio. Durante los ocho años de existencia de este modelo —fue presentado en el mes de agosto de 1977—, se han producido un millón setecientos mil unidades, que es una buena cifra para un vehículo de alto precio. En España, su comercialización comenzó en 1980, habiéndose vendido desde entonces 15.000 unidades.

Del Granada han existido versiones con motores de 2,0 de 2,3 y 2,8 litros, más las equipadas con motores diesel, de origen Peugeot, de 2,1 y 2,5 litros. En España se comercializaron únicamente las de motores V-6 de 2,3 y 2,8 litros, más la diesel.

El Granada, a diferencia del Taunus, que fue el antecesor del Sierra, tenía ya suspensión independiente a las cuatro ruedas.



El Scorpio tiene el motor delantero en posición longitudinal y tracción a las ruedas traseras. La suspensión es independiente a las cuatro ruedas. Los frenos, de disco, con ABS de serie. La dirección es a cremallera, con asistencia. La transmisión puede ser manual o automática.



Un coche mundial

EL Scorpio no es un coche diseñado únicamente para el mercado europeo. Como el Escort en su día, se ha dibujado pensando también en las especiales necesidades del mercado norteamericano en el que recibirá los nombres de Ford Taurus y Mercury Sable. Lo que sí será diferente es el capítulo de los motores. Se han previsto tres motores. Un cuatro cilindros de 2,5 litros con 90 caballos; un V-6 de tres litros, con 105 caballos, y un V-6 de 3,8 litros, con 135 caballos. Estos nuevos modelos han sido también recientemente presentados y serán comercializados como gama-86. Existe en ella una versión «station wagon» de momento no disponible en Europa, pero que no debería hacerse esperar en nuestro continente.

misión se refiere se ofrece tanto una caja manual de cinco marchas como una automática. Pero la gran novedad es que el próximo otoño aparecerá una versión de cuatro ruedas motrices, cuya suspensión está terminando de desarrollar la división de vehículos especiales, que ha sido la responsable del Sierra SR 4X4.

Otra de las novedades que incorpora el Scorpio es el sistema antibloqueo ABS que equipan los frenos de todas las versiones. El sistema lo mandan dos microprocesadores que supervisan constantemente los circuitos evitando descompensaciones y evitan bloqueos intempestivos que alargan las distancias de frenado.

El Scorpio se producirá en Alemania para todo el mundo, en una nueva planta y con mano de obra que ha pasado cursillos de aprendizaje y especialización sobre los particulares de este modelo desde hace dos años.

En su producción participan 160 robots, que entre otras operaciones se encargan de realizar el 90 por 100 de los puntos de soldadura, lo que asegura la calidad de la misma.



SUZUKI SJ 410 ¡JAPONES Y OLE!

ALGO más de dos años después de la firma del acuerdo entre Land Rover Santana y Suzuki, se ha materializado el mismo con la presentación del nuevo vehículo todo terreno Suzuki SJ 410, que tuvo lugar la pasada semana en Madrid. Este coche abre un nuevo segmento entre los de su tipo, fabricados en España, por su carácter entre utilitario ciudadano y campero. Como todo-terreno es el más pequeño de su clase, más corto incluso que los turismos convencionales (3,44 metros de largo)



y capacidad para cuatro plazas o dos más carga.

El Suzuki SJ 410 ofrece nuevas posibilidades a los usuarios de este tipo de vehículos, aunque también presenta algunas limitaciones en función de su tamaño. Este es el vehículo ideal para cazadores y pescadores. Quizá no sea el coche más idóneo para grandes recorridos por carretera, pues ya decimos que el habitáculo es muy limitado, pero sin duda es lo mejor para llegar al cazadero o a ese lugar del río de difícil acceso, donde precisamente el tamaño faci-



litará mucho las cosas. Se fabrica en tres versiones básicas: techo metálico, descapotable con techo de lona y descapotable con techo de fibra. Además existen dos terminaciones standard y lujo, para los dos primeros, que así ofrece una gama total de cinco versiones.

Al cuerpo con 45 caballos

La motorización es única para toda la gama, con un motor de gasolina de cuatro cilindros en línea y árbol de levas en cabeza, de 970 centímetros cúbicos, que rinde 45 caballos a 5.500 revoluciones por minuto. También todos incorporan tracción a las cuatro ruedas, con una caja de transferencia que permite cuatro opciones, dos o cuatro ruedas motrices, con relación larga, cuatro ruedas motrices con relación corta y punto muerto. Los dos ejes llevan bloqueador de diferencial constante y opcionalmente puede equipar un sistema de rueda libre manual o automática al eje delantero. Con el desarrollo largo es posible pasar de dos ruedas motrices a cuatro, sin necesidad de parar el vehículo, con la única condición

de que las ruedas directrices estén rectas. En la posición de desarrollo corto es posible superar pendientes del ciento por ciento. Con una altura libre del suelo de 23 centímetros, puede vadear un río de 60 centímetros de profundidad. El sistema de frenos monta discos en las ruedas delanteras, con pastillas semimetálicas y en las traseras tambores de ajuste automático. El freno de estacionamiento lleva un tambor adicional a la salida de la transmisión. Todos los elementos mecánicos y la carrocería van montados sobre un bastidor de acero.

El interior recuerda más al de un turismo convencional que a la estética espartana de los todo-terrenos. Los asientos delanteros son reclinables y la banqueta trasera se puede abatir, como única solución para llevar equipaje o carga.

Este coche ha tenido una gran difusión en toda Europa, como vehículo de uso profesional y especialmente como utilitario de uso mixto, aunque las actividades de ocio serán las que darán mayores satisfacciones a sus propietarios. Es un coche eminentemente divertido, que por su poco peso (910 kilo-

gramos) permite adentrarse en zonas completamente imposibles para cualquier otro coche.

Está mucho más cerca de lo que fue el popular Jeep americano que de los todo-terrenos más conocidos, pero con una terminación que le hace tremendamente atractivo y que no desentona en la ciudad, para que la madre de familia haga la compra semanal o recoja los niños en el colegio.

El espíritu del Jeep

El espíritu del Jeep

Si, además, su propietario es aficionado a la aventura fuera de carretera, el disfrute será total, pues incluso le permitirá hacer sus pinitos en algunas de las competiciones de todo terreno que se celebran en España.

Para los caprichosos existe además un completo catálogo de opciones que le permiten personalizar el coche y hacerle aún más práctico, como protectores de faros y pilotos, cabestrante eléctrico, ganchos de arrastre, rueda libre manual o automática y faros de larga distancia, antiniebla o dirigibles.

Francisco del Brío
Fotos: Alfonso J. Nieto



FRENTE A FRENTE

ALFA ROMEO GTV-6 2.5 CONTRA PORSCHE 944

BRILLANTEZ O EFICACIA

ALEX PUVOL

LA raza de los auténticos coupé está a punto de extinguirse. Las limitaciones de velocidad, el aumento del coste de los carburantes, el nuevo alargamiento de los plazos de reposición de los coches en toda Europa son las causa de esta paulatina desaparición.

En su lugar han aparecido algunas berlinas disfrazadas de coupé, destinadas a un cierto número de usuarios que sólo buscan crear el equívoco. Sin embargo, todavía subsisten algunos ejemplares, como es el caso del Alfa Romeo GTV-6 2,5 y del Porsche 944, dos modelos que hemos querido reunir en esta prueba comparativa. Ambos coches son semejantes en casi todo. Su mayor diferencia reside en el precio, que es ca-

si doble en el coche alemán, en buena parte a causa de la estructura de la red comercial de la marca, que impone precios altos para que todas las partes implicadas tengan beneficios. Pese a esta diferencia de precio, creemos que la prueba sigue siendo válida, pues son dos coches casi únicos.

Con una cilindrada idéntica, una arquitectura mecánica parecida y unos rendimientos semejantes, el Alfa Romeo se destaca por su vivacidad, frente a la más sosa eficacia del Porsche, que resulta menos divertido de conducir, aunque, al final, cronómetro en mano y sobre un mismo tramo de carretera, el alemán sea tan rápido como su rival italiano. El Alfa ofrece, además, el recurso de dos plazas trase-

ras hábiles, mientras que en el Porsche sólo son simbólicas.

INTERIORES: EL MAS AJUSTADO DISEÑO GIUGIARO

Ninguno de estos dos modelos es un recién llegado al mercado europeo. El Alfa se lanzó en 1974, equipado con el motor de dos litros, y a finales de 1980 apareció esta versión, con motor V-6, de 2,5 litros. El Porsche, en su versión 924 con motor dos litros, fue presentado en 1975, y fue en 1981 cuando salió la versión 944 con el motor de 2,5 litros y los pasos de rueda con aletines, que lo diferencian estéticamente del modelo inicial, como el abombamiento

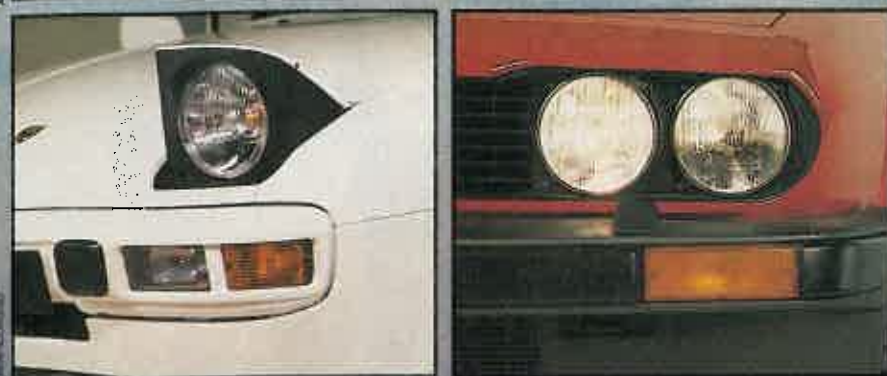


FRENTE A FRENTE

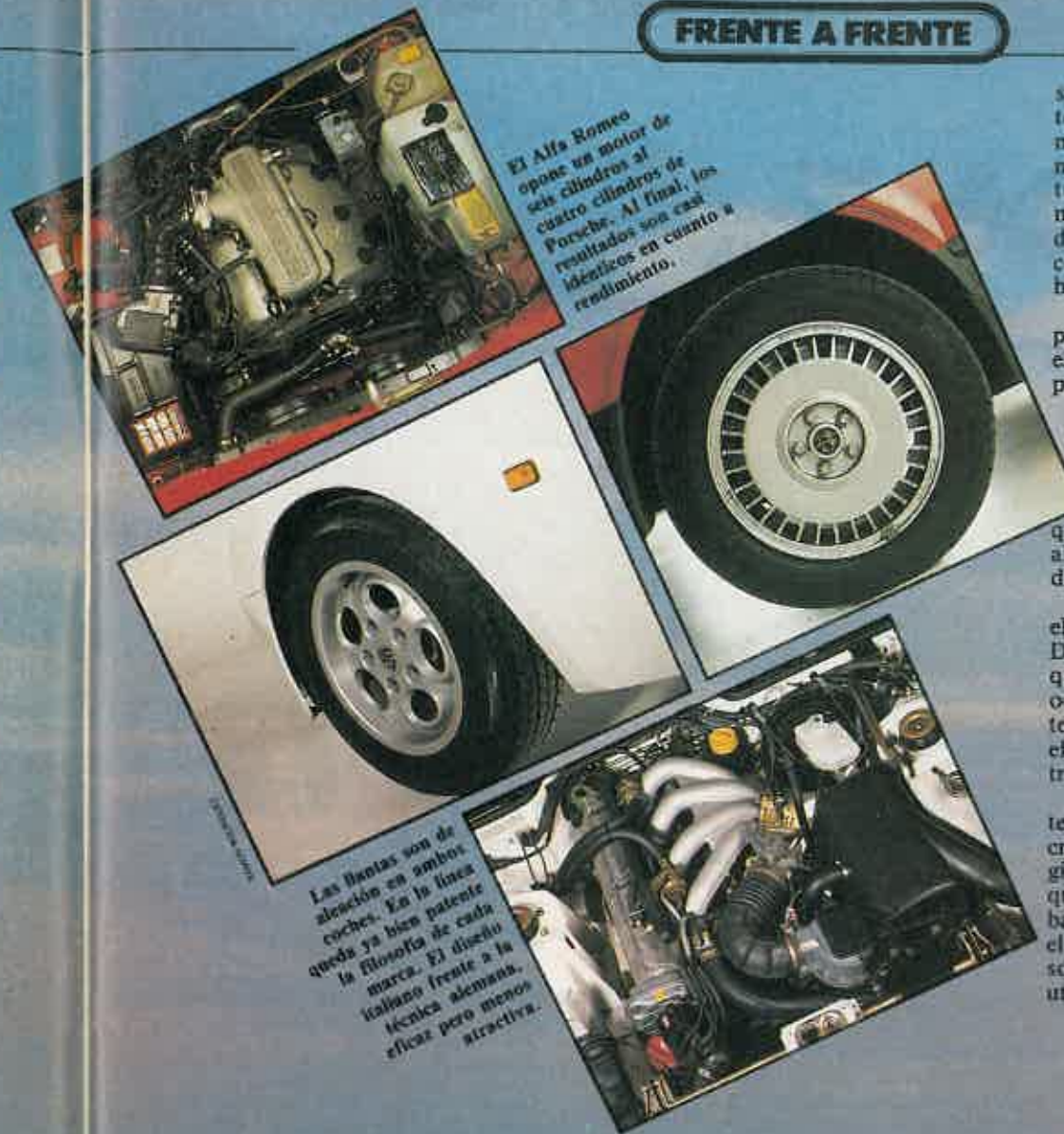
del capó distingue al GTV-6 de la versión dos litros. El Alfa ha sido diseñado por uno de los habituales colaboradores de la marca, Giorgio Giugiaro, y fue retocado por Carlo Bianchi Anderloni. Es un coupé cuya línea ha aguantado perfectamente el paso de los años, con gran placer por parte de los dirigentes de la marca, que, de momento, no sueñan con reemplazarlo de forma inmediata. El Porsche es un diseño propio de la marca. Aportó la idea del parabrisas trasero-portón, copiada después por Renault.

Aunque evidentemente se ha cuidado al máximo el confort de los ocupantes de los asientos delanteros, en el asiento trasero del GTV hay lugar para que puedan viajar dos personas adultas. El espacio para sus piernas no es mucho y, además, el asiento resulta un poco bajo con respecto al piso del vehículo, pero lo cierto es que pueden instalarse y hacer un viaje. En el Porsche, tal posibilidad no existe, pues el espacio que queda para las piernas es tan pequeño que sólo puede pensarse en instalar niños. Esto, sin contar con que la caja de cambio y el diferencial imponen que las dos plazas sean muy estrechas. La accesibilidad a las mismas es además bastante complicada, mientras que en el Alfa se entra con menos problemas.

Los asientos delanteros son confortables, anatómicos y sujetan bien en ambos coches, pero la posición al volante es mejor en el Alfa, que tiene po-



FRENTE A FRENTE



El Alfa Romeo opone un motor de seis cilindros al cuatro cilindros de Porsche. Al final, los resultados son casi idénticos en cuanto a rendimiento.

Las llantas son de aleación en ambos coches. En la línea queda ya bien patente la filosofía de cada marca. El diseño italiano frente a la técnica alemana, eficaz pero menos atractiva.

sibilidades de reglar la altura del volante. En el Porsche, el volante queda demasiado vertical y los pedales están demasiado alejados, obligando a una postura demasiado recostada que cuesta mantener durante muchos kilómetros, durante los cuales se van haciendo constantes esfuerzos para intentar una buena visibilidad.

La instrumentación es bastante completa en ambos coches. El salpicadero está mejor resuelto en el Porsche, que presenta un nuevo diseño en la gama 85, recientemente presentada. El tablero tiene ahora las líneas redondeadas del 928, dejando las más simples del 924. Junto con esta nueva presentación interior, hay que señalar también nuevas llantas de aleación, también con el estilo de las del 928.

En lo que se refiere al maletero, en el Porsche su capacidad es simbólica. Dispone de una lona enrollable para que las bolsas que se lleven queden ocultas a la vista de peatones. El maletero del Alfa es suficiente para recibir el equipaje normal de cuando menos tres pasajeros.

Queda hablar del acabado. En este terreno, Porsche queda fuera de toda crítica. En Alfa se han dado pasos de gigante, pero todavía quedan detalles que habría que mejorar, como el acabado de la parte baja del salpicadero o el aspecto de algunos interruptores, que son los mismos que utilizan algunos utilitarios y vehículos industriales ita-





FICHA TÉCNICA



PORSCHE 944

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.479 c.c. (100x78,9 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10,6 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 66 litros. Potencia máxima: 163 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 20,9 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,5 km/h.; 2.ª, 14,4 km/h.; 3.ª, 21 km/h.; 4.ª, 28,7 km/h.; 5.ª, 37 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

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

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 7x15 pulgadas. Neumáticos: 185/70 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.180 kgs.

Precio en la calle:
6.156.563 ptas.

Fecha presentación: Junio de 1981
Importador: Porsche España, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 14.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Estabilidad
- Frenos
- Prestaciones

DEFECTOS

- Dirección muy desmultiplicada
- Maletero y plazas traseras mínimas
- Volante bajo

lianos y que dan un aspecto un poco pobre al coche. De todas formas, el acabado general del coche italiano es bastante bueno en la actualidad.

AL VOLANTE: CUATRO CONTRA SEIS

Los motores de ambos coches dan una potencia similar. Sin embargo, el V-6 italiano es algo más elástico que el cuatro cilindros alemán. El funcionamiento de ambos es fino, sin vibraciones molestas. La insonorización está bastante bien lograda. Los motores se oyen, pero no molestan. A regímenes intermedios, el ruido del motor del Alfa resulta más melodioso, menos estridente que el del Porsche, que es más bronco.

Una vez en marcha, el Alfa se muestra algo más rápido que el Porsche, aunque por muy poco. En aceleraciones están a la par, mientras que en recuperaciones el Porsche se queda algo descolgado en los cronometrajes en quinta, a causa de un desarrollo más largo que el del Alfa.

En los desarrollos de cambio, Alfa ha acertado más que Porsche.

En consumo, a velocidades normales, el coche italiano obtiene mejores cifras que el alemán. Sin embargo, cuando se rueda rápido, se cambian las tornas. Hay que señalar lo parcos en consumo que son ambos coches, con los que se obtienen cifras excepcionales, habida cuenta la cilindrada y la potencia de sus motores.

En lo que a la transmisión se refiere, los desarrollos del cambio del Alfa están más ajustados a las posibilidades del motor. En el Porsche, la quinta es un poco larga y además se hace notar el salto que queda entre ella y la cuar-

FICHA TÉCNICA



ALFA ROMEO 2.5 GTV

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6 en V. Cilindrada: 2.492 c.c. (88x68,3 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 75 litros. Potencia máxima: 160 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 21,7 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,8 km/h.; 2.ª, 14 km/h.; 3.ª, 21,7 km/h.; 4.ª, 28,9 km/h.; 5.ª, 35 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

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

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje de Dion detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6x15 pulgadas. Neumáticos: 195/60 HR 15.

PESO En orden de marcha: 1.210 kg.

Precio en la calle:
3.195.248 ptas.

Fecha de presentación: Noviembre de 1980.
Importador: Alfa Romeo Española, S. A.
Garantía: Un año, sin limitación de kilometraje.
Número de talleres: 35.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Prestaciones
- Comportamiento
- Frenos

DEFECTOS

- Manejo de cambio
- Mala visibilidad trasera
- Terminación

FRENTE A FRENTE

FRENOS



Iguales

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Alfa	Porsche
A 60 km/h.	13,4	12,2
A 100 km/h.	30,7	32,0
A 120 km/h.	51,8	53,8

PRESTACIONES



Pequeña ventaja italiana

	Alfa	Porsche
VELOC. MAXIMA (km/h.) ..	220	217
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	16,6	16,3
1.000 m. salida parada	30,1	29,8
De 0 a 100 km/h.	8,9	9,1
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	19,2	19,0
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,0	21,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	33,1	33,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	36,9	38,4
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	9,0	9,1
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	12,0	13,6

CONSUMO



Bajos los dos

	Alfa	Porsche
CIUDAD		
A 26,6 km/h. de media	13,9	13,7
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,4	7,1
En conducción rápida	14,8	11,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruc.	7,5	8,3
A fondo	12,9	11,6
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio pond.	11,0	11,2
Recorrido (kilómetros)	630	540

ta. Pero, en el manejo de la palanca de cambios, el Porsche es netamente superior. Aunque el sincronizado es un poco lento, los recorridos de la palanca son suaves y precisos. En el Alfa, la primera entra siempre mal a coche parado, siendo necesario pasar por segunda primero o introducirla muy lentamente. Las otras marchas entran mejor, pero los recorridos de la palanca son muy largos. Además, el embrague es poco progresivo.

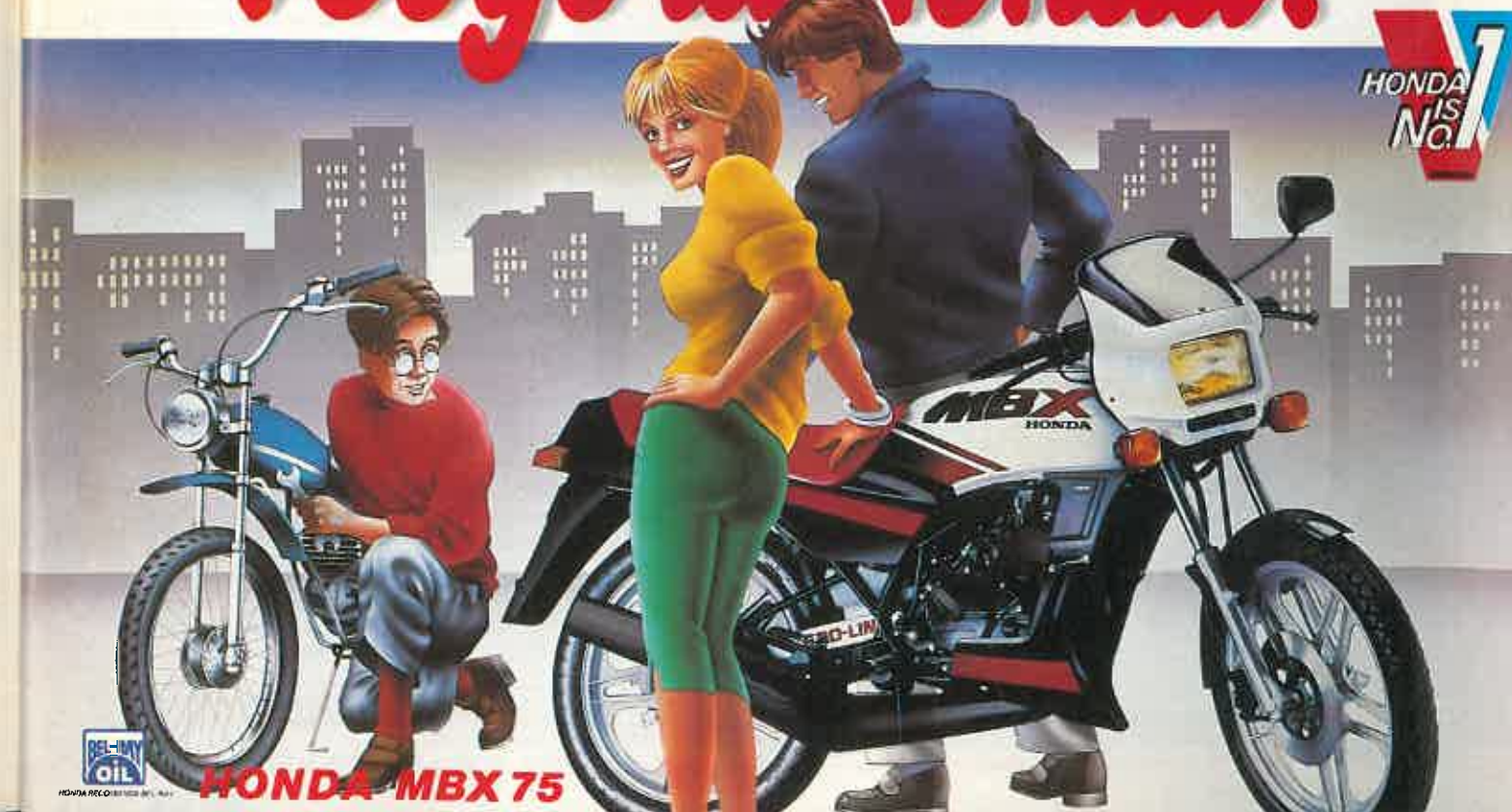
En el capítulo de la estabilidad, ambos coches están a un nivel muy alto, pero se comportan de forma diversa. El Porsche va siempre como sobre raíles. A lo sumo, cuando se entra muy rápido en una curva cerrada, existe una ligera tendencia a deslizarse del eje delantero, fácilmente controlable a base de volante. Pero no hay más. El Alfa tiene reacciones más vivas. Al límite tiene también esa tendencia a seguir de morro a la entrada de la curva; una vez

que se ha entrado en ella, la tendencia inicial se transforma en un suave y controlable derrapaje del tren trasero, fácilmente corregible también a base de volante. Por otro lado, mientras que el Porsche apenas balancea, el Alfa adquiere alguna inclinación en curva.

En definitiva, ambos coches se tienen muy bien, pero en ciertos terrenos muy virados, el Alfa resulta más ágil, porque permite que se juegue con él. El Porsche requiere una conducción más

ALGUNOS TODAVIA NO ESTAN EN HONDA...

¡Coge la Honda!



HONDA MBX 75



Instrumentación completa en ambos coches. En la nueva versión del Porsche resulta más atractiva. Los asientos son confortables en los dos, pero la posición para conducir es mejor en el Alfa.

fina y se adapta mejor a trazados más abiertos, con curvas de mayor radio, que aborda sin moverse lo más mínimo.

En la mayor agilidad del Alfa interviene también el que la dirección sea más directa. Resulta un poco más pesada que la del Porsche en maniobras a coche parado, pero en cambio no obliga a manoteos excesivos sobre el volante en terreno de curvas, lo que sí

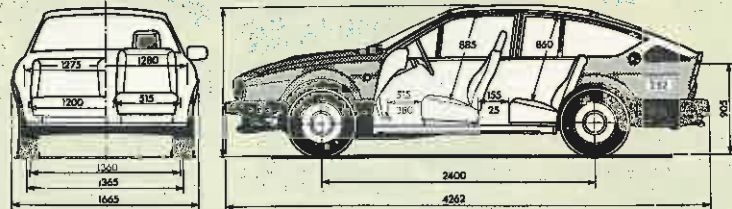


ocurre en el Porsche, cuya dirección peca de lentitud. Esto, unido con la posición baja del volante, que toca en las piernas de quien conduce, y la posición muy recostada, que limita un poco la visibilidad, hacen más difícil la conducción de este coche en terreno de curvas, al margen de lo difícil que pueda resultar el querer balancearlo en una curva.

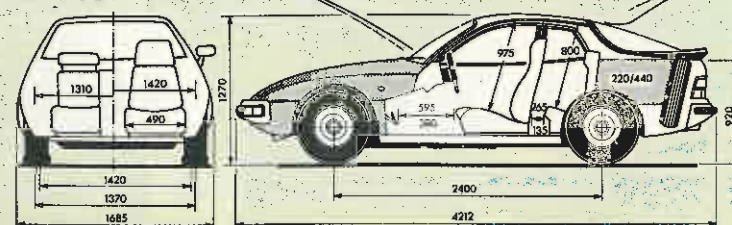
En frenos, ambos coches están muy bien. Las pequeñas diferencias que hay se deben achacar a las calidades de las pastillas empleadas por cada coche.

En lo que se refiere al confort de

ALFA ROMEO GTV-6 2.5



PORSCHE 944



SONORIDAD



El ruido justo

	Alfa	Porsche
Al ralentí	53,2	53,8
A 60 km/h.	65,3	65,2
A 90 km/h.	67,2	69,8
A 120 km/h.	73,2	72,6
A 140 km/h.	74,8	75,4
A tope	81,7	80,5

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

FRENTE A FRENTE

EQUIPAMIENTO



Normal

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

BALANCE FINAL



Arrogancia Italiana

	Alfa	Porsche
Velocidad máxima	1.º ****	2.º ****
Acceleraciones	1.º ****	1.º ****
Recuperaciones	1.º ****	2.º ****
Consumo	1.º ****	1.º ****
Transmisión	1.º ****	2.º ****
Caja de cambio	2.º **	1.º ***
Frenos	1.º ****	1.º ****
Dirección	1.º ****	2.º **
Comportamiento	1.º ****	1.º ****
Aptitudes urbanas	1.º ****	2.º ****
Autonomía	1.º ****	2.º ****
Habitabilidad	1.º ****	2.º **
Maletero	1.º ****	2.º **
Confort	1.º ****	2.º ****
Posición conductor	1.º ****	2.º ****
Sonoridad	1.º ****	1.º ****
Equipamiento	1.º ****	1.º ****
Calidad-precio	1.º ****	2.º *

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

marcha, el Alfa tiene una suspensión más confortable que la del Porsche, que peca de duro. En una conducción normal y relajada, el Alfa resulta netamente superior al Porsche.

En alumbrado, ambos coches están bien. Sus faros iluminan lo suficiente como para que de noche se pueda sacar buen partido de las posibilidades de ambos.

CONCLUSION: UNA RAZÓN DE PRECIO

A la hora de elegir es imposible no hacer referencia al precio. Casi el doble de dinero es mucho dinero en dos coches tan parecidos. Por otro lado, ninguno de los dos es un último modelo que justifique el pagar esa diferencia por la novedad. Y, aunque no sea cuantificable exactamente, no nos parece que haya tanta diferencia de imagen entre Porsche y la marca italiana. Entrando en el terreno de la calidad, insistimos en que el Alfa empieza a tener un buen nivel, aunque tenga que seguir mejorando.

Y puestos al volante, el Porsche puede llegar a ser muy eficaz, con su comportamiento como si fuera sobre raíles y un balanceo mínimo de carrocería. Pero el Alfa Romeo es más divertido. Y su motor, bien administrado por el cambio, empuja fuerte y gasta poco. Da la sensación a quien lo lleva que está conduciendo de verdad.

Esto sin contar con que la habitabilidad es superior, aunque esto no sea lo más importante en un coche deportivo. Si, además, el equipamiento es semejante, al final, lo más razonable resulta elegir el Alfa, al menos mientras Porsche no ofrezca unos precios más razonables.

Sergio Piccione

La razón del mínimo interés.

Los poseedores de un Peugeot 505 aseguran estar plenamente satisfechos de su decisión. Sin duda, ésta es una buena razón para ceder a la tentación de cambiar a un Peugeot 505. Pero no la única. Ahora, las ventajas de poseer un gran coche también se cuentan en pesetas. Las que se ahorra, al comprarlo con la tasa de financiación más baja del mercado. El 9,5% anual.

9,5% ANUAL

Desde **29900 Pts. al mes.**

PEUGEOT 505
La Razón y la Pasión.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Esso Lubricantes recomendados



FIAT DOMANI EL UNO CRECE



POR las carreteras suecas y camuflado en su parte posterior ha sido fotografiado el Fiat Domani, versión del Fiat Uno con carrocería de tipo clásico, es decir, cuatro puertas laterales y maletero independiente. Como ya anunciaba Mo-

tor 16 en su número 67, el Domani se producirá en un futuro próximo en Brasil y probablemente se comercialice en Europa.

La carrocería de lo último

de Fiat Brasil será unos veinte centímetros más larga que la del Uno. También se realizará una versión familiar de gran capacidad de carga. Los interiores, salvo al-

gunos retoques, serán prácticamente iguales al Uno; las motorizaciones que equiparán al *Fiat de mañana*, algo más grandes y pesadas que las del Uno italiano, serán las que hasta ahora se producen en Brasil, incluidas las versiones de alcohol etílico.

QUINT INTEGRA DOS Y MEDIO DE HONDA

HONDA acaba de lanzar en exclusiva para el mercado japonés un nuevo deportivo denominado Quint Integra. Su agradable silueta se caracteriza por sus dos volúmenes y medio. Tiene portón posterior y los faros delanteros son escamoteables. Mecánicamente lo más destacable es el motor de

cuatro cilindros en línea, dos árboles de levas en cabeza y cuatro válvulas por

cilindro, que en la versión alimentada por inyección electrónica desarrolla una

potencia de 135 caballos a 6.500 revoluciones por minuto. Este motor puede ir acoplado a un cambio manual de cinco relaciones o a uno automático de tres.

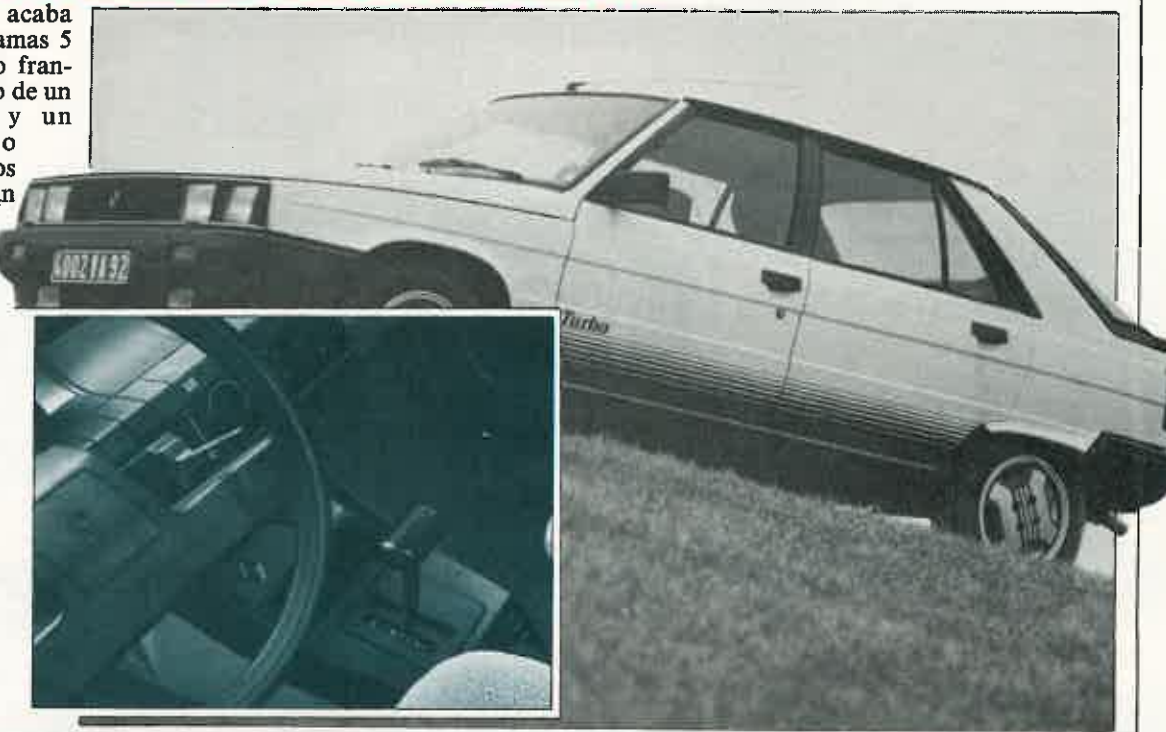
La nueva versión del Quint tiene una longitud de 4,28 metros y su peso oscila entre los 890 y los 970 kilos, según versiones.



Lo último R-11 TURBO 5 PUERTAS Y R-5 AUTOMATICO SOLO PARA FRANCESES

La Regie Renault acaba de ampliar sus gamas 5 y 11 para el mercado francés con el lanzamiento de un R-5 Automáticos y un R-11 Turbo cinco puertas. Estos modelos de momento no están previstos por FASA Renault en sus planes comerciales.

El 11 Turbo cinco puertas conserva todas las características de su predecesor con el motor de 105 caballos. En cuanto al 5 Automático, incorpora la caja de tres relaciones de los R-9 y 11, que va acoplada al motor de 1.397 centímetros cúbicos, y desarrolla una velocidad máxima de 154 kilómetros por hora, alcanzando los 100 en 16,5 segundos.



La pasión del máximo equipamiento.

Toda Europa se rinde ante la evidencia. Al prestigio de poseer un Peugeot 505, se une el placer de conducirlo. Por su gran equipamiento y sus poderosas innovaciones. Nueva inyección electrónica. Nueva suspensión. Cambio automático. Dirección asistida. Aire acondicionado. Sintetizador verbal. Cerraduras y elevalunas eléctricos... Y ahora, además, con una tasa de financiación que convence por sí misma. El 9,5% anual. El mínimo del mercado.

9,5% Anual

Desde
29900 Pts. al mes.

PEUGEOT 505
La Razón y la Pasión.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados **Esso**



AUTOCARAVANA BOOS HOTEL DE CUATRO RUEDAS

TODOS los amantes del campismo, que comenzaron sus andanzas con una tienda de lona, terminan planteándose la duda entre la adquisición de la caravana convencional o la autocaravana. Un vehículo y otro presentan ventajas e inconvenientes, pero si la opción que se plantea es fundamentalmente viajar, nuestra recomendación es siempre la autocaravana. La caravana no deja de ser una pequeña casa, que de vez en cuando se traslada de un lugar a otro con el automóvil, y sólo cuando se encuentra estable en un lugar es verdaderamente útil.

Para unas vacaciones estables en un camping, junto a la playa o la monta-

ña, la caravana dará a su propietario muchas satisfacciones, pero si de lo que se trata es de viajar, conocer muchos lugares en poco tiempo y, además, hacerlo con seguridad, la autocaravana es el vehículo ideal. Durante varios días hemos probado los modelos fabricados por Boos Caravaning, sobre la base de Fiat Ducato. En el catálogo de este fabricante nacional puede elegirse entre cinco versiones, con capacidad para cuatro y seis plazas, y en todos los casos con un completo equipo de serie, que satisface las demandas de cualquier viaje, con un mínimo de comodidad para todos sus ocupantes. En cualquier caso, siempre es posible ampliar opcionalmente el equipo, desde elementos

mecánicos, como el turbocompresor para el motor diesel, el equipo de aire acondicionado o la antena electrónica de televisión.

La gama de Boos comienza por el Sport Men, realizado sobre la misma carrocería del Ducato, habilitado para cuatro plazas. Al no estar sobredimensionado, en relación al vehículo original, cuenta con la ventaja de permitir una conducción más relajada, en cuanto que el conductor no tiene que preocuparse de ningún tipo de saliente tras la cabina, que en otros modelos es de diez centímetros por cada lado.

En los modelos Trotter, Country, Heavy y Shadow se monta una caja diseñada especialmente para los chasis de

FICHA TÉCNICA

AUTOCARAVANA BOOS

MOTOR Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.445 c.c. (93 x 90 mm.). Alimentación: Inyección. Compresión: 22 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 72 CV a 4.200 rpm. Par máximo: 15 mkg. a 2.400 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Diámetro de giro: 13,9 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente McPherson delante y ejes tubulares y ballesta de flexibilidad variable detrás.

RUEDAS Neumáticos: 185 SR 14.



En el espacio de una furgoneta de tipo medio se puede crear el ambiente de una pequeña casa, con todos los elementos necesarios para disfrutar de un fin de semana o recorrer Europa en vacaciones.

Ducato, construido en material ligero. El suelo lleva un aislamiento tipo sandwich. Los laterales, la parte delantera, la trasera y el techo están fabricados sobre un armazón de madera de pino sueco, tratado contra la humedad. El revestimiento exterior es de aluminio. Además, todo el vehículo lleva un aislamiento de porespan expandido de 30 milímetros de espesor, que consigue un considerable aislamiento del calor y el frío, que junto con el sistema de cale-

facción de gas mantiene una temperatura más que aceptable en el interior, con el vehículo parado, ya que, durante la marcha, la calefacción del motor es suficiente, al menos con temperaturas exteriores próximas a los cuatro grados, que eran las existentes en algunos momentos durante la prueba.

En todas las versiones la motorización es la misma, diesel, con el conocido motor *Sofim* de cuatro cilindros de 2.445 centímetros cúbicos y 72 caballos de potencia. Con la carga necesaria para un viaje de una semana o incluso más tiempo, con cuatro personas, ningún modelo presenta problema de fuerza, aunque en las cuatro versiones últimamente citadas la aerodinámica limi-



Precios

Sport Men	2.750.000 ptas.
Heavy	2.790.000 ptas.
Shadow	2.950.000 ptas.
Country	2.890.000 ptas.
Troter	3.360.000 ptas.

Estos son precios de venta al público, con todo incluido a excepción de los gastos de matriculación, que, con pequeñas variaciones, es aproximadamente de veinticinco mil pesetas.

ta bastante la velocidad máxima, que sólo en condiciones muy favorables llega a superar los 110 kilómetros por hora. Pero en estos vehículos la velocidad máxima, cuando es posible obtener un promedio próximo a los 80 kilómetros por hora, es un dato poco significativo. Como opción es posible montar un turbocompresor, con cuya ganancia de potencia es posible alcanzar una velocidad superior a los 120, una cifra más que suficiente para una autocaravana.

La instalación de frenos cuenta con dos circuitos hidráulicos independientes con servo, con discos en las ruedas delanteras y tambores en las traseras. Su efectividad es correcta, aunque quizá para un conductor habituado a un turismo, que será el caso de los propietarios de estos vehículos, puede resultarles en principio escasa, pero ya decimos que es una cuestión subjetiva. Otro tanto pasa con la dirección, que para quien no está acostumbrado a conducir una furgoneta, llegará a resultar demasiado pesada en las maniobras de coche parado. En marcha, la dirección no presenta problemas, y los siete metros de radio de giro son correctos para los más de cinco metros y medio de la mayoría de las versiones de las autocaravanas de Böos.

La suspensión delantera es independiente, de tipo McPherson, y la trasera

con ejes tubulares y ballesta de flexibilidad variable. Este tipo de suspensión permite que durante el viaje los ocupantes puedan entretenerse con un juego de mesa sin problemas y que las cosas se mantengan en cualquiera de los muchos armarios y arcones de que dispone el vehículo con suficiente seguridad o que intempestivamente se abra una puerta.

Por otro lado, hay que señalar que la estructura de la caja es lo suficiente-

mente rígida, y en ningún momento se oyeron ruidos de deformaciones, que serían síntoma de una deficiente construcción; por lo demás, la terminación está muy cuidada.

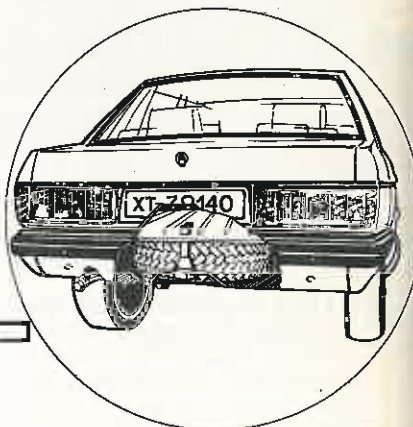
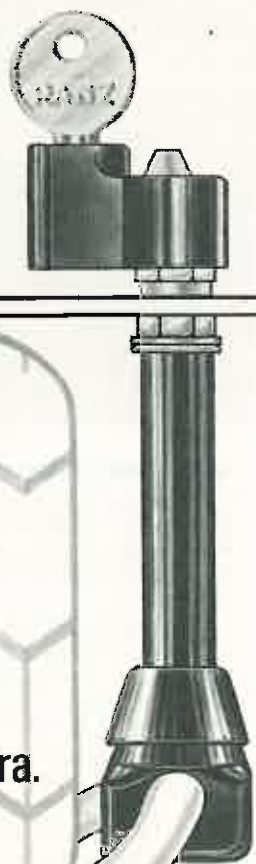
Como equipo de serie en todas las versiones, las autocaravanas de Böos disponen de ducha de agua caliente y fría, frigorífico de 70 litros, que funciona a 220 y 12 voltios y gas butano; cocina de dos fuegos a gas, calentador de agua a baja presión, bomba eléctrica de agua con regulador de presión constante, centralita eléctrica, para mantener los niveles de carga de la batería; transformador rectificador 220/12 voltios, campana extractora de humos, WC náutico integral, depósito de aguas residuales de 90 litros (en algunas versiones doble), depósito de agua potable de 120 litros, portaequipajes con escalera, acceso exterior a los arcones y ventanas dobles de metacrilato en color.

Como ya dijimos, con este equipamiento es posible mantener un confort más que aceptable para un viaje de fin de semana o unas vacaciones, pues además lleva los suficientes armarios y arcones donde alojar todo los útiles de camping, sin que estorben en el hábitáculo, asunto muy a tener en cuenta cuando se quiere viajar con comodidad.

¿NO LO SABIA?

su rueda de repuesto se la pueden robar.

Evite sorpresas de ultima hora. Para eso RANZ ha creado su nuevo Antirrobo



TIPO DE COCHE

R-9/R-11/R-18

R-5 super

PEUGEOT-505/205
CITROËN-BX

TALBOT-150



Fabricado y Garantizado por

VENTAS EN FEBRERO

ANTES de iniciar un comentario sobre las cifras de ventas del pasado mes de febrero queremos hacer público agradecimiento a Anfacs (Asociación de Fabricantes) por ofrecer las cifras provisionales con cierta prontitud, hecho que habíamos venido solicitando desde hace muchos meses y que al fin ha sido posible. Con una caída de nada menos que el 10 por 100 (en lo que a vehículos nacionales se refiere), febrero no ha podido ser más nefasto para la industria, que ha perdido ya más de 4.000 ventas en los dos meses de este año. Excepto Ford, todas las marcas han perdido ventas en porcentajes superiores al 15 por 100, salvo Renault, que se sitúa en -7 por 100. O mucho cambian las cosas en los próximos meses, o todo apunta a un año 85 bastante peor que el pasado. De momento ya estamos en un 5,8 por 100 de caída respecto al anterior.

	Febrero	Enero-Febrero
1. Renault 11	4.494	9.067
2. Renault 9	2.768	6.490
3. Opel Corsa	2.529	6.458
4. Peugeot 205	2.155	4.995
5. Renault 5	2.124	2.485
6. Ford Fiesta	1.954	4.417
7. Ford Escort	1.589	3.339
8. Seat Panda	1.506	3.032
9. Talbot Horizon	1.464	2.955
10. Citroën BX	1.463	3.153
11. Renault 18	1.304	3.207
12. Ford Orion	1.298	2.811
13. Seat Ibiza	1.235	2.971
14. VW Passat	1.224	2.589
15. Seat Ronda	888	2.487
16. VW Polo	856	1.643
17. Citroën Visa	791	1.525
18. Peugeot 505	655	1.436
19. Renault 4	403	875
20. Renault 6	302	712



Oferta de la semana

TALBOT SAMBA PARA DEPORTISTAS

A los compradores de un Talbot Samba en cualquiera de sus versiones les darán a elegir entre un juego de skis completo con fijaciones y bastones, o un kit de tenis que se compone de raqueta con funda, bolsa de deportes y pelotas de tenis. El valor aproximado, de treinta



mil pesetas. En Dasauto, avenida Ciudad de Barcelona, 208, tel. 252 53 00, tienen a la venta un Opel Manta GTE M-FF, con aire acondicionado, neumáticos a estrenar, garantía de tres meses, y Europ Asistence por un precio interesante, 1.250.000 pesetas.

Cuéntenos su caso

CELA, EN LA ALCARRIA

Seguimos recibiendo cartas sobre el viaje de Cela a la Alcarria. Resumimos algunas de las recibidas en los últimos días, agradeciendo a nuestros lectores el interés demostrado hacia esta iniciativa.

Hasta que no aparezca la primera entrega no me encuentro en disposición de enjuiciar su «aventura» de incluir un texto literario en una revista especializada. Naturalmente, no pongo en tela de juicio la calidad de Cela como académico, sino la conveniencia de que sus escritos aparezcan en MOTOR16. Por otro lado, me disgustaría que este trabajo robase páginas a las secciones habituales de la revista, a las que ya me he habituado.

Fernando Escalera
Valladolid

N. de la R.—Según nuestro criterio, todo lo que sea elevar el nivel de una publicación, bienvenido sea. Ha pasado ya la época en que las publicaciones especializadas eran ladrillos técnicos. No está refrendada la técnica con la amenidad y menos aún con la calidad literaria. Y en cuanto a que robemos espacio, no se preocupe que, cuando comience a aparecer no va a faltar ninguna otra sección habitual.

Vivo relativamente cerca de la Alcarria y querría conocer el itinerario de Cela, por si fuera posible desplazarme y ver in situ el trabajo de tan ilustre académico.

José M. Hinojosa
Guadalajara

N. de la R.—En las semanas previas al inicio de la publicación detallaremos el itinerario y los lu-

gares de pernocta. Nada nos agradaría más que Cela estuviese permanentemente acompañado, pero también comprenderá que todo trabajo creativo exige cierta tranquilidad e intimidad, que en modo alguno queremos turbar.

Estoy interesado en leer el «Viaje a la Alcarria», de Cela, ya que no ha caído hasta ahora en mis manos y, ante el anuncio de una segunda parte, quiero conocer la primera. Pero en esta pequeña localidad en la que vivo sólo hay una modesta papelería-librería en la que no me dan razón. Quisiera conocer la editorial para pedirlo por correo.

Fernando Castro
Bueu (Pontevedra)

N. de la R.—Está editado en la colección Austral, de Espasa Calpe, cuya dirección es: Carretera de Francia, km. 12,2. Madrid.

MATICES DE LA GARANTIA

MI vehículo, un Citroën CX Palas 2500 diesel, mereció, después de desmontar su motor a los 135.040 km., el diagnóstico del jefe de taller de Ugarteza (Valencia): «Una vez desmontado, se observó unos escalones en los cilindros, teniendo que rectificar el motor». Entiendo que un motor diesel, en condiciones de utilización, debe durar mucho más de 135.000 kilómetros. No es admisible que a este periodo tenga que rehacerse. Como consumidor, pienso remitirme a la ley que me ampara y al Código de Comercio. ¿Comparten ustedes mis criterios o estiman que están equivocados? ¿Creen que puede prosperar mi demanda judicial?

Jean Maurel de Homps
Algemesí (Valencia)

por lo que no puede hablarse de un defecto de fabricación, sino de un desgaste de uso. Nos permitimos desaconsejarle de cualquier acción legal, porque, en nuestro criterio, no tiene posibilidades de ganarla. Frente a su argumento de que su coche no ha durado más que 150.000 kilómetros, le pueden abrumar con pruebas en contra de similares automóviles que han llegado a los 500.000 sin el menor problema y, en todo caso, nunca podrá demostrar que no ha rodado en situaciones límite, que es lo que, con toda seguridad, van a decirle. Deje las cosas como están, porque no va a lograr nada de la marca ni del concesionario que está perfectamente amparada por la ley del Consumidor y por el Código de Comercio, ya que en ningún momento se han comprometido a garantizarle una duración superior a la de garantía, que no se olvidó que usted firmó.



VER MEJOR

TENGO un problema que supongo que tendremos muchos automovilistas: cuando circulo bajo la lluvia y detrás de otro vehículo grande, como un camión, se levanta una nube de finas gotas de agua mezclada con grasa o aceite que los limpiaparabrisas, incluso nuevos, son incapaces de barrer.

José Real Vázquez
Samos (Lugo)

Respuesta.—Tiene toda la razón cuando nos dice que es un problema que afecta a una gran mayoría de automovilistas. La mezcla de agua y gasóleo o aceite es difícilísima de barrer. Como remedio bastante eficaz, pero no definitivo, cabe añadirle al depósito del limpiaparabrisas un detergente líquido, del tipo del empleado como lavavajillas doméstico, que normalmente desengrasa bien. Suele producir bastante espuma, que puede llegar casi a cegar el parabrisas durante una barrida. Lo ideal sería instalar dos depósitos; uno con detergente bastante concentrado y otro con agua limpia. Esta solución, que no es difícil instalarla artesanalmente, aún no se le ha ocurrido a los fabricantes, pero no deberían descartarla como opción.

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

Foto Robot
1: Audi (CC). 2: Volkswagen (Passat). 3: Talbot (Sollara). 4: Citroën (CX 250). 5: Mercedes (380).

Panel Loco
1: Timón. 2: Baliza. 3: Hangar. 4: Turbina. 5: Cabina. 6: Fuselaje.

Jeroglífico
«Sobrepasó los doscientos.»

ACLARACION

En su revista del día 19 de enero publican un artículo sobre anticongelantes, adjuntado un cuadro comparativo, en el que no consta nuestra empresa, fabricante de una extensa gama de anticongelantes de excelente calidad. Para que se hagan una idea, nosotros suministramos refrigerantes en origen y para la red de recambios a las firmas Enasa, Peugeot, Citroën y Talbot. Les agradeceríamos se sirvan insertar en el próximo número la aclaración pertinente.

Emilio Brustenga
Gerente de IADA, S. A.
Barcelona

Respuesta.—Muy gustosamente accedemos a su petición, puntualizando que hemos recogido una muestra de cada una de las marcas en el mercado, recomendadas por los propios fabricantes y que, por tanto, su producto, bajo otro nombre comercial, sí aparece en la relación.



Respuesta.—Por la documentación que nos envía, vemos que en Citroën han descartado una reparación de garantía, estimando que el plazo transcurrido desde la compra (tres años y medio) y el kilometraje recorrido, se aleja mucho de las condiciones pactadas.

Eso es así y no tiene vuelta de hoja. Usted no tiene el menor derecho a reclamar. Otra cosa es que moralmente le asista la razón. Lamentablemente, cualquier bien industrial está sometido a las leyes de la estadística. A usted le ha tocado una unidad con evidentes fallos o bien ha sometido a su automóvil a esfuerzos por encima de los normales.

Ningún fabricante, en ningún país del mundo, mantiene un periodo de garantía ilimitado y, desde luego, casi 150.000 kilómetros son bastantes kilómetros,

CRITICA DE TIENDAS

Robriauto

EN Madrid, en la calle del General Perón, número 25, esquina con la calle de Orense, se encuentra el agente Talbot Robriauto, una tienda dedicada en exclusiva a la venta de automóviles Peugeot, Talbot y motocicletas Yamaha.

Con una superficie de 230 metros cuadrados, en la que se exponen cuatro modelos de la gama y varias motocicletas, tienen también una pequeña boutique.

Las tasaciones se realizan en las instalaciones de Simca Española, central de tasaciones; el coche lo trasladan los propios empleados de la tienda o el propietario, y en el acto le pueden dar una tasación orientativa. La financiación la realizan a través de créditos bancarios (crédito perso-

nal); uno de los más ventajosos que utilizan es el City Bank, que concede cuatro años de financiación sin entrada, las entregas son inmediatas, disponen en la actualidad para entregar de tres unidades de Peugeot 205 GTI, tan escasos en este momento en el mercado

nacional. En breve plazo colaborarán con Santiago Martín Cantero, con el que llevarán a cabo personalizaciones y revisiones especiales de los coches nuevos, así como las revisiones mecánicas rutinarias, que ahora se llevan a cabo en las instalaciones de Simca.



Puntuaciones: Vendedores, 7; exposición, 7; entregas, 9; financiación, 8.

Valor. Volar...
y confianza
en sus vehículos...



ASI SE ENTRENARON LOS PILOTOS ESPAÑOLES SELECCIONADOS PARA LA FINAL DEL CAMEL TROPHY-85

Volar. Soñar. Ingravidez y libertad por el dominio, por la superación. El hombre y la máquina. La inteligencia y el medio, fruto también de la inteligencia: Land-Rover Santana 88 Liger.

La fotografía es espectacular: más de tonelada y media saltando, ligero, como un felino, para seguir rodando, agarrado al terreno, como el reptil más estable.

Así se entrenaron los pilotos que van a representar a España en las selvas de Borneo en la presente edición del Camel Trophy internacional.

Su entrenador, conductor excepcional de vehículos todo terreno, preparó duramente a los futuros participantes españoles en las circunstancias más adversas de orografía y clima: vadeando ríos de crecida y vertiginosa corriente, producida por las copiosas lluvias y nevadas; barrizales; subidas y descensos monte a través, sobre piedras sueltas y resbaladizas, con pendientes de más de 45°; maniobras de auxilio entre los vehículos; simulación de averías a solucionar en condiciones extremas: en el centro del río, en medio del barrizal y la nieve, en zonas angostas y quebradas sin espacio para desenvolverse, etcétera...

El comportamiento, prestaciones y respuesta de los vehículos 88 Liger estuvo en todos los trances a la altura de los esfuerzos que se les exigían, y han sido ampliamente elogiados por los propios pilotos, entrenador, directivos, organizadores y periodistas.

REMITIDO

SOLUCIONES PARA EL FRIO

CUANDO hace mucho frío, la parafina que contiene el gasoil se solidifica y obstruye el filtro de combustible, con lo cual el rendimiento del motor disminuye e incluso se llega a parar el motor. Texas Instruments aporta soluciones a estos problemas con una tecnología de primera línea que ha desarrollado durante los últimos veinte años.

Los primeros resultados del fuerte impulso que está dando la compañía a su división de automóviles son el 3ORT y el 2ORT. El 3ORT es un calentador de combustible para vehículos con motor diesel. Este dispositivo permite obtener caudales de combustible de hasta 40 litros por hora en pocos minutos desde que se puso en marcha el motor, a temperaturas de -20 grados. El alma de este dispositivo son unas píldoras de material cerámico que son capaces de calentarse en pocos segundos con un consumo de electricidad mínimo. Entre las propiedades de este material está que el consumo de energía eléctrica va disminuyendo según aumenta la temperatura.

El 3ORT es sumamente fácil de instalar, ya que se intercala entre el filtro de combustible y su soporte. En la actualidad, algunos modelos europeos lo montan como equipo de serie. Próximamente, MOTOR16 publicará los resultados obtenidos en las pruebas que estamos realizando.

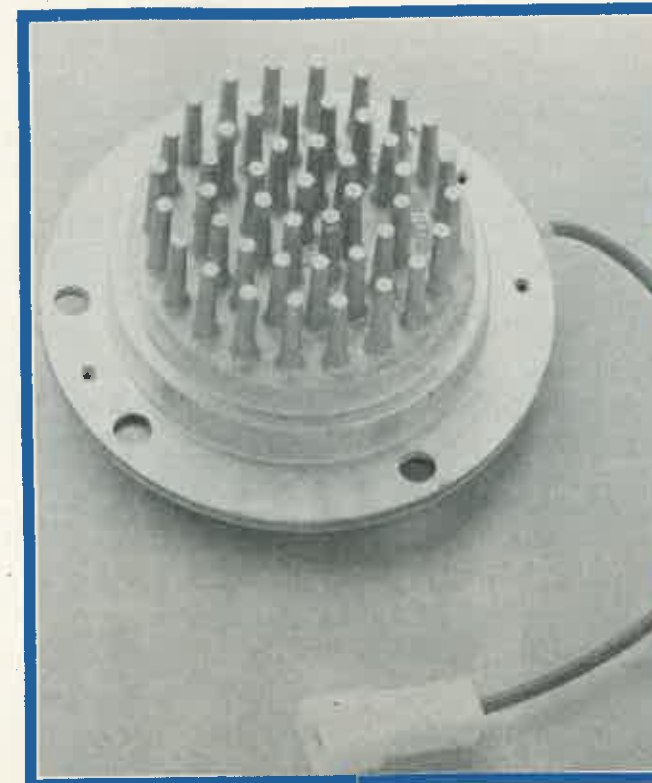
Otro accesorio que mejora el rendimiento del coche, en particular durante los primeros minutos de funcionamiento, es el 2ORT. Este es un dispositivo que también está dotado de cuatro elementos cerámicos que en pocos segundos alcanzan los 180 grados, calentando la mezcla de aire y combustible, por lo que el rendimiento del motor es óptimo desde los primeros momentos. Este sistema minimiza el uso del estrangulador y reduce la



emisión de gases nocivos, a la vez que economiza combustible. Para la instalación del 2ORT es necesario hacer un rediseño del colector de admisión para poder aprovechar al máximo las posibilidades del dispositivo. Estos dos elementos se montan de serie en muchos de los modelos de las marcas BMW, Mercedes y Volkswagen.

Texas Instruments es una compañía conocida especialmente por su actividad en el campo de la electrónica y los semiconductores. No obstante, también está presente en el campo del

El 30 RT se adapta a cualquier filtro de combustible de un motor diesel sin apenas intervención mecánica. Para casos particulares se puede montar en serie en la conducción de combustible.



El calentador de mezcla es una pieza de aluminio que en su interior contiene cuatro piezas cerámicas. La mezcla de aire y gasolina, al pasar por su superficie, adquiere la temperatura ideal de funcionamiento del motor.

automóvil, en el cual ha colaborado desde hace muchos años. La segunda semana de marzo, Texas Instruments celebró un simposium en Almelo (Holanda), en el cual se trataron los temas que más preocupan a los constructores en la actualidad: economía, seguridad y contaminación, y se presentaron las soluciones a estos problemas que la compañía tiene en estudio.

FOTO ROBOT



Localizar las cinco marcas y, a ser posible, modelo que forman estos dos atractivos prototipos.

PANEL LOCO

MITO	N
BAILA	Z
GRANA	H
RUTINA	B
ANICA	B
JULEASE	F

PANEL LOCO

Con las letras que componen las palabras de la izquierda, y ayudándose de la letra central, formar el nombre de seis palabras relacionadas con el mundo de la aviación comercial.

JEROGLIFICO

¿Por qué multaron a Carlos en carretera?

Soluciones en pág. 33

**SO
PA
VION
CC**

NOTICIAS DE EMPRESA



BOSCH SE OCUPA DE LAS MOTOS

ROBERT Bosch GmbH ha presentado un sistema de inyección de combustible LE-Jetronic controlado electrónicamente, y un sistema de encendido electrónico de funcionamiento digital, ambos sistemas, adaptados para motocicletas.

La primera aplicación de estos sistemas se ha realizado sobre las motocicletas BMW K 100.

El nuevo sistema de inyección de combustible es un perfeccionamiento del L-Jetronic. Para facilitar el arranque y asegurar una marcha uniforme del motor, este nuevo sistema de inyección tiene un dispositivo de control de arranque en frío y un sistema de enriquecimiento de la mezcla durante la marcha en caliente.

Otra de las novedades son los dispositivos de medida de caudal de aire, mucho más ligeros.

Por su parte, el encendido digital transistorizado D-BTZ proporciona una energía muy elevada de combustión para la mezcla aspirada de aire y combustible, y comprimida por el motor.

El punto de encendido se ajusta con tal precisión que proporciona máxima potencia al motor, mínimo consumo de combustible, evita detonaciones y disminuye

la contaminación de los gases de escape. Pero para lograr todas estas exigencias es preciso conjuntar el sistema digital de encendido electrónico D-BTZ con el sistema de inyección electrónica de combustible.

CHAMPION DE CARRERAS

EL director comercial de Champion Ibérica, So-

ciudad Anónima, Rafael A. Mateu, hizo entrega del trofeo Champion a Jesús Díez Villarroel, ganador de la XVI Copa Nacional Renault. En el acto de presentación del programa de competiciones de Renault para esta temporada se proclamaron los vencedores de las dos populares Copas Renault y se entregaron los premios y trofeos Champion a los primeros clasificados. Champion Ibérica es uno de los patrocinadores de estas fórmulas de promoción desde sus inicios.





MOTORLANDIA, S. A.

FINANCIACION ESPECIAL

EXPOSICIONES: Paseo de la Castellana, 268. Teléfono 733 96 98. Plaza República Dominicana, 6. Teléfono 457 65 65. SERVICIO Y RECAMBIOS: José Vasconcelos, 2. Teléfonos 733 73 97 y 733 75 98. MADRID 28046

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

**SE COMPRA
MINI
O
SEAT 600
BUEN PRECIO
Tel. 474.42 22
8,30 a 14 horas**

**SEAT 131
Supermirafiori
Diesel Perkins,
M-DJ. Buen
estado.
550.000 ptas.
Tel. (91) 614 69 42.**

VENDO Escort 1600 Ghia 15 meses. Techo, spoiler, no paga Impuesto de Lujo. Noches. Tel. (925) 76 15 48.

VENDO furgón Ebro F100 SE-179... 100.000 pesetas. Sevilla. Tel. 65 57 81. Jerónimo.

ESCORT XR 3, vendo. Tres años. Impecable. Cuenca. Tel. (966) 22 18 91.

VENDO Simca 1200 por 120.000 pesetas. Tel. 235 02 64. Barcelona.

D.S.D. (Dieter Soucek Design, S. A.) vende:

GOLF GTI, GR-A, motor Ras nuevo, preparado temporada 85. 1.800.000 pesetas.

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.



VEHICULOS OCASION

LAND ROVER 109 ESPECIAL, M-6306-EJ
SEAT 127 3P GL, M-7818-CW
CHRYSLER 150 GT, M-8733-CM
PANDA MARBELLA, TO-9534-G

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

CITROËN
CONCESIONARIO OFICIAL

TALLERES SOL

Blasco de Garay, 37

Tels. 244 11 91 - 449 72 86

INMEJORABLES TASACIONES AL CAMBIAR
SU COCHE USADO POR UN **CITROËN**

OCASION

**MONTESA
COTA 348**

(91) 212 00 03

FORMULA Fiesta Campeonato España 85, perfecto estado. 450.000 pesetas.

NISSAN Patrol Turbo, todos los extras. 1.800.000 pesetas.

EXPOSICION y venta: Pechuan, 14. Teléfono 416 79 86.

**R-5
COPA**

BUEN ESTADO

Horas comida
Tel. (91) 433 56 79



FERNAN GONZALEZ, 30-TF 274 00 66
ACACIAS, 20-TF 468 32 44-MADRID

USADOS NUEVOS OPERACIONES ESPECIALES

**CREDITOS A 4 AÑOS
CON 9% INTERES**
Tenemos toda la gama de Automóviles últimos modelos

SIN ENTRADA

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

**LIQUIDAMOS STOCK
CON MAS DE 5 AÑOS.
OFERTAS
INTERESANTES**

**LA CONFIANZA
DE NUESTROS
CLIENTES AVALA
NUESTRO
PRESTIGIO**

**¡¡LLAMENOS, LE
INFORMAREMOS!!
274 00 66 y 274 18 33**

SUSCRIBASE A MOTOR16



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

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



A lo largo de la mañana del sábado día 23, Televisión Española conectará con el circuito de Kyalami en Sudáfrica para ofrecer en directo la primera prueba del Campeonato del Mundo de velocidad. A las 11,30 de la mañana está prevista la celebración de la carrera de 250 c.c. y a las 12,45, la de 500 c.c. También en «Tiempo para el Deporte», que se emite a partir de las 16,30 horas por la Segunda Cadena, se conectará con el circuito de Kyalami.

Rallye



Costa Blanca de nuevo

A las dos de la tarde del viernes 22 de marzo se dará la salida al primer participante del Rallye RACE-Costa Blanca, que como ya es habitual se celebra por tierras alicantinas. La prueba estará centralizada en el paseo Marítimo de Alicante, donde estarán situados los parques cerrados de salida y llegada de las dos etapas. A las 4,08 horas de la mañana del sábado día 23 entrarán los supervivientes de la primera etapa, para reanudar de nuevo la prueba a las dos de la tarde. La llegada final está prevista para las 5,27 horas el domingo por la mañana. Este rallye, puntuable para el Campeonato de España, consta de un total de 14 tramos cronometrados, todos ellos muy cerca, lo que lo convierte en una prueba fácil de seguir por los aficionados.

Motocross

BARCELONA DE CARRERAS

La segunda prueba del Campeonato de España de Motocross en la cilindrada de 250 centímetros cúbicos tendrá lugar en Barcelona el día 24 de marzo, en el circuito situado en la salida de Barcelona hacia Martorell. La prueba, cuya organización corre a cargo del Moto Club Esplugues, comenzará a las once de la mañana del domingo, aunque desde las diez habrá otras carreras complementarias. La entrada para los entrenamientos del sábado, que comienzan a las dos de la tarde, y la carrera del domingo costará 1.000 pesetas, pero si tan sólo interesan las carreras, el precio será de 800 pesetas.

También este mismo fin de semana se celebrará el Rallye Penedés, de motos, que organiza la Peña Motorista Barcelona y es puntuable para la Copa de España.

Televisión

PARA TODOS LOS GUSTOS

En el circuito de autocross de Sils, situado en la nacional II, a 75 kilómetros de la Ciudad Condal y 5 de Girona, tendrán lugar el día 24 de marzo las carreras del Campeonato de Europa de Autocross de las especialidades de TT y turismo. Estas pruebas serán retransmitidas por la Primera Cadena de televisión a partir de las 12 de la mañana dentro del espacio «Tiempo y Marca». Los telespectadores catalanes podrán ver el jueves 21 de marzo las entrevistas realizadas a los pilotos españoles Adrián Campos y Luis Pérez Sala por el equipo del programa «Tot Sport», que se emite por TV-3.

Libros

El 13 de Martini

Desde 1968 Martini & Rossi ha participado activamente en las competiciones deportivas del motor. Para conmemorar esos trece años durante los cuales han estado presentes en todo tipo de especialidades en el mundo, acaban de editar el libro «Martini Racing Story», que recoge toda la historia deportiva de la marca, desde sus primeras y pequeñas participaciones hasta los últimos éxitos logrados por los diferentes equipos de su escudería.

La foto premiada

STOP CONDICIONAL



La capacidad de sorpresa en este país a veces raya con el límite. Y ello, normalmente, por culpa de nuestros administradores, que, en alardes de celo, se adelantan a posibles averías o fallos en el suministro de electricidad. El caso es que una señal de lo más imperativa como es el stop, se convierte en condicional por mor de los desvelos de nuestros gobernantes. Ver para creer... La foto, recogida en la localidad granadina de Huéscar, ha sido remitida por José Chust Ballester, de Valencia, que recibirá gratis MOTOR16 durante seis meses.

TRABAJE CON BUENA CORREA



Trabaje a gusto. Con ilusión. Con buenos elementos. Con una buena correa de ventilador: **FIRESTONE**. Está homologada por los principales fabricantes de vehículos. Que no falten en su establecimiento las correas de ventilador **FIRESTONE**. Hay que trabajar con buena correa.

CORREAS DE VENTILADOR



Fabricadas por

Firestone
HISPANIA S.A.



Tarjetas Postales

LA relación de Vilanova i la Geltrú con el automóvil es grande: la principal industria del extenso y simpático pueblo mediterráneo es la Pirelli, que fabrica neumáticos.

La enorme fábrica no está ahora en su mayor apogeo, pero su imponente estructura desgarrada, a la derecha de las Ramblas, según se baja hacia el mar, sigue siendo uno de los edificios que caracterizan a Vilanova.

Yo pasé algunos años de la infancia y de la adolescencia luego, en Vilanova i la Geltrú, en donde vive parte de mi familia y hasta tuve, en la fase adolescente, enamoramientos fortísimos con una muchacha que trabaja en la Pirelli. Era delgada, fina y muy mona, y le gustaba patinar sobre ruedas, en una pista, cerca del mar.

Vilanova i la Geltrú debiera ser un campo de estudios denso y rico para sociólogos y antropólogos deseosos de conocer la realidad moderna catalana. Industria, agricultura y pesca constituyen las columnas laborales de un pueblo grande y extenso en el que viven muy bien integrados catalanes y emigrantes establecidos allí desde hace tiempo. Es una sociedad extraordinariamente mediterránea que ha sabido preservar una personalidad muy original en sus fiestas y en su cocina.

Vilanova i la Geltrú tiene carnavales que cuentan entre los mejores de España. Son de aquellos de vieja tradición, que supieron resistir a las prohibiciones del beaterio franquista y renacieron con toda su alegría subvertidora y popular en la democracia.

En Vilanova, justo al final de la Rambla y enfrente del final del muro de la Pirelli, está uno de los restaurantes de más solera de Cataluña y uno de los mejores de España en cuanto a cocina del mar. El Peixerot, en donde ofician los hermanos Mestre, Jordi, Josep y Joan.

Desde el xató al bull de tonyina, pasando por el all cremat y por el rosexat, la cocina típica de los hombres del mar de Vilanova es objeto allí de un culto refinado y fiel. No falta el gran mortero de aioli, ni falta en las mesas la buena botella de cava bien frío, que al fin y al cabo, Vilanova i la Geltrú es la salida hacia el mar del Penedés.

Vilanova i la Geltrú tiene una prestigiosa referencia literaria, «La ben plan-



Xavier Domingo

delante de la casa en donde estuvo el burdelillo simpático y azul, con una pianola en el bar y macetas con geranios en los balcones.

A Vilanova, desde Barcelona, se llega o por la sinuosa carretera de la costa, cogiéndola por Castelldefels, o por la pista hasta Villafranca del Penedés y luego por la montaña. Si no hay mucho tráfico, ambas rutas son agradables y bellas. Por la de la costa se puede admirar, en Garraf y empinada en el acantilado, una de las primeras obras de Gaudí. Una grácil construcción granítica, un chalet encargado por uno de los Güell, que, si mal no recuerdo, era personaje difícil y neurótico. Se suicidó en el lugar. Historia digna de Visconti.

Ahora el chalet de Gaudí aún queda más surrealizado con el titánico entramado de tuberías colosales que bajan hasta el embarcadero el producto de la vecina cementería.

Luego de haber bordeado el mar por los abismos, se desciende hacia Sitges y de allí, por Sant Pere de Ribes, se llega a Vilanova. Ya es el mundo de la viña, la gran extensión de parellada, macabeo y xarello, las uvas base del cava. Mar, pinares, viña. El aire puro y perfumado, salado y resinoso, abre un tremendo apetito.

Vilanova nos espera, con su sabrosa cocina. Abriremos boca con las petxinas y los datils de la playa, abiertos la plancha y los caracoles de mar, que introduciremos en el mortero de odorífero aioli. Las grandes gambas rosadas luego, delicia única y, ahora que empiezan a salir, los pulpos minúsculos, con ajo y perejil y una gota de buen vinagre. La ensalada cruda de dorada y ostras, de Joan Mestre y finalmente, el untuoso all cremat, inimitable guiso de pescadores, que en esta fecha será de escorpoira con patatas. El cava, sin freno, en las copas.

A mí, Vilanova me gusta en invierno, ahora, en esos días soleados, inmensos de azul, amplios y tristes, cosas de la nostalgia. No es Vilanova lo que se dice un pueblo bonito y turístico. Es más, mucho más. Es una calidad, una personalidad, una manera de ser, tremendamente suya e individualista y, sobre todo, radicalmente sensual. A los de Vilanova, sólo nos interesan dos cosas, cardar y comer, comer y cardar.

tada», de Eugenio d'Ors, y otra más que a pesar de haber sido publicada en Francia, Alemania, Estados Unidos, Italia y otras naciones, es desconocida en España. Barbara Probst Salomon



tuvo la amabilidad de considerarla bastante buena y el «Time» magazine no estimó inútil dedicarle en su día un reportaje de seis páginas. Contaba en mi novela la historia de un burdel de marinos y pescadores que existió en Vilanova antes de que tales lugares fueran prohibidos en España.

El otro día todavía pasé en auto por

Seat Ibiza. El coche más premiado del año.



Gold Mercury International. Máxima distinción de la International Organization for Cooperation.

Coche Español del año 1985. Premio otorgado por Motor Mundial.

Coche Español del año 1984. Premio otorgado por Cadena Catalana según votación de 21 especialistas del motor.

Thopée de L'Audace 1984. Premio de L'Automobile Magazine.

A FONDO CITROËN CX GTi TURBO MAYORIA DE EDAD

PRESENTADO hace ya más de diez años, concretamente en el verano del 74, el Citroën CX ha comenzado a hacer sólo dos su auténtico desarrollo. Destinado a reemplazar al legendario DS —fonéticamente, en francés, estas dos letras suenan como la palabra diosa—, se vio afectado en su evolución por los problemas que se le presentaron a la marca francesa y de los que sólo ha comenzado a salir, después de haber sido absorbida por el grupo PSA.

El coche fue un cuidadoso estudio aerodinámico y de seguridad. A estos dos conceptos se sacrificaron muchas cosas, como habitabilidad, longitud total, etcétera, pero lo cierto es que la línea ha aguantado sin problemas el paso de estos casi once años. Sin embargo, durante mucho tiempo el CX ha adolecido de un motor a su altura.

Los motores inicialmente previstos se quedaban en los cien caballos justos, insuficientes para mover con brillantez una carrocería muy pesada. El aumen-

to de cilindrada no fue suficiente para mejorar las cosas. Fue necesario echar mano de la inyección para que de verdad el coche pudiera comenzar a contar con un motor a la altura.

Ahora, con la adopción del turbo sobre esta misma versión de inyección del motor, la potencia es ya de 168 caballos, que con la colaboración de la buena aerodinámica que tiene el coche permiten alcanzar velocidades de 215 kilómetros por hora. Todo esto dentro de una total seguridad y con un alto gra-

VIRTUDES DEFECTOS

Buenas prestaciones

Consumo elevado

Comportamiento

Tacto de pedal de freno

Frenos eficaces

Asientos demasiado blandos





Alerón trasero, nuevas llantas de aleación y cuadro de instrumentos a base de relojes son las principales diferencias del CX GTi Turbo frente a sus hermanos.



do de confort. La cara menos agradable de todo esto son los consumos, muy elevados casi siempre, pero particularmente cuando se aprovechan todos los caballos disponibles.

MECANICA



El motor, colocado transversalmente, es el cuatro cilindros de 2.500 centímetros cúbicos, la última versión de este motor, que con inyección desarrollaba 138 caballos.

Se le ha acoplado un turbo Garret T.3, sin cambiador de calor. La potencia sube, como ya hemos dicho, a los 168 caballos, que supone un aumento de un 22 por 100 con respecto al último CX GTi. De todas formas, Citroën no ha puesto mucho énfasis en la búsqueda de una potencia máxima elevada. En relación a la cilindrada que tiene este motor, 168 caballos no son nada del otro mundo, hasta tal punto que hay motores con inyección que llegan a esa potencia sin necesidad de turbo. Ha sido en conseguir un motor lo más elástico posible en lo que más se han aplicado los técnicos, habiendo logrado un aumento del 40 por 100 en el par máximo, que sí es superior al de cualquiera de sus competidores. En la búsqueda de ese objetivo, han tarado el turbo de forma que da la máxima presión precisamente al régimen de par máximo —3.250 revoluciones por minuto— para a continuación descender. Esta presión máxima es moderada. Es de sólo 0,57 atmósferas. Luego desciende a

0,43 a régimen de potencia máxima.

El caso es que el funcionamiento de este motor es muy progresivo. El turbo comienza a soplar enseguida y las aceleraciones son progresivas, sin las brusquedades que se sienten en otros coches equipados con motores sobrealimentados.

FICHA TÉCNICA

CITROËN CX GTI TURBO

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.500 c.c. (93 x 92 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica, con turbo. Compresión: 7,75 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 68 litros. Potencia máxima: 168 CV a 5.000 rpm. Par máximo: 30 mkg. a 3.250 rpm.

TRANSMISIÓN Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,6 km/h.; 2.ª, 14,9 km/h.; 3.ª, 22,6 km/h.; 4.ª, 31 km/h.; 5.ª, 40,6 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCIÓN Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 11,7 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante y detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas. Hidroneumática.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 150 x 390 pulgadas. Neumáticos: 210/55 VR 390.

PESO En orden de marcha: 1.385 kg.



dos. La potencia anunciada por el fabricante se deja sentir en su totalidad, pues el coche coge con rapidez velocidades altas. Hemos conseguido una punta de casi 215 kilómetros hora, en 5.ª, que se corresponde al régimen de potencia máxima. Esto prueba que, por una vez, un fabricante no ha caído en la tentación de los desarrollos largos. Todas las relaciones de la caja de cambio están perfectamente adecuadas a las posibilidades del motor. Gracias a esta adecuación, prácticamente no se utilizan más que la cuarta y la quinta. Sólo en caso de adelantamientos largos en que se necesitan aceleraciones fulgurantes se desciende a tercera o segunda. La caja de cambio se maneja por medio de una palanca, que tiene una empuñadura en plástico que imita cuero, que resulta un poco ridícula aunque no incómoda. La precisión y la sincronización de la caja de cambio es buena, aunque es un poco rasposa a la hora de engranar las marchas. El embrague es muy progresivo.

Queda hablar de los consumos, muy elevados a alta velocidad y siempre considerables a otras más moderadas. Los 68 litros del depósito se quedan cortos para conseguir que el coche llegue normalmente a los 450 kilómetros de autonomía.

En cuanto al comportamiento del motor a altas velocidades, el que no lleve cambiador de calor hace que la temperatura suba en forma preocupante, aunque sin llegar en ningún caso a la zona roja, y que la presión del aceite descienda. Quizá Citroën se tenga que replantear el instalar un radiador. Aun-

que eso fuera a costa de enviar la rueda de repuesto al maletero. Por cierto, que resulta inaceptable que la pieza de plástico que contiene el gato y la manivela para cambiar las ruedas encaje mal en la llanta de la rueda de repuesto, haciendo un ruido molesto cuando se circula por piso irregular.

COMPORTAMIENTO



El comportamiento del CX es excelente. Sobre todo si se tiene en cuenta la longitud total del coche. Aunque muestra una típica tendencia, como tracción delantera que es, a seguir de frente en las curvas más cerradas, esta inclinación no es en ningún momento excesivamente marcada. Es más, cuando se rueda rápido, se aprecia una bue-

SONORIDAD



Contenido

Al ralentí	54,6
A 60 km/h.	64,2
A 90 km/h.	68,6
A 120 km/h.	70,8
A 140 km/h.	72,9
A tope	80,7

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

na disposición del eje trasero a deslizar hacia el exterior de la curva, ayudando al conductor a terminar de negociarla.

De todas formas, hay que advertir que la conducción del CX necesita un cierto periodo de habituación a causa de los frenos y, sobre todo, la direc-

EQUIPAMIENTO



Completo

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

ción. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, muy eficaces y que procuran un equilibrio perfecto durante la frenada. El problema es que el tacto del pedal es extraño y su recorrido mínimo. De ahí que los no habituados puedan encontrarse con la sorpresa de frenadas intempestivas. De todas formas, y aunque no tengamos nada en contra de la eficacia de estos frenos, queremos mencionar que el CX GTi Turbo sale ya en Francia equipado de ABS.

En cuanto a la dirección, asistida y autocentrante, no permite la más mínima imprecisión. Los movimientos que se hagan con el volante deben ser los justos. Y en ningún momento se puede soltar el volante para que vuelva a su posición, puesto que el retorno es rapidísimo. Esta rapidez de retorno y lo directo del mecanismo —que se agradece en carreteras de montaña, sobre todo

FRENOS



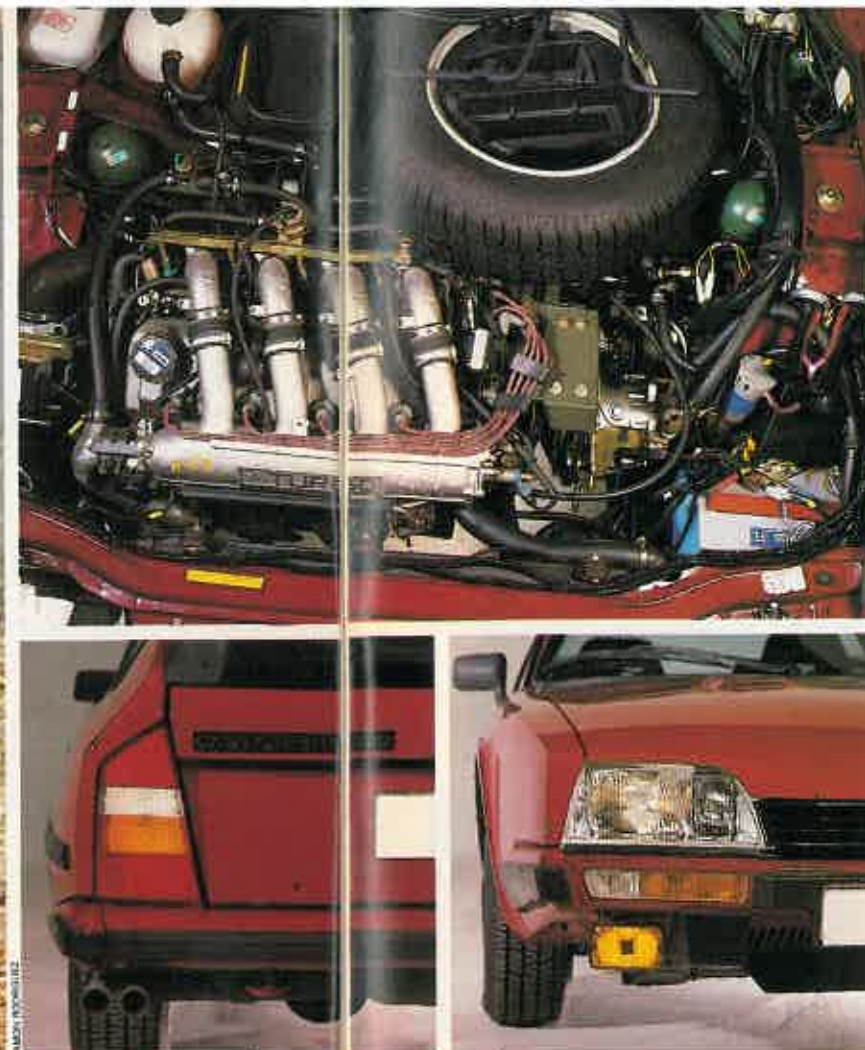
Muy eficaces

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	13,8
A 100 km/h.	39,5
A 120 km/h.	53,8



Estabilidad sin problemas pese a lo grande del coche. El motor empuja y tiene un funcionamiento progresivo. Pero consume mucha gasolina.



CONSUMO



Elevado

	l/100 km.
CIUDAD	
A 26 km/h. de media	15,2
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	9,2
En conducción rápida	17,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	10,7
A 140 km/h. de cruceo	14,8
A 180 km/h. de cruceo	18,9
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	13,0
Recorrido (kilómetros)	470

PRESTACIONES



Una bola

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	213,6
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	15,9
1.000 m. salida parada	29,5
De 0 a 100 km/h.	8,7
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	18,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ...	20,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	32,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ...	36,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	9,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	11,2

si se rueda deprisa— sorprenden también a los no habituados a Citroën.

En los que se refiere al confort de marcha, es francamente bueno. El motor es bastante silencioso a cualquier régimen. Y la suspensión absorbe bien todo tipo de irregularidades del piso, salvo cambios de rasante y badenes, en que la brusca carga de las cuatro ruedas por igual hace que esta suspensión hidroneumática reaccione con brusquedad. De todas formas, en terreno de curvas y si el conductor se empeña en ir rápido, hay una sensación de flotación en la parte trasera que hace que los propensos al mareo lo acaben pasando mal.

CARROCERÍA



La carrocería permanece inalterada en esta nueva versión del CX. Exteriormente se distingue por las nuevas llantas, con la «T» de turbo perforada en ellas, otra «T» sobre el capot, el correspondiente anagrama trasero y un aparatoso alerón trasero, más imponente que el que llevaban las versiones GTi y Turbodiesel.

En el interior, la principal mejora es la aparición de un cuadro de instrumentos analógicos bastante completo en lugar del anterior, tipo báscula de baño. Sólo con esto, el coche ha ganado en presentación interior. Los asientos tienen la misma conformación que

en las versiones anteriores ya mencionadas, pero con una tapicería que intenta ser deportiva, sin estridencias. Los asientos, delanteros y traseros, sujetan bien y son bastante cómodos, pero lo serían más si ofrecieran una mayor resistencia al peso del cuerpo, sobre todo en la zona lumbar. Al paso de los kilómetros el acolchado va cediendo y la parte baja de la espalda va perdiendo apoyo.

La ventilación no es uno de los fuertes de este modelo. Por muy rápido que se circule acaba siendo necesario recurrir al ventilador —afortunadamente silencioso— para conseguir que por las bocas de ventilación salga una suficiente cantidad de aire fresco. El problema se soluciona si se recurre al aire acondicionado, muy eficaz, lo mismo que la calefacción, controlada por medio de un sensor de control de temperatura ambiente que existe a la altura de los asientos delanteros.

En general el equipamiento del coche es bueno y muy completo. En lo que se refiere al acabado, sin ser nada excepcional, no merece críticas.

En cuanto a capacidad del maletero, es de formas muy regulares y tiene una gran capacidad. La arista de carga queda, además, bastante baja, lo que se agradece a la hora de cargar objetos pesados.

El alumbrado es bueno, aunque existe algo de desequilibrio entre cruce y larga. El limpiaparabrisas es de una sola raqueta, que limpia suficientemente.

Su Coche Nuevo. YA!



Si es usted mayor de edad y obtiene unos ingresos fijos mensuales, podrá estrenar coche en menos de quince días. Examine la tabla de créditos personales que ofrecemos, determine la cantidad que puede devolver cada mes... y pídanos el dinero que necesite. ¡Fíjese bien!

	36 meses	24 meses	12 meses
CREDITO Pesetas	Mensualidad Pesetas*	Mensualidad Pesetas*	Mensualidad Pesetas*
300.000	10.997	14.978	27.362
500.000	18.328	24.962	45.603
700.000	25.660	34.947	63.844
1.000.000	36.656	49.925	91.205
2.000.000	73.312	99.849	182.410

*Impuestos vigentes (I.T.E.) excluidos.

Nota. Si alguien le ofrece un crédito más ventajoso que éste, no se moleste en enviarnos el cupón. Pero, fíjese bien. ¡Gracias!

Deseo un crédito personal de Ptas.

Pagadero en mensualidades de Ptas.

Nombre

Dirección

Tel.

Población

DP.



Multiahorro, S.A.F.

Edificio BPME/Amigó, 15/ Barcelona 08021

Aut. DGP 4.12.81



RAMÓN RODRÍGUEZ



RAMÓN RODRÍGUEZ



La habitabilidad es buena para cuatro pasajeros. El maletero está en consonancia. El nuevo cuadro de instrumentos es completo.

FRENTE A SUS RIVALES

Con esta versión, Citroën pretende mejorar un poco más su penetración en el segmento de berlinas grandes de alrededor de 2,5 litros de motor, en un precio alrededor de los tres millones de pesetas.

El coche tiene condiciones para hacerse un hueco pese a lo veterano de su línea. Pero tiene que luchar contra una imagen no excesivamente prestigiosa

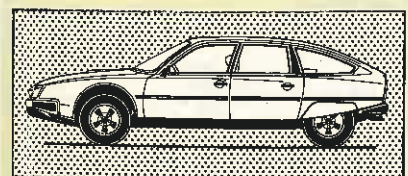
que le ha quedado de la época en que fue fabricado en nuestro país. Las deficiencias de calidad que tuvieron aquellas series, unidas al desplome de los precios en el mercado de segunda mano, perjudicaron su imagen que se ha ido recuperando gracias a las excelentes versiones diesel.

Pasando a compararlo con sus rivales, tres son los que aparecen como más claros, por potencia de motor, características y precio. El BMW 525i es ya sensiblemente más caro, lo mismo que

los Saab berlina de 16 válvulas. Estos dos son el Peugeot 505 Turbo Inyección y el Alfa 90 V-6. A diferencia del CX, ambos son dos berlinas de línea tradicional, de tres volúmenes, que aunque sean más compactas de tamaño, tienen una habitabilidad semejante. El Alfa 90 es un modelo reciente; el Peugeot tiene ya algo más de tiempo, y el Citroën es el más veterano, pero de momento, salvo alguna ligera modificación, no se conocen planes inmediatos para su sustitución. **S. Piccione**

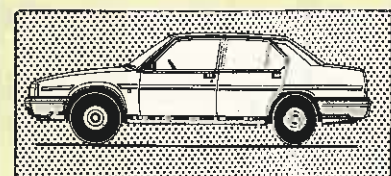
CITROËN CX GTI TURBO 3.087.788 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 2.500 c.c. Potencia máxima: 168 CV a 5.000 rpm. Peso: 1.385 kg. Velocidad máxima: 213,6 km/h. Consumo medio ponderado: 13 litros. Capacidad del maletero: 356 litros.



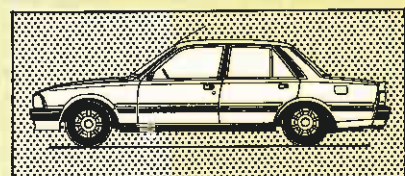
ALFA 90 2.5 Q.O. 3.095.288 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.492 c.c. Potencia máxima: 156 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.170 kg. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo medio ponderado: 10,7 litros. Capacidad del maletero: 345 litros.



PEUGEOT 505 TURBO I. 2.970.338 ptas.

Motor delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.155 c.c. Potencia máxima: 160 CV a 5.200 rpm. Peso: 1.330 kg. Velocidad máxima: 199,8 km/h. Consumo medio ponderado: 12 litros. Capacidad del maletero: 387 litros.



Reportaje

COVIN TURBO

SIMULACRO DE PORSCHE

Pasará a la historia por partida doble: Por ser la réplica casi perfecta del Porsche Turbo y por haberse dejado de fabricar ante la amenaza de demanda de la casa Porsche.

TENIA todos los detalles de un Porsche 911 Turbo, sus formas exteriores eran idénticas, las medidas básicas eran las mismas y hasta los cristales provenían del mismo fabricante que ha abastecido siempre al constructor germano. La

semejanza era total si se exceptuaban algunas leves diferencias: Faltaba el escudo Porsche sobre el capó delantero, la franja reflectante situada en la parte posterior llevaba la inscripción Covin, el motor no tenía el inconfundible sonido del seis cilindros ganador de Le

Mans y, lo que era más importante, la factura del producto final en vez de reflejar la escalofriante cantidad de 13 millones de pesetas, se conformaba con poco más de un millón de pesetas, en un increíble proceso de adelgazamiento monetario.

COPIA



ORIGINAL



La similitud es absoluta, Covin y Porsche se parecen como dos gotas de agua y se necesita un ojo de lince para descubrir cuál es el original y cuál es la copia. Por desgracia, la aventura Covin ha terminado y ya no será posible tener un Porsche Turbo por poco más de un millón de pesetas.

Ese fue el milagro hecho por Tim Cook y Nick Vincent, los fundadores de Covin, dos chiñados de la calidad y, cómo no, de los Porsche que con su *ópera prima* consiguieron la fama, pero no el éxito, pues Porsche cayó sobre ellos con todo el peso de la ley, como se ve en este comunicado oficial: «Tras la amenaza de demanda por parte de Porsche, Covin ha decidido no continuar con la producción y venta de su modelo Covin Turbo Coupé. Covin entregará los moldes del chasis a Porsche Cars of Great Britain, como agentes de Porsche AG. Estos moldes se entregarán ya rotos.»

En Covin creyeron siempre en la eficacia de la imagen y por ello no dudaron en dar vida a la réplica más perfecta de un Porsche Turbo que jamás se haya visto; una envoltura noble para el más humilde de los Volkswagen *Escarabajo*.

Los puntos comunes entre un Volkswagen y Porsche 911 son muchos. El mismo padre, el profesor Ferdinand Porsche; el mismo tipo de motor, los clásicos cilindros horizontales y opuestos, refrigerados por turbina de aire; el mismo tipo de suspensiones, por barras de torsión; etcétera. En Covin, la firma artesanal, quisieron llevar tal semejanza hasta el límite.

El Covin Turbo Coupé se iba a vender en forma de un «kit» especial y muy completo, que debía montar el propio interesado sobre un chasis de



VW. El trabajo difícil era recortar un *Escarabajo* o una ranchera VW para dejar una distancia entre ejes de 2,27 metros, la misma distancia exhibida por el Porsche 911 Turbo; desde ese momento, ya se podía ir acoplando los distintos elementos, todos hechos en fibra de vidrio y con una calidad de acabado excepcional que permitía un ajuste inmediato sin necesidad de *bricolage* caseros. Para aquellos usuarios que no se atrevieran personalmente a cortar el chasis había también una oferta de bases en perfecto estado de rodadura, por el módico precio de 100.000 pesetas.

El Covin hecho en Inglaterra presu-

mía igualmente de seguridad inquebrantable, aunque su *casarón* fuera de un material tan débil en apariencia como la fibra de vidrio. Sus creadores reforzaron todos los pilares del techo con nervios metálicos y situaron en las puertas un entramado que daba rigidez a la estructura.

Pese a todo, el Covin no era un Porsche 911 Turbo y la diferencia, flagrante, saltaba a la vista cuando se levantaba el capó trasero: nada de seis cilindros, nada de turbocompresores, nada de inyección de carburante. En su lugar campeaba un duro y resistente cuatro cilindros Volkswagen; un motor que si bien puede presumir de la mis-

ma paternidad que el motor victorioso en Le Mans o en Montecarlo, no tiene ni de lejos su nivel de potencia; frente a los 300 caballos del 911 Turbo original, el Covin debía conformarse con 54 *percherones*; frente a los 260 kilómetros por hora del Turbo alemán, la réplica inglesa oponía más de 110 kilómetros por hora, pero, ¿qué importaba?, la seducción estaba ya conseguida.

El Covin Turbo Coupé es ya una joya irreplicable, una joya de alta bisutería que engañaba desde lejos al más avisado conocedor.

Angel Marco

FABRICANTES UNIDOS PARA NO SER VENCIDOS

La proliferación de las falsificaciones de productos de todo tipo ha impulsado a los fabricantes occidentales, que son los más perjudicados, a solicitar una acción coordinada de la Cámara de Comercio Internacional. Para combatir estas actividades ilegales, en las que la industria del automóvil es una de las más perjudicadas, se ha creado en Londres una Oficina de Inteligencia contra el fraude que funciona a nivel mundial desde el pasado 4 de febrero y defiende los intereses de sus asociados.

Según los cálculos de la Cámara de Comercio, por cada mil millones de dólares de productos plagiados se pierden en el mundo 29.000 puestos de trabajo, elevándose a 7.500 millones de dólares las pérdidas que el pasado año ocasionaron los productos plagiados; no en vano las falsificaciones se sitúan entre el 3 y el 9 por 100 del comercio mundial.

La nueva oficina contra el fraude se encarga de abrir expedientes e investigar los casos que plantean los miembros de la Cámara, antes de entablar las pertinentes acciones jurídicas. Para realizar este trabajo, en realidad una labor de espionaje, se cuenta con la colaboración de todas las agencias internacionales similares, en especial de las norteamericanas. Al frente de la nueva oficina está Erick Ellen, antiguo jefe de Policía de Londres, con Jack Heslop, anterior jefe de la Brigada antifraude de Scotland Yard, como subdirector. La financiación correrá a cargo de los fabricantes que aportarán cada año 150.000 pesetas los más pequeños y 500.000 los de mayor potencial económico. Esta medida, si surte efectividad, será una gran ofensiva mundial contra el negocio de las falsificaciones de todo tipo que cada día adquiere más auge en toda clase de productos.

M. J. E. - C. B.

José Manuel Otero Lastres

Carrocerías protegidas

Al igual que las demás creaciones de forma, las carrocerías de los automóviles pueden ser protegidas por dos sectores del Ordenamiento Jurídico: el Derecho Industrial y el Derecho represor de la competencia desleal. Aunque la carrocería de un automóvil podría ser protegida por diversas instituciones del Derecho Industrial, la figura específicamente prevista para proteger esta creación es el *derecho de modelo industrial*. En el Derecho español, la figura del Modelo Industrial es definida en el párrafo primero del artículo 182 del Estatuto sobre Propiedad Industrial de 26 de julio de 1929 (texto refundido de 30 de abril de 1930). Según este precepto «se entenderá por modelo in-

sivo, durante veinte años, de explotar la carrocería: durante la vida legal de su derecho podrá prohibir que sus competidores copien su modelo de carrocería. Expirada la vida legal del modelo, la carrocería caerá en el dominio público y podrá ser, en principio, libremente reproducida por cualquiera. Donde no hay derecho de modelo industrial, bien porque ya expiró su vida legal, bien porque nunca lo hubo, rige el principio de libertad de reproducción.

Ahora bien, en determinadas circunstancias el Ordenamiento Jurídico, por medio de las normas represoras de la Competencia Desleal, y concretamente a través de la figura de la *imitación servil*, puede llegar a otorgar una protección suple-

mentaria a creaciones de forma no amparadas por un derecho de modelo industrial. Un acto de imitación de una de estas formas libremente reproducibles puede llegar a ser reprimido si constituye un acto de imitación servil, lo cual sucederá cuando se den determinadas circunstancias.

Estas circunstancias o requisitos de la imitación servil son los siguientes: 1) Que haya

un acto de imitación susceptible de originar una imitación servil. Se pueden considerar como actos de este tipo los siguientes: la reproducción exacta o quasi exacta del modelo base y la reproducción de los elementos esenciales del modelo base con variación ligera de los elementos accidentales. 2) Que se origine en los consumidores un riesgo de confusión: que sean inducidos a error bien porque no diferencian los productos, bien porque, aun diferenciándolos, creen que entre los empresarios imitado e imitador existen lazos de organización o de tipo comercial, etcétera, y 3) Que exista por parte del empresario imitador un comportamiento contrario a los usos honestos en materia comercial o industrial.

Catedrático de Derecho Mercantil



EL FALSO FERRARI



La otra reproducción famosa, la del Ferrari GTO, hecha por el suizo William Favre —MOTOR16, número 56—, también acaba de ser prohibida tras la acción legal emprendida por el propio Enzo Ferrari. El jurista

William Favre ha recibido la siguiente acusación: copia de un producto Ferrari y competencia desleal, acusación suficiente para llevarle a la cárcel y precintar su empresa hasta la vista de la causa.

BARCELONA-SITGES

ABUELOS
CON
MARCHA

Difícilmente hay un acontecimiento del mundo del motor en Barcelona que tenga mayor eco y raigambre popular que el rallye de coches de época de Barcelona-Sitges, el Rallye de Sitges, como le llaman los barceloneses. Esta vigésima séptima edición no ha sido una excepción.

LA mañana amaneció clara y soleada. Para la mayoría de los coches, éste es el gran día. Y todavía más para sus felices propietarios. Todo un año de cuidados, de atenciones, de desvelos, va a tener su razón de ser. Rutilantes, con sus metales pulidos una y otra vez, con sus mecánicas comprobadas y mimadas casi hasta la exageración, con el más mínimo detalle cuidado hasta rozar casi la obsesión, los venerables antepasados se van alineando en la abarrotada plaza de San Jaime. Son cerca de las nueve de la mañana. Los más puntuales ya han llegado. Otros vendrán pasadas las diez, justo a tiempo para la salida que se dará a las once. Entre tanto, el Ayuntamiento barcelonés ofrece una reconfortable chocolatada a los participantes. Si la mayoría acepta este apetecible desayuno, unos cuantos permanecen con sus vehículos. El derroche de cuidados prodigados hasta entonces les parecen pocos y prefieren dar un último vistazo, apretar una última tuerca y revisar por enésima vez los niveles. Todo lo hecho hasta entonces parece insuficiente. Por fin, entre aperturas, se da el banderazo de salida. Es el consejero del área de Transportes y Circulación del Ayuntamiento de Barcelona, Juan Torres, en quien recae el honor. El primero en abrir la comitiva petardeante es el de Dion Bouton, nacido justo con el siglo y cuya matrícula B-10 lo convierte en el más veterano de la reunión. Lentamente, pero sin titubeos, se va abriendo paso entre dos impresionantes muros de público entusiasta que se agolpa en la acera. Su único pistón lo propulsa a 25 km/h. en llano, que se convierten en poco más de diez en cuanto llega la primera cuesta. De todos modos, no será el último que llegue a Sitges. Un Prunel de Dion y un Panhard-Levassor le siguen. Y así hasta 125 vehículos, el más moderno de los cuales data de 1930, la fecha tope im-

puesta por la organización. Hay de todo, desde pequeños Morris y Citroën 5 HP hasta imponentes Rolls o Hispanos (eso de Hispano-Suiza es para aficionados, los entendidos omiten lo de Suiza). Entre ellos, la mayoría de marcas están representadas, como pueden ser Bugatti, Fiat, Ford, etcétera, destacando este año varios triciclos Morgan venidos de Francia.

Si en la ciudad el público es numerosísimo, en la carretera sucede otro tanto. En efecto, los algo más de 30 kilómetros que separan Barcelona de Sitges, la Blanca Subur de los poetas y las guías turísticas, están jalonados por un casi ininterrumpido muro humano. Ese público que, expectante, aguarda el paso de los venerables automóviles, los saluda con alborozo y alegría cuando, ¡por fin!, pasan a su altura. Cuanto

menor es el coche, más es aplaudido, aunque las excepciones son dos: el ya habitual camión del Cuerpo de Bomberos de Barcelona y el autobús Chevrolet, que incluso lleva asientos en el techo. ¡Y ocupados, faltaría más! A la gente le emociona reencontrarse con sus orígenes, y ésta es tal vez la clave del masivo éxito popular de esta manifestación. Los que los vieron circular en su tiempo se sienten rejuvenecer por unos instantes, y aquellos que no los conocieron se sienten transportados a un pasado siempre atractivo.

Si la cercanía de fechas con el carnaval y el hecho de que los participantes vayan ataviados a la usanza de los años en que su vehículo fue construido, permiten asociar un tanto el rallye a esa festiva manifestación, esto no es más que una circunstancia sin demasiada



Por un día, las calles de Barcelona retrocedieron varios lustros, con los coches de los abuelos de sus actuales vecinos. Lo de menos fue la velocidad, lo importante era lucir los viejos autos y los vestidos de época.





De Francia llegaron los triciclos, como este Morgan, con su curioso equipaje.

trascendencia. Tal vez no estemos frente a una de las pruebas más duras de las reservadas a vehículos de época. El recorrido, pese a los repechos de las «costas» de Garraf, no es difícil. Tampoco hay servidumbres para con el cronómetro, ya que aquí lo que cuenta es el llegar, sin tener en cuenta el tiempo empleado. La razón de ser del rallye, y tal vez la clave de su éxito, está en su dimensión cultural. Con él se acerca el automóvil al gran público, que de este modo entra en contacto con los orígenes de nuestra actual era motorizada. Y esto es cultura.

En Sitges, para recibir a los participantes, se ha congregado un gentío impresionante. Pese a alguna calentura o algún que otro achaque, prácticamente todos los coches completan el recorrido. Llega la hora de los premios. Para concederlos, el jurado, compuesto por seis especialistas, valora los méritos de cada pieza. Estos méritos se buscan en el trabajo realizado en la restauración, pero haciendo hincapié en la autenticidad y la fidelidad de cada elemento. Vehículos que parecen perfectos a un profano, carecen de valor para un especialista, que descubre a veces en él acabados o materiales que nunca había poseído el automóvil en cuestión. Uno de esos «hombres sin piedad», nos comenta que cada año es más difícil el po-

der dar un veredicto, porque cada vez la calidad es más elevada, cada vez son mejores las piezas presentadas, y «entre el poco tiempo de que disponemos para observar los coches y la esmerada presentación de la mayoría, se hace muy difícil el pronunciarse».

El rally de coches de época Barcelona-Sitges se ha convertido en una prueba clásica y muchos propietarios emplean todo el año en preparar sus autos, buscando siempre piezas originales, en ocasiones a base de curiosos intercambios entre aficionados.

Finalmente es un Panhard-Levassor de 1902 el vencedor en el grupo I, que reúne los coches fabricados hasta 1908. Un Elizalde es el premiado entre los del grupo II, con fechas de fabricación del 1909 a 1914. Los correspondientes al siguiente lustro forman el grupo III, y de ellos es un Talbot el más distinguido, mientras que en el grupo IV —éstos, ya hasta 1930— la palma recae en un Hispano-Suiza. Los trajes también tienen su recompensa y los hombres del Círculo Artístico de Barcelona galardonan al matrimonio Hidebrandt, cuyo negro perrito con casaca a cuadros rojos encaja perfectamente con la elegancia de sus propietarios. ¡Qué menos, yendo en un Rolls!

Texto y fotos: J. L. Aznar

Restaurante L'alsace



LAS MEJORES ESPECIALIDADES

Choucroute garnie, codillo de cerdo, fondue bourguignone... Los platos más sugestivos en el ambiente más íntimo.



Domènico Scarlatti, 5 (detrás hotel Mindanao). Tels. 244 40 75 - 449 23 91. Madrid 28003.



HONDA SCOOPY SH-80 EL CICLOSCOOTER

CON el modelo Scoopy, Honda ha conseguido un vehículo utilitario que reúne las ventajas del ciclomotor y la comodidad del scooter. El Scoopy es un híbrido, que se puede calificar como una motoscooter que ofrece a su conductor una serie de ventajas únicas en su género. En origen el diseño es de Honda, sin embargo, el motor está fabricado en Francia por Peugeot, los intermitentes y el faro son italianos, así como muchos otros componentes están hechos en diversos países, y el conjunto se ensambla en la factoría Honda en Bélgica, para ser posteriormente exportado a otros países.

Lo más sorprendente del Scoopy es la manejabilidad y la potencia que desarrolla el motor. Todo esto respaldado por una estructura mecánica muy sencilla y, por tanto, casi sin averías. El único punto negativo consiste en la línea estética, tan híbrida como el mismo vehículo.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



La estructura del motor que equipa el Scoopy es la clásica que Honda aplica a todos sus velomotores: un cilindro vertical inclinado veinte grados hacia atrás, que en este caso tiene 79,6 centímetros cúbicos de cilindrada total, con 48 milímetros de diámetro del pistón y 44 de carrera. La potencia máxima que desarrolla este motor dos tiempos es de 5,8 caballos a 5.750 revoluciones por minuto, del todo respetable para su cilindrada. La refrigeración del conjunto cilindro-culata es por aire a presión proveniente de una hélice conectada al cigüeñal e introducida en una carcasa que envuelve el cilindro.

La lubricación del motor está separada de la gasolina y funciona por medio de una bomba mecánica que inyecta en el conducto de admisión la proporción exacta de lubricante según las revoluciones del motor. Las ventajas de

este sistema son obvias: autonomía de aproximadamente 1.500 kilómetros, posibilidad de usar siempre el mismo tipo de lubricante y la seguridad de estar usando la mezcla siempre exacta.

El cilindro está alimentado por un carburador Keihin de tipo convencional, mientras la admisión al cigüeñal se hace por un sistema de láminas que mejora el rendimiento a bajo régimen.

La adopción del encendido electrónico CDI garantiza un perfecto funcionamiento que además no precisa apenas mantenimiento.

El propulsor del Scoopy se completa con la transmisión automática, tan sencilla como funcional. El mecanismo que la compone es el tradicional variador con transmisión intermedia por correa, en uso por la mayoría de ciclomotores que hay en el mercado.

Cuando llega el momento de arrancar en el Scoopy se aprecia claramente el interés que ha tomado Honda para que todo sea fácil y cómodo en esta

Precio venta público:
192.900 pesetas

Importador: Montesa-Honda,
S. A. Avda. Santa Cruz de
Callafell, 21-35. Cornellá
(Barcelona).

Garantía: Seis meses, en piezas
y mano de obra.

Talleres oficiales: Cincuenta en
España.

Plazo de entrega: Inmediato.

Fecha de presentación: Enero
de 1985.

VIRTUDES

- Buenas prestaciones y estabilidad.
- Brillante en aceleración.
- Cómoda en términos generales.

DEFECTOS

- Estética poco conseguida.
- Suspensiones anticuadas.
- Freno trasero brusco.

FICHA TÉCNICA

HONDA SCOOPY SH-80

MOTOR Monocilíndrico. Dos tiempos.
Refrigeración por aire forzado. Cilin-
drada total: 79,6 c.c. Diámetro por
carrera: 48 x 44 mm. Potencia máxima:
5,8 CV a 5.750 rpm. Engrase separado.

ENCENDIDO Electrónico CDI.

ALIMENTACION Un carburador
Keihin con sistema de láminas.

TRANSMISION Automática por
correa Variomatic y variador de ve-
locidad.

BASTIDOR Cuna sencilla tubular.
Horquilla delantera telescópica-mecá-
nica. Suspensión trasera. Amortigua-
dores hidráulicos. Frenos de tambor
con 99,2 cm. de diámetro.

DIMENSIONES Longitud total:
1.818 mm. Anchura máxima: 694 mm.
Altura máxima: 1.090 mm. Distancia
entre ejes: 1.210 mm. Altura del sillín:
750 mm. Peso en seco: 71 kg. Depósi-
to de gasolina: 4,5 litros. Depósito de
aceite: 1,2 litros.



ACABADO-EQUIPAMIENTO



En la construcción de este ciclomotor se ha tenido en cuenta más la funcionalidad que la estética. De hecho, esta última es un tanto espartana y no acaba de convencer. Probablemente sea fruto de esta nueva línea que en un futuro no muy lejano se logrará hasta en los más pequeños detalles.

El acabado en general es discreto a excepción del conjunto faro-manillar-cuadro de mandos, que es la parte mejor terminada del vehículo.

Los mandos eléctricos son cómodos de accionar y sorprende su aspecto en metal pulido, que parece algo diferente a lo común. Sobre la maneta del freno posterior situada en el lado izquierdo del manillar se encuentra un pequeño mecanismo, ya en uso por varias motos inglesas de antaño, que permite mantener pisada la leva en caso de estar estacionado en pendientes. El cuadro de mandos se compone del velocímetro, dentro de cuyo cuadrante está el indicador luminoso para el nivel del lubricante destinado al motor, y otro para las luces.

Anclado al faldón delantero se encuentra un portaequipajes que se complementa con otro situado sobre el co-



Sumamente ligera,
la Scoopy
sorprende por
su manejabilidad
y por la potencia
del motor

Bajo el sillín, la
batería y los
depósitos de aceite y
gasolina. La
transmisión es
automática

lin; ambos están pintados en color negro y su fabricación es sólida.

En la parte interior del faldón se encuentra un cajetín destinado a guardar objetos delicados o de poco volumen.

Para repostar aceite y gasolina o controlar el nivel del ácido de la batería es preciso levantar el sillín, que deja paso a todas estas operaciones; también hay que hacer lo mismo para sujetar el casco a unos ganchos que se encuentran en la parte extrema delantera.

VALOR PRECIO



Como se ha podido comprobar a lo largo de la prueba, la Honda Scoopy es un vehículo competitivo en todos los

CONSUMO

Económico

CIUDAD	3,3
CARRETERA	3,0

PRESTACIONES

Brillante y polifacético

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	
Con 1 persona	77
Con 2 personas	55

ACELERACION (seg.)	
De 0 a 100 metros	8,7



aspectos y la fórmula comercial lograda por Honda es, sin duda, un acierto.

La simpleza mecánica junto con la comodidad que se siente al conducir convierte al Honda Scoopy en un vehículo utilitario capaz de cubrir todas las necesidades que puedan tener los que lo empleen como medio de diversión o de trabajo.

En este último caso, la accesibilidad mecánica en caso de avería, la economía de su funcionamiento y el mínimo mantenimiento que necesita este ciclomotor hacen que tenga una gran ventaja sobre sus competidores del mismo segmento.

El precio de la Honda Scoopy con todos los impuestos incluidos y sin matriculación es de 192.900 pesetas, con lo cual resulta interesante también en el aspecto económico.

Gigi Corbetta

Motor 16/59



PROBO LA GARELLI 250 EN MONZA NIETO, EUFORICO

Si algún percance de gran importancia no lo impide, el día 23 de marzo Angel Nieto formará parte de la parrilla de salida del Gran Premio de Sudáfrica de Motociclismo, en el circuito de Kyalami, y estrenará la nueva Garelli 250, que la pasada semana probó por vez primera en Monza. «Es como la ciento veinticinco, pero con el doble de potencia», dijo Angel al bajarse de la moto. La verdad es que todo fueron elogios para la nueva realización de Jan Thiel. Por un momento se olvidó incluso de su mano derecha, que le ha impedido subir a una moto en seis meses.



La impresión de Angel Nieto en la corta prueba de la nueva Garelli 250, en Monza, fue muy satisfactoria. Sólo los problemas de la mano y pie derecho del campeón, podrán impedirle estar en la salida de Kyalami.



Hace un par de semanas preguntamos a Nieto por la recuperación de su mano. «Mira cómo va», decía mientras hacía el movimiento de acelerar el puño de gas, pero en el fondo se veía que no las tenía todas consigo. Se le veía preocupado y con pocas ganas de seguir hablando de dolores, médicos y recuperaciones. Pero lo que no han conseguido las medicinas, parece que lo ha logrado la máquina de Garelli. Después de las dos sesiones de entrenamientos en Monza, Angel era otro. En las primeras vueltas aún le faltaba confianza. El mismo reconoció que le faltaba confianza en la mano y la verdad es que

seis meses son muchos, desde la caída en la última prueba del pasado Campeonato Mundial. Nieto tenía ganado el título mundial y se podía haber permitido el lujo de no correr en aquella carrera, pero él salió y dispuesto a ganar, lo que le costó una caída al luchar con su compañero Vitali, por estar en lo alto del «cajón».

Garelli ya había comenzado a trabajar en la nueva dos y medio a comienzos del pasado año. El proyecto se retrasó y sólo diez días antes de su debut en Kyalami ha podido ser probada por el campeón español. Ahora se ha visto que hubiera sido mucho mejor para la

recuperación moral de Nieto que la moto se terminara antes. Según Angel, el motor rueda sin ninguna vibración girando al máximo. Ha mandado que le pongan el cambio en el lado izquierdo, pues tiene más confianza en ese pie, pero no hubo tiempo. Aunque no llegó a rodar fuerte, manifestó que la estabilidad era perfecta y que frenando a tope tampoco presenta problemas. Lo importante es que Nieto está ahora convencido de que la Garelli está en condiciones de rodar en cabeza, y la misma impresión sacó Vitali.

De todas formas la competencia este año será durísima y todos los equipos



Tecnología en movimiento, garantía de avance.

Así es la tecnología SEAT, en constante avance, en constante evolución, para hacer de sus Recambios Originales piezas perfectas que garantizan el mejor funcionamiento.

Recambios Originales



oficiales, desde los japoneses, como Honda, al español Cobas, tienen máquinas muy competitivas, y tras el banderazo en Kyalami se verán muchas sorpresas. Angel Nieto debió cortar su entrenamiento en Monza porque los

dolores en la pierna derecha no le permitían seguir sobre la moto con seguridad, pero sus comentarios son suficientes, como para animarnos a pensar que ahora la recuperación va por mejor camino. De todos modos, Angel ya

tiene el pasaje del avión a Sudáfrica, y confirmada su inscripción en el momento de escribir estas líneas que acompañan al documento gráfico de Angel en Monza, probando la nueva Garelli.

Los otros españoles

ESTE año de nuevo los pilotos españoles van a tener su papel destacado en esa película que comienza este fin de semana en el circuito sudafricano de Kyalami. Aparte de Nieto, hay cuatro hombres que pilotarán idéntica motocicleta, la JJ-Cobas, diseñada y construida en Barcelona, y que utiliza motores austriacos Rotax.

Los cuatro hombres son Carlos Cardús, Luis Miguel Reyes, Juan Garriga y Toni García.



Jacinto Moriana, «el patrón», y la J. J. Cobas, una evolución del modelo que pilotó Cardús el año pasado.

Carlos Cardús: La furia latina

MUCHOS opinan que Carlos Cardús sería mejor piloto de ser más frío y calculador. En ese supuesto ya no sería Carlos Cardús; piloto al que su temperamento ha llevado en más de una ocasión por los suelos. Nació en Tiana hace veinticuatro años, y de los cuatro que nos ocupan es el más experimentado internacionalmente y, lógicamente, el que cuenta con mayores aspiraciones. Su carrera deportiva comenzó en 1979 y ya es campeón de España en 1982. Al año siguiente es campeón de Europa. En el pasado Mundial tuvo lucidas actuaciones, encontrándose reiteradas veces entre los más veloces; sin embargo, los resultados no fueron los apetecidos, ya que no fue en absoluto respetado por caídas o averías. Este puede ser su año y su meta está en subir a lo más alto del «cajón». Es el único piloto oficial de JJ-Cobas.

Juan Garriga: Benjamín con aspiraciones

JUAN Garriga, barcelonés de veintidós años, es el campeón de España en título y vencedor de las últimas 24 Horas de Montjuich. Comenzó a correr en 1980 y es de los cuatro el que cuenta con una más corta experiencia internacional, en cuanto que el pasado año no pudo cumplir su deseo de correr todo el Mundial como segundo de Sito Pons, debido al cambio de marca de éste. Sin embargo, se ha rodeado de hombres de valía y así su equipo, patrocinado por Mitsubishi, es dirigido por un hombre cuya experiencia está fuera de toda duda: Ricardo Fargas. Sus motores serán desarrollados por el joven Federico Valls y contará con dos mecánicos. Holgadamente deberá poder clasificarse y a medida que avance la temporada puede ir accediendo cada vez a mejores clasificaciones a poco que la suerte le acompañe.

Luis Miguel Reyes: Sacarse la espina

PARA Luis Miguel Reyes, natural de Barcelona y de veinticinco años de edad, éste no es su primer intento de hacer el Mundial. El último fue el pasado año, en el que fue víctima de la flagrante falta de competitividad de las Honda carrera-cliente, con lo que debió arrojar la toalla. Luis Miguel comenzó a correr jovencísimo y ganó la Copa OSSA en 1977. Desde entonces ha ganado dos veces las 24 Horas de Montjuich y ha sido una vez subcampeón de España y dos más tercero, estos últimos resultados, siempre a un punto del campeón.

Este año corre con el equipo Control 94-La Vanguardia, cuyo manager es José López. De los motores, desarrollados por Giró, cuidará Antonio Vidal, contará con dos mecánicos y coordinará el equipo Alfonso Durán.



Rafael Cid Navarro

La F.E.A., y la G.U.A.P.A.

EL «jefe del MOPU» pasó por Santiago, pero «pasó» de don Xerardo. Fuese directo a Coruña, diese una rueda de Prensa, dijese que ya pronto tendremos autopista, y luego fuese, y nunca más se supo. ¡Modales son esos, hombre, modales son esos...!

La rueda de Prensa fue como todas: redonda, pero quedaron cosas sin aclarar. Por ejemplo: ¿Por qué no se contempla la terminación de la Autopista del Atlántico en los planes expuestos por el MOPU el año pasado, si ahora resulta que sí, que el inicio de las obras está previsto para 1986 o 1987? ¿Operación electoralista? ¿Carga de conciencia? ¿Carga de profundidad? Habría que aplicar el suero de la verdad a don Julián Cam-
po.

Algunos compra-ventas «poco escrupulosos», funcionarios municipales y manipuladores profesionales, andan por aquí de cabeza después de que haya saltado la noticia de las falsificaciones en los certificados de residencia y la localización de medio centenar de vehículos que no pueden rodar con placa nacional. Oiga, ¡pero es que no hay un guardia por aquí...! ¡Pero serán sinvergüenzas...! ¡Manía tienen de pasear en Mercedes...!

Y hablando de manía, la que le han cogido en la «capital federal, los de la F.E.A. al de la G.U.A.P.A. de aquí (Galicia United, Asotiation, Power,

Automotion), señor Iván Corral, total por unos seguros de tres perras gordas. Yo creo que a este chico de Carballino no le hace mucha «Gracia» la cosa, y acabará mandándolos «al carallo»; si no, al tiempo...

Vigo estará en el ombligo del automóvil a primeros de mayo, disputándole a Barcelona en los mismos días del Salón, la visita de técnicos y profesionales del motor en general. Se celebrará un simposio de tres días de duración bajo el título: «Tecnologías de vanguardia en la automoción». Esperamos éxito y lo deseamos, ya que ha sido promovido por la gente del FP (Formación Profesional, no confundir con Frente Polisario). La Xunta de Galicia —mayoritariamente— y el «compañero Soto», alcalde de Vigo, apoyan el tema.

Por cierto, que hablando del «compañero», ya ha sacado a la calle a «los hombres de Harrelson» —el 092—. Son algo así como la Ertzaina, pero en pana.

El deporte también arrancó en Galicia. El mes pasado,

Mora daba cuenta del Rallye do Botafumeiro, y en éste se pondrá en marcha el Criterium Arrojo de Coruña, que empezará a caldear más el todavía frío ambiente deportivo gallego.

Donde ya ruedan los motores es aquí cerca, al otro lado del Miño. El Rallye de Portugal, «o rali», pasó muy cerca de la frontera y arrastró a unos miles de aficionados. Vatanen tenía lista a la «fiera», pero se le rompieron las garras.



Cientos de aficionados gallegos en Portugal
Galicia tiene en la puerta de casa una prueba del Mundial de Rallyes



Los hermanos Arcarons y Jordi Bautista,
junto a las Honda.



Andrián Campos ha probado el Fórmula 3 que
conducirá esta temporada. Hará el debut en
Zolder el domingo que viene. El español ha
recibido la oferta de correr con un Lola F-3000
oficial, patrocinado por Ducados Francia.

A TODO GAS

● Optimismo en Lancia después de las últimas pruebas del Delta S.4. Las pruebas demuestran que, por término medio, es cuatro segundos por kilómetro más rápido que el Rally Abarth. De todas formas, no debe ser un coche fácil de conducir, puesto que Alen, que está probando con él en Córcega, ha sufrido un accidente en que ha dañado uno de estos coches.

● La versión de competición del Ford RS 200 la prepara Brian Hart, que anuncia 400 caballos de potencia. Se perfila que el equipo pueda volver a estar compuesto por Hannu Mikkola y Bjorn Waaldegard, con Juha Kankkunen, protegido de este último, como tercero.

● Está ya homologado el Renault Maxi Turbo, que no tuvo suerte en su debut, en el Rallye de Touraine. Carlos Sainz lo estrenará en el Critérium Guillerias.

Nuevo equipo Honda

TRES van a ser los pilotos que defiendan oficialmente el pabellón Honda en el Nacional de Cross del cuarto de litro. Toni Arcarons, con tres títulos nacionales, es el cabeza de serie, siendo sus segundos su hermano Jordi y Jordi Bautista, también catalán, pero aureolado con el título latinoamericano de cross. La responsabilidad técnica recae en Salvador Sastre, un concesionario de la marca que ya ha desempeñado esta función los últimos dos años.

Con las ayudas de Bel-Ray, JIP, Pirelli, NGK y el Banco Hispano Americano, el equipo dispondrá de las nuevas carreras cliente de este año, las CR 250 R.

● Teo Martín ha comprado el Lancia Rally Abarth de Jaime Pons. Este debutará con el Ferrari en el Guillerias.

● Abandonado en el último momento por Ducados, que le había prometido su apoyo, Carlos Abella intenta salvar su temporada 1985 a base de participaciones en pruebas de Resistencia y Turismos.

● Llobell se ha quedado sin patrocinadores para hacer el Campeonato Británico de Fórmula 3.

● A los españoles, o les gusta la Fórmula 1 o se tragan todo lo que da televisión. En los estudios de audiencia realizados por la FOCA y la organización mundial de televisión señalan a España como el segundo país de mayor audiencia, con 12,8 millones de televidentes. Se ha constatado un aumento del 22 por 100 en la audiencia general.

● Toleman ha decidido retirarse momentáneamente de la Fórmula 1. Falto de patrocinadores y sin contrato de neumáticos, espera poder solucionar en breve sus problemas. Su nuevo coche es realmente competitivo. Sus pilotos son Stephan Johansson y John Watson.

Debut de la Fórmula 3.000 en Silverstone. No hay demasiados coches en esta primera carrera. No habrá ningún español en pista. La foto nos muestra a Tassin al volante de un Lola.



José María Casanovas

El tercer hombre

AQUI, en esta columna, ya nos hicimos eco del interés de última hora en llevar el circuito permanente de Cataluña lo más cerca posible de Barcelona. Cada día que pasa, las posibilidades de que Caldas de Malavella sea el escenario definitivo decrecen a ojos vista. El tema es tan candente que incluso mereció una interpelación del diputado socialista Daniel Tarradellas en el Parlamento catalán. Lo que más preocupa, lo que más interesa, al margen del trazado y características de la pista, es su posterior explotación comercial. El Real Automóvil Club de Cataluña sabe que para las obras va a contar con importantes ayudas del Consejo Superior de Deportes y de la Dirección General de Deportes de la Generalitat. Lo que vislumbran los dirigentes del RACC es que un circuito

a cien kilómetros de Barcelona no es tan rentable como uno que esté a quince o veinte. Por ahí van los tiros. Se habla de una finca en los alrededores de Granollers y junto a la autopista, que reúne inmejorables condiciones. Contando con la gasolina a más de veinte duros y el peaje por las nubes, el circuito en Caldas podría ser un freno para muchos aficionados. En definitiva, lo que se pretende es que el nuevo trazado no sea una carga económica para el RACC, una rémora, y, por tanto, la rentabilidad de la explotación puede trastocar viejos planes. Es más, si se encuentra el terreno idóneo en el Cinturón de Barcelona, podemos afirmar que Gerona se quedaría sin circuito.

En el transcurso del último año, Ricardo Tormo ha ganado tres carreras, pero ha perdido la última. Primero le ganó la partida a la imprudencia cuando después de volar más de 30 metros salvó la vida. Ya en el hospital, conquistó otro logro importante: salvar una pierna que estaba amenazada gravemente de amputación. El tercer triunfo lo consiguió en Cullera, cuando se volvió a subir a una moto. Pero la última prueba no la ha superado y no podrá comenzar el Mundial-85, mal que le pese.

Derbi va a fichar a un tercer piloto, porque para la marca del Vallés Ricardo sigue siendo el número uno y As-

par el dos. Pero por mucho que se esfuerce, por más ilusión que ponga, Tormo no está en condiciones y los médicos creen que la recuperación total va para largo. No tiene fuerza todavía en la pierna derecha y no la dobla lo necesario. Es más, cuando la tiene flexionada no la puede recuperar, no la puede estirar.

Ahora vive en Canals y a diario acude a un gimnasio de Valencia. La fe mueve montañas, pero no hace milagros. El accidente fue muy grave y los médicos aconsejan no precipitar la reaparición. Ricardo va a viajar a los Grandes Premios con el equipo para coger moral y dar consejos a los pilotos. Pero se contrata otro corredor. La designación dependerá única y exclusivamente del crono. Por un lado está la juventud de Francisco Javier Torrontegui, diecisiete años, cam-

peón de España junior de 80 y 125, y por otro la experiencia del valenciano Manuel Herreros, veintitrés. El peso, diez kilos, juega a favor del primero. Según los doctores que le han atendido, Collado y Recio, Tormo necesita tres meses de recuperación como mínimo. En tal caso, su vuelta se podría producir en el Campeonato de España (junior), y si la evolución es positiva,

Derbi alinearía en las últimas pruebas del Mundial a tres pilotos. Y es que la marca catalana, con una moto totalmente nueva —29 CV a 14.500 vueltas y 56 kilogramos de peso—, aspira a ganar el título ante el favorito Dorflinger.

Y para terminar, una curiosidad que ha sorprendido a muchos. El que fuera manager de Johan Cruyff y después intermediario de negocios futbolísticos, Michel Basilevitch, ha sido el hombre que ha conseguido al francés Alain Ferte un volante de Fórmula 1. El ex campeón galo de F-3 va a disponer de un Lola y de entrada, para ponerlo a punto, disputarán varias carreras de F-3000, teniendo previsto su debut para el Gran Premio de Monza.

Basilevitch va a ser su manager y parece ser que Lola tiene firmado un contrato con Ford que le asegura la prioridad en el nuevo motor turbo que tiene que sustituir al histórico Cosworth.





BALLESTA



Realiza: Pilar Parra
Fotos: A. J. Nieto

Caprichos

1 y 3
Tres formas de vestir Saab. Diseño deportivo y juvenil. El niki de cuello alto cuesta 2.700 pesetas; el jersey de toalla azul cuesta 2.800 pesetas, y la corbata, 1.200 pesetas.

2
Sombrilla de nylon en tonos azul claro y amarillo, para jornadas soleadas. Su precio es de 1.550 pesetas.

4
Funda de traje en nylon para transportar trajes en viajes de trabajo. Cuesta 540 pesetas.

5
Encendedor Hadson lacado en color negro. Cuesta 1.720 pesetas.

El material expuesto puede adquirirse en Saab España, Edificio Cuzco IV, paseo de la Castellana, 141, o en concesionarios de la marca.



TURBO

High Power Turbo Sound System

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

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



FUJITSU TEN
CAR AUDIO

MUSICOM sa
Car Audio

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



FORD CONFIA EN ERTOIL UNA VEZ MAS

Como todos los años, FORD ha vuelto a revisar todos los lubricantes españoles, para elegir la marca que ha de proveer a todos los usuarios FORD durante 1985. El ganador tiene un nombre: ERTOIL. Aparte de contar con diferentes homologaciones internacionales, FORD ha tenido en cuenta los resultados

de las distintas pruebas efectuadas con los lubricantes seleccionados para ver si cumplen con las especificaciones de la propia marca. Finalmente, y en razón de su calidad de refino y sus prestaciones, mantenidas ambas por el proceso exclusivo FULL FINISHING, FORD, una vez más, ha confiado en ERTOIL.



La clara diferencia.



SEMANAL Motor 16

23 de marzo de 1985 • Núm. 74 • 175 ptas.



LLEGO EL FORD SCORPIO



ALFA ROMEO GTV-6 2.5 FRENTE A PORSCHÉ 944

COMPARATIVA



PRUEBA A FONDO DEL CITROËN CX GTi TURBO