

PRUEBA A FONDO DEL CITROËN VISA GTi

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

6 de abril de 1985

Núm. 76 • 175 ptas.

Cuándo
cambiar

**NUEVOS
PRECIOS**

Cómo
vender

**COCHES
USADOS**

Cómo
comprar



**F-1
EMPIEZA
EL CIRCO**



**TVR
DEPORTIVOS
PARA
ESPAÑA**

OPEL CORSA TR FRENTE A VW CLASSIC

FICIL BRONCE



Grandes horizontes

Los más grandes. Los más cercanos y los más inalcanzables. La nieve. El asfalto. El bosque. La ciudad. El pedregal. La arena de los desiertos y las playas. Esos son los horizontes del nuevo SUZUKI/SANTANA.

SUZUKI/SANTANA es la tecnología que llega más lejos. Un coche que se destaca de todos los demás coches. Por fuerza. Por agarre. Por seguridad. Un coche que hace más grande el campo y más fácil la ciudad.

El primer 4 x 4 ligero y manejable de verdad. Capaz de subir pendientes del 100% (45° de

desnivel). Con tracción a dos y a cuatro ruedas. Motor de 970 c.c., con gasolina normal y rendimiento fuera de lo normal. Una auténtica máquina de disfrutar.

Con SUZUKI/SANTANA la ciudad es tuya. Por tamaño. Por potencia. Por manejabilidad. Y en el campo el camino lo haces tú. Sin fronteras. Sólo tú y los grandes horizontes.

Y para colmo, lo puedes comprar desde 759.600 pts. F.F.

Si lo pruebas, te lo vas a llevar puesto. Seguro.



SUZUKI
SANTANA

LA BANDA

Esta semana

Rodando a Europa

LARGO y duro ha sido el camino, pero al fin se ha cortado la cinta de la llegada. Y si algo muy brutal no lo impide, a partir del primero de enero del próximo año podremos comenzar a sentirnos y considerarnos europeos, sin ningún tipo de prejuicio. Sin embargo, los primeros pasos dentro del club de los «doce» no se van a dar sobre un camino de rosas, y al menos en lo que queda de esta década los españoles vamos a tener que aguzar al máximo la inteligencia y la capacidad de trabajo si no queremos que los vecinos del viejo continente nos arrasen con su competitividad, puesta fuera de toda duda.

Uno de los sectores que va a tener que ajustarse con más rapidez a la nueva situación será el del automóvil. De hecho, en el acuerdo suscrito la pasada semana en Bruselas ya se contempla un ritmo de adaptación más acelerado de este sector frente a otros. La razón aparece como muy simple: salvo Seat, que aún negocia la entrada en su capital como socio mayoritario de Volkswagen, todas las casas que aquí fabrican coches tienen su origen en los países de la CEE, además de las dos multinacionales norteamericanas, Ford y General Motors. Incluso las compañías francesas —aunque en menor proporción— también desarrollan una actividad considerable en cuanto a ventas al resto del continente.

Por tanto, a los fabricantes aquí instalados les interesa sin duda que bajen los aranceles españoles, porque importan determinados modelos; pero aún les interesa más que no haya obstáculos aduaneros, y menos en forma de contingentes, en su acceso de España a la CEE. Y esto es lo que en los últimos meses se veía venida dada la agresiva actitud exporta-

dora española, que coloca en la Comunidad diez veces más coches de los que los comunitarios venden aquí.

Dentro del acuerdo ahora suscrito, que prevé un periodo de adaptación de la industria española de siete años, el tratamiento al automóvil es muy específico. Nuestro país, desde 1986, rebajará el arancel desde el 37 por 100 actual al 17,4 por 100 y la cantidad en unidades autorizada —hasta ahora de 15.000— se incrementará hasta 32.000 el primer año, pasando a 36.000 unidades en 1987 y 40.000 en 1988, todas ellas fabricadas en la CEE. Algunos fabricantes de fuera de este club —léase Volvo, etcétera— ya han comenzado a pedir al Gobierno español un trato similar.

¿Cómo se reflejará este nuevo panorama en el bolsillo de los automovilistas españoles? A priori no se espera una rebaja sustancial del precio de los coches importados a partir de 1986. Por un lado, la reducción arancelaria no es tan importante como para compensar las subidas de precios de esos coches en origen y la depreciación de nuestra moneda frente a otras europeas. Por otro lado, los importadores no consideran económicamente posible ahora una reducción sustancial que distorsionaría el mercado.

No hay que olvidar, tampoco, que para 1986 entrará en vigor el Impuesto sobre el Valor Añadido, con un tipo del 33 por 100 para los coches que, junto al francés, es el más alto de Europa. Y pese a lo que diga la Administración, ese IVA va a hacer mucho daño a nuestros bolsillos.

Resumiendo, a corto plazo las cosas no se presentan como para lanzar las campanas al vuelo y habrá que hacer muchos números para poder acceder a un vehículo europeo de los que no se estilan por estos pagos.

De todas formas, bienvenidos seamos a Europa.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	29	Feria de ocasión
6 LO ULTIMO	TVR y Panther Kallista	30 MERCADO
8	Renault 25 Limusina y V6 Turbo	32 COMPRAR Y VENDER
10 ESPECIAL COCHES USADOS		38
12	Compre sin sorpresas	40 AGENDA PERSONAL
16	Nuevos precios de Ganvam	43 XAVIER DOMINGO
20	Cuándo cambiar	Costa Brava-Ampurdán
22	Cómo vender su coche	55 MOTOS
23	Colaboración: José Ruiz Mafá	58 DEPORTE
25	Nostalgia y pesetas	Fórmula 1: 3, 2, 1... ¡Salida!
		65 CATALUÑA EXPRES
		Kyalami quedó atrás
		66 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

Pág. 44

Frente a frente dos berlinas clásicas de tres volúmenes pertenecientes al segmento de los pequeños, el Opel Corsa TR 1.3 y el Volkswagen Classic CL, que desde ahora se fabrica en España.



Pág. 50

Prueba A Fondo de un nuevo pura sangre, el Citroën Visa GTI, la berlina más violenta que ahora mismo se fabrica en nuestro país y que se comercializará a primeros del mes de mayo.





MADRID, FUERA DE CARRETERA

LA Consejería de la Juventud de la Comunidad Autónoma de Madrid celebró el pasado fin de semana su primera excursión todo-terreno en automóvil por la provincia, que discurrió por la zona norte. Participaron seis vehículos Land Rover, que salieron el viernes día 29 de la plaza de Castilla en dirección a Colmenar Viejo y Hoyo de Manzanares y por la sierra del Guadarrama hasta Rascafría. Los dos días siguientes transcurrieron por los puertos de Los Cotos y Navacerrada, Cercedilla y El Escorial.

Los componentes de la excursión realizaron diversas paradas

El impacto del motor

Éxito sin precedentes en la prensa del automóvil el de MOTOR16 en Impact 85, salón de los medios de comunicación y la publicidad, que fue clausurado el pasado sábado 30 de marzo. Los asistentes al IFEMA del paseo de la Castellana de Madrid pudieron visitar el stand de las publicaciones del Grupo 16, así como de Radio Minuto y del Club 16, y «devoraron» con avidez los ejemplares de nuestra —su— revista. MOTOR16 causó impacto.

de interés cultural y visitas, como al último martinete movido por un molino de agua, que aún se conserva en funcionamiento. Las únicas incidencias fueron las ocasionadas por la precipitación de los organizadores, que obligó a utilizar más carreteras de las previstas.

CABALLOS SUZUKI

A finales del próximo mes de mayo se pondrá a la venta la nueva Suzuki GSX 750 R, que desarrolla 100 caballos de potencia. Este modelo es la versión de calle de la que se empleó en el Campeonato Mundial de Resistencia en 1983. El motor pluricilíndrico que la equipa tiene cuatro válvulas por cada cilindro y la mayor novedad consiste en el sistema de refrigeración, que es líquido, pero con aceite en el circuito. El precio será aproximadamente de 1.400.000 pesetas y sólo se importarán contados ejemplares.



El pequeño de Vigo

Todo está previsto para que el futuro Citroën AX, el pequeño de la futura gama, se fabrique en la factoría de Vigo de Citroën Hispania. En principio, la aparición del nuevo modelo está prevista para 1986. La fabricación de este modelo es la mejor respuesta de Citroën a los

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 Brio (Información), Angel Carchenilla (Arte y Fotografía), Sergio Piccione (Producto), Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, José María García Cernuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, 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. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Victor Piccione (Pruebas); José Robledo (Pruebas); M. Angeles G. Maroto, Caridad Plaza e Inés Prat («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Aquellos locos en sus cacharros); José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicación: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicación: 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 Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel. (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Martín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel. (954) 43 22 11.

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

Director gerente: José Luis Virumbrales.
 Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e.
 Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16.
 Director general: Alfonso de Salas.
 Director de Publicación: Balbino Fraga.

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

Difusión controlada por OJD.



rumores surgidos en las últimas semanas sobre la posibilidad de cierre de la citada factoría. Esto ha sido desmentido por Jean Pierre Pisano, director general de Citroën Hispania.



SCORPIO, NOVEDAD EN BARCELONA

EL Salón de Barcelona tendrá este año una novedad mundial. El Ford Scorpio será enseñado por primera vez al público en el certamen catalán, a primeros de mayo. Semanas más tarde, los concesionarios españoles dispondrán de las primeras unidades para su comercialización inmediata, a un precio todavía sin fijar.

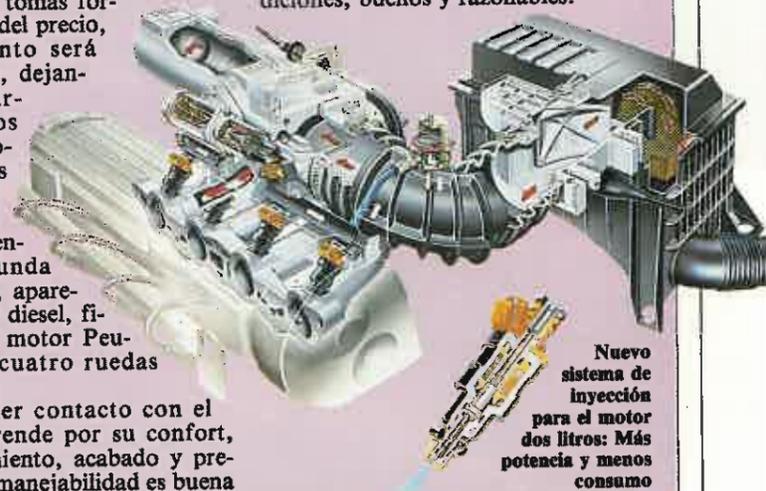
Para nuestro mercado, Ford España ha reducido la oferta a sólo dos motores y dos niveles de acabado. Los motores, por el momento, serán el cuatro cilindros dos litros con inyección, de 115 caballos, y el V-6, de 2.800 centímetros cúbicos, también con inyección de 150 caballos. Ambas versiones podrán obtener con un cambio manual de cinco marchas o bien el nuevo cambio automático de cuatro marchas con dos posibilidades de desmultiplicación, que Ford acaba de poner a punto y que se ofrecerá también en la gama Sierra.

En cuanto a la presentación y el equipamiento, se podrá escoger entre el supercompleto Ghia o el más funcional GL. De tomas formas, en razón del precio, el equipamiento será muy completo, dejando, particularmente en los Ghia, muy pocos accesorios como opción.

Sucesivamente, pero dentro de la segunda mitad del año, aparecerá la versión diesel, finalmente con motor Peugeot y la de cuatro ruedas motrices.

En el primer contacto con el Scorpio sorprende por su confort, buen equipamiento, acabado y presentación. La manejabilidad es buena

y los frenos, con ABS de serie, son impecables. Prestaciones y consumos parecen, según nuestras primeras mediciones, buenos y razonables.



Nuevo sistema de inyección para el motor dos litros: Más potencia y menos consumo

Pirelli crece

El próximo día 29 de abril Pirelli presentará en España una nueva familia de neumáticos de perfil bajo, que se integra en su actual plan de expansión.

A dicha presentación asistirán los medios informativos de todos los países del mundo y se espera que sea un acontecimiento de alto nivel. Por otra parte, el relanzamiento de la marca en España ha culminado con la creación de la nueva sociedad Pirelli Neumáticos, S. A.

CIEN OCTANOS

- En los primeros meses del año próximo Fiat y Ford lanzarán al unísono sus modelos Uno y Fiesta con cambio continuo CVT. Estos cambios saldrán de la fábrica común puesta en marcha por las dos marcas. Van Doorne ha quedado descartada a nivel de producción.
- Monroe acaba de presentar la nueva generación de amortiguadores Gas-Matic presurizados a gas, resultado de las dos tecnologías clásicas de bitubo convencional y monotubo presurizado. Estos amortiguadores están disponibles para más de 130 modelos de 21 marcas.
- El pasado 1 de abril empezaron a venderse en Suiza los Seat Ibiza, que ya han sido homologados, según las severas normas locales de emisión de gases.
- El ministro de Hacienda alemán, Gerhard Stoltenberg, anunció en Bonn un proyecto de ley destinado

a privatizar parcialmente en los dos próximos años una serie de empresas y consorcios, entre los que figura la Volkswagen.

● Un real decreto del Ministerio de Transportes, modifica el régimen jurídico de los vehículos en las concesiones de servicios públicos, regulares de transporte por carretera, suprimiendo la exigencia de contar al menos con un vehículo de reserva.

● La Confederación Española de Talleres culpa a las Comunidades Autónomas de no cumplir el calendario establecido en 1981, para las Inspecciones Técnicas de Vehículos, que se llevan a un ritmo excesivamente lento.

● El vehículo de tres ruedas inventado por Clive Sinclair no ha tenido el éxito esperado en Gran Bretaña, a pesar de su bajo precio (unas 80.000 pesetas), por lo que la pasada semana ha dejado de fabricarse.

Seat: Stock excesivo

Durante los meses de abril y mayo, Seat efectuará una regulación de jornada de ochenta horas para reducir existencias, que afectará a los centros industriales de la Zona Franca de Barcelona, el Prat y Martorell, que afectará a 17.000 trabajadores. El total de unidades almacenadas es de 52.000, que pertenecen sobre todo a los modelos Ronda y Fura.

TVR Y PANTHER KALLISTA INGLESES PARA ESPAÑOLES



El usuario español pronto podrá disfrutar de dos joyas inglesas hasta ahora reservadas a los súbditos de Su Majestad y a algunos otros súbditos exquisitos de la Comunidad Económica Europea. Estas joyas son los TVR y los Panther Kallista, que ahora importan TVR España y Panther Ibérica. Son coches construidos por dos marcas artesanales inglesas con ese sabor especial

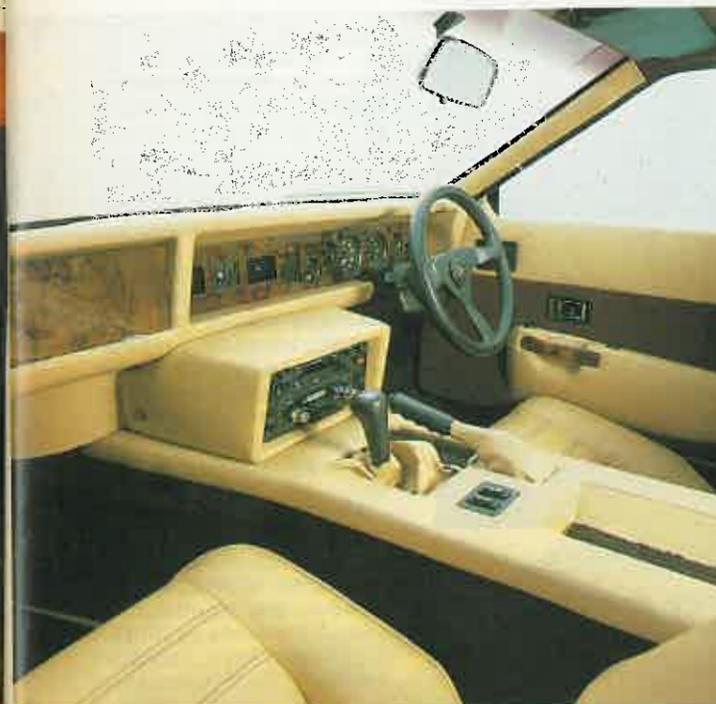
que sólo se imprime en las islas Británicas, un país donde los planos del vehículo se dibujan entre taza y taza de té, mientras que el cuero de los asientos se cose con primor entre sorbos de cerveza negra.

Los TVR se venderán en nuestro país por un precio total en la calle, exceptuados los seguros, que oscilará entre los cinco millones doscientas mil y los seis mi-

llones de pesetas. El importador ha elegido dos modelos diferentes, el 280 i y el 350 i, para ir abriendo brecha en el mundo de los deportivos; el primero de los dos coches irá equipado con un motor Ford de seis cilindros en V e inyección electrónica, el mismo de los Sierra XR 4i y Capri 2,8 i, que da 150 caballos de potencia y lleva al TVR 280 i por encima de los doscientos

kilómetros por hora; el segundo modelo, el 350 i, irá equipado con el motor de ocho cilindros en V y 3,5 litros de cubricaje utilizado por el Rover Vitesse, una mecánica que con 190 caballos de potencia impulsa al TVR hasta las proximidades de los doscientos veinte kilómetros por hora.

Los coches, que ya están en nuestro país, hacen gala de un equipo completísimo



Los TVR vuelven a venderse en nuestro país de la mano de TVR España, que de momento ofrecerá los modelos 280 y 350, con motores de seis y ocho cilindros en V, respectivamente de origen Ford y Rover.



en donde se incluyen: asientos de cuero, aire acondicionado, equipo de alta fidelidad, llantas de aleación, etcétera.

El carácter artesanal de los TVR da a estos modelos un toque de distinción que no afecta, sin embargo, a la parte del motor, pues tanto Ford como Rover garantizan los resultados. Los TVR están contruidos sobre un chasis tubular muy resistente que no sólo actúa como soporte para la mecánica, sino que también da rigidez a la carrocería, hecha casi por completo en material plástico. El chasis tiene una viga central, conformada a base de tubos soldados con toda precisión, que se abre en los extremos y deja dos horquillas libres; en medio de la delantera se sitúa el motor, mientras que en la trasera va anclado todo el conjunto de transmisión. Este sistema, sencillo pero eficaz, lo utilizan habitualmente coches de carácter tan deportivo como los Lotus o los Alpine, y permite alcanzar una rigidez soberbia; los resultados son claros: comportamiento muy noble y poco peso sobre la balanza.

Los Panther Kallista estarán un escalón por debajo de los TVR en cuanto se refiera a precio. Las dos versiones presentadas, diferentes tan sólo por su motorización, costarán entre tres millones setecientos mil y cuatro millones setecientos mil pesetas todo incluido, excepto seguros.

Los Panther Kallista llegan al mercado español con dos motores de origen Ford, el pequeño cuatro cilindros de 1,6 litros e inyección electrónica, el motor de los Escort XR 3i, que da 150 caballos de potencia, y el seis cilindros en V de 2,8 litros, también con inyección electrónica, ya comentado antes en los TVR. Los Panther se

benefician por tanto de la garantía Ford. Los Kallista vienen con todo tipo de extras, una colección muy extensa en donde destacan las llantas de radios o el aire acondicionado. Se podrán elegir también dos versiones: la provista de techo duro y la cubierta con capota blanda. El estilo veterano del Kallista encubre una estructura interna muy moderna en donde se encuentran gran cantidad de piezas de origen Ford.

Uno de los principales atractivos de este coche con

aire «retro» reside, sin duda, en su tablero frontal, un tablero que combina sin sobresaltos la madera noble y un cuadro de mandos muy completo que no deja de recordar al de un XR 3i. Las aletas, seductoramente curvadas, el morro interminable, los faros sin encastrar y el pequeño parabrisas constituyen el encanto de un coche de los que ya no se hacen, de los que quedan pocos.

Los españoles ya pueden disfrutar de ciertas máquinas inglesas. ¡Viva el Mercado Común!

Los españoles ya pueden disfrutar de ciertas máquinas inglesas. ¡Viva el Mercado Común!

Otra marca británica fabricante de deportivos, Panther, viene a ofrecer, a la par con TVR, el descapotable Kallista, que costará unos tres millones setecientos mil pesetas en la versión de motor Escort XR 3 i de 150 caballos de potencia.





25 LIMUSINAY V6 TURBO LOS RENAULT DE LOS GRANDES

El pasado 15 de marzo se inició en Francia la producción de una nueva variante del Renault 25, la Limusina. Este modelo, que los españoles tendremos la posibilidad de admirar en directo en el Salón del Automóvil de Barcelona, se venderá en nuestro país a continuación, unas semanas después.

La diferencia respecto a un R-25 normal es el incre-

mento de la distancia entre ejes en 225 milímetros. El modelo cumbre de Renault se convierte así en un salón rodante, que sorprende por el amplísimo espacio libre de que disponen los privilegiados pasajeros del asiento posterior. Todo ello es obra del carrocerero francés Heuliez, que ya fabrica para diversas marcas francesas modelos de producción marginal, tales como el Renault 5

Turbo, el Citroën Visa Mil Pistas o el Peugeot 205 Turbo 16. Heuliez tiene sus propias cadenas de montaje, con una capacidad de producción de 50.000 unidades/año.

Interiormente, el nuevo modelo recibe un nivel de equipamiento superior a lo conocido. Los beneficiarios, una vez más, los pasajeros de las plazas posteriores. Cenicero con encende-

dor en cada una de las puertas, descansabrazos que integran los mandos de los elevadores, de las cerraduras y de la iluminación ambiental interior, así como unos reposapiés independientes, son lo más destacable. Pero no acaba ahí todo. Los más exigentes tienen la posibilidad de contar con el llamado *Pack Executive*, que se distingue porque tiene dos asientos separados y regulables eléctricamente de forma independiente. Un amplio descansabrazos los separa y tras ellos hay un compartimento para equipaje de mano.

Mecánicamente, se sirve con el motor de seis cilindros en V en versión 2.664 centímetros cúbicos, de 144 caballos, que autoriza una velocidad máxima de 201 kilómetros por hora. También se ofrece con el motor turbodiesel de 2.068 c.c. (85 caballos y 172 kilómetros por hora).

En el exterior, un montante central de mayor anchura delata el incremento de longitud experimentado entre los dos ejes. También incorpora una nueva parrilla, igual a la del 25 V6 Turbo. El lanzamiento comercial de este último está previsto en Francia para el mes



Las dos nuevas versiones del R-25 comparten la misma calandra. Junto a estas líneas, el V6 Turbo. A la izquierda, el amplio interior del Limusina.

de mayo. Su disponibilidad en España aún no se ha determinado. En principio no se prevé su comercialización, y las noticias extraoficiales que al respecto circulan en Francia señalan que en el hipotético caso de venderse en España, nunca sería antes del otoño.

La personalización exterior del modelo más rápido de la gama R-25, el V6 Turbo, reside en el frontal, pe-

ro las ruedas son de un nuevo diseño a efecto turbina.

Los técnicos motoristas de Renault han logrado del motor turboalimentado una potencia de 182 caballos, curiosamente la misma que Audi anuncia para el 200 Turbo. En velocidad máxima se señalan más de 225 ki-

lómetros por hora (230 el Audi), de manera que este 25 V6 Turbo se coloca al nivel de las más rápidas berlinas europeas de cuatro puertas. Siempre según datos del constructor, la aceleración es de primer orden: 0 a 100 kilómetros por hora en 7,7 segundos y 0 a 1.000 metros en 27,9 segundos (como referencia, el Audi 200 Turbo invierte 8,2 y 28,8 segundos).

El motor ha visto reducida su cilindrada a 2.458 centímetros cúbicos, con una potencia máxima de 182 caballos, a 5.500 revoluciones por minuto y un par motor

máximo de 28,6 metros/kilo, a 3.000 r.p.m. Los consumos homologados son 6,8/8,9/12,9 litros. El turbocompresor empleado es el Garret T3, con una presión máxima de sobrealimentación de 650 milibares. La alimentación está encomendada a un sistema de inyección electrónica Renix (filial de Renault), con corte de la inyección en deceleración y en régimen máximo de giro. Tiene, asimismo, detector de detonación. Otra característica destacable de este V6 Turbo es la adopción del sistema Bosch ABS antibloqueo de frenos.



CHEVROLET NOVA AMERICANO CON OJOS RASGADOS

El acuerdo suscrito por General Motors y Toyota, los dos grandes del automovilismo mundial, cristalizará a mediados del próximo junio en un nuevo modelo: el Chevrolet Nova. Este coche saldrá al mercado americano el día 13 de ese mes y se podrá adquirir de inmediato en 25 Estados de la Unión.

El Nova es un coche compacto, de formas aerodinámicas, con un estilo general muy parecido al de los Ford Escort; el Nova se produce ya desde diciembre en la planta californiana de Fremont y es el resultado de una operación a dos bandas

entre el número uno japonés y el número uno estadounidense, una operación por la que anualmente se construirán doscientas cincuenta mil unidades de este modelo en las factorías de EE. UU.

El Chevrolet Nova tiene un tamaño próximo al de un Citroën BX y sus rasgos generales tiene muchas influencias de los vehículos europeos: es un cuatro puertas que utiliza una mecánica muy moderna.

El motor que equipa es un cuatro cilindros de 1,6 litros de cubaje, que va situado delante en posición transversal, las ruedas anteriores son las encargadas de tirar

del coche, la dirección es de cremallera y la caja de cambio puede ser manual, de cinco velocidades o automática.

Las cifras de consumo del Nova están hechas según las normas USA, unas normas

que no tiene nada que ver con lo que es habitual a este lado del Atlántico, pero puede hablarse de 7,75 litros a los cien kilómetros en tráfico urbano y 6,25 litros en autopista para la versión de caja manual, mientras que



La alianza americano-japonesa de los dos grandes, General Motors y Toyota, ha quedado plasmada en el nuevo Chevrolet Nova, un tracción delantera de 1,6 litros de cilindrada y tamaño equivalente al de un Citroën BX.

en la versión con cambio automático se estima un ahorro de un 10 por 100 con respecto al cambio manual.

Aunque el coche saldrá a la venta con el nombre de

Chevrolet Nova, la marca que lo va a fabricar es NUMMI, la sociedad formada por General Motors y Toyota, e ilustra mucho sobre las tendencias futuras de

los constructores americanos que en los últimos tiempos sólo quieren saber de japoneses, pues Ford está unido a Mazda y Chrysler a Mitsubishi.





Porque en España se venden 870.000 coches usados al año, porque hay más de seis millones de automóviles de segunda mano circulando por nuestras carreteras, porque más de dos millones de usuarios están pensando en la posibilidad de adquirir un coche de ocasión, por todas estas razones, y porque la economía del país no da para mucho más, nos decidimos a publicar este número extraordinario. Queremos ofrecer a nuestros lectores, a modo de guía, las respuestas que no es fácil obtengan más que de profesionales de absoluta garantía. Precisamente estos profesionales, agrupados en torno a Ganvam han facilitado nuestra tarea.

CUANDO ES VIEJO UN COCHE

MOTOR: Por término medio, la vida de un motor de gasolina oscila entre los 100.000 y los 150.000 kilómetros, siendo en la mayoría de los casos necesaria una rectificación que pueda prolongar la vida entre 50.000 y 80.000 kilómetros más.

En cuanto a los motores diesel, su vida media estimada debe alcanzar los 200.000 ó 250.000 kilómetros. Naturalmente estas cifras son puramente referenciales y no es extraño ver coches con más de un millón de kilómetros como tampoco lo es el padecer problemas por envejecimiento prematuro.

FAROS: Las bombillas halógenas se desgastan bastante con el uso y son caras de reponer. Las parábolas se ennegrecen e incluso descascarillan a los cuatro años.

CORREAS: La de distribución suele durar sobre los cincuenta mil kilómetros. Las de bomba de agua algo menos. Como todo elemento elástico, el paso del tiempo también las degrada.

RETENES: Su duración no suele superar los 70.000 kilómetros. Se nota el deterioro por el goteo del aceite en el suelo.

AMORTIGUADORES: Raramente superan los 80.000 kilómetros. Es conveniente montar unos nuevos y no recargarlos.

BATERIA: Vida media de tres años. Peligro de sulfatación y corrosión de su alojamiento. Es frecuente el óxido en la conexión masa.

LIMPIAPARABRISAS: La goma suele endurecerse al cabo de dos años. Conviene revisarla periódicamente.

FRENOS: La gran mayoría de los coches incorporan discos delanteros, cuyas pastillas tienen una duración media de 35.000 a 40.000 kilómetros; por el contrario, los forros de los tambores traseros, o las pastillas si las tuvieran, suelen durar el doble. Los discos conviene reponerlos hacia los 100.000 kilómetros, si bien depende mucho de la calidad de las pastillas y de que éstas no hayan sido utilizadas hasta su total desgaste. No conviene olvidar que el líquido de frenos debe cambiarse cada dos años, cualquiera que sea el kilometraje recorrido. Los manguitos elásticos de conducción envejecen peligrosamente. Cada tres años conviene cambiarlos.

CARROCERIA: Ya todos los fabricantes tienen sistemas efectivos anticorrosión, con lo que la vida media de las carrocerías, incluso en zonas del litoral, se ha prolongado considerablemente. Por norma general, la carrocería dura, sin presentar problemas graves, toda la vida del coche.

Otro problema son las pinturas. La pérdida de brillo es notoria en ciudades industriales antes de los tres años de un vehículo, si bien las pinturas metalizadas soportan mejor el paso del tiempo.

TAPICERIA: El sol es el mayor enemigo de las tapicerías. Los cristales coloreados son una buena defensa. Normalmente las tapicerías aguantan la vida del coche, pero se ajan mucho antes. El asiento del conductor suele ser el más deteriorado, sobre todo si fuma. Las tapicerías plásticas o de vinilo se cuartejan con el paso del tiempo.

PILOTOS: Las manibras de aparcamiento son los mayores enemigos de los pilotos. Hay modelos más expuestos que otros. El «bote de intermitencias» se estropea con bastante frecuencia.

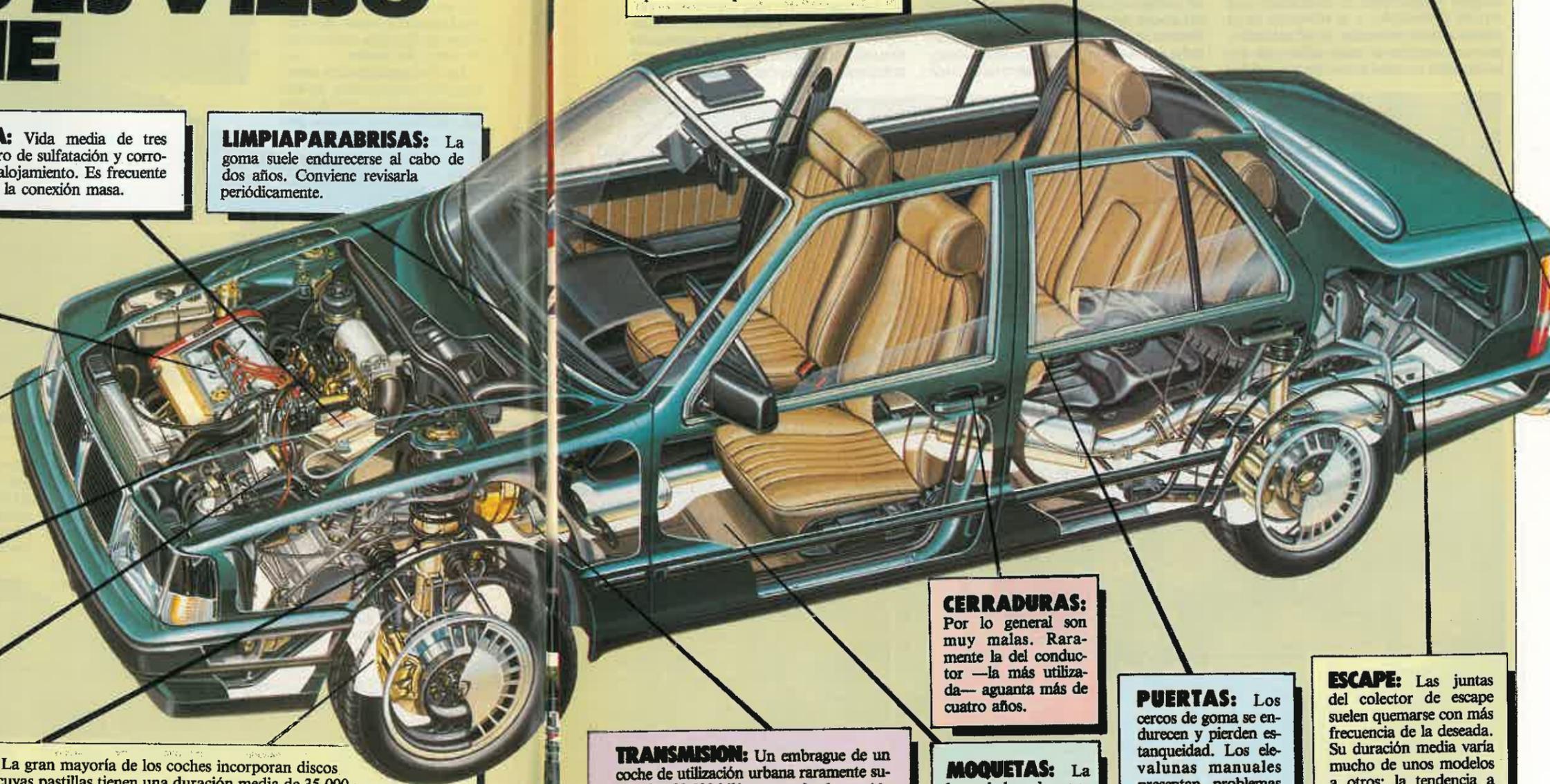
CERRADURAS: Por lo general son muy malas. Raramente la del conductor —la más utilizada— aguanta más de cuatro años.

TRANSMISION: Un embrague de un coche de utilización urbana raramente supera los 80.000 kilómetros, siendo su vida media del orden de los 50.000 kilómetros. Los demás órganos mecánicos de la transmisión no suelen necesitar reponerse, salvo averías; las más frecuentes de las cuales se producen en los sincronizadores de la caja de cambio y en las juntas homocinéticas.

MOQUETAS: La humedad es el mayor enemigo. Los talones del conductor se agudizan en poco tiempo. Las mujeres, más. Las alfombrillas de goma suelen ocultar desperfectos.

PUERTAS: Los cercos de goma se endurecen y pierden estanqueidad. Los elevadores manuales presentan problemas —endurecimiento y falta de tensión— alrededor de los tres años de uso. El mayor desgaste se produce en la ventanilla del conductor.

ESCAPE: Las juntas del colector de escape suelen quemarse con más frecuencia de la deseada. Su duración media varía mucho de unos modelos a otros; la tendencia a utilizar escapes de acero inoxidable evita estos problemas. Los silenciosos presentan puntos de corrosión, algunas veces desde que el coche sale de la fábrica.



COMPRE SIN SORPRESAS

CUANDO se trata de adquirir un vehículo usado, lo primero que preocupa al futuro comprador es asegurar, en la medida de lo posible, que su compra no le depara sorpresas posteriores y esté de acuerdo con lo que ha pagado por ella. Por eso, es muy importante la confianza que inspire el vendedor y la solvencia de la tienda donde se realiza la adquisición, pues no siempre se suele saber con total certeza el estado real de un usado,

ni siquiera cuando se conocen los coches como un profesional de la mecánica.

En las páginas anteriores ofrecemos una información sobre cuándo envejece el automóvil, esto puede servir de pauta para iniciar cualquier operación de compra. Conociendo la antigüedad del coche que nos ofrecen ya se puede formar una idea aproximada de su estado general. El primer problema surge precisamente para determinar esa

antigüedad o, más concretamente, para establecer el número de kilómetros recorridos, ya que la vejez se determina por su fecha de matriculación. Es norma general entre la mayoría de los compra-ventas, e incluso entre los concesionarios oficiales de marca, manipular los cuadros de instrumentos y consecuentemente los marcadores de kilómetros. Se puede ver si el cuentakilómetros está manipulado simplemente comprobando que los números engrasen

perfectamente, si no es así sospechamos de manipulación.

No siempre el aspecto general de la carrocería es significativo. Un análisis meticuloso permite descubrir posibles golpes. Observando la pintura se puede notar si tiene «aguas», síntoma evidente de un repintado. El desgaste de las alfombrillas y gomas de los pedales, también sirve para descubrir verdaderamente la vejez de un modelo, y si se encuentran totalmente nuevas es síntoma evidente de que han sido cambiadas, lo que indica que las anteriores estaban muy usadas. Holguras en la dirección, en la palanca del cambio de marchas, en las guías de los asientos, o en las manivelas elevables son también bastante aclaratorios.

Desde el punto de vista mecánico, la primera atención debe dirigirse hacia la

suspensión. Con una cinta métrica se debe medir la distancia entre el centro de cada rueda y la aleta, para descubrir posibles fatigas en los muelles o ballesas; si esta medida difiere más de tres centímetros de la de un mismo modelo nuevo, en igualdad de condiciones de carga, puede ser indicativo de anomalías, o si hay diferencias entre las distintas ruedas.

Normalmente, el vendedor habrá lavado meticulosamente el motor, por lo que no hay que dejarse deslumbrar por su aspecto. Ponerlo en marcha y escuchar su funcionamiento, que debe ser regular, es una de las comprobaciones que se deben hacer. El escape debe presentar un color irisáceo. Abriendo el tapón de llenado de aceite no deben salir gases ni oírse soplos, que denotarían un evidente desgaste de los segmentos.

Comprobar el agua del radiador, también con el coche en funcionamiento, como todo lo anterior, para observar si aparecen burbujas, espumas o restos de aceite, nos indicará el estado general de la mecánica.

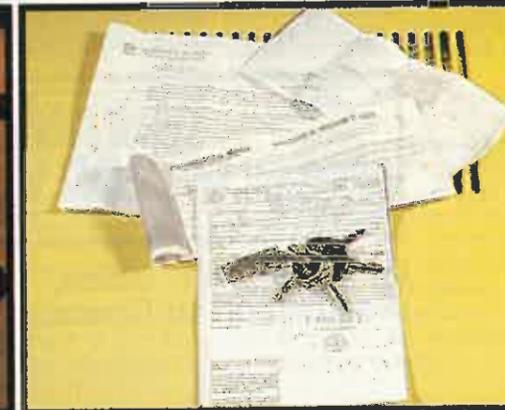
Cualquier buen profesional nunca pone objeciones a una pequeña prueba del vehículo que piensa vender. Esto permite conocer con más detalle la situación global del coche. Pero no hay que dejarse convencer ni por el precio, ni por accesorios suplementarios y, sobre todo, hay que tratar de saber, si es posible, las razones por las cuales se ha desecho del coche el anterior propietario.

Todas estas comprobaciones, que son necesarias antes de comprar un vehículo, indican de forma aproximada el

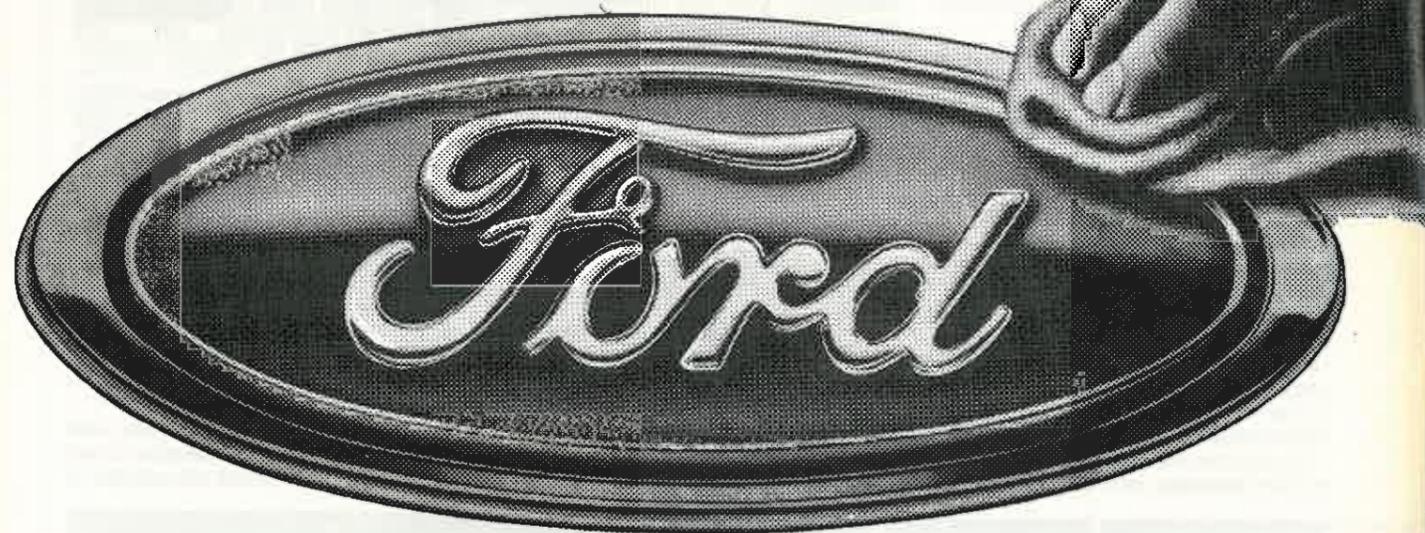


La financiación del usado no presenta problemas. Entidades financieras y las propias marcas lo hacen con un mínimo de entrada y con un interés algo mayor que el usual en coches nuevos.

La carrocería y la mecánica requieren un estudio riguroso y de lo más profesional para evitarnos sorpresas, pero no menos atención merecen los papeles del coche, entre los que deben encontrarse la carta de pago del impuesto de lujo y de los demás impuestos.



La Red Ford presenta una Garantía Exclusiva.



La Garantía de Por Vida.

La Red de Concesionarios Ford tiene confianza absoluta en la calidad de los productos que vende, así como en las personas, piezas y reparaciones que realiza. Por eso, puede ofrecerle una garantía así. Única, como su Ford.

Con la Garantía de Por Vida, si usted ya ha pagado una reparación, su Concesionario Ford le garantiza, según contrato, que jamás volverá a pagarla, ni en piezas ni mano de obra, mientras disfrute de su Ford.

Esta nueva garantía dada por el Concesionario se suma a la garantía normal de un año sin limitación de kilometraje, a la garantía opcional de Seguridad Mecánica, y a la garantía de seis años contra la perforación por corrosión dadas por el Fabricante.

Sólo quien está muy seguro de la calidad de sus reparaciones puede ofrecer una garantía para toda la vida.



Para más información, pregunte en su Concesión Ford.

Diseño y Calidad



Especial coches usados

estado en que se encuentra, pero no hay que olvidar que muchos problemas escondidos son difíciles de detectar. Por ello es muy importante la confianza que inspira el vendedor, sobre todo si se trata de un particular.

Los profesionales, por lo general, responden ante las reclamaciones de los clientes, siempre que éstas tengan un fundamento, aunque el vehículo se haya vendido sin garantía, pues «en este negocio —dice Javier Alonso, que lleva veinte años como compraventa— el que no es serio se va al "garete"».

Otro de los problemas que presenta la compra de un usado es la posterior aparición de multas y embargos que pesan sobre el coche antes de su adquisición. Pues, según la reglamentación vigente, se denuncia al que cometió la infracción, pero la multa recae sobre el vehículo. Otro tanto ocurre con los embargos si el coche figura a nombre del embargado en el momento que se inicia el procedimiento. Ante esto los auténticos profesionales y los concesionarios de marca responden ante el comprador solventando el problema y tratan, posteriormente, de llegar a un acuerdo con el anterior propietario, pero en muchos casos siempre hay a final de año un presupuesto a fondo perdido para multas no pagadas. Pues, aunque antes de comprar un coche se solicitan informes a Tráfico y a los Ayuntamientos, la lentitud de la burocracia hace que con posterioridad aparezcan multas anteriores.

Ante esta situación nada se puede hacer, ya que los informes de Tráfico no son vinculantes, pues este organismo se define en el Código como «una oficina administrativa de la Administración». Esto hay que tenerlo presente si se compra el coche a un particular, pues aunque es la fórmula económicamente más rentable, si no es conocido o de total confianza entraña también sus riesgos.

El auge que está alcanzando en España la venta de vehículos usados, que muy pronto doblarán las que se realizan de nuevos, ha hecho necesaria una reestructuración del sector, sobre todo por parte de las marcas, que han dejado de ver el vehículo de ocasión como un mal menor necesario para vender nuevos.

Todas disponen de una red comercial de V.O., siempre supervisada por la casa central, que también en este tipo de



operaciones pone en juego su reputación.

Tanto los compra-ventas como los concesionarios de marca ofrecen distintos tipos de garantía, según el estado de cada coche. Los periodos suelen oscilar entre treinta días y un año, y también existen diferencias en cuanto a los servicios que comprenden. La garantía que se da en la compra de un vehículo es un dato muy significativo sobre su estado. Pagar un precio menor por un vehículo similar sin saber lo que se compra o sin un profesional que lo avale, puede tener como consecuencia que la inversión no sea rentable.

Por regla general, cuando una marca se queda un vehículo a cambio de la venta de uno nuevo, los especialistas de V.O. determinan qué salida le darán. Cuando el destino del coche es venderlo a particulares, se le hace una completa revisión y se reponen las piezas defectuosas, pero si por el contrario se

Garantía de las marcas

Citroën Euroocasión.—Lanzan garantía total de un año; además, existe para tres y seis meses, y tres meses sólo piezas. El carnet de garantía Euroocasión es válido para España y Francia. Financiera de marca: 20 por 100 de entrada y resto, treinta meses.

Ford Vehículos de Ocasión.—Garantía de hasta seis meses, dependiendo del estado del vehículo. Financiera de marca: 15 por 100 de entrada y hasta treinta y seis meses.

G.M. O.K. Vehículos de Ocasión.—Coches de menos de cinco años, seis meses de asistencia en carretera. Garantía total de tres meses. Financiera de marca: hasta treinta y seis meses, con un 15 por 100 de entrada.

Renault Mercado Nacional de Ocasión.—Tres meses de garantía en piezas y mano de obra. Financiera de marca: entre el 15 y el 30 por 100 de entrada y resto, entre treinta y seis y veinticuatro meses.

Seat Vehículos de Ocasión.—Coches con menos de cinco años de garantía total inter red por un año. Otros, garantía total de seis meses o 10.000 kilómetros. Financiera de marca: 15 por 100 de entrada y hasta treinta y seis meses.

Talbot, Ocasiones del León.—Garantía de tres, seis o doce meses con contrato. Puede financiarlo el propio concesionario o la financiera de marca; las condiciones varían dependiendo del estado del vehículo.

determina que se venderá a compra-ventas o irá al desguace, por lo general se vende tal y como se ha comprado, aunque algunas marcas realizan una pequeña revisión, aunque vaya destinado a profesionales de la compraventa, que son los que darán el toque final al vehículo para dejarlo lo más atractivo posible. También es norma generalizada realzar el interior para que el coche se asemeje lo más posible a uno nuevo.

Una forma casi desconocida en España de adquirir un vehículo de segunda mano son las subastas. Esta fórmula, muy utilizada en otros países europeos, se limita en nuestro país a las que realizan los distintos Juzgados por embargos de bienes, o a las que hace la Administración para renovar su parque de vehículos. En el segundo caso, es difícil que los particulares puedan lograr un vehículo en buenas condiciones, pues, por lo general, se sacan en lotes y este sistema tiene unos entresijos difíciles de captar por el comprador profano. Sin embargo, las subastas de automóviles que realizan los Juzgados por embargo pueden ser una buena fórmula. Para acceder a ellas, hay que cumplir el pliego de condiciones particulares, entregar a priori una fianza del 20 por 100 del valor en que se tasa el automóvil y presentar los pertinentes documentos acreditativos. Para tener información de este tipo de ven-

tas se puede recurrir a los «Boletines Oficiales» de las distintas provincias, o bien a la revista «Subastas y Concursos», que recoge con periodicidad, semanal y mensual, todas las operaciones de este tipo que se realizan en España.

En estas publicaciones se puede encontrar toda información precisa, desde la marca y matrícula del modelo hasta cuándo y dónde se celebra la subasta, pasando por dónde ver el vehículo para saber si nos interesa.

Por regla general, la financiación de un usado no presenta ningún problema, existen entidades de financiación y financieras de marca que facilitan la adquisición de estos vehículos a plazos, con un mínimo de entrada, dependiendo del estado y antigüedad del coche, y con un punto más sobre el interés del aplicado a los vehículos nuevos.

M.ª Jesús Benoit

LOS NUEVOS PRECIOS



ALFA ROMEO

Salvo los modelos que pueden catalogarse como históricos (Alfetta GTV), la depreciación es acusada. Buen mercado del modelo Alfaud, a precio bajo.

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Alfaud	810	750	700	645	515	475	440	350
Alfaud T1	865	800	735	680	540	505	465	410
Giulia 1300	-	-	-	-	-	-	310	245
Giulia 1600	-	-	-	-	-	-	440	350
Alfetta 1800	-	-	-	-	-	-	495	385
Alfetta 2000	1080	1000	945	870	885	640	595	-
Alfetta GTV 2000	1510	1420	1300	1250	925	815	755	-
2000 Berlina	-	-	-	-	-	-	-	320
Couplé 2000 GT	-	-	-	-	-	-	-	435
Giulietta 1800	1065	985	965	785	785	810	-	-
Giulietta 1800	1060	1000	925	840	675	-	-	-
Giulietta 2000	1110	1030	960	880	740	-	-	-
Spint Velocis	1190	1100	1000	900	-	-	-	-
Alfetta GTV 2500	1945	1800	1700	1600	-	-	-	-
Alfa 33	1130	-	-	-	-	-	-	-

AUDI

Buena depreciación de esta marca. Son coches robustos y fiables que arrojan poco mantenimiento.

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
80 GLS 4p	-	846	886	745	686	645	510	475
80 GLE	-	1000	940	800	750	-	-	-
80 CD	-	1400	1200	1000	-	-	-	-
80 GLD	-	1620	1500	1200	-	-	-	-
80 CD TD	-	2000	-	-	-	-	-	-
80 Quattro	-	2400	-	-	-	-	-	-
100 LS	-	-	-	-	-	-	380	-
100 CC	-	1900	1700	-	-	-	-	-
100 CD	-	2300	2100	1480	1205	1085	960	-
100 CD Diesel	-	2300	2100	1480	1205	1085	960	-
100 CC D	-	1900	1700	-	-	-	-	-
200	-	-	-	1700	1500	1380	-	-
200 CD	-	3500	-	-	-	-	-	-
Couplé GT	-	2100	1900	1600	-	-	-	-
Quattro	-	4300	3800	-	-	-	-	-

AUSTIN

Interesantísimo el precio de los Metro, si bien el turbo tiene una depreciación superior a la de los otros modelos atmosféricos.

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Metro 1.0	500	505	-	-	-	-	-	-
Metro 1.3	600	550	-	-	-	-	-	-
Metro MG 1.3	700	645	-	-	-	-	-	-
Metro MG Turbo	850	780	-	-	-	-	-	-

BMW

La serie 3, excepto los 315 y 318, tienen un valor normal, mientras que el 323 es muy apreciado. Del resto, apenas hay unidades de segunda mano y son caras.

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
3.0 CS	-	-	-	-	1500	1350	1200	950
520	-	-	-	-	1500	1350	1200	950
520 i	2270	2100	2000	-	-	-	-	-
525 i	2460	2300	2150	1685	1480	1250	1180	1080
528	-	-	-	-	-	-	1200	1020
528 i	2600	2400	2200	1750	1600	-	-	-
318 i	1730	1600	1250	1180	890	875	810	760
320	-	-	1425	1325	1250	1050	925	875
320 i	2000	1860	-	-	-	-	-	-
323 i	2270	2100	1860	1670	1480	1210	-	-
728 i	2815	2700	2500	2240	2080	1870	-	-
735 i	3880	3600	3200	2800	2700	2500	-	-
748 i	4945	4300	4300	3500	-	-	-	-
633 CSi	-	-	-	3075	2855	2635	2450	2310
635 CSi	4880	4800	4000	3600	3400	3200	-	-
315	1200	1100	1000	-	-	-	-	-
318	1190	-	-	-	-	-	-	-

CITROEN

Una de las marcas más depreciadas. Los CX son los más apreciados, con algo más de precio los importados de los últimos años y los diesel.

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
2 CV	285	275	250	220	210	175	155	110
Dyna 6	310	295	270	240	215	190	165	130
Mehari 4p.	405	380	350	320	290	260	220	180

Desde esta semana, ofrecemos la valoración que de los automóviles de segunda mano establece la Asociación Profesional Ganvam. Se trata de unos precios medios orientativos, a los que hay que restar el 15 por 100 como beneficio del profesional y los gastos para su reparación. Estos descuentos, se entiende, son para fijar los precios de compra de usados.

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Via 8 especial	470	440	410	375	-	-	-	-
Via 8 Club	525	495	460	425	-	-	-	-
Via 8 Super E	500	480	450	410	-	-	-	-
Via 8 Super X	500	480	450	410	-	-	-	-
Via GT	625	590	-	-	-	-	-	-
Via 11 E	550	-	-	-	-	-	-	-
Via 11 RE	590	-	-	-	-	-	-	-
LNA	495	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 E	485	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 RE	515	-	-	-	-	-	-	-
GS	-	-	-	-	175	150	130	-
GS Club	-	-	-	-	200	170	140	-
GS Palau	-	-	-	-	230	200	160	-
GS X2	-	-	-	-	280	230	185	-
GS Break	-	-	-	-	190	165	125	-
GS Break Club	-	-	-	-	200	175	145	-
CX 4V	-	-	-	-	355	310	-	-
CX 3V	-	-	-	-	600	645	475	-
GGA 1100	405	365	325	295	-	-	-	-
GGA Break 1100	395	365	325	295	-	-	-	-
GGA 1300	565	530	490	445	-	-	-	-
GGA Club	380	360	320	290	-	-	-	-
GGA Palau	665	610	565	520	475	-	-	-
GGA Break Club	515	485	440	415	380	-	-	-
GGA X3	655	610	565	520	475	-	-	-
GGA X1	645	605	-	-	-	-	-	-
BX 14E	735	-	-	-	-	-	-	-
BX 14 RE	795	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 RS	845	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 TRS	895	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 RD	940	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 TRD	1030	-	-	-	-	-	-	-
CX 2500 D/Palau	1510	1460	1300	1170	1085	1040	-	-
CX 2600 Dies. Fam.	1565	1460	1360	1250	1160	1095	-	-
CX TRD	1785	-	-	-	-	-	-	-
CX 2500 GTI	1630	-	-	-	-	-	-	-
CX Reflex	800	750	-	-	-	-	-	-
CX Prestige	1730	1600	1400	1280	1190	1100	1020	945
CX 2400 GTI	1400	1300	1100	1000	900	-	-	-

FORD

Por norma general, todos los Ford tienen escasa depreciación, por lo que resultan caros como usados. Los Sierra y los Fiesta están bastante por encima de lo normal.

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Fiesta 8	475	445	405	370	335	310	270	235
Fiesta 1.1	490	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta 1.357 cc.	540	510	465	430	385	345	305	265
Fiesta 1.1 117 cc.	555	525	480	445	410	375	330	295
Fiesta 5	540	510	465	430	385	345	305	265
Fiesta 5 1.300	545	515	470	435	390	350	310	270
Fiesta Ghia 1.1	600	570	535	510	475	430	385	340
Fiesta Ghia 1.3	600	570	540	510	480	435	395	355
Fiesta XR3i	685	655	615	-	-	-	-	-
Fiesta L D	650	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	680	-	-	-	-	-	-	-
Escort 1.1	650	610	585	530	-	-	-	-
Escort 1.1.3	685	635	590	550	-	-	-	-
Escort GL 1.1	695	655	615	560	-	-	-	-
Escort GL 1.3	750	720	685	635	-	-	-	-
Escort GL 1.6	720	680	655	615	-	-	-	-
Escort Ghia 1.3	745	710	680	620	-	-	-	-
Escort Ghia 1.6	730	700	665	615	-	-	-	-
Escort Laser 1.1	535	-	-	-	-	-	-	-
Escort Laser 1.3	650	-	-	-	-	-	-	-
Escort L D	730	-	-	-	-	-	-	-
Escort GL D	790	-	-	-	-	-	-	-
Escort Ghia D	840	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL D	825	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.3	725	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.6	780	-	-	-	-	-	-	-
Escort XR3i	1100	1000	900	-	-	-	-	-
Escort XR3i	1300	1200	-	-	-	-	-	-
Taurus GL 1.6	585	540	495	-	-	-	-	-
Taurus GLS 2.0	685	635	590	-	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.0	730	675	630	-	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.3	740	720	695	-	-	-	-	-
Taurus GL Fam. 2.0	765	740	720	-	-	-	-	-
Granada GL 2.3	1130	1100	1050	900	800	-	-	-
Granada GL F. 2.3	-	-	-	1000	900	-	-	-
Granada GLD 2.1	-	-	-	1000	900	-	-	-
Granada Ghia 2.8	1620	1500	1300	1100	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8	-	-	-	1000	800	-	-	-
Granada Ghia 2.8	1845	1700	1560	1230	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8	-	-	-	800	700	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8	1945	1800	1700	-	-	-	-	-
Granada D 2.6	1510	1400	-	-	-	-	-	-
Capri 2.0	-	-	-	1050	960	800	-	-
Capri 2.8	-	-	-	1300	1200	1100	-	-
Sierra 1.6	1025	950	-	-	-	-	-	-
Sierra GL	1080	1000	-	-	-	-	-	-
Sierra Ghia	1190	1100	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. GL	1405	1300	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. GL	1135	1050	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	1240	1150	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. D	1460	1360	-	-	-	-	-	-
Sierra XR4 2.8	1510	1400	-	-	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.6	1835	1700	-	-	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.6	1400	-	-	-	-	-	-	-

FIAT

Depreciación normal para esta marca, cuyos modelos Uno y Argenta se presentan a precios interesantes.

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
X-18	1190	1100	800	700	600	500	400	315

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
UNO 45	540	500	-	-	-	-	-	-
UNO 55	630	575	-	-	-	-	-	-
UNO 70	700	650	-	-	-	-	-	-
UNO Diesel	705	-	-	-	-	-	-	-
Argenta 2000	920	850	785	-	-</			

Especial coches usados



RENAULT

Se deprecian más los importados, mientras que los nacionales aguantan muy bien el peso de los primeros años. A los seis o siete años, precios normales.

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
R-4	365	340	315	290	265	240	215	190
R-4 TL	415	385	355	330	305	280	255	230
R-6 TL/RTL	500	470	440	410	385	360	335	310
R-6 TL	475	450	430	405	375	350	325	300
R-5 GTL	555	520	490	465	430	405	380	355
R-5 TS	485	465	445	425	405	385	365	345
R-5 TX	600	575	550	525	500	475	450	425
R-7 TL	335	315	295	270	240	210	180	150
R-7 GTL	495	465	435	410	385	360	335	310
R-8 GTL	640	610	575	545	515	485	455	425
R-8 TSE	700	665	625	590	555	520	485	450
R-9 GTD	720	685	650	615	580	545	510	475
R-11 GTL	690	655	620	585	550	515	480	445
R-11 TSE	755	720	685	650	615	580	545	510
R-11 GTB	725	690	655	620	585	550	515	480
R-12	280	260	240	220	200	180	160	140
R-12 TL	435	405	375	345	315	285	255	225
R-12 TL Familiar	435	405	375	345	315	285	255	225
R-12 TS	465	435	405	375	345	315	285	255
R-12 TS Familiar	515	485	455	425	395	365	335	305
R-12 GTL Familiar	670	640	610	580	550	520	490	460
R-14 GTL	580	550	515	480	440	400	360	320
R-14 GTB	660	630	600	565	530	495	460	425
R-18 GTB	800	770	740	710	680	650	620	590
R-18 GTB Familiar	845	810	780	750	720	690	660	630
R-18 GTD	900	865	830	800	770	740	710	680
R-18 GTD Familiar	975	935	900	870	840	810	780	750
R-18 Turbo	965	915	880	850	820	790	760	730
R-Fuego	1150	1100	1050	1000	950	900	850	800
R-20 TS	1080	1030	980	930	880	830	780	730
R-20 TX	1035	985	935	885	835	785	735	685
R-30 TX	1305	1255	1205	1155	1105	1055	1005	955
R-20 GTD	1035	985	935	885	835	785	735	685
R-25 GTB	1290	1240	1190	1140	1090	1040	990	940
R-25 GTX	1520	1470	1420	1370	1320	1270	1220	1170
R-25 GTD	1485	1435	1385	1335	1285	1235	1185	1135
R-25 Turbo D	1680	1630	1580	1530	1480	1430	1380	1330

SEAT

Buscando alternativas entre los modelos de hace cinco años, muy desvalorizados (y, por tanto, baratos) y los más recientes, a precios más normales.

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
132 Berlina Lupo	115	105	95	85	75	65	55	45
Fandi 25	215	205	195	185	175	165	155	145
Fandi 45	225	215	205	195	185	175	165	155
Fandi 40	260	250	240	230	220	210	200	190
Fandi Marbella	490	480	470	460	450	440	430	420
Fandi 55	635	625	615	605	595	585	575	565
Fandi CLX	680	670	660	650	640	630	620	610
Rearis Crono	685	675	665	655	645	635	625	615
Rearis 100 CLX	655	645	635	625	615	605	595	585
Rearis Diesel CL	670	660	650	640	630	620	610	600
Rearis Diesel CLX	730	720	710	700	690	680	670	660
137	240	230	220	210	200	190	180	170
127 LS	250	240	230	220	210	200	190	180
127 CL	320	310	300	290	280	270	260	250
Fura L	400	390	380	370	360	350	340	330
Fura CL	500	490	480	470	460	450	440	430
Fura Crono	575	565	555	545	535	525	515	505
124 Versión 75	505	495	485	475	465	455	445	435
124 LS	290	280	270	260	250	240	230	220
124 Espec. 1430	365	355	345	335	325	315	305	295
131 1430	220	210	200	190	180	170	160	150
131 1600	280	270	260	250	240	230	220	210
131 1430 Sp. Mt.	345	335	325	315	305	295	285	275
131 1600 Sp. Mt.	705	690	675	660	645	630	615	600

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
131 2000 Sp. Mt.	770	755	740	725	710	695	680	665
131 M. Cl. 1800	655	640	625	610	595	580	565	550
131 M. Cl. 2300	850	835	820	805	790	775	760	745
131 Sp. D. 2300	915	895	875	855	835	815	795	775
131 Diesel Sv	565	550	535	520	505	490	475	460
131 Diplomatic	800	785	770	755	740	725	710	695
131 Per. S 1800	770	755	740	725	710	695	680	665
131 Per. S 2500 D	950	935	920	905	890	875	860	845
Reno 85 L	395	385	375	365	355	345	335	325
Reno 85 CL	430	420	410	400	390	380	370	360
Reno 75 CL	455	445	435	425	415	405	395	385
Reno Diesel CL	620	605	590	575	560	545	530	515
Sport 1200	300	290	280	270	260	250	240	230
Sport 1430	305	295	285	275	265	255	245	235
128 1200	220	210	200	190	180	170	160	150
128 1430	280	270	260	250	240	230	220	210
132 1800 Restyling	270	260	250	240	230	220	210	200
132 2000	505	495	485	475	465	455	445	435
132 Diesel	670	655	640	625	610	595	580	565

TALBOT

La mayoría de los modelos se han depreciado por encima de lo normal, insensiblemente los precios de los Solara y Horizon con cuatro años.

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Sinca 1200 GLS	270	260	250	240	230	220	210	200
Sinca 1200 TI	255	245	235	225	215	205	195	185
Sinca 1200 LS	315	305	295	285	275	265	255	245
Sinca 1200 LX	190	185	180	175	170	165	160	155
Samba LE	455	445	435	425	415	405	395	385
Samba GL	485	475	465	455	445	435	425	415
Samba LE	425	415	405	395	385	375	365	355
Samba S	555	545	535	525	515	505	495	485
Horizon LS	630	620	610	600	590	580	570	560
Horizon GL	665	655	645	635	625	615	605	595
Horizon GLS	705	695	685	675	665	655	645	635
Horizon GT	710	700	690	680	670	660	650	640
Horizon LD	715	705	695	685	675	665	655	645
Horizon GLD	745	735	725	715	705	695	685	675
Horizon EXD	795	785	775	765	755	745	735	725
Chrysler 1802	270	260	250	240	230	220	210	200
Chrysler Diesel Lupo	805	795	785	775	765	755	745	735
150 GLS Comfort	310	300	290	280	270	260	250	240
150 S	405	395	385	375	365	355	345	335
150 GT	470	460	450	440	430	420	410	400
150 SX	890	880	870	860	850	840	830	820
150 SX Aut.	585	575	565	555	545	535	525	515
150 GT Sv.	670	660	650	640	630	620	610	600
150 GT 2	765	755	745	735	725	715	705	695
150 LS	715	705	695	685	675	665	655	645
150 GL	715	705	695	685	675	665	655	645
Solara LS	735	725	715	705	695	685	675	665
Solara GL	730	720	710	700	690	680	670	660
Solara SX	815	805	795	785	775	765	755	745
Solara GL S	770	760	750	740	730	720	710	700
Dodge 3700	175	165	155	145	135	125	115	105
Dodge 3700 GT A	200	190	180	170	160	150	140	130

VOLKSWAGEN

Muy caros los Golf GTI, que siguen considerados como coches de gran atractivo incluso usados. Los demás, se deprecian más de lo que cabría esperar.

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Polo 40 C	505	495	485	475	465	455	445	435
Polo 55 CL	600	590	580	570	560	550	540	530
Passat 1.6 CL	860	850	840	830	820	810	800	790
Passat 1.6 CL C	1020	1010	1000	990	980	970	960	950
Passat 1.8	925	915	905	895	885	875	865	855
Passat Variant 1.6 D 1100	1100	1090	1080	1070	1060	1050	1040	1030
Passat Var. GL TD	1340	1330	1320	1310	1300	1290	1280	1270

VOLVO

Estos coches suaves, con su excelente carrocería y tratamientos anticorrosivos, parece que no acusan el paso de los años. Son, por tanto, caros como usados.

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
244 DL	640	630	620	610	600	590	580	570
244 GL	1820	1800	1780	1760	1740	1720	1700	1680
244 GLE	1890	1870	1850	1830	1810	1790	1770	1750
244 GL DB	2000	1980	1960	1940	1920	1900	1880	1860
244 GT	1095	1080	1065	1050	1035	1020	1005	990
244 Turbo	2485	2465	2445	2425	2405	2385	2365	2345
245 DL	780	770	760	750	740	730	720	710
245 GL	1785	1765	1745	1725	1705	1685	1665	1645
245 GL DB	2375	2355	2335	2315	2295	2275	2255	2235
262 G-Berlina	2475	2455	2435	2415	2395	2375	2355	2335
264 GL	1025	1015	1005	995	985	975	965	955
264 GLE	1370	1355	1340	1325	1310	1295	1280	1265
265 GL	1070	1060	1050	1040	1030	1020	1010	1000
285	2040	2020	2000	1980	1960	1940	1920	1900
343 DL	630	620	610	600	590	580	570	560
340 GL	1025	1015	1005	995	985	975	965	955
340 GLS	1240	1225	1210	1195	1180	1165	1150	1135
360 GL								



CUANDO CAMBIAR

Como a todo producto industrial, también al automóvil, a nuestro querido coche, algún día le llegará la hora de cambiarlo. Si tenemos presente que ese momento va a llegar, tarde o temprano, vamos a obtener más beneficio que si no lo tenemos en cuenta más que cuando se aproxima la hora.



ESTABLECER con precisión el tiempo óptimo de propiedad de un automóvil es tarea difícil. Hay que tener en cuenta dos factores: De un lado, la conveniencia financiera o económica; de otro, la conveniencia mecánica.

Desde un punto de vista financiero, el cambio es aconsejable cuando finaliza su amortización y el valor residual del coche usado es todavía suficientemente elevado.

Un coche de tipo medio, que hace cuatro años nos costó 700.000 pesetas, tiene hoy, por término medio, un valor de 350.000 pesetas. Por otro lado, el valor de un coche nuevo equivalente es hoy de 1.000.000 de pesetas. Por tanto, el desembolso para su compra es de 650.000 pesetas.

Si, por el contrario, dejamos pasar mucho tiempo en venderlo, el valor residual baja extraordinariamente, por lo que el dinero a desembolsar para la compra de uno nuevo equivalente sube notablemente.

Efectuados los cálculos pertinentes, se puede decir, con carácter general, que los coches de la categoría A (Panda, Citroën 2 CV..., etc.) deben ser sustituidos entre los cuatro y los cinco años. Los de la categoría siguiente (Seat 127/Fura, Renault 5, Ford Fiesta, etcétera), entre cinco o seis años. Y los de las categorías superiores, a partir de los seis años, sin llegar a los ocho.

A estos valores medios hay que añe-

dir algunas correcciones. Así, si el modelo ha dejado de fabricarse (Renault 12, Seat 131, Talbot 150, etcétera), no conviene dejar pasar más de seis meses desde el cese de su venta si el coche ya ha cumplido cuatro años, ya que en el año siguiente a su cese de producción se produce una fuerte depreciación.

Los automóviles con motor diesel tienen una depreciación menor, por lo que puede alargarse la utilización por el primer propietario durante dos años más, siendo su vida recomendable (insistimos que únicamente atendiendo al aspecto financiero) entre ocho y diez años.

En cuanto a los coches de importación, se produce el efecto contrario: una depreciación bastante acusada debido a que sus precios se han reducido. Hay que tener en cuenta que comprar hoy un vehículo de importación, con sus aranceles, es exponerse a que dentro de cuatro años su modelo equivalente esté exento de la mayoría de estos aranceles, por lo que su precio será proporcionalmente inferior.

En esta última regla también hay excepciones: la de los automóviles de importación vendidos en nuestro mercado a precios similares a los de los nacionales. Este es el caso de los Fiat, los Austin Rover y de los importadores del Este, Lada, Skoda, Trabant y Wartburg.

Otra excepción son los coches, muy pocos por cierto, que por su prestigio o por el renombre de la marca apenas sufren depreciación: un Ferrari, Rolls o, en menor medida, los coupés Mercedes, BMW o Jaguar, puede decirse que, en vez de depreciarse, se revalorizan con el paso del tiempo.

Pero estos aspectos económicos muy poco tienen que ver con la realidad: el ciudadano medio compra o cambia de coche cuando puede; si está satisfecho con su automóvil, lo tiene todo el tiempo que puede, hasta que llega a aburrirse de él. Por el contrario, un bajo nivel de satisfacción hará que se desprenda de su automóvil antes del periodo recomendado.

Porque, la verdad, atendiendo a aspectos mecánicos, cualquier automóvil moderno aguanta mucho más que el tiempo en que nos llegamos a aburrir de él. Si tenemos en cuenta que, según los últimos datos, el kilometraje medio recorrido por los automóviles españoles no llega a los 8.000 kilómetros, a los cinco años de vida, con 50.000 kilómetros recorridos, cualquier coche deberá encontrarse en plena madurez y aún le queda otro tanto para jubilarse.

El viejo refrán *tres años de can nuevo, tres años de buen can; tres años de can viejo y tres años de mal can* es perfectamente válido para aplicar a los co-

ches. A menudo, la sabiduría popular, aplicada en este caso a un cacharro mecánico, es más fiable que la estadística o la ciencia mejor aplicada.

Hay, por último, algunos aspectos sobre los consejos de venta que conviene tener en cuenta. Por ejemplo, los gastos que ocasiona la compra o alquiler de un garaje no pueden justificarse atendiendo a un mejor estado de conservación. Así, el dinero gastado nunca lo podremos recuperar en la valoración del usado. Otra cosa son las ventajas que proporciona un garaje.

Los permanentes cuidados de la carrocería: lavados cada quince días, brillos y pulidos, apenas van a traducirse, a la hora de vender el coche, en un par de miles de pesetas, cifra bastante inferior a lo que nos hemos gastado. Una cosa es cuidar el coche y tenerlo con buen aspecto general, y otra, frecuente, justificar una obsesión con el argumento de su mejor venta.

Lo mismo que reparar o pintar un automóvil para venderlo mejor: nunca vamos a recuperar ese dinero, ni siquiera una parte importante del mismo. Por supuesto, que lo que no se trata es de engañar nunca a quien nos compra el coche, sea un profesional o un particular.



EL MEJOR SONIDO SOBRE RUEDAS

FUJITSU TEN
CAR AUDIO

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

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

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

MUSICOM sa

Consejo de Ciento, 403 bajos.
Tel. (93) 231 51 12 / 246 38 01
Telex: 54789 MUYC-E 08009-BARCELONA

COMO VENDER SU COCHE



La operación de venta de un coche usado no plantea en principio ningún problema importante, salvo el derivado de obtener el mayor dinero por el vehículo viejo, pues aunque existen unos baremos aproximativos sobre el precio de cada modelo en función de su estado y, sobre todo, de sus años, la diferencia entre unas ofertas y otras llegan a ser muy significativas.

Para vender un coche es necesario tener todos los documentos en regla y no pueden faltar los justificantes de pagos de los distintos impuestos que gravan el automóvil —Impuesto de Lujo y municipal—. Además, es aconsejable cerciorarse, cuando la operación de venta se realiza, que la transferencia quede hecha a nombre del nuevo propietario, esto evita posibles disgustos posteriores, y también, si el seguro del viejo automóvil es aún válido, el vendedor debe comunicar a su compañía el cambio de titular para que la póliza siga en vigor si desea traspasar su seguro al nuevo propietario. Con la desaparición del pago del Impuesto de Lujo, hasta hace poco necesario en los coches de menos de dos años, las operaciones de venta se simplifican y ya no es necesario que el vehículo permanezca un tiempo a



nombre del anterior propietario hasta cumplir este plazo; práctica muy usada, pero que entrañaba numerosos riesgos.

A la hora de vender un vehículo existen distintas posibilidades, pero, sin lugar a dudas, el precio más alto se logra de particular a particular si esto es posible. Vender el coche a un amigo o conocido ha sido y continúa siendo la manera de sacar el mejor partido. Eso sí, siempre que el vehículo esté en buen estado y no tenga problemas de mecánica graves, pues el comprador en ese caso se consideraría estafado si ha pagado un buen precio por el coche sin saber realmente cuál era su estado.

Otras fórmulas de venta pueden también ser muy efectivas, aunque siempre hay que tener en cuenta si compensa el tiempo que se debe emplear para intentar conseguir algunos duros más, y, sobre todo, hay que tener presente que según el estado del vehículo y los kilómetros recorridos las posibilidades son distintas.

Los profesionales de la compraventa dividen los usados en tres grandes grupos: el «bombón», los coches de tipo medio y los desgazables. El «bombón» es el vehículo que no supera los cuatro años y tiene menos de 50.000 ki-

lómetros. Para la venta de uno de estos coches es aconsejable armarse de paciencia y no dejarlo en el primer concesionario que visitemos, pues con toda seguridad se puede lograr una tasación mayor de la que en principio nos han dado. Si el coche está bien, un buen sistema es anunciar la venta en los diarios o revistas especializadas. Insertar un anuncio no cuesta mucho y puede ser una buena fórmula. También se puede recurrir a la revista «Segunda mano», cuyo servicio es totalmente gratuito para particulares y permite insertar hasta tres anuncios distintos por persona con un máximo cada uno de 25 palabras. Los textos se pueden enviar por correo o dictarlos por teléfono, operación que es necesario volver a realizar cada vez que se quieren renovar los anuncios. Esta publicación es de periodicidad semanal y sale los sábados; cada semana entran en su amplia sección del automóvil todos los anuncios que se han recibido antes de las ocho de la tarde del lunes, hora en que cierra esta sección.

Los coches de tipo medio son aquellos cuya edad no sobrepasa los siete años y han recorrido alrededor de cien mil kilómetros. Su precio normalmente suele rondar la mitad de lo que cues-

José Ruiz Mata

Hacia Europa

La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (Ganvam) siempre ha dedicado una gran atención al vehículo usado como actividad específica, y por su gran incidencia en la venta de vehículos nuevos. Es evidente que si no existe un mercado fluido de vehículos de segunda mano, los concesionarios tienen dificultad para realizar operaciones de cambio y, en consecuencia, disminuyen las matriculaciones. Nuestra asociación, consciente de este grave problema, edita un Boletín de Precios de Vehículos Usados en el que se publican los precios medios que tienen en el mercado los diferentes modelos de automóviles, vehículos industriales, motocicletas y tractores agrícolas. En sus orígenes, allá por los años sesenta, se empezó con esta publicación para ordenar, en lo posible, un creciente mercado de vehículos en gran

proceso es similar, ya que se están aumentando las ventas de V. O.

Sin embargo, el hecho es que las condiciones en que se desarrolla el mercado de segunda mano está por debajo de los mínimos existentes en los países de la Comunidad. Es importante señalar que en España la vida media del parque de vehículos supera los once años. Y se puede asegurar que por lo menos una tercera parte de los automóviles y vehículos industriales que están circulando no podrían pasar la revisión ITV (Inspección Técnica de Vehículos), a menos que se realizaran unas reparaciones muy costosas. Por ello, los profesionales son sumamente cautos a la hora de peritar y tasar, porque posteriormente es necesario reacondicionar un vehículo para venderlo con garantía. No es este el caso de los numerosos vendedores clandestinos y «piratas», que compran y venden coches sin

tener en cuenta las más elementales normas de protección a la seguridad del consumidor y de sus intereses económicos.

Otro aspecto a comentar, en lo que se refiere a la venta de vehículos, es el descontento que los profesionales tienen ante las complicaciones administrativas en los cambios de titularidad, y de los muchos organismos que tienen intervención sobre su uso y propiedad. Se acusa



también la falta de unos informes sobre las cargas que tiene un vehículo en un momento determinado, como puede ser el de la entrega al comprador. Estos informes, además de que en muchos casos tardan demasiado tiempo, no son vinculantes. A finales del pasado año hemos firmado un acuerdo sobre multas municipales de circulación con el Ayuntamiento de Madrid para los afiliados de la capital, de tal modo que puedan vender automóviles limpios de cargas municipales a sus clientes.

Resumiendo, podemos decir que los profesionales del sector estamos trabajando para conseguir la máxima clasificación del mercado de vehículos usados, automóviles e industriales, tanto en lo que se refiere a valoraciones como a la garantía que debe darse a todo comprador, de que el vehículo que adquiere ha sido revisado o, cuando menos, presenta el estado que corresponde a su antigüedad y uso normal.

Presidente de Ganvam

Especial coches usados:

tan los nuevos si al vehículo se le ha dado una utilización normal. Por regla general, cuando se vende un coche de estas características es para comprar uno nuevo, y lo normal es dejarlo en el concesionario como parte del pago de la nueva adquisición. En este caso hay que tener presente que no todas las marcas valoran por igual los distintos modelos y siempre la tasación suele ser mejor en los vehículos de la propia marca, aunque indudablemente existen



variaciones de unos modelos a otros en función de la demanda y de la aceptación que tienen entre el público.

Es necesario desterrar la idea de que el concesionario valora mejor los usados por asegurar la venta de un coche nuevo, por eso recorrer algunas tiendas de compraventa, e incluso visitar varios concesionarios antes de efectuar la operación definitiva con la primera oferta, puede ser la forma de lograr un precio más alto, sin olvidar que lo mejor es venderlo a un particular.

Cuando el precio de un vehículo ronda la sexta parte de lo que vale nuevo, se considera por lo general un coche de

desguace, lo que no descarta la posibilidad de encontrar un automóvil de estas características capaz de dar un buen juego a algunos compradores con unas necesidades muy precisas, pero normalmente los coches que sobrepasan con creces los siete años tienen una salida muy difícil en el mercado de segunda mano a no ser que se trate de un vehículo de importación en excelente estado o de una marca determinada de renombrado prestigio. Si el coche está en unas condiciones precarias y se desecha para comprar uno nuevo, lo mejor es dejarlo en el concesionario, que se lo quedará, porque no tiene más remedio,

para mandarlo directamente al desguace. En estos casos no se debe olvidar la posibilidad de aprovechar algunas ofertas especiales de las marcas que a veces ofrecen un precio base por el coche usado, sea cual sea su estado al comprar uno nuevo.

Pero sea cual sea el estado del usado, antes de iniciar cualquier operación es conveniente dedicar un poco de tiempo al coche para adecentar su aspecto. Si el seguro es a todo riesgo o se tiene la posibilidad de arreglar pequeños golpes de la carrocería, es una buena norma hacerlo antes de iniciar el proceso de venta, aunque algunas tiendas ofrecen la posibilidad de entregar los partes y ellos se encargan de la reparación. Limpiar y cepillar la tapicería, así como abrillantar los plásticos con algunos de los productos que están en el mercado y realizar una limpieza de motor, sin olvidar un concienzudo lavado general del vehículo e incluso la utilización de una cera en la carrocería, contribuye sin duda a causar una buena impresión en el futuro comprador.

M. J. B.



RESTAURANTE SCHWARZWALD SELVA NEGRA



O'Donnell, 46 - Telef. 409 56 13
Madrid - 9

Con frecuencia, las obras de arte, las grandes empresas, los inventos que han venido a incrementar el saber humano o a acelerar el progreso han sido juzgados por los resultados «visibles». Pero esos resultados visibles en-

cierran capacidad creadora, fuerza de voluntad, imaginación... A los dieciséis años salió de Zamora Amable Prieto, un joven honestamente ambicioso..., viajó por el norte de Francia, L'Alsace, Selva Negra, Suiza..., y hoy podemos

ver reflejado en Madrid todos sus conocimientos y especializaciones. El restaurante Selva Negra es uno de esos sitios donde la gastronomía, la cuidada decoración y el ambiente plasman la historia de este hombre.



NOSTALGIA Y PESETAS



Los tres coches, Pegaso Z-102, Seat 600 y Biscúter, marcaron una época. Del deportivo más excitante al más pequeño y pobre de los utilitarios, toda una época que no debe morir en los chatarreros.

CUANTOS conductores hicieron sus primeros pinitos al volante, al monstruoso volante de pasta gris, de un Seat 600? ¿Cuántos usuarios de mediana edad soñaron con pasear a sus pequeños en un «cómodo y espacioso» Renault 4/4? Es imposible valorar la carga sentimental de coches como los citados o de pioneros tan estrafalarios como los Biscúter, los Isetta o los Gogomóbil, verdaderas latas de sardinas con ruedas que llevaron a sus felices poseedores a las proximidades de la gloria.

Estos coches son los grandes clásicos de la producción española durante las

tres últimas décadas, coches que a poco de salir al mercado llegaron a cotizarse por precios tres veces superiores a los de su precio de salida. La escasez de medios hizo posible un mercado subterráneo que en los inicios de los años sesenta no tuvo inconveniente en pagar por un Seat 600 de dos años de antigüedad hasta 180.000 pesetas de aquella época, cuando el coche nuevo no valía en la casa más de 50.000 pesetas: el Renault 4/4 llegó a cotizaciones aún más astronómicas. Por aquel entonces el 4/4 ya era un Renault, motivo más que suficiente para dar 230.000 pesetas por un coche con año y medio.

Hoy todo ha cambiado para bien y no se contemplan tales aberraciones, ahora recordadas con cariño, pero que en su tiempo costaron más de una cana y, también, más de dos a los sufridos usuarios del automóvil español, verdaderos pioneros de las cuatro ruedas. Aquellos coches han ido en su mayoría de los casos a la soledad del chatarrero, donde todos los días mueren un poco. Sin embargo, algunos de ellos no merecen tal fin; son clásicos que deben conservarse. Pero, ¿cuáles?

El primero de ellos, el que ocupa el lugar de honor, es el Pegaso Z-102, un coupé deportivo que en 1951 asombró



Goggomóbil, Renault 4/4 y Alpine hicieron realidad los sueños de muchos españolitos
Con el Alpine vio la luz el concepto de deportivo con un precio relativamente bajo

no sólo a los españoles de alpargata, sino también a los otros europeos que poco a poco se recuperaban de una guerra; hoy en día es difícilísimo adquirir uno en perfecto estado cuyo precio sea inferior a los cuatro millones de pesetas.

En el otro extremo de la balanza están otros históricos: los Biscúter, Isetta, Goggomóbil, Triver, etcétera. Los que disfrutaron y sufrieron en sus carnes las virtudes y vicios de aquellos engendros recordarán perfectamente lo que no es y no debe ser un coche. La Isetta, con sus dos estrictas plazas, siempre llamaba la atención por su única puerta delantera, verdadera pesadilla de las señoras de aquella época, vestidas con falda ajustada. El Triver en su único modelo producido, el modelo Rana, sabiamente decorado con tonos verdes y blancos que recordaban el estilo del batracio, fue tan demencial como la Isetta. El Biscúter fue el sùmmum de la inventiva, genial hasta la

saciedad, como se demostró con un hecho curioso: las primeras unidades no llevaban marcha atrás. La serie se cerró con el Goggomóbil, locura alemana que brilló en su país de origen, pero tuvo muy malos resultados en el nuestro: el Goggomóbil murió a manos de coches como el Seat 600, el Renault 4/4 y los Renault Dauphine.

Tres históricos que hoy en día tienen una buena cotización si se encuentran las versiones primitivas y en buen estado. Aquellos 600 ensamblados todavía con piezas Fiat cambiaron el mundo de los españolitos y lo mismo puede decirse del 4/4 o del Dauphine, «el coche de las viudas», un modelo demasiado veloz para las carreteras de aquella época.

En Seat, el constructor más antiguo, hay también otros monumentos, como es el caso de los primeros Seat 1400 B, que ahora están en el museo Seat y los deportivos carrozados por Serra. Por úl-

timo, dentro del grupo de los deportivos hay tres coches: Seat 850 Spider, Seat 124 Coupé 1600 y Alpine Renault, que merecen el título de distinguidos y por ello se cotizan a un cierto nivel. El 850 Spider fue el primer descapotable verdadero nacido en nuestro país y llevaba la firma de un grande del diseño, Giugiaro. El Alpine de Renault trajo a nuestro país la idea de un deportivo barato que podía luchar sin complejos en rallyes o circuitos, mientras que el 124-1600 incorporó la idea de mecánica refinada con su potente motor de doble árbol de levas en cabeza.

Unos históricos, en definitiva, injustamente olvidados que aún pueden dar muchas alegrías a sus usuarios, tanto personales como económicas, con tal de que se les conserve con un mínimo de atención y cariño.

Angel Marco



ALFA 90

EL AUTOMOVIL COMO CULTURA

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

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

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

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

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

Alfa Romeo 



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

España necesita ideas

Todo sobre la OTAN



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

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

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

Nombre

Dirección Tel.

Localidad C.P.

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

Especial coches usados



FERIAS DE OCASION

ENTRE las actividades de la Asociación Nacional de Vendedores de Automóviles figuran las de organizar y promover ferias de vehículos de ocasión. Hace ya tres años que se comenzó con esta iniciativa, que ha desembocado en media docena de ferias, repartidas por toda la geografía nacional. La más recientemente, la de Vallado-

lid, se celebró el pasado puente de San José. En el recinto de la Feria de Muestras, más de 230 vehículos fueron expuestos, en cerca de dos docenas de stands. Para el profesional es atractiva la iniciativa, toda vez que puede pulsar en muy pocos días el interés de la gente hacia un tipo determinado de vehículos. Obviamente, la idea puede evolucionar y perfeccionarse en ediciones sucesivas.

La instalación en el recinto de entidades financieras, peritajes y tasaciones, talleres de diagnóstico e incluso oficinas volantes de Tráfico para agilizar los trámites deben ser tenidas muy en cuenta para ediciones siguientes. De este modo, no sólo se benefician quienes quieren comprar o vender, sino el público en general.

A lo largo de los cinco días de duración de esta muestra vallisoletana se calcula en cerca de 30.000 las personas que visitaron el recinto. De los 236 vehículos expuestos, 157 correspondían a turismos nacionales, con un valor medio de transacción de 465.000 pesetas. Este valor alcanzó 1.020.000 pesetas de promedio para los 31 automóviles de importación.

En la exposición de la Feria de Muestras los vehículos industriales también tuvieron su lugar. El valor medio de estos 48 vehículos industriales expuestos, era de 861.000 pesetas.

Todos los vehículos se han ofrecido con garantía, en condiciones variables según el vendedor. Este es precisamente un factor importante para prestigiar a un gremio al que unos pocos casos aislados han intentado desprestigiar.



CAVA CLUB 16 y RIOJA SAGASTA 81, DE BODEGAS OLARRA

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEAN LO MEJOR.

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



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

Suplemento de 100 Ptas. para Canarias. Envíe este cupón al Club 16. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 MADRID.

Envíeme:

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

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

Nombre

Dirección Tel.

Localidad C.P.

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

Comos suscriptor n.º de he aplicado un descuento del 10% (total 2.900 Ptas/caja cava Club 16) y (total 2.160 Ptas/caja Rioja Sagasta 81, de Bodegas Olarra) al importe de mi pedido.

Las cajas serán transportadas por Aitena, S. A.

Mercado

Coste por kilómetro: Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento.

COCHES NUEVOS

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
ALFA ROMEO						
Sprint V.1.5. Q.V.	1.490	105	180	8,1	10,3	1.944.707
Alfa 33 Q.V.	1.490	85	169	8,4	11,3	1.622.308
Alfa 33 Q.V. 85 CV	1.490	85	169	8,4	11,3	1.622.308
Alfa 33 Q.V. 105 CV	1.490	105	179	10,4	12,4	1.744.787
Giulietta 2.0*	1.952	130	182	10,4	12,5	2.295.608
Affetta 2.0 Q.O.*	1.962	130	184	10,5	12,5	2.522.989
Affetta 2.4 TD	2.394	95	164	10,9	13,1	2.753.377
GTV 2.0	1.962	130	190	10,3	11,5	2.495.528
GTV 2.5 V6*	2.492	160	220	11,0	14,1	3.125.248
Spider 2000	1.962	128	180	11,0	12,1	3.027.803
Alfa 90 2.0 I*	1.962	128	188	9,7	12,2	2.720.438
Alfa 90 2.5 Q.O.*	2.492	156	188	10,3	13,4	3.045.288
Alfa 90 2.4 TD Inter	2.391	110	178	10,0	12,4	2.721.852

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
ARO						
Aro 10	1.197	55	130	8,5	10,6	1.086.520
Aro 10 D	1.174	55	120	8,5	5,5	1.358.135
243 D	3.120	65	110	10,1	7,7	1.296.872
244 D	3.120	65	110	10,1	7,7	1.434.281
328 D	3.120	65	110	10,1	7,7	1.331.312
Hispano D	2.712	70	129	10,0	7,7	1.556.449

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
AUDI						
80 CD	1.921	115	182	8,1	10,6	2.549.465
90 Quattro*	2.144	136	192	12,2	14,8	3.771.392
80 CD TD*	1.588	70	152	6,9	6,0	2.977.531
Audi 90	2.226	136	194	11,1	13,6	2.801.656
100 CD*	2.144	136	197	11,1	13,2	3.036.322
100 CD TD*	1.986	87	168	7,2	6,3	4.335.625
Audi 200	2.226	138	187	11,1	13,6	4.475.361
Audi 200 Turbo*	2.144	182	226	12,0	14,5	5.862.891
Coupe GT	2.144	130	196	8,3	10,8	3.585.717
Quattro	2.144	200	222	9,1	12,4	8.593.793

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
AUSTIN						
Metro 1.3 HLE*	1.275	63	146	7,6	8,7	872.440
Metro 1.3 HLE 5P	1.275	63	146	7,6	8,7	954.448
ME Metro	1.275	71	160	7,2	8,0	1.080.153
ME Metro Turbo*	1.275	93	175	8,7	11,2	1.401.925
ME Maestro*	1.588	103	186	12,5	14,4	1.613.664

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
AUTOBIANCHI						
A 112 Junior	903	42	130	8,5	8,4	641.833
A 112 LX	903	48	137	7,6	9,4	965.953
A 112 Abarth	1.049	70	153	7,7	9,8	1.089.421

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
AUTOREPLICA						
AR 50 Roadster	1.438	77	140	9,5	11,3	2.810.172

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
BMW						
316 A	1.767	90	171	9,2	11,3	2.368.537
316	1.766	90	176	9,1	11,2	2.132.132
316 4p*	1.766	90	176	9,1	11,2	2.294.567
316 A 4p	1.767	90	171	9,2	11,3	2.531.972
318 i	1.766	105	184	8,5	11,0	2.432.012
318 i A	1.766	105	179	9,2	11,7	2.669.417
318 i 4p	1.766	105	184	8,5	11,0	2.594.447
318 i A 4p	1.766	105	179	9,2	11,7	2.831.852
320 i*	1.990	125	191	11,0	13,5	3.070.378
320 i A*	1.990	125	191	11,0	13,5	3.032.813
320 i 4p*	1.990	125	191	11,0	13,5	3.270.218
320 i A 4p	1.990	125	191	11,0	13,5	3.207.743
323 i*	2.316	150	204	10,8	14,7	3.445.148
323 i A*	2.316	150	204	10,8	14,7	3.370.178
323 i 4p*	2.316	150	204	10,8	14,7	3.807.583
520 i*	1.990	125	191	11,0	13,5	3.257.723
520 i A*	1.990	125	191	11,0	13,5	3.520.118
525 i*	2.494	150	197	10,5	13,0	3.782.513
525 i A*	2.494	150	197	10,5	13,0	3.982.433
525 E*	2.693	125	177	12,6	15,1	3.470.138
525 E A*	2.693	125	177	12,6	15,1	3.657.563
528 i	2.788	184	212	10,4	13,5	4.157.363
528 i A	2.788	184	206	10,6	11,8	4.419.758
528 i Sport*	3.430	200	200	10,0	13,2	5.219.438
528 i Sport*	3.430	200	200	10,0	13,2	5.469.338
524 TD*	2.443	115	175	10,1	12,5	3.594.047
524 TD*	2.443	115	175	10,1	12,5	3.718.997
628 CSI	2.788	184	212	10,4	13,5	6.781.313
628 CSI A	2.788	184	204	10,8	12,1	7.043.708
635 CSI	3.430	218	229	8,7	12,0	7.656.915
635 CSI A	3.430	218	229	8,7	12,0	7.919.310
635 CSI*	3.453	286	255	10,2	13,4	9.781.065
728 i	2.788	184	201	9,9	11,1	5.032.013
728 i A	2.788	184	195	9,9	13,1	5.294.408

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
CITROEN						
2 CV Special*	602	29	122	7,3	8,4	492.118
2 CV6 CT*	602	29	122	7,3	8,4	588.984
Mehari	602	29	100	7,0	8,2	675.102
LNA	652	35	125	5,7	7,0	680.931
LNA 11 E*	1.124	48	139	8,9	9,8	730.321
LNA 11 RE*	1.124	48	139	8,9	9,8	775.257
Visa Especial	652	35	124	6,8	8,4	721.076
Visa Club	652	35	124	6,8	8,4	775.725
Visa H E*	1.124	57	136	9,3	10,7	814.237
Visa Challenger	1.124	57	136	9,3	10,7	832.626
Visa 11 RE*	1.124	57	136	9,3	10,7	873.548
Visa 14 TRS	1.380	80	175	6,9	8,5	940.240
Visa GT*	1.380	80	175	6,9	11,2	978.812
Visa 17 D	1.769	60	152	5,9	5,0	988.867
Visa 17 RD	1.769	60	152	5,9	5,0	1.044.517
Visa 17 RD 5V*	1.769	60	152	6,8	5,6	1.068.134
GSA Special	1.299	65	158	8,2	9,7	985.273
GSA X1*	1.299	65	154	8,7	10,1	1.008.915
GSA Plus	1.299	65	158	8,2	9,7	1.033.520
GSA X3	1.299	65	158	8,2	9,7	1.134.400
GSA Special Break*	1.299	65	159	8,7	10,1	1.005.994
BX	1.360	62	155	7,5	9,3	1.076.125
BX 14 E	1.360	72	163	7,1	9,0	1.209.510
BX 14 RE*	1.360	72	161	8,0	9,8	1.267.785
BX 16 RS*	1.580	92	171	9,3	11,1	1.320.526
BX 16 TRS*	1.580	92	171	9,3	11,1	1.438.047
BX 19 6T*	1.905	105	191	8,1	9,9	1.578.585
BX 19 D*	1.905	105	191	7,2	6,1	1.481.460
BX 19 RD*	1.905	105	191	7,2	6,1	1.454.913
BX 19 TRD*	1.905	85	151	7,2	6,1	1.643.335
CX 20	1.995	106	176	9,2	11,3	1.919.717
CX GT*	2.500	138	186	12,5	15,1	2.481.781
CX GTI Turbo	2.500	168	220	12,4	15,0	3.087.788
CX Prestige	2.500	138	200	9,3	12,1	3.548.854
CX 25 D	2.500	75	156	8,1	6,8	2.053.773
CX Diesel Familiar	2.500	75	151	8,2	6,8	2.467.368
CX 25 D Palau	2.500	75	156	9,6	7,7	2.323.665
CX 25 RD Turbo*	2.500	95	169	10,0	8,6	2.553.312
CX 25 TRD Turbo*	2.500	95	169	10,0	8,6	2.680.222
CX 25 TRD Turbo F.A.	2.500	95	169	10,0	8,6	2.882.242

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
DE TOMASO						
Longchamp	5.759	300	240	17,2	20,2	7.001.515
Pantera GT5	5.759	300	280	16,2	19,3	7.372.134

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
FERRARI						
308 GTB*	2.927	240	250	15,9	19,0	9.941.104
309 GT*	2.927	240	250	15,9	19,0	10.281.145
Nordst	2.927	240	240	11,1	14,3	10.944.242
Nordst convertible	2.927	240	240	11,1	14,4	12.206.752
400 I*	4.820	315	234	23,7	26,6	16.361.806
BB 512 I	4.943	340	280	14,0	17,2	17.333.687

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
FIAT						
Uno 45 3P*	903	45	140	6,6	8,5	863.494
Uno 45 ES 3P*	903	45	140	5,8	7,7	893.482
Uno 55 3P*	1.116	55	148	6,4	8,3	1.001.694
Uno 55 5P*	1.116	55	148	6,4	8,3	1.030.433
Uno 70 3P*	1.301	70	165	6,7	8,6	1.040.429
Uno 70 5P*	1.301	70	165	6,7	8,6	1.072.916
Uno Diesel 3P*	1.301	45	148	6,7	5,6	1.120.891
Uno Diesel 5P*	1.301	45	148	6,7	5,6	1.207.107
Ritmo Abarth 130 TC*	1.995	130	191	10,4	12,5	2.000.726
Regata 70 S	1.301	68	155	7,1	9,3	1.244.100
Regata 70 S	1.301	68	155	7,1	9,3	1.414.032
Regata ES*	1.301	65	159	7,1	9,3	1.334.054
Regata 85 S	1.498	82	165	7,4	9,6	1.518.628
Regata 100 Super	1.585	100	180	7,9	10,1	1.608.592
Regata 1.7 Diesel*	1.714	58	150	7,3	8,3	1.477.757
Regata 1.9 Diesel*	1.930	65	156	7,0	6,1	1.652.683
Argenta 2.0 IE	1.995	122	175	9,9	12,1	1.817.500
Argenta Volumex	1.995	135	185	9,8	12,0	2.034.463
Argenta 2.5 Diesel	2.445	72	150	9,1	7,4	1.967.561
Argenta Turbo D*	2.445	90	164	8,2	6,9	2.327.090

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km. 15.000 km/año	Precio total plus.
FORD						
Fiesta Baler	957	45	150	6,7	9,3	740.555
Fiesta Baler D	1.597	54	151	6,6	5,4	977.795
Fiesta 1.6 D	1.597	54	151	6,6	5,4	979.090
Fiesta L*	957	45	130	8,7	9,3	821.640



EL MAYOR STOCK DE OPEL DE TODA ESPAÑA

Movilauto, S. A.

20 años de experiencia en OPEL

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

ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA



¡ESTO ES UN REGATA! ¿Quién da más?



FABRICADO POR FIAT AUTO SpA

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

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

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

Véalos en: **Vagma, s.a.**
 López de Hoyos, 62 - Tel: 411 67 44
 Avda. de los Toreros, 14 - Tel: 245 72 02

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESES Y LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

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

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

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

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION

Démos su confianza.

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



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

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

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



Opel Kadett. El coche en su mejor forma.

OPEL
 INNOVACIONES EN MARCHA

motor gas

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



CENTRO DE OCASION TODAS MARCAS

COCHES DE OCASION. REVISADOS Y FINANCIADOS

Quando usted va a un Centro de Ocasión Ford, encuentra coches revisados por un Concesionario oficial.

Además, están financiados por la Red Ford: sólo 15% de entrada y hasta 36 meses para pagar.

Venga a comprobarlo. Es una gran ocasión.



AUTOMOVILES CANALCAR

EL UNICO SITIO DONDE VD. PUEDE COMPRAR UN COCHE USADO, CON LA TRANQUILIDAD DE UNO NUEVO.

EMPRESA RECOMENDADA

CANALCAR: MAS DE 200 AUTOMOVILES TOTALMENTE REVISADOS Y CON UN CARNET DE GARANTIA TOTAL DE PIEZAS Y MANO DE OBRA INCLUIDA, POR TRES MESES.

EXPOSICION Y VENTA
 Martin de los Heros, 63. Telefonos: 248 62 60 y 248 58 60 MADRID



SACAI AGENCIA OFICIAL MERCEDES BENZ

- El mayor stock en vehículos Mercedes-Benz a estrenar y ocasión
- Entrega inmediata todos modelos
- Máxima valoración a su vehículo usado
- Todas fórmulas financiación, incluso leasing hasta 48 meses
- También ocasiones en BMW, Porsche, Volvo, etcétera.
- Garantía real hasta 12 meses
- Oferta especial 300 Diesel, estrenar

VISITENOS SIN COMPROMISO

Nuñez de Balboa, 3 435 11 83
 (Semiesquina Alcalá)

Con toda confianza: lo que Vd. exige a un vehículo de ocasión se lo garantiza Opel.

- Garantía de 3 meses sin límite de kilometraje
- Asistencia de 6 meses gratis en toda España
- Revisiones en todos sus puntos vitales
- Prueba de 15 días por si cambia de opinión

Camino de Vinateros, 2 (Moratalaz) Tel. 439 31 91-28030 MADRID

Avda. Ciudad de Barcelona, 208 Tel. 252 53 00-28007 MADRID

Preparados para todo.




MARVILSA. RADIOCOMUNICACIONES EMISORAS BUSCAPERSONAS

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

TIENDA Y TALLERES PROPIOS

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




CENTRO DE OCASION TODAS MARCAS

LA GAMA MAS AMPLIA EN COCHES DE OCASION

En los Centros de Ocasión Ford encontrará el coche que busca, porque tenemos todas las marcas y todos los modelos.

y una organización nacional a su servicio. Además, nuestros coches están revisados y financiados por su Concesionario Ford.

Venga a comprobarlo. Es una gran ocasión.



REPUESTOS IMPERIO

(GASOLINERA) PLAZA LEGAZPI, 9.
Tel. 228 44 00 - 239 66 00

AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL)
SPARKOMATIC
PIONEER

ALPINE PIONEER
SPARKOMATIC

10 % DTO. EN ESTAS MARCAS
MONTAJES Y EQUIPOS
SONIDO 24 HORAS
SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

TECHOS SOLAR. OFERTA ABRIL
29.900 MONTADO (10 % DTO.
PRESENTANDO ANUNCIO)

TECHOS CORVAIR 43.500 (10 % PRESENTANDO ANUNCIO)

APARCAMIENTO PROPIO

NEUMATICOS

MICHELIN
PIRELLI

(MONTAJES Y EQUILIBRADO
GRATUITOS
PRESENTANDO ANUNCIO)

Turini

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

Taller especializado en:
NEUMATICOS, EQUILIBRADO DE RUEDAS
ALINEACIONES, DIRECCIONES
SUSPENSIONES, FRENOS
ACCESORIOS



SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.



VEHICULOS OCASION

CHRYSLER 150 GT M-CM
PANDA MARBELLA TO-G
131-1600 M-DB
R-18 GTS M-DB

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

RIPIO, S. L.

RECTIFICADO DE MOTORES
DIESEL Y GASOLINA

Reparación de culatas Equilibrado de cigüeñales
Equilibrado de transmisiones

Tels. 256 52 78
246 30 40
245 11 36

C/ Rufino Blanco, 17-21
28028 MADRID

GERSTENMAIER

CENTRO ESPECIALISTA EN RECAMBIOS ORIGINALES PARA VEHICULOS ALEMANES

NUMERO UNO EN RECAMBIOS EN VEHICULO ALEMAN

CENTRAL: Av. del Llano Castellano, 13
Madrid-34. Télex: 23360 GERSE
Telegramas: Importauto

TELEFONOS:

729 09 11 - 729 02 44

729 36 73 - 729 28 82

729 30 82 - 729 32 82

SUCURSALES EN MADRID:

Avda. de América, 27

Tel. 415 48 52

Embajadores, 212. Tel. 228 31 24

DELEGACIONES EN: ALICANTE, BARCELONA, BILBAO, GRANADA, LAS PALMAS, MALAGA, REUS, SAN SEBASTIAN, SEVILLA, VALENCIA, VALLADOLID, VIGO, ZARAGOZA

Auto Beltrán s.a.

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

MERCEDES 300 T-D. Estrenar	LAMBORGHINI Spada B-I
MERCEDES 190 E B-GG	MASERATI MERAK SS V-AF
MERCEDES 450 SEL 6.9 B-M	JAGUAR E Coupé B-775
MERCEDES 350 SLC B-T	JAGUAR XJ 12 5.3 M-DU
MERCEDES 350 SE V-S	BUICK ELECTRA B-CH
MERCEDES 190 SL B-438	FORD MUSTANG MATCH 1 M-DU
MERCEDES 450 SE B-BV	LINCOLN CONTINENTAL MARK IV
BMW 735 i B-EV	MERCURY COUGART B-638
BMW 728 B-DU	PANTHER LIMA PM-S
BMW 320a NA-I	VOLKSWAGEN 1302 LS B-I
BMW 3.0 CS M-AP	FIAT 130 Coupé B-R
PORSCHE Carrera Targa 3.0	VOLVO 145 Ranchera B-EV
PORSCHE Turbo B-BC	FORD GRANADA GHIA
PORSCHE 928 B-FB	Americano
MAZDA 323, varios colores, a es-	FORD MUSTANG M-B
trénar	TRIUMPH TR 5 B-EN
ALFA ROMERO GTV 2.5 A-AB	

CONCESIONARIO OFICIAL mazda

AUTOMOVILES RAMARSA

COMPRAMOS
TODO TIPO DE VEHICULOS
NACIONALES
PAGAMOS CONTADO

C/. Tortosa, 8 MADRID-28045 Tel. 239 83 29

EXPOSICION Y VENTA

Antonio López, 117 - 28026 MADRID
TEL. 475 47 93

LA PELICULA DE
CONTROL SOLAR
PARA OSCURECER
LOS CRISTALES
PONGALE SOMBRA A
SU COCHE

Filtro solar hasta un 80%. Evita altas temperaturas. Elimina rayos ultravioletas. Evita decoloración de la tapicería. Intimidad para los viajeros. Mantiene la transparencia del cristal. Se limpia normalmente. Autoadhesivo activado con agua. Instrucciones de montaje. Láminas de rollos de 0,75 x 3 m. Precio: 7.500 ptas. Venta por correspondencia, más gastos de envío.

SEAT Castellana Motor, S. A.

CASTELLANA, 278
Madrid 28046
TELS. 215 33 40 - 215 51 59

TENEMOS EL COCHE DE OCASION QUE DESEA
Y GARANTIZADO HASTA 12 MESES
FINANCIACION HASTA 36 MESES

¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!

Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas - Sr. Arroyo

TAMBIEN ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS
Red Seat. La garantía más fuerte

Hertz

Venta de Coches Revisados
GARANTIA 12 MESES
Todos los Modelos

MADRID (abierto los domingos). Edificio España. Tels. 248 58 03/04/05. Doctor Fleming, 44. Tels. 457 88 20/457 89 05.
MALAGA: Avda. García Morato, 12 (aeropuerto). Tel. 31 85 50.
VIGO: El Arenal (antiguo). Felipe Sánchez, 110. Teléfono 22 43 73/74.

MOVLAUDIO S.A. Tel. 244 23 56

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL



INSTALACION Y REPARACION
DE TODO TIPO DE AUTO-RADIOS
RADIOALARMAS-TELEFONOS-FINANCIAMOS
ENVIOS A PROVINCIAS



EN COCHES DE OCASION

BUSQUE LA GARANTIA MAS FUERTE.

- **SELECCION:** Todos los coches, de todas las marcas y a todos los precios.
- **CALIDAD:** 71 puntos de revisión en motor, frenos, dirección, carrocería e interior.
- **SERVICIO:** Asistencia Técnica en más de 1.000 puntos en todo el país.
- **GARANTIA HASTA 1 AÑO:** Sin límite de kilometraje. Incluyendo material y mano de obra.
- **PRECIO:** Nos adaptamos a sus necesidades. Y a su bolsillo.
- **FINANCIACION:** Fiseat le financia su coche hasta en 36 meses. Con todas las facilidades.



SU OCASION
GARANTIZADA



Comprar y vender

TELESPORT, S. A. VIDEO-RALLYE

Ahora tienes la oportunidad de formar tu propia videoteca del Mundial de Rallyes 1983 y 1984.
Por sólo 4.200 ptas. al mes. En cintas de una hora de duración. En grabaciones profesionales y disponibles en todos los sistemas.

¡Ponte en contacto con nosotros!

TELESPORT, S. A.
C/. Escocia, 60-1.º 1.º
08016 BARCELONA
Tels. (93) 349 90 64 - 321 02 42



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



TASA INGENIEROS, S. A.

INYECCION

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

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

ANDREU, S. L.

LA BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL
EL MEJOR SURTIDO EN ACCESORIOS

Volantes deportivos - Spoilers - Bocinas
Faros - Radiocassettes - Fundas y tapizados, etc.
MONTAJES EN EL ACTO

Y NO LO DUDE... LO QUE NO TENGA ANDREU, NO LO BUSQUE

FERROCARRIL, 4 MADRID 227 62 32



HIPERAUTO



LA EXPOSICION MAS IMPORTANTE EN AUTOMOVILES DE IMPORTACION

BMW, Mercedes, Audi, Volvo, Ford, Alfa Romeo, Volkswagen, Porsche, etc. 200 modelos de importación de las primeras marcas mundiales; y también nacionales.

7.000 m.² de exposición permanente. Divididos en tres plantas con automóviles de importación y nacionales. Con taller propio de asistencia técnica, diagnosis, puesta a punto y túnel de lavado.

Automóviles como a estrenar: de primera. Prácticamente nuevos. Revisados por técnicos especializados en cada marca y con garantía total.

También automóviles a estrenar de la marca que Vd. quiera. Hasta 60 meses y con la garantía de Hiper Auto. Conózanlos de cerca. Parking gratis para nuestros visitantes.



Ayala, 64. (Entre Príncipe de Vergara y Castelló).
Tels. 431 32 63/431 33 93

CITROËN CASTILLO

AGENTE OFICIAL

A TODOS LOS COMPRADORES DE UN VEHICULO NUEVO O USADO LE REGALAREMOS UN **RADIOCASSETTE FINANCIACION HASTA 60 MESES SIN ENTRADA.**

VISITENOS EN: Lope de Haro, 18 - Tel. 279 23 06
MADRID Avda. Pablo Iglesias, 92
Tel. 450 25 66

TALLERES TEAM

LO MEJOR EN AUTOMOVILES IMPORTACION Y CLASICOS DEPORTIVOS

MARQUESA DE TORRECILLA, S/N
(SEMIESQUINA ARTURO SORIA, 7)

Tels. 407 62 19 - 407 63 24 MADRID-27

CITROËN BLASCO DE GARAY, 37

CONCESIONARIO OFICIAL ARGÜELLESTels. 244 11 91 - 449 72 86

OFERTAS ESPECIALES DURANTE EL MES DE ABRIL EN TODOS NUESTROS MODELOS

¡¡COMPRUEBELO!!

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION



VILARDELL

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

Comprar y vender

ACONDICIONADORES DE AIRE PARA AUTOMOVILES



LONDRES, 1 - TEL. 255 99 02 - 255 96 12 - 255 96 14 - TELEX 48.031

PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER

Talleres Emilio Arenas, S. A.
GENERAL PARDIÑAS, 3
DPDO. TEL. 275 18 38
NUÑEZ DE BALBOA, 36.
TEL. 275 12 17.
MADRID-28001

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO
SERVICIO DE ASISTENCIA TECNICA

SONIDO EN ALTA FIDELIDAD PARA SU AUTOMOVIL
INSTALACION AUTO-RADIO Y ALARMAS
VENTA Y DISTRIBUCION
ENVIOS A PROVINCIAS

PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER

SUSCRIBASE A MOTOR 16

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

BOLETIN DE SUSCRIPCION

Sí, deseo suscribirme a **Motor 16** durante un año, 52 números, al precio especial de 6.370 pesetas.

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

- Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.
 Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-17.

N.º impuesto en con fecha
Nombre Apellidos
Dirección (domicilio u oficina)
Población Provincia Firma:

Precios EXTRANJERO (1 año): Europa, 11.870 ptas. América, 17.770 ptas. Resto: 22.370 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.

¡ANUNCIENSE HOY!

Enviar a: **Motor 16**
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41.
Madrid-17

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba al texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 4.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber llamando al teléfono 91-268 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-A-MOTOR 16

CADA SEMANA 394.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ÚLTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS. MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono
Firma:

Comprar y vender

RENAULT COCHES DE SEGUNDA MANO EN EL MERCADO NACIONAL DE OCASION
RENAULT LE ESTRECHA LA MANO
 Nos tiene muy a mano en:
Valladolid Automóvil, S.A. Direc. Postal, Apartado 162
 GARCIA MORATO, 31 Teléf. 23 24 04 - 23 73 12
 Valladolid - 7 Telex 28413 VARN

AUTOMOVILES ANTONIO JIMENEZ, S. A.
 CONCESIONARIO FORD ESPAÑA, S. A., VALLADOLID

Ford GRAN MERCADO VEHICULOS DE OCASION • ABRIMOS SABADOS TARDE Y DOMINGOS MAÑANA.

EXPOSICION, VENTAS Y SERVICIOS
 AVDA. MADRID, KM. 187 (JUNTO GASOLINERA DIMOL) Tels. (983) 27 11 00 (4 líneas) y PLAZA PORTUGALETE, 4. Tels. (983) 30 55 50 - 30 06 92

DISAUTO, S. A.
 CONCESIONARIO PEUGEOT TALBOT

TENEMOS EL COCHE QUE USTED DESEA

CTRA. ADANERO-GIJON, KM. 194,7
 TELS. 33 92 99-33 22 55-33 33 44
 ZARATAN (VALLADOLID)

De La Riva, S. A.
 CONCESIONARIO OFICIAL

¡DECIDASE POR LA FIABILIDAD DE OPEL!
FINANCIACION 12,5 % ANUAL
 C/. Italia, 10. C/. San Ildefonso, 3. Tfno. (983) 47 15 00.
 VALLADOLID.

AUTOJUCAR

EXPOSICION Y VENTA:
 PLAZA PONIENTE, N.º 6
 TELEF. 33 82 02 (983)

TALLER:
 CTRA. DE MADRID, KM. 187,5
 TELEF. 47 42 43 (983)

VALLADOLID

PEUGEOT 504 1.8 GL, VA-H, 540.000 ptas. Tel. (983) 47 30 18.
ALFA Romeo GTV 2.5, 1.750.000, aire acondicionado. Tel. (983) 33 82 02.
ALPINE Gordini ex oficial equipo Renault. Tel. (983) 33 82 02.
ARGENTA Turbo Diesel, 3 meses, 1.700.000 ptas. Tel. (983) 33 82 02.
RENAULT 5 TS Moderno, 440.000 ptas. Tel. (983) 33 82 02.
MOTO BMW 750 c.c., 350.000 ptas. Tel. (983) 33 82 02.
TODA clase de vehículo furgón industrial. Tel. (983) 33 82 02.

FORD Taunus Ranchera 2.0, VA-J, 940.000 ptas. Tel. (983) 47 30 18.
FORD Taunus 2.0 Ghia VA-H, 820.000 ptas. Tel. (983) 47 30 18.
LANCIA Beta Coupé. Impecable. Tel. (983) 33 82 02.

SEAT Valladolid Motor, S. A.

SISTEMA VEHICULO OCASION

P. ARCO LADRILLO, 65. VALLADOLID

CITROËN CONCESIONARIO OFICIAL EMPRESA **EUROCASION**

Carrion S. A.

VENTAS: PERU, 9. TELS. (983) 30 16 99-30 17 99.
TALLER: GENERAL SOLCHAGA, 63. TELS. (983) 23 40 03-27 27 62.

ALPINE 1.300, V-K, 325.000 ptas. Tel. (983) 47 15 00.
SEAT 127 CL, M-EP. Tel. (983) 47 15 00. 240.000 ptas.
RANGE Rover, A-AC, 1.500.000 ptas. Tel. (983) 47 30 18.
FORD Granada 2.3, GL M-DU, 800.000 ptas. Tel. (983) 47 15 00.
PEUGEOT 505, STI, M-EP, 1.000.000. Tel. (983) 47 15 00.
FURA Crono, VA-K, 600.000 ptas. Tel. (983) 47 30 18.

SUSCRIBASE A MOTOR 16

Motor 16
 Apartado Nº 330 F.D.
 MADRID

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

Comprar y vender

SEAT **Ardasa** Audi

VEHICULOS DE OCASION TODAS LAS MARCAS

GARANTIZADOS HASTA 1 AÑO. FACILIDADES, 48 MESES, SIN ENTRADA

Exposición y Venta: Capitán Haya, 35 - Teléfonos 456 18 11/95-456 16 51
 Talleres y Recambios: Jorge Juan, 51/53 - Teléfonos 276 44 90/98-275 66 86. Madrid

AUTOMOVILES eladio

METRO TURBO. M-FV. Extras, en garantía
FURA CRONO COMPETICION
FURA M-FD. 5 velocidades
SIMCA 1200 TI. Aire
CAMION EBRO E-90. 5 Vel., oportunidad
 C/ Oca, 8 Teléfono 471 11 92 MADRID

autos plaza, s.a.

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, Supermiraflores, 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

MINUSVALIDOS

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

AUTOESCUELA Senz

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

RITMO 65. M-EL. Tel. (91) 472 31 96.
124 D. M-DG. Tel. (91) 472 31 96.
AUSTIN Healey 100, año 55, verde inglés. De capricho. Tel. (91) 407 62 19.
FERRARI 308 GTSi. 15.000 km., prácticamente nuevo. Tel. (91) 407 62 19.
JAGUAR XJ 6 4.2, año 81. Todos los extras. Tel. (91) 407 62 19.
OPEL Monza 3.0 E. M-EM. Negro, perfecto estado. Tel. (91) 407 62 19.
BMW 733i. M-FL. Muy buen estado, precio interesante. Tel. (91) 407 62 19.
BMW 323i. M-FN. 16.000 km. Llantas, techo, radio-casete. Tel. (91) 407 62 19.

autocaravanas

TOTALMENTE EQUIPADAS. COMODISIMAS. NUEVAS O USADAS. Y CON GRANDES FACILIDADES DE PAGO

Carretera de Alcobendas a Barajas, km. 5,800. Alcobendas (Madrid). Tels. (91) 653 00 22 - 653 01 90

MOTOR SPRINT

ALFA ROMEO ALFETTA 2000, AÑO 80, IMPECABLE.
R-5 COPA, AÑO 82 BUEN ESTADO
CITROEN VISA GT, MUY POCOS KILOMETROS
FURA CRONO, MUCHOS EXTRAS, AÑO 83

TEL. 265 86 21-265 86 22

VENDO kits carburación Iresa. 35.000 ptas. Tel. (952) 30 53 99. Comidas.
VENDO Ronda Crono, perfecto estado, extras. 800.000. Tel. (972) 25 79 99, de 8 a 15 horas.
VENDO Ducati Desmo, 13.000 km. Tel. 40 40 90 y 40 22 53.
JAGUAR Type E LHD, deportivo del 59. Sólo de particular a particular. Sr. Julián. (91) 265 44 58.
XR4-i, año 84. 13.000 km. Impecable. Extras. Color rojo. 2.000.000 ptas., contado. Tel. (91) 773 16 00.
JAGUAR Type E LHD. Sr. Julián. Tel. (91) 265 44 58.
TRIUMPH 2000 MK2, turismo, impecable. 500.000. T e l . (9 1) 259 96 54-650 22 61.

PEUGEOT 205, MEJOR COCHE DEL AÑO

VEALO EN SU SERVICIO OFICIAL

FERMO C/ANTONIO MORENO, 4-8
 28025 MADRID. TEL. 471 64 02

COCHES DE OCASION
 SEAT 124 M-AM 160.000
 SEAT 124 M-DK 260.000

SERVICIO DE GUARDIA LAS 24 HORAS DEL DIA

DESGUACES JACINTO SIERRA

- VENTA DE VEHICULOS DE OCASION CON AMPLIAS FACILIDADES DE PAGO.
- COMPRA Y VENTA DE VEHICULOS PARA DESGUACE.

TEL. 691 35 96

R-5 COPA

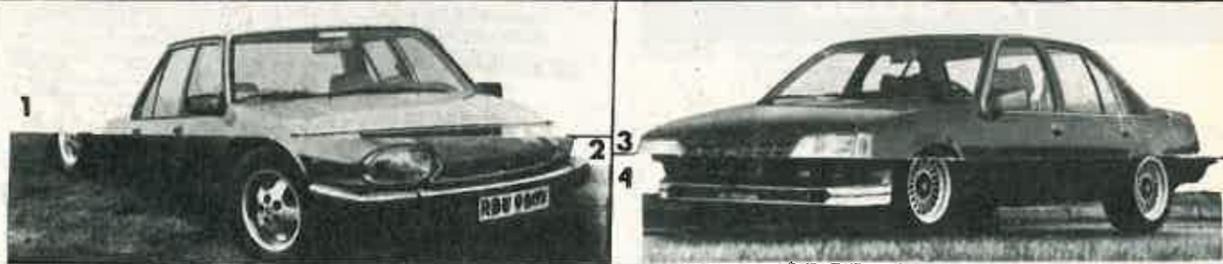
BUEN ESTADO

M-CW. 450.000 PTAS.

Horas comida
 Tel. (91) 433 56 79

TALBOT Horizont Automático, VA-J, 495.000 ptas. Tel. (983) 23 24 03.
JAGUAR 4.3, 495.000 ptas. Tel. (983) 23 24 03.
RENAULT 12 Familiar GTL, VA-J, 650.000 ptas. Tel. (983) 23 24 03.
TALBOT Horizon Diesel, VA-J, 825.000 ptas. Tel. (983) 23 24 03.
RONDA 75 CLX M-FD, 675.000 ptas. Tel. (983) 23 24 03.
RENAULT 18, 5 velocidades, aire acondicionado, VA-I, 675.000 ptas. Tel. (983) 47 15 00.

FOTO ROBOT



Cuatro modelos de cuatro conocidísimas marcas forman estos dos atrayentes «bugas». ¿Sabría localizarlos?

PANEL LOCO

JOTA	A	
NEGRAL	E	
CARACOL	M	
POTATISA	U	
ANIMO	C	
ELLA	C	

PANEL LOCO

Con las letras, contenidas en las palabras de la columna de la izquierda, componer seis denominaciones distintas de vías de circulación. La letra central ayudará a formarlas.

SOPA DE LETRAS

Localizar el nombre de 17 cosas que pueden verse a uno y a otro lado de la carretera.

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

Agenda personal

Carreras

Al completo

Del 5 al 7 de abril tendrá lugar en Gerona el trial internacional XIV Tres Días Trial Abadeses. El domingo día 7 se celebrará el Trofeo Moto Cross Excelentísima Diputación de Guadalajara. También el día 7 se celebra el Rallye Ciudad de Teruel, puntuable para la Copa de España de la especialidad.

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

Solución a la foto robot: 1: Toyota (Corolla). 2: Opel (Rekord). 3: Jaguar (XJ S). 4: BMW (B9).
 Solución al panel loco: Atajo. General. Comarcal. Autopista. Camino. Calle.
 Solución a la sopa de letras: Cielo. Sembrado. Vaca. Pájaro. Casa. Arbol. Camino. Poste. Monte. Río. Cercado. Roca. Matojo. Nube. Parra. Cepa.

TALLERES DE GUARDIA

DURANTE el sábado 6 y el domingo 7, los talleres que recogemos a continuación están de guardia:

CITROËN: En Madrid, la central en Doctor Esquerdo, 62. Tel. 273 76 00, y Comercial Citroën, Llodio, 5. Tel. 729 02 91. Automóviles Montalvo, Luisa Muñoz, 3. Tel. 472 59 26.

PEUGEOT-TALBOT: En Barcelona, durante el sábado, de 8,30 a 13,30 y de 15,30 a 19 horas, y festivos, de 8,30 a 13,30, en Turycar. Tel. 661 58 62. En Madrid, de 9,30 a 13,30 horas en Motorlandia, José Vasconcelos, 2. Tel. 733 73 97.

RENAULT: En Barcelona. Tel. 247 25 29. En Madrid, la central. Tel. 250 96 00. En Madrid, la central. Tel. 250 96 00, y Autofer (Alcobendas). Tel. 651 05 43; Easa, Alcalá, 180. Tel. 245 10 94; Easa-Sarauto, ctra. Andalucía, km. 9,2. Tel. 796 42 00. En Valencia, la central. Tel. 363 94 00.

SEAT: En Barcelona, sábados de 9 a 13 y de 16 a 19 horas, y festivos, de 10 a 13 horas, en Calauto, S. A., Witar-do, 59-61. Tel. 321 82 83; Recambios Puig, Aragón, 11. Tel. 224 51 57. Talleres Roque, Padilla, 285-287. Tels. 235 22 66/236 60 01. En Madrid, la central en P.º Castellana, 278. Tels 215 31 40/215 33 40. Ancri, Ocaña, 94-100. Tel. 466 00 11. Tracción Motor

España, Pantoja, 5. Tel. 413 25 97. En Valencia, Levante Motor, avda. del Cid, 152. Tel. 379 34 00. Pérez y Moliner, Abben Al Abbar, 8 (El Grao). Tel. 360 76 62.

ADA (Ayuda del Automovilista): Servicio permanente. Tel. (91) 450 10 00. Colabora con Citroën: Citroën 24. Tel. (91) 450 11 11.

CRAMS (Centro de Regulación de Asistencia Médica y Sanitaria): Creado por la Dirección General de Tráfico. Tiene una relación de todos los talleres, grúas, ambulancias y centros asistenciales colaboradores. Tel. (91) 742 12 13.

EUROP ASSISTANCE: Servicio permanente para toda Europa. Tel. (91) 455 55 85 y 456 21 56. Colabora con las siguientes casas: Peugeot-Talbot, Escucha, 24. Tel. (91) 458 68 91. Opel: Euroservice Assistance. Tel. (91) 455 55 85. BMW: Top Service (series 6 y 7). Tel. (91) 455 53 03.

MONDIAL ASSISTANCE: Tel. (91) 441 33 44. Colabora con la casa Mercedes Benz. Tel. (91) 431 95 96 (hasta las 17 horas) y (91) 441 41 77 (desde las 17 h. y festivos).

RACE: (91) 441 22 22.

TELE-RUTA: Tel. (91) 441 72 22.

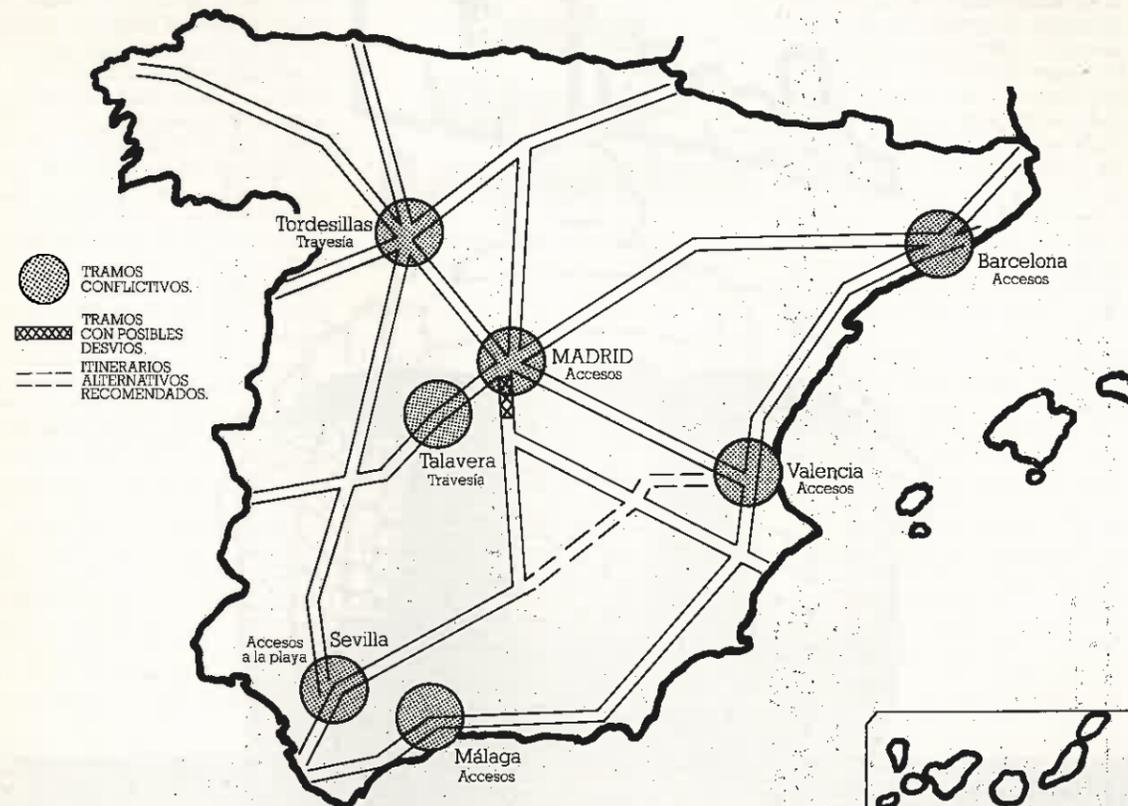
TELE-RUTA: (Comunidad Autónoma de Madrid): Tel. (91) 253 01 00/07/08/09.

Televisión

«Al mil por mil» cambia de hora

El programa dedicado al mundo del automóvil «Al mil por mil», que se emite los martes por la Primera Cadena de televisión, cambia de hora y vuelve a las 20,30 horas como en sus principios, un horario mucho más propicio para los aficionados a los coches. Sin embargo, el día 2 de abril no se emitirá este espacio por los imperativos de la programación especial de Semana Santa.

ESPECIAL CONDUCTORES



BCK

(91) 742 12 13

Durante los próximos días aumentará notablemente la circulación en nuestras carreteras.

Para ayudarle en sus desplazamientos, la Dirección General de Tráfico desplegará todos sus medios técnicos y humanos. Queremos que conozca las medidas que puedan afectarles de una forma directa. Por eso le ofrecemos un especial teléfono. Para que pueda estar totalmente informado. Y para que, además, pueda solicitar servicio de auxilio mecánico y sanitario de forma permanente.

Gracias, Señor.

La Dirección General de Tráfico intenta cubrir dos grandes objetivos:

Lograr la mayor seguridad para usted y hacer más fluido el tráfico en nuestras carreteras. Para ello solicitamos su colaboración.

Ponga a punto su vehículo (frenos, luces, presiones, etc.).

No tome bebidas alcohólicas y no haga comidas copiosas. Si a pesar de todas las medidas adoptadas se encuentra en caravana, acepte el hecho y mantenga la velocidad que la circulación imponga, evitando adelantamientos y cualquier maniobra brusca. Cumpla las indicaciones de la señalización y de los agentes de la Guardia Civil de Tráfico.

Gracias por su ayuda.



Dirección Gral. de Tráfico

MICHELIN

Serie M



los neumáticos fuera de serie

MX

En seco, fuerte y **seguro**. En mojado, rompe el agua a su paso, se agarra, gira y frena con decidida adherencia. Es silencioso, confortable y económico (mínima resistencia al rodaje). Neumático ideal para la utilización diaria, durante miles y miles de kilómetros.

MXL

Ancho y agresivo, se distingue por su estabilidad en recta y precisión en adelantamientos. Es una cubierta de perfil bajo (serie 70 y 65), de alto grado de **seguridad**. Para quienes suelen conducir "un poco más deprisa"... y bajo la lluvia, un verdadero placer.

MXV

En ancho (serie 70) y super ancho (serie 60 y 65), este neumático es excepcional por su adherencia en suelo mojado, su estabilidad en carretera y la exactitud de su respuesta a la dirección. El MXV da a los coches rápidos y potentes la **seguridad** exigida para las altas prestaciones.

MICHELIN



Tarjetas Postales

LA zona es uno de los paraísos culinarios españoles, lo que tiene su mérito si tenemos en cuenta que también es uno de los lugares de mayor densidad turística del país.

El turismo masivo es tan malo para la cocina, y sobre todo para la cocina regional, como las guerras civiles. Por lo menos en España, en donde hasta muy recientemente la cocina nunca fue considerada como un valor turístico de primer orden. No sólo no se hizo absolutamente nada para preservar y promocionar la cocina local en las zonas turísticas, sino que se la sacrificó en aras de la hamburguesa o de la salchicha de Francfort, de un pseudo-Francfort, suponiendo que la turistada no se iba a interesar por las cocinas auténticas y autóctonas. Lo único que se ofreció a los turistas, de lo nuestro, fueron millones de dudosas «paellas» y mucho pescado frito en aceites requemados. Los tiempos del «menú turístico» fraguista fueron nefastos para la cocina natural de las costas españolas.

Durante un tiempo, la Costa Brava tampoco escapó a la general barrabada. Pero reaccionó a tiempo y hoy en día los turistas acuden con preferencia a los restantes que les ofrecen platos para ellos tan exóticos como el pollo con tripas de bacalao o la sepia con albondiguillas de butifarra.

El renacimiento y la reimplantación de esta cocina típicamente ampurdanesa en una zona de tanta densidad turística se debe, a mi juicio, a dos factores. Primero, a la importante presencia de turistas locales, generalmente barceloneses acomodados y con residencia secundaria en la zona. Ese personal es totalmente adicto a la cocina catalana y no quiere saber nada de *ersatz* extranjeros más o menos industriales.

Constituyen la mejor y la más exigente clientela de los establecimientos de la zona, de una zona en donde abundan los buenos restaurantes y en



Xavier Domingo

de Carlomagno, tan cara a Jordi Pujol por ser testimonio histórico inapelable de la europeidad de Cataluña jamás hollada por el moro. Pero quedan también en esa cocina elementos incontrollados que escapan al análisis racional y que se pueden atribuir, con algo de humor, al tópico de los insospechados efectos de la Tramontana en la sesera de los ampurdaneses. Josep Plá escribió páginas admirables sobre este fenómeno, al que atribuye parte del genio de su compatriota Salvador Dalí. Afirma incluso Plá que en los viejos casinos populares de la zona, en Palafrugell o Sant Feliú de Guixols, en la Bisbal o en Palamós se pueden encontrar cada tarde docenas de Salvadores Dalí payeses o pescadores, aunque no tengan el talento pictórico del genio de Figueres ni tengan nada tangible que vender, salvo sus guisantes o sus *escamarlans*.

donde la competencia es muy dura.

El segundo factor moldeador de esa resistencia a la *cocina de turistas* ha sido la propia fuerte personalidad de la cocina local, muy barroca y a menudo delirante. No en vano estamos en el país de Salvador Dalí.

Una cocina alquímica y filosófica, cuyo secreto reside en confeccionar, con cosas humildes, platos lujuriosos y ricos, a base de resolver el problema de la armonía de los contrarios. Numerosos platos, los más excepcionales, consisten en efecto en reunir productos de la montaña o del corral con elementos marinos. Pollo con langosta, cerdo con calamares, bacalao y manitas de cerdo y otras fórmulas de este estilo, cuyo éxito depende muchísimo de la mano de la cocinera o del cocinero y que a menudo son un desafío a la imaginación.

Es una cocina en la que se pueden observar nítidas influencias italianas. Es también una cocina de fuertes reminiscencias medievales; claras, por ejemplo, en la butifarra dulce, que probablemente nos lleva a los tiempos en los que Catalonia era la marca hispánica

Precisamente por eso yo aconsejo la visita a la Costa Brava, mejor en invierno o en primavera, que en verano, sobre todo si se viaja en automóvil. Hay que gozar de ese mundo pequeño y febril cuando la tramontana barre tierra y cielo y deja días soleados de luz cristalina, y hay que acercarse entonces por las carreteras bordeadas de cimbreantes cipreses a la claridad meridiana y a la soledad meditativa de Ampuria Brava, que fue, para España, la puerta de Grecia y de Roma como lo fuera de Fenicia. En la bahía, el mar es un espejo dorado como una leyenda y en donde se besan los horizontes suele producirse una sutil y suave veladura violeta tan delicada y lírica que llega a estremecernos.

Tal vez la originalísima cocina de la Costa Brava y del bajo Ampurdán viene de aquellos días de mieles y de vinos, de hierbas aromáticas y de dioses de delicado y, a la par, agreste paladar. Cuando la menta en la sopa era un homenaje a Dionisio y se cultivaban en los jardines todos los aromas de Afrodita.





FRENTE A FRENTE

OPEL CORSA TR 1.3 CONTRA VOLKSWAGEN CLASSIC CL

CIUDADANOS CON MALETA

PARECE claro que a una gran parte de los automovilistas lo que les va son los coches con líneas clásicas de tres volúmenes y poder contar con un maletero amplio totalmente separado del habitáculo prescindiendo del funcional portón trasero, que está llegando a todas las categorías de automóviles. Los fabricantes son conscientes de este fenómeno y de un tiempo a esta parte estamos viendo aparecer continuamente versiones de tres volúmenes partiendo de la base de un coche de dos volúmenes. Esta semana enfrentamos en nuestras páginas a dos coches de estas características pertenecientes al segmento de los pequeños: el Opel Corsa TR 1.3 y el Volkswagen Polo Classic CL.

Ambos coches responden a un mismo concepto y su desarrollo ha sido muy similar para los dos. El Opel es de sobra conocido para el usuario espa-

ñol, pero, en cambio, el Volkswagen, a pesar de que no es un coche nuevo, entra en nuestra prueba con carácter de novedad. Hasta ahora la presencia del Volkswagen en el mercado nacional estaba limitada a unas pocas unidades de importación. A partir de ahora, esta variante del Polo también se fabrica en España, con lo cual su precio se ha visto reducido en unas 140.000 pesetas.

La similitud entre los dos coches llega a extremos insospechados. Partiendo de que los dos son de origen alemán, nos encontramos con dos modernos motores de casi 1.300 centímetros cúbicos de cilindrada con empujadores hidráulicos, árbol de levas en cabeza mandado por correa dentada y toda una serie de soluciones técnicas comunes a los dos coches. Tan sólo hay un punto en el que difieren: la caja de cambio. Por el mismo precio, en el Opel la caja de cambio es de cinco ve-

locidades, mientras que el Polo monta una de cuatro. Por lo demás, la similitud técnica es prácticamente total, aunque después cada uno tenga una personalidad diferente.

INTERIORES: AUSTERIDAD MONACAL

Al abrir la puerta de cada uno de los coches se empiezan a notar diferencias. Aunque los dos son de talante austero, el Corsa tiene un aire más alegre y juvenil. Los distintos tonos de un mismo color dan un resultado más agradable que las grandes superficies de plástico negro que caracterizan el interior del Polo. No obstante, en el Classic se ha roto la monotonía interior que caracterizaba a las otras versiones, forrando los paneles de las puertas de tela de color similar al de los asientos.



El Corsa es un pequeño viajero infatigable. Su apetencia de combustible es mínima.

Los asientos delanteros son en ambos bastante cómodos. El mullido recoge firmemente el cuerpo tanto en el respaldo como en la base. El respaldo en el Corsa es un poco más envolvente y sujeta mejor el cuerpo en las curvas. En cambio, en los traseros, la ventaja es para el Polo, puesto que el respaldo en el Corsa resulta demasiado vertical, por lo que la posición resulta un poco forzada.

En los dos coches se utiliza el mismo sistema de abatimiento del asiento delantero para pasar a las plazas traseras. Una palanca en el lateral del respaldo libera éste y lo pliega hacia delante. El espacio que queda para pasar depende de lo adelantado o atrasado que esté el asiento, pero en ningún caso el acceso a las plazas traseras es bueno. El conductor encontrará más fácilmente una posición de conducción cómoda en el Polo, ya que el volante y los pedales del Corsa se encuentran ligeramente desplazados hacia la derecha, lo que obliga a adoptar una posición un tanto extraña. Por contra, el cuadro de instrumentos es más completo y agrada-

ble en el Corsa, en el que destaca un cuentarrevoluciones de fácil lectura dado su gran tamaño.

En el apartado del equipamiento poco hay que decir, ya que es francamente escaso en los dos coches. La ausencia que más nos llamó la atención fue la del piloto antiniebla, puesto que es un elemento de seguridad que será obligatorio dentro de poco y la mayoría de los coches ya lo montan de serie. Otra ausencia notable en ambos es la de la apertura de la ventanilla trasera. A pesar de la buena ventilación general se-

ría de agradecer que estas ventanillas se pudiesen abrir un poco para favorecer la circulación del aire.

Los maleteros son prácticamente del mismo tamaño y los dos muy aprovechables. La capacidad de los mismos es superior a la de muchos coches de categoría superior. La regularidad de sus formas permiten ocupar la totalidad de su volumen con bultos de gran tamaño y además quedan algunos huecos muy prácticos para llevar una lata de aceite o una caja de herramientas sin que vayan pegando saltos.

La calidad de acabado es buena en los dos coches. La ausencia de vibraciones y golpeteos es absoluta y todos los mandos son muy robustos.

AL VOLANTE: EL CORSA, POR MOTOR; EL POLO, POR LO DEMÁS

Una vez en marcha, cada uno se comporta de forma muy diferente. Inicialmente hay una ventaja del Opel, cu-



El comportamiento del Classic en carretera es irreprochable. Tan sólo la ausencia de una quinta marcha le resta posibilidades.

yo motor es más potente. Esta ventaja sólo se materializa en una mayor velocidad punta y en aceleraciones cortas, ya que en recuperaciones y en aceleraciones largas, los dos están al mismo nivel. El Corsa peca de unos desarrollos excesivamente largos, hasta el punto que su cuarta velocidad tiene un desarrollo más largo que la cuarta del Polo, a pesar de que éste sólo tiene cuatro marchas. El escalonamiento de las marchas en el Polo es bueno, y tan sólo se le puede reprochar un hueco entre la segunda y la tercera un poco acusado. En el Polo se han buscado unas aptitudes urbanas, mientras que los desarrollos del Corsa son más propios para una utilización en autopista, terreno en el cual su adversario se queda un poco descolgado, al no disponer de una quinta marcha. Las soluciones empleadas en la suspensión son las mismas para ambos: Mac Pherson delante y semiindependiente con eje torsional detrás. A pesar de esta igualdad, el comportamiento del Polo es más noble y da al conductor gran seguridad sobre todo tipo de terreno. El Corsa resulta un

poco más incómodo de conducir, puesto que sus reacciones son mucho más bruscas, lo que obliga a mantener una atención suplementaria en la conducción. La dirección tiene las mismas características en los dos contendientes, con desmultiplicaciones similares. En utilización urbana, la del Polo resulta un poco más ligera, lo que será agraciado principalmente por las mujeres.

Donde destaca el Polo sobre su rival es en carreteras muy viradas. La gran nobleza de su comportamiento con la ayuda de unos excelentes frenos le ha-

cen superior en este campo. El Corsa se resiente de unos frenos cuya eficacia es tan sólo pasable y cuyo tacto es francamente extraño.

La visibilidad es buena en todas las direcciones en los dos, y también los dos pecan del mismo defecto: en maniobras de aparcamiento no se ve el final del maletero, por lo que hay que afinar mucho al aparcar para no dar al coche de atrás. La iluminación es mejor en el Corsa, cuyo haz de luz es más abierto que el del Polo y ayuda mucho en la conducción nocturna.

El manejo del cambio no tiene problemas y resulta un poco más suave en el Corsa, en el cual los movimientos necesarios son un poco más largos. También es para el Corsa el apartado de los consumos. Esta ventaja se mantiene sea cual sea el terreno sobre el que se circula, y sobre todo en autopista, donde los desarrollos cortos del Polo, que también funcionan en ciudad y por carretera virada, hacen estragos. En el Polo hay que tener en cuenta que se juega con la baza de que utiliza gasolina normal.

FICHA TÉCNICA



OPEL CORSA 1.3 TR

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.297 c.c. (75 x 73,4 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 70 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 10,3 mkg. a 3.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambios: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,4 km/h.; 2.ª, 13,4 km/h.; 3.ª, 20,3 km/h.; 4.ª, 29,6 km/h.; 5.ª, 37,1 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,9. Diámetro de giro: 9,35 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independientes delante y semiindependientes atrás.

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

PESO En orden de marcha: 750 kg.

FRENOS



Netamente para el Polo

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Corsa	Classic CL
A 60 km/h.	18,5	12,1
A 100 km/h.	48,3	33,8
A 120 km/h.	70,0	53,0

Precio en la calle: 931.693 ptas.

Fecha de presentación: Octubre 1983. Fabricante: General Motors España, S. A. Garantía: Un año, sin límite de kilómetros. Número de talleres: 220. Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| ● Acabado de calidad | ● Frenos medio-cres |
| ● Excelente consumo | ● Equipamiento escaso |
| ● Buena velocidad máxima | ● 4.ª y 5.ª muy largas |

Precio en la calle: 936.096 ptas.

Fecha de presentación: Marzo 1985. Fabricante: Seat, S. A. Garantía: Un año, sin límite de kilómetros. Número de talleres: 1.000. Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES DEFECTOS

- | | |
|----------------------------|--------------------------------|
| ● Frenos potentes | ● Ausencia de 5.ª velocidad |
| ● Buenas aptitudes urbanas | ● Equipamiento escaso |
| ● Habitabilidad | ● Consumo en autopista elevado |

FICHA TÉCNICA



VOLKSWAGEN CLASSIC CL

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.272 c.c. (75 x 72 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Carburador doble cuerpo. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 90 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 55 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 9,8 mkg. a 3.300 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,4 km/h.; 2.ª, 13,1 km/h.; 3.ª, 20,4 km/h.; 4.ª, 28,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

FRENOS Sistema: Discos delante y tambores atrás, servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante, semi-independiente detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165/65 SR 13.

PESO En orden de marcha: 740 kg.

SONORIDAD



Sin diferencias

	Corsa	Classic CL
Al ralentí	56,1	51,7
A 60 km/h.	67,4	64,5
A 90 km/h.	68,4	68,5
A 120 km/h.	71,2	73,5
A 140 km/h.	73,7	76,4
A tope	79,3	79,6

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



- Instalaciones y reparaciones garantizadas
- Servicios asistencia técnica primeras marcas
- El mayor surtido de repuestos originales

Conde de Aranda, 4
Semiesquina Claudio Coello, 10
Tel. 431 83 15

VENGA A ESCUCHAR
EL NUEVO SONIDO
CAR AUDIO

FUJITSU TEN

MODELO NUMERO 2



SERVICIO OFICIAL

FUJITSU TEN

- Autorreverse, Dolby System
- Control de agudos y graves independiente ● Fader ●
- Búsqueda de emisoras ● 10 presintonías



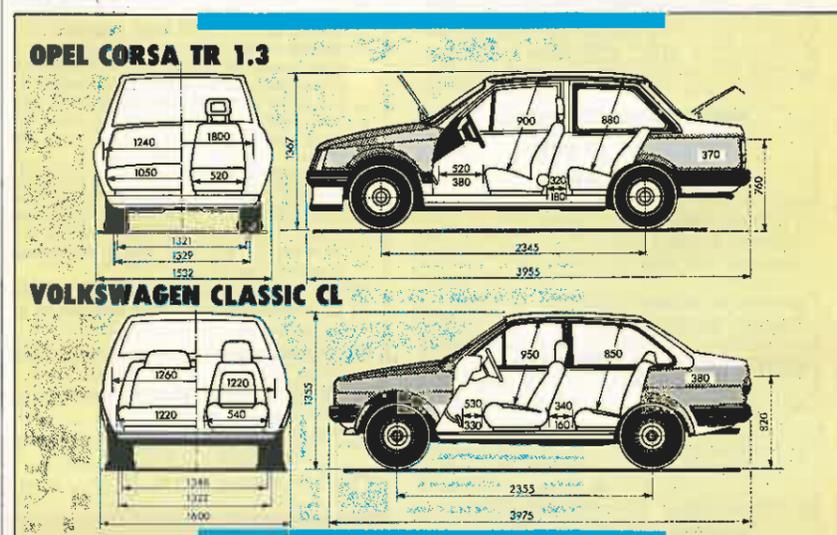
Dentro de la austeridad que caracteriza a los productos alemanes, el interior del Corsa resulta acogedor. El maletero es impresionante.



CONCLUSION: CUESTION DE GUSTOS

La elección es difícil, puesto que se trata de dos modelos con característi-

cas muy similares. Un factor que puede ser decisivo es la línea exterior. La solución adoptada por los estilistas de Volkswagen nos parece la más armónica. Los tapacubos del Polo le dan una presencia que no tiene nada que envi-



El Classic no ha conseguido deshacerse de la imagen de interiores tristes. No obstante, algo se ha ganado.



diar a coches de categoría superior. La habitabilidad del Polo es superior, y tan sólo es dos centímetros más largo que el Corsa. Por su parte, este último resulta más brillante en las prestaciones, y sobre todo en el consumo, aun-

que tiene que cargar con unos frenos que desentonan con su buena calidad general. En definitiva, a pesar de la gran cantidad de puntos en común, cada uno de ellos parece que va dirigido a un públi-

PRESTACIONES

En principio, el Corsa

	Corsa	Classic
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	162,0	155,5
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,5	19,9
1.000 m. salida parada	35,1	35,3
De 0 a 100 km/h.	10,4	13,9
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	22,1	20,3
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	25,1	—
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	37,9	38,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	43,6	—
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	12,0	12,6
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	18,8	—

CONSUMO

Un punto para el Corsa

	Corsa	Classic
CIUDAD		
A 25,2 km/h. de media	8,9	9,4
CARRETERA		
A 90 km/h. de crucero	5,6	6,7
En conducción rápida	10,6	11,5
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de crucero	6,1	7,3
A fondo	7,3	9,4
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	7,6	8,4
Recorrido (kilómetros)	500	380

BALANCE FINAL

El Classic al sprint

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

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

EQUIPAMIENTO

Pocas diferencias

	Corsa	Classic
Cuentarrevoluciones	SI	NO
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro de presión de aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Testigo reserva carburante	NO	NO
Testigo de freno de mano	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO
Piloto antiniebla trasero	NO	NO
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	NO
Apoyacabezas delanteros	SI	SI
Cerraduras centralizadas	NO	NO
Tapón carburante con llave	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO
Preequipo de radio	NO	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO

co diferente. El Corsa da la impresión de ir destinado a gente más joven, que disfruta con sus buenas prestaciones y para los cuales la economía es fundamental. En cambio, el Polo tiene un carácter más serio, para desenvolverse en un mundo en el cual la buena presencia cuenta. Como el precio es similar para ambos, la decisión sobre uno u otro dependerá fundamentalmente de una apreciación estética muy personal del posible comprador.

Victor Piccione
Fotos: Alex Puyol

A FONDO

CITROËN VISA GTi COCTEL DE PIMIENTA

El Citroën Visa GTi es un cóctel hecho a partes iguales con la carrocería del Visa y el motor ya visto en los Peugeot 205 GTi, un cóctel bien sazonado de pimienta y plástico que funciona a las mil maravillas.

VIRTUDES DEFECTOS

Comportamiento	Acabado
Prestaciones	Dirección dura en parado
Caja de cambio	Maletero



El Citroën Visa GTi tiene el carácter de un deportivo; su imagen habla por sí sola de las pretensiones del coche. El cuadro es muy completo, aunque el salpicadero es el mismo de los otros Visa. Los asientos delanteros son muy buenos y sólo carecen de un apoyo lumbar efectivo.



El Citroën Visa GTi es la berlina deportiva más violenta que ahora mismo se fabrica en España. Los amantes del coche compacto, ágil y con dinamita en las entrañas, podrán comprar el nuevo modelo a primeros de mayo por un precio algo inferior al millón cuatrocientas mil pesetas, un valor bastante competitivo si se tiene en cuenta que sus rivales más directos, los Renault 11 Turbo y Renault 5 GT Turbo se mueven, por el momento, o se moverán en las proximidades del millón cuatrocientas mil pesetas. El Visa GTi es un coche que ofrece cualidades clásicas de un *pura sangre*: acelera con rabia, su velocidad punta supera los ciento ochenta kilómetros por hora y se comporta con toda nobleza, incluso cuando se superan los límites lógicos. El

Visa GTi permite pasar sin el menor problema a ciento veinte o ciento treinta por muchas curvas de carretera general en donde la velocidad máxima aconsejada es muy inferior. Por su espectacular decoración exterior, el Visa GTi convencerá también a aquellos usuarios que buscan un coche lo suficientemente llamativo para ser centro de atención tanto en la raya blanca de un semáforo como en la puerta de una discoteca de moda.

La prueba del Visa GTi se ha hecho con la mentalidad de un conductor joven que disfruta conduciendo, un usuario que siempre que puede viaja en su coche y al que no le importa ser zarandeado por las suspensiones cuando pasa por un bache, si esas mismas suspensiones le dan luego la seguridad suficiente para volar por las curvas de una carretera sinuosa.

Las curvas de montaña, tortuosas y con piso en buen estado son el feudo favorito de esta bola de nervios con cuatro ruedas, un coche que en todo momento da sensación de seguridad y dominio.

Después de cubrir más de mil doscientos kilómetros, el Visa GTi ha de-



El doble faro delantero y las siglas GTi son los detalles más espectaculares del nuevo Visa. Habrá muchos usuarios que se extrañarán cuando vean pasar un Visa a velocidad «supersónica»; ese coche será un GTi

mostrado también algunos defectos: debe mejorar en los aspectos de acabado y presentación interior porque todavía tiene detalles propios de un utilitario barato, debe mejorarse la forma anatómica del respaldo de las butacas; hay que suavizar la pesadez de la dirección en maniobras a coche parado, así como la brusquedad de las reacciones del volante al pasar por un bache; y eliminar esa aspereza molesta que siempre se nota a la hora de cambiar de marcha.

MECANICA



En Citroën no se han ido por las ramas al diseñar el Visa GTi. Querían un coche brioso y han hecho un deportivo de cuerpo entero, sin concesiones a la galería. El motor y la caja de cambio están combinados para responder siempre con alegría, una virtud que se ha conseguido sin sacrificar el consumo, que se mantiene en unos valores muy interesantes próximos a los de un utilitario del montón.

El cuatro cilindros del Visa es una auténtica joya mecánica que funciona sin la menor vibración, sube de régimen a un ritmo vertiginoso, tira con fuerza en todas las circunstancias y tiene un sonido muy agradable cuando se le exige al máximo.

Los ciento cinco caballos de potencia anunciados son caballos de los de verdad y saltan a escena en cuanto se pisa el acelerador. El motor del Visa se siente a gusto cuando se va deprisa, lo

que se comprueba al leer en el cuadro sus constantes vitales: temperatura de agua, temperatura de aceite y presión de aceite, pero también funciona sin problemas en medio del tráfico urbano, un terreno donde se muestra muy dócil gracias a su buena elasticidad.

La caja de cambio tiene un carácter claramente deportivo que se lleva bien con la personalidad del motor. Las cinco velocidades están muy bien escalonadas y permiten sacar el máximo rendimiento de la mecánica.

La palanca de cambios se maneja con precisión y sin esfuerzo. Hay que criticar, sin embargo, esa sensación de aspereza que se nota siempre al pasar de una marcha a otra y la gran holgura lateral.

FICHA TECNICA



CITROËN VISA GTI

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.580 c.c. (83 x 73 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica LE 2 Jetronic. Compresión: 9,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 43 litros. Potencia máxima: 105 CV a 6.250 rpm. Par máximo: 13,7 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,7 km/h.; 2.ª, 13,5 km/h.; 3.ª, 18,8 km/h.; 4.ª, 23,9 km/h.; 5.ª, 29,5 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,26. Diámetro de giro: 10,6 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Ruedas independientes delante y detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 185/60 R 13.

PESO En orden de marcha: 870 kg.

COMPORTAMIENTO



El comportamiento del Visa GTi cumple todos los requisitos que se pueden exigir a un coche con vocación deportiva: es noble, es vivo y es terriblemente eficaz.

El GTi tiene una suspensión más bien dura que, sin quitar demasiada comodidad a los pasajeros, permite ir muy rápido sean cuales sean las condiciones del piso; el coche se pega al suelo como una lapa no sólo en rectas, incluso cuando se rueda a velocidades muy altas, del orden de los 170 kilómetros por hora, y hay ráfagas de viento o muchos cruces con camiones, sino también en curvas, donde el nuevo Visa parece ir siempre sobre unos raíles invisibles, sin movimientos extraños de carrocería y sin tendencia a irse de morro. Si se conduce a toda prisa sobre suelos en buenas condiciones y hay curvas muy cerradas, el conductor siente que la rueda delantera que queda más descargada tiene cierta tendencia a patinar, un



El Visa GTi se maneja como un juguete. Es un coche ágil y muy seguro, que permite verdaderas barbaridades

pequeño defecto que retrasa un poco la salida de la curva; cuando el piso está malo, el eje trasero da saltos con cierta violencia, que recuerdan el carácter deportivo del conjunto.

El GTi es un coche de reacciones vivas que responde de inmediato a los deseos de su conductor. La dirección, que es muy precisa y rápida, pues necesita tan sólo 3,3 vueltas para llevar las ruedas de un extremo a otro, también contribuye a esa rapidez de respuestas.

En su versión GTi el Visa entra en las curvas sin rechistar, sin hacer ningún movimiento extraño ni de delante ni de detrás, y así sigue hasta el final en casi todos los casos. Sólo cuando se ha pasado demasiado deprisa, si la curva es muy cerrada o si el piso está muy bacheado, se nota una leve tendencia a irse de atrás que se convierte en una

magnífica ayuda para el conductor, pues ese leve derrapaje coloca al coche en la trayectoria correcta y la curva se recorre en menos tiempo.

Los frenos son enérgicos y detienen al coche en unas distancias bastante recortadas. El pedal tiene un buen tacto

EQUIPAMIENTO



Deportivamente, 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	NO
Piloto antiniebla trasero	SI
Aire acondicionado	NO
Volante regulable	NO
Asiento regulable en altura	NO
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevallunas eléct. (del/tras.)	OP.
Cerraduras centralizadas	OP.
Luz lectura mapas	NO
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	SI
Preequipo de radio	SI
Limpia-lavaluneta trasero	SI
Asiento posterior divisible	SI

SONORIDAD



Más ruidosa la carrocería que el motor

Al ralentí	56,0
A 60 km/h.	67,4
A 90 km/h.	71,4
A 120 km/h.	74,5
A 140 km/h.	76,2
A tope	83,4

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

y exige un esfuerzo normal para su accionamiento. El sistema es muy progresivo y el grado de frenada se puede dosificar con exactitud.

La dirección es precisa y rápida, pero a veces se muestra bastante dura. Cuando se toma una curva a buen ritmo se nota un endurecimiento que se hace mayor en el momento de acelerar.

CARROCERIA



La versión GTi del ya veterano Visa es la alegría de un fabricante de plásticos para personalización de coches. Hay plásticos en los pasos de rueda, en los bajos de las puertas a ambos lados de la carrocería y en los dos alerones posteriores, elementos que se han conjuntado para dar una imagen más agresiva a una carrocería que ha tenido siempre un aire familiar. El retoque estético más característico del GTi es el que afecta a la calandra frontal, donde se han introducido cuatro faros redondos para sustituir a los primitivos faros trapezoidales.

El estilo agresivo que el GTi muestra en su exterior también se reproduce en el interior. El volante, el cuadro de instrumentos, los asientos y la tapicería tienen ahora un aire joven y de competición que no se había visto antes en ningún otro Visa.

La postura de conducción es cómoda, pero hay dos detalles que empañan el resultado. Por otro lado, el pedal del acelerador está situado bastante arriba, un factor que llega a molestar en ciudad, y, por otro lado, la palanca de cambios disfruta de muy poco espacio para que pueda maniobrase con soltura al ir literalmente encajada entre las dos butacas delanteras. El cuadro de mandos es muy completo y transmite las informaciones con toda claridad. El volante, recubierto de cuero, tiene el tamaño ideal para un deportivo y el tacto es excelente.

Los asientos delanteros hacen gala de una planta fenomenal. Son amplios, recogen bien tanto el cuerpo como las piernas y tienen un mullo casi ideal,

FRENOS



A la altura de las prestaciones

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,3
A 100 km/h.	20,8
A 120 km/h.	37,2

El nuevo Citroën devora las curvas con placer. El coche no hace ningún feo, incluso si se rueda muy deprisa.



pero la forma anatómica del respaldo admite alguna mejora en la zona lumbar, donde no vendría mal un poco más de apoyo.

El asiento trasero es bastante menos cómodo que los delanteros, no sólo porque el respaldo y la base se sitúan bastante perpendiculares entre sí, sino también porque ambos elementos son muy cortos y dejan tanto la espalda como las piernas muy al aire. El maletero es pequeño, ya que va ocupado por la rueda de repuesto. El acabado del nuevo modelo Visa no es nada sobresaliente; cuando se pasa por zonas bacheadas aparecen crujidos y ruidos metálicos que no dicen nada bueno sobre la calidad de los ajustes.

CONSUMO



En su punto para un GTi

	Litros/100 kms.
CIUDAD	
A 27,3 km/h. de media	9,1
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	7,0
En conducción rápida	10,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,2
A fondo	12,8
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	8,4
Recorrido (kilómetros)	460

FRENTE A SUS RIVALES

El nuevo Visa GTi va a competir, por el momento, con dos coches de producción nacional, el Ford Fiesta XR 2 y el Renault 11 Turbo, así como un importado, el Peugeot 205 GTi, aunque éste tenga un precio mucho más alto. Pronto llegará, sin embargo, un nuevo luchador, el Renault 5 GT Turbo. El precio del Visa, aunque desconocido todavía, será mucho más bajo que el del Opel Kadett GSi y Volkswagen Golf GTi, también rivales sobre el papel.

El Visa es más veloz que sus rivales directos hechos en nuestro país y, aunque acelera menos que el 11 Turbo y al-

go menos que el 205, consume menos que sus rivales españoles y tiene la ventaja de sus cuatro puertas laterales, argumento muy extraño en esta categoría de coches. Cede, sin embargo, bastantes puntos en lo que se refiere a calidad de acabado.

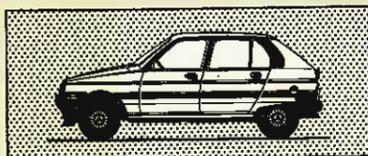
El comportamiento del Citroën es tan noble como el del 205 y mucho más previsible que el de sus rivales, XR 2 y R-11 Turbo. También requiere menos dotes de conducción para ir igual de rápido. El Visa GTi es, ahora mismo, la opción más lógica para el usuario de un deportivo pequeño.

Angel Marco

Fotos: Alfonso J. Nieto

CITROËN VISA GTI 1.265.000 PTAS(*)

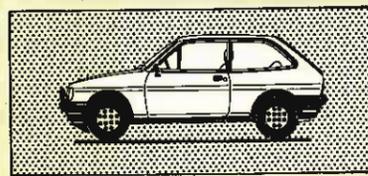
Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.580 c.c. Potencia máxima: 105 CV a 6.250 rpm. Peso: 870 kg. Velocidad máxima: 185,6 km/h. Consumo medio ponderado: 8,4 litros. Capacidad del maletero: 200 litros.



(*) Precio en Francia y precio estimado en España.

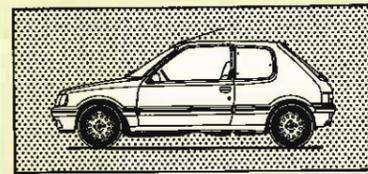
FORD FIESTA XR 2 1.106.887 PTAS

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia máxima: 96 CV a 6.000 rpm. Peso: 840 kg. Velocidad máxima: 171 km/h. Consumo medio ponderado: 10,8 litros. Capacidad del maletero: 215 litros.



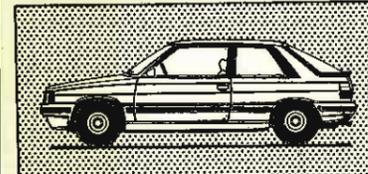
PEUGEOT 205 GTI 1.772.273 PTAS.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.580 c.c. Potencia máxima: 105 CV a 6.250 rpm. Peso: 900 kg. Velocidad máxima: 188,9 km/h. Consumo medio ponderado: 8,1 litros. Capacidad del maletero: 210 litros.



RENAULT 11 TURBO 1.334.548 PTAS.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.397 c.c. Potencia máxima: 105 CV a 5.500 rpm. Peso: 915 kilos. Velocidad máxima: 182,7 km/h. Consumo medio ponderado: 8,7 litros. Capacidad del maletero: 305 litros.



EXCLUSIVA

Motos

BIMOTA SB-5 LA GRAN PASADA



Ningún fabricante de neumáticos homologa sus productos para esta moto. Dudan que aguanten. Es una referencia sobre las inmensas posibilidades de este Ferrari de las dos ruedas, que alcanza los 265 kilómetros por hora.

LA SB-5 es la respuesta de Bimota al continuo acoso comercial emprendido por los fabricantes japoneses desde hace unos años. Este modelo, como todos los productos que llevan el sello de la casa italiana, ocupa el lugar más distinguido entre las biplazas presentes en el mercado. Algunos la han definido como el Ferrari de las motos, otros han empleado adjetivos aún más superlativos, pero la verdad es que la SB-5 es la moto con dos plazas más rápida del mundo. Equipada con el propulsor Suzuki de 1.135 centímetros cúbicos, es capaz de recorrer un kilómetro con salida parada en 23,2 segundos, más rápida que un Porsche 911 Turbo; y a partir de ahí

puede alcanzar en breves instantes los 265 kilómetros por hora. Todas estas prestaciones están coronadas por una línea estética sin igual.

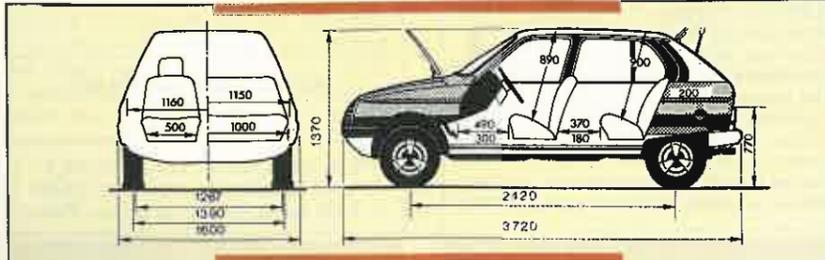
En nuestro país sólo hay un ejemplar de SB-5, y la adquisición de más unidades se hará por encargo, previo desembolso de 3.330.000 pesetas, que es su precio una vez pagados todos los impuestos.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



Para el modelo más prestigioso de la gama, Bimota ha elegido propulsores Suzuki, por ser éstos, a su modo de ver,

los más idóneos. En la SB-5 se puede ensamblar el motor que equipa la SB-4, de 1.074 centímetros cúbicos, o el nuevo, con 1.135 centímetros cúbicos, derivado de la Suzuki GSX-1100-EFE. Este último proporciona prestaciones de todo respeto, y una vez montado en la SB-5, con las respectivas variaciones en la carburación y en los escapes, desarrolla 118 caballos de potencia a 9.000 revoluciones por minuto. Su estructura mecánica es la habitual de los modernos pluricilíndricos Suzuki, con la culata equipada con 16 válvulas, cuatro por cada cilindro, que aprovecha al máximo la mezcla aire-gasolina debido al doble sistema de turbulencia TSCC (twin-swirl-combustion-chamber), cu-



FICHA TÉCNICA



Bimota SB-5

MOTOR Cuatro cilindros en línea frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Cuatro válvulas por cilindro. Diámetro: 74 mm. Carrera: 66 mm. Cilindrada total: 1.135 c.c. Relación de compresión: 9,7:1. Potencia máxima: 118 CV a 9.000 rpm. Par máximo: 10,7 mkg. a 6.500 rpm.

ALIMENTACION Cuatro carburadores Mikuni a depresión.

ENCENDIDO Electrónico con dos captadores.

TRANSMISION Primaria por piñones helicoidales. Secundaria por cadena. Embague: discos múltiples en baño de aceite. Cambio con cinco velocidades.

BASTIDOR Multitubular con estructura entrearmada, en acero cromo-molibdeno. Suspensión delantera: horquilla telescópica con muelle helicoidal y amortiguadores hidráulicos regulables. Basculante cuadrangular en acero cromo-molibdeno con sistema monoamortiguador deflex.

DIMENSIONES Longitud máxima: 2.090 mm. Anchura máxima: 680 mm. Distancia entre ejes: 1.455 mm. Altura máxima: 1.200 mm. Capacidad del depósito: 22 litros. Peso en seco: 215 kilos.

Precio en la calle:
3.330.000 ptas.

Importador: Moto Acción.
C/. López de Hoyos, 78.
Tel. 262 98 13. Madrid
28002.

Plazo de entrega: Inmediato.

Garantía: Seis meses.
Fecha de presentación en España: Expo-Ocio, 1985.

VIRTUDES

- Estética superlativa.
- Prestaciones sin igual.
- Estabilidad.

DEFECTOS

- Precio elevado.
- Latiguillos de frenos mejorables.
- Ausencia de neumáticos homologados para ella.

Las prestaciones son aplastantes. Esta moto acelera más que un Porsche 911 Turbo, y en sólo 400 metros supera los 220 kilómetros por hora.



La línea estética de la SB 5 no tiene rivales. La solución del colín extraíble permite convertirla en biplaza sin que su aspecto se vea alterado.

ya licencia fue adquirida a MV hace años por la marca nipona.

La alimentación está basada en cuatro carburadores Mikuni a depresión, del todo convencionales. El encendido es electrónico.

Este propulsor se diferencia del que equipa la SB-4 no sólo por el incremento de la potencia, sino por sus dimensiones más reducidas y por los 13 kilos que pesa de menos. Sin embargo, para mantener la misma fiabilidad, los pistones siguen siendo de aluminio forjado, y las bielas giran sobre el cigüeñal por medio de cojinetes con rodillos.

Como es costumbre en Bimota, lo que más se aprecia es la parte ciclística, que la diferencia de cualquier otra moto. La SB-5 está equipada con un chasis de estructura multitubular entrearmada, similar al de la SB-4, que permite una accesibilidad mecánica inmejorable. Sin embargo, todo el conjunto de basculante y suspensión trasera son de nuevo diseño; éstos se han variado para poder adaptar la geometría del chasis a las dos plazas y poder soportar las torsiones en las altas velocidades con la misma fiabilidad. También la longitud entre ejes ha pasado de los 1.435 milímetros de la SB-4 a los 1.455 actuales. El amortiguador central que compone la suspensión trasera es de la marca De Carbon, hidráulico y regulable. Para la horquilla delantera, Bimota ha recurrido a Forcelle Italia (antigua Ceriani), que les ha proporcionado una joya regulable sobre cinco

posiciones para el sistema hidráulico y cinco para el antihundimiento.

Para todos los adictos a Bimota, el hecho de que ésta fabricara una moto de dos plazas era tan disparatado como si Ferrari hiciera un coche caravan. Sin embargo, los técnicos de la marca de Rimini han encontrado con la SB-5 un camino que permite a dos personas disfrutar a la vez las sensaciones de andar en la moto más deportiva del mercado mundial.

El conductor se encuentra mejor situado que en los modelos precedentes, con lo cual la comodidad es mayor y la sensación de seguridad en marcha se in-

crementa sensiblemente. El pasajero dispone de un pequeño espacio, poco mullido, y por la posición de los reposapiés se ve obligado a mantener muy en alto las rodillas. Por otra parte, hay que tener en cuenta que la SB-5 es una moto deportiva que hace esta concesión y por tanto no está indicada para largos viajes en compañía.

Una vez colocado el cubre-colín, la SB-5 se convierte en esa monopla original dispuesta a dejarnos disfrutar de las prestaciones propias de un purasangre. En todas las facetas, esta moto es sorprendente, y en algunos casos, como la velocidad máxima o la acelera-

ción, se convierte en un vehículo indicado sólo para manos muy expertas para dominarlo.

En la quinta marcha puede alcanzar los 265 kilómetros por hora, fruto de una labor minuciosa hecha sobre la aerodinámica en general, y al acoplamiento de los desarrollos secundarios más largos. A causa de esto, la moto tiende a estancarse en la cuarta y quinta marcha cuando el motor gira alrededor de las 6.500 revoluciones por minuto. Posteriormente, esto desaparece, y el propulsor sube hasta las 9.000 revoluciones por minuto, con sorprendente facilidad.

En cuanto a la estabilidad tanto en rectas como en los más diversos virajes, la SB-5 se comporta con la fiabilidad propia de su estirpe, siendo la precisión, la docilidad y la nobleza el denominador común de su conducción. Tanto es así que en repetidas ocasiones, al abordar zonas con virajes enlazados donde se encuentran curvas lentas alternadas con otras muy rápidas, la SB-5 se comporta con tanta precisión que el conductor llega a creerse un piloto de Gran Premio. Lo único que es imprescindible para aprovechar todas las dotes de esta habilidad es la correcta regulación del sistema hidráulico de la horquilla delantera y la presión de los neumáticos.

A primera vista puede parecer que tres discos de freno de 280 milímetros de diámetro sean poco para detener una moto como ésta. Sin embargo, con

la adopción de la llanta de 16 pulgadas en ambas ruedas, se dispone en todo momento de una frenada a la altura de las circunstancias, sin echar en falta discos sobredimensionados.

Bimota ha equipado la SB-5 con neumáticos Pirelli P-7 radiales, que en este caso están bien empleados, vistas las prestaciones tan elevadas de esta moto. Su rendimiento es óptimo en todos los terrenos, permitiendo tumbadas de competición y vertiginosas frenadas. No ocurre lo mismo en autopista a máxima velocidad, donde ningún fabricante ha homologado sus neumáticos de serie para la SB-5, debido a que ésta supera todos los límites alcanzados hasta el momento por una moto de carretera.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



Tampoco en este apartado la SB-5 tiene rivales. En la línea estética se ha conseguido conjugar la belleza y la efectividad, obteniendo como resultado una moto de aspecto agresivo cuya estampa es capaz de soportar el paso del tiempo.

El acabado de la fibra de vidrio, en general es perfecto, y esto se demuestra cuando se vuelve a colocar el carenado o el conjunto depósito-sillín. Todo encaja a la perfección y nada vibra sea cual sea la velocidad de marcha. Un punto a destacar es la terminación del

chasis, la calidad de las soldaduras y la tornillería empleada en todos los rincones de la moto.

Además del motor, lo único que se usa de la GSX-1100-EFE, es el cuadro de mandos que encaja perfectamente en la línea de la moto y su equipamiento está a nivel de las circunstancias. Por el momento, la SB-5 está disponible en dos variaciones de color: blanco con rojo, o bien este último en combinación con el plata metalizado. Ambas soluciones son un acierto.

VALOR-PRECIO



Para enjuiciar el precio de la SB-5 hay que tener en cuenta dos puntos: se trata de la moto de carretera más rápida del mundo, y junto con esto proporciona a su comprador una línea estética y un nivel de acabado que ninguna otra moto deportiva es capaz de ofrecer. A cambio de esto hay que desembolsar 3.330.000 pesetas para poder disfrutar de ella.

La Bimota SB-5 se trata de un vehículo artesanal destinado a elitistas que buscan en la moto prestaciones singulares y una calidad de fabricación superlativa.

Pensar que un día todas las motos serán así es una quimera. Sin embargo, hay que esperar que Bimota siga existiendo.

Texto y fotos: **Gigi Corbetta**

CONSUMO



Proporcionado

	l./100 km.
CIUDAD	
En primera, segunda y tercera ...	12,0
CARRETERA	
Conducción tranquila	8,5
Conducción rápida	10,0
AUTOPISTA	
A más de 200 kilómetros/hora ...	12,0

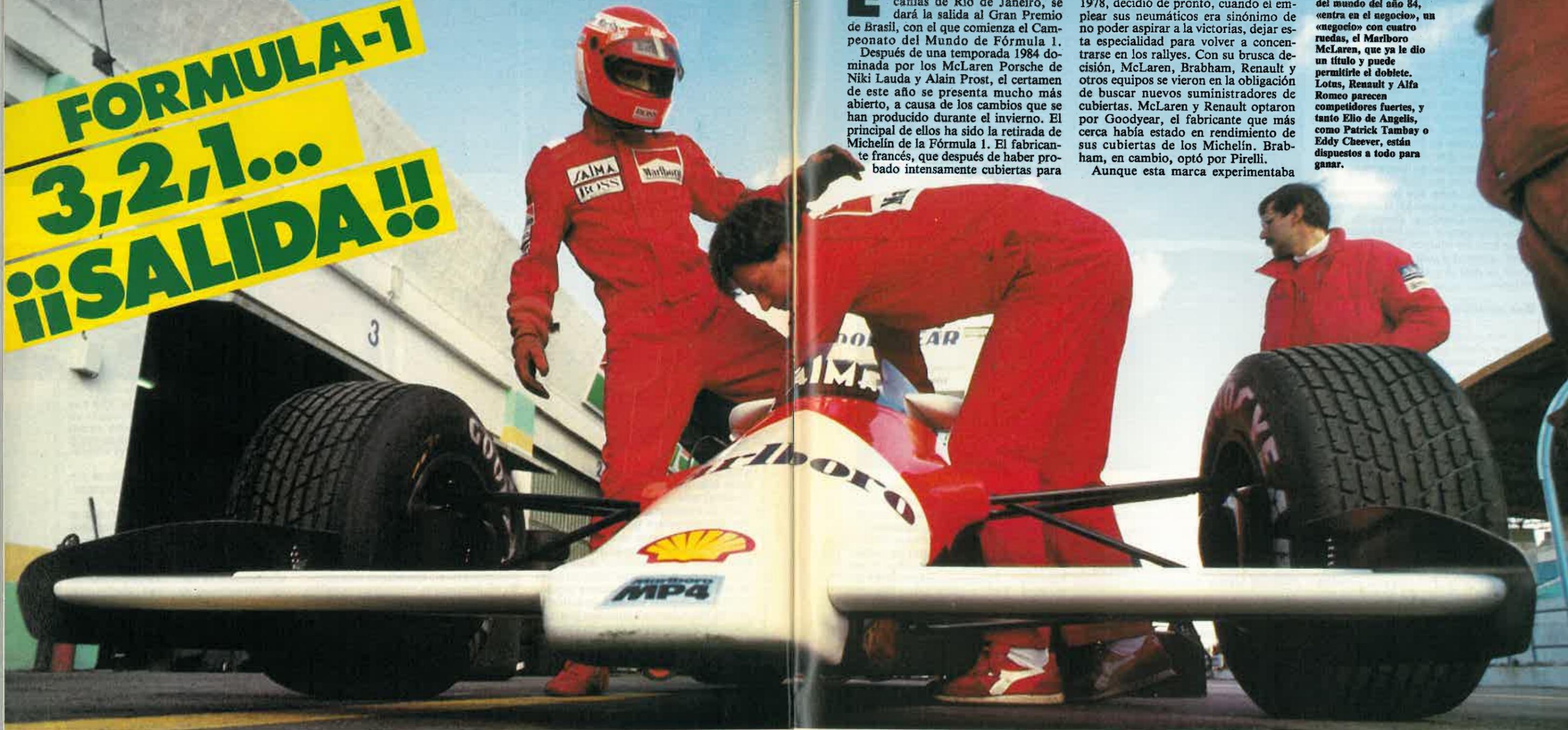
PRESTACIONES



Sin comentarios

VELOCIDAD MAXIMA	
Con un solo piloto (km/h.)	265
Con dos personas (km/h.)	252
ACELERACION	
De 0 a 400 metros (seg.)	9,8
De 0 a 1 kilómetro (seg.)	23,2

FORMULA-1
3,2,1...
¡¡SALIDA!!



ESTE fin de semana, en el circuito de Jacarepaguá, en las cercanías de Río de Janeiro, se dará la salida al Gran Premio de Brasil, con el que comienza el Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Después de una temporada 1984 dominada por los McLaren Porsche de Niki Lauda y Alain Prost, el certamen de este año se presenta mucho más abierto, a causa de los cambios que se han producido durante el invierno. El principal de ellos ha sido la retirada de Michelin de la Fórmula 1. El fabricante francés, que después de haber probado intensamente cubiertas para

esta categoría reina durante ocho años, se decidió finalmente a entrar en ella en 1978, decidió de pronto, cuando el emplear sus neumáticos era sinónimo de no poder aspirar a la victorias, dejar esta especialidad para volver a concentrarse en los rallyes. Con su brusca decisión, McLaren, Brabham, Renault y otros equipos se vieron en la obligación de buscar nuevos suministradores de cubiertas. McLaren y Renault optaron por Goodyear, el fabricante que más cerca había estado en rendimiento de sus cubiertas de los Michelin. Brabham, en cambio, optó por Pirelli. Aunque esta marca experimentaba

Niki Lauda, el campeón del mundo del año 84, «entra en el negocio», un «negocio» con cuatro ruedas, el Marlboro McLaren, que ya le dio un título y puede permitirte el doblote. Lotus, Renault y Alfa Romeo parecen competidores fuertes, y tanto Elio de Angelis, como Patrick Tambay o Eddy Cheever, están dispuestos a todo para ganar.



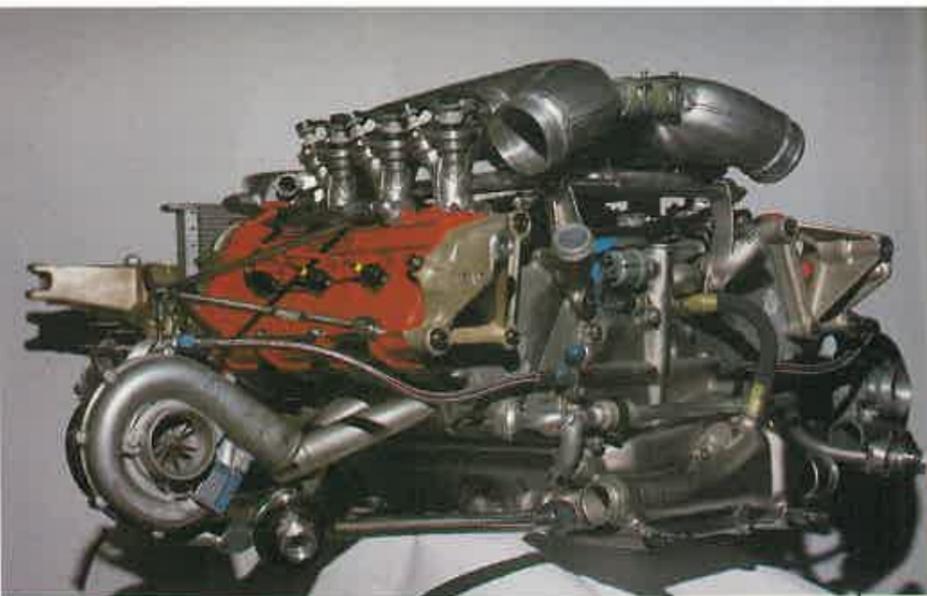
un cierto retraso técnico con respecto a Michelin e incluso a Goodyear, Nelson Piquet y Bernie Ecclestone estaban de acuerdo en considerar que para ellos era una mejor opción que Goodyear. «Goodyear —decían— tenía ya equipos que atendía de antes, como son Ferrari y Lotus principalmente, a los que, lógicamente, debe una cierta preferencia. El caso de Renault es diferente, pues es un gran fabricante de automóviles y hay fuertes intereses comerciales para que sea bien atendida. En cuanto a McLaren, son los campeones del mundo, y además firmaron el acuerdo con Goodyear enseguida. Nosotros hubiéramos sido los últimos entre los grandes equipos. En cambio con Pirelli tenemos a todo el equipo técnico de la marca trabajando para nosotros.»

Una cuestión de neumáticos

A esta consideración, que es cierta, hay que añadir también que lo que Pirelli ha ofrecido a Brabham no ha sido sólo el simple suministro de neumáticos, sino un patrocinio del equipo. Una muestra de habilidad más de Bernie Ecclestone, que ha conseguido que tanto los fabricantes de neumáticos como los de motores —BMW en este caso— no sólo no cobren nada, sino que le paguen. Por cierto, que con BMW acaba de firmar un contrato según el cual Brabham seguirá empleando motores BMW hasta 1987, y podrá contar con Nelson Piquet como piloto, que pasa a ser piloto de BMW y no de Brabham.

Para la presente temporada, Brabham hará correr un nuevo coche, el BT 54, con una aerodinámica completamente diferente. Por una vez, Gordon Murray, el ingeniero del equipo, ha mirado un poco a su alrededor y se ha inspirado, aunque sólo sea un poco, en los McLaren dominadores de la pasada temporada. En lo que se refiere al nuevo motor BMW, se ha trabajado sobre todo en el capítulo de fiabilidad y el del acoplamiento al nuevo chasis, puesto que parte de los problemas que habían sufrido los Brabham BMW el año pasado, los técnicos alemanes los achacaban en que el maridaje entre el bastidor y el motor con todos sus órganos no era perfecto. De todas maneras, también han mejorado un poco en potencia, pudiendo alcanzar sin riesgos los 800 caballos.

Como segundo piloto, el equipo Brabham tendrá al francés François Hesnault, que en el último momento fue preferido por Ecclestone a Teo Fabi. Fabi había demostrado ser un piloto con posibilidades, pero carecía de patrocinadores. En cambio, Hesnault cuenta con un generoso respaldo que aporta al equipo que lo contrate. Después de una temporada un poco gris en Ligier, los comienzos de Hesnault en Brabham no han sido particularmente

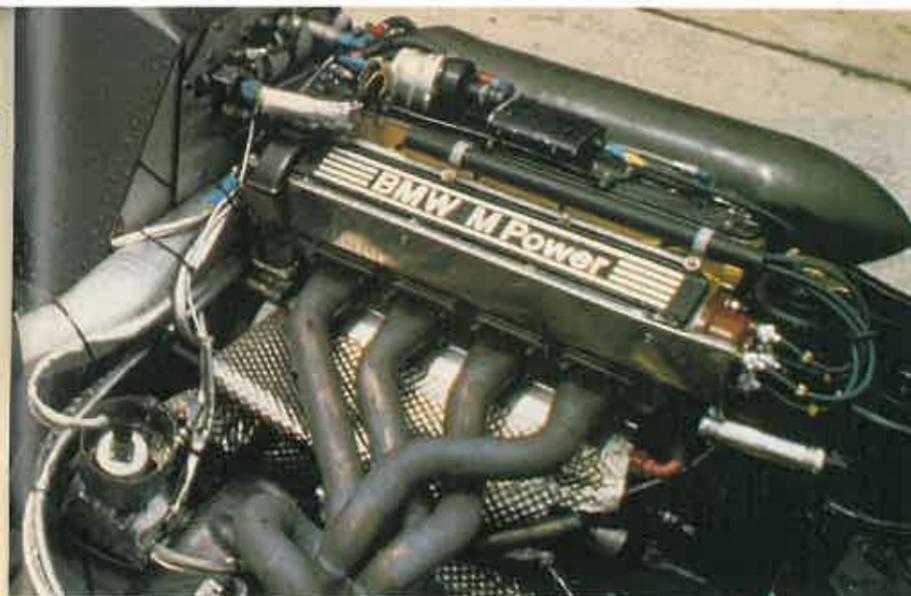


buenos, con dos accidentes sufridos durante las jornadas de entrenamiento de Brasil, uno de ellos en lo absoluto imputable a él. Lo que sí parece es que Hesnault se ha visto sorprendido por la brutalidad de reacciones del motor BMW con respecto al Renault que emplean los Ligier.

McLaren estrena propietarios

El equipo campeón del mundo estrena nuevo propietario. Es el árabe Mansour Ojeh, que hace años entró en el mundillo de la Fórmula 1 patrocinando el equipo Williams, y que posteriormente llegó a un acuerdo con Porsche para fabricar y comercializar el motor que esta marca alemana había diseñado y que, montado en los McLaren, dominó la temporada pasada. Si la idea

es que, una vez diseñado y puesto a punto, TAG comenzara a construirlos por su cuenta, esta empresa se encontró con que no tenía tal capacidad y mucho menos la de hacerlo evolucionar constantemente, condición indispensable para ser competitivo en la Fórmula 1. Para paliar este defecto de personal, TAG consiguió que Porsche aceptara seguir el mantenimiento y la evolución de los motores durante todo el año, y también lo hará éste. Pero esto un poco a disgusto, porque no quiere verse demasiado involucrada en la Fórmula 1. Por eso, TAG ha decidido montar una planta en el sur de Inglaterra para fabricar y desarrollar motores para la competición. Y el primer paso para lograrlo ha sido comprar la mayoría de las acciones de McLaren Internacional, que era propiedad de Ron



Ferrari y Brabham-BMW son aspirantes de primera fila. En Ferrari (izquierda) hay dos pilotos que tienen todas las cartas en regla para ser campeones, Alboreto y Arnoux, mientras que en Brabham siempre hay que contar con Nelson Piquet. Los dos motores pueden dar más de mil caballos de potencia en las sesiones de entrenamiento.



Dennis, que queda como socio minoritario y director deportivo de su equipo.

Esta transacción no ha perjudicado el trabajo del equipo durante el invierno. El trabajo se dividió en dos fases. Durante la primera, John Barnard, el ingeniero jefe de McLaren, se dedicó a adaptar los chasis del año pasado a los neumáticos Goodyear. Cuando lo hubo logrado, se puso a trabajar sobre el nuevo coche. Este difiere del del año pasado sólo en las suspensiones, y en que los pontones laterales son algo más cortos. El motor ha sido mejorado, buscando una mayor potencia y progresividad. Durante el invierno, en las pruebas conjuntas en que han participado, los McLaren no han sido nunca los más rápidos. Sin embargo, todo el mundo señala a Lauda y, sobre todo, a Prost como favoritos al título.

Aunque, lógicamente, todo el mundo confía en hacer un buen papel, la mayoría coincide en señalar a Ferrari como el equipo más a punto para dar réplica a los McLaren. Ferrari tiene la ventaja de que desde hace dos años está trabajando estrechamente con los técnicos de Goodyear. No ha tenido, por tanto, que adaptar su coche a nuevos neumáticos, y desde el final de temporada se ha dedicado a preparar un coche nuevo. Realmente los trabajos habían comenzado mucho antes, pues desde el retorno de la temporada norteamericana, a mediados de julio, se dio por perdido el campeonato y se comenzó a trabajar en el coche nuevo. Un trabajo que se inició con una reestructuración del equipo en la que se dio la máxima responsabilidad técnica al ingeniero británico Harvey Postlethwaite

te, en detrimento del mítico ingeniero Mauro Forghieri, que ha sido relegado a un puesto de director del departamento de estudios, sin ningún ascenso sobre el departamento de competición.

Postlethwaite se ha esforzado sobre todo en lograr un buen chasis, mientras que los ingenieros de motores han conseguido aumentar la potencia de los motores, el que el año pasado habían tenido que reducir voluntariamente para no gastar más de los 220 litros que admiten los depósitos de Fórmula 1. En estos momentos, por lo que se ha visto en las pruebas que han tenido lugar durante el invierno, todo el mundo piensa que Ferrari vuelve a tener el motor más potente.

En lo que se refiere a los pilotos, Michele Alboreto se muestra muy en forma, y René Arnoux parece haber recuperado la suya. El piloto francés, muy brillante en 1983, pasó un mal año el pasado a causa de una lesión muscular que mantuvo en secreto durante la temporada, pero que sin duda fue la causa de sus actuaciones en tono menor. Durante el invierno se ha hecho operar y parece haber vuelto por sus fueros.

Ferrari contará con el concurso de un tercer piloto, el jovencísimo Johnny Dumfries, campeón británico de Fórmula 3, a quien todos consideran como un segundo Jackie Stewart —por cierto, que se parecen físicamente—, y que se encargará del trabajo de puesta a punto de los coches, dejando descansar un poco en ocasiones a Alboreto y Arnoux.

Lotus, impulsado por Renault

Junto con McLaren, Brabham y Ferrari, es el equipo Lotus el que este año parece más a punto para mezclarse en la lucha por el título de entre los que utilizan el motor Renault. En comparación con Ligier y Tyrrell y el propio equipo Renault, dispone del mejor chasis, y como Ferrari, llevaba ya un año trabajando con Goodyear. Además, su equipo de pilotos es de primera. Por un lado, ha conservado a Elio de Angelis, quien pese a su juventud dispone de una gran experiencia y lleva ya largo tiempo trabajando en Lotus. Además, es un hombre rápido que no suele cometer errores. Y, por otra parte, Peter Warr supo hacerse con los servicios de Ayrton Senna da Silva, que pasa por ser el piloto más prometedor del momento y que una vez recuperado de la parálisis facial que le ha tenido sometido a cuidados médicos todo el invierno, se ha permitido ser en dos ocasiones el más rápido, durante unos entrenamientos privados en Río.

El único problema que puede afectar a Lotus es la pérdida de competitividad del motor Renault, pues este año Renault ha modificado considerablemente el motor, pero la nueva versión, alegando que es experimental, se la reser-

Los dorsales del 85

1. Niki Lauda (McLaren Porsche Tag).
2. Alain Prost (McLaren Porsche Tag).
3. Martin Brundle (Tyrrell Renault).
4. Stephan Beloff (Tyrrell Renault).
5. Nigel Mansell (Williams Honda).
6. Keijo Rosberg (Williams Honda).
7. Nelson Piquet (Brabham BMW).
8. François Hesnault (Brabham BMW).



Arnoux, el francés de Ferrari. Ya está recuperado de su lesión.

9. Manfred Winkelhock (Ram Hart).
10. Philippe Alliot (Ram Hart).
11. Elio de Angelis (Lotus Renault).
12. Ayrton Senna Da Silva (Lotus Renault).
15. Patrick Tambay (Renault).
16. Derek Warwick (Renault).
17. Gerhard Berger (Arrows BMW).
18. Thierry Boutsen (Arrows BMW).
19. Stephan Johansson (Toleman Hart).
20. John Watson (Toleman Hart).
21. Mauro Baldi (Spirit Hart).
22. Ricardo Patresse (Alfa Romeo).
23. Eddie Cheever (Alfa Romeo).
24. Piercarlo Ghinzani (Osella Alfa Romeo).
25. Andrea de Cesaris (Ligier R).
26. Jacques Laffite (Ligier Renault).
27. Michele Alboreto (Ferrari).
28. René Arnoux (Ferrari).
29. Pierluigi Martini (Minardi Motori Moderni).
30. Jonathan Palmer (Zakspeed). Sin designar número: Alan Jones (Lola Hart).



El RS 200 de los crash-tests ha sido reconstruido. Será el coche que se exponga en el Salón de Barcelona

Ford-RACE: Tres años juntos

El Real Automóvil Club de España y Ford hicieron público su acuerdo, según el cual el primero de ellos hará correr un coche cedido por la segunda en el Campeonato de España de Rallyes. Este acuerdo tendrá una duración de tres años y no compromete a ninguna exclusividad a las entidades firmantes.

Este acuerdo permite al RACE llevar a cabo el proyecto de su equipo de competición, que estará basado en una nave que se construirá en el circuito del Jarama. Como director deportivo actuará Carmelo Ezpeleta, mientras que la responsabilidad técnica correrá a cargo de Juan Alonso de Celada.

El coche será el Ford RS 200, que estará homologado a finales de agosto. Por el momento sólo hay seis prototipos construidos, pero durante el mes de mayo se procederá a la fabricación de las doscientas unidades necesarias.

Por el acuerdo, Ford se compromete a ceder los coches y a correr con el respaldo económico que sea necesario, al menos en este primer año. Para el que viene, se buscará un patrocinador.

En lo que se refiere al piloto —sólo se hará correr un coche, quedando el otro como reserva y coche de entrenamientos— los decidirá la comisión directora del equipo, formada por el marqués de Cubas y Carmelo Ezpeleta, por parte del RACE, y de Patrick P. Byrne, Stuart Turner y Tomás Cavanna, por parte de Ford España.

Queda el problema de las tres participaciones del año 85, en las que el piloto podría ser Couret, aunque podría ocurrir que quien llevara el coche fuera el británico Mark Lovell, uno de los hombres que ha participado en las pruebas que se han llevado a cabo en Inglaterra.



Cardús, discriminado en Africa del Sur

No es que a Carlos Cardús le encontraran rasgos negroides y sufriera en Kyalami algún tipo de discriminación racial. La discriminación que sufrió fue de tipo técnico, y por parte de los dirigentes de Michelin, que se negaron a suministrarle las cubiertas radiales, que sólo concedieron a un grupo de escogidos —Lavado, Spencer, Nieto y alguno más— y que son un segundo más rápido por vuelta a igualdad de máquina y piloto. Pese a ello, su sexto puesto debería valerles a los responsa-

bles de Michelin en España para conseguir de sus colegas franceses que atiendan al español.

Rallye de Túnez: Entre los mejores

Tras unos prolegómenos excesivamente largos, al fin ha comenzado el verdadero rallye, con la etapa primera, entre la capital, Túnez, y el oasis de Tozeur. Cuatro horas que media decena de participantes han logrado cubrir sin penalizaciones, por lo que se encuentran empatados en cabeza.

Pero la verdad es que hay un piloto notablemente más rápido que los demás, el francés Lartigue, un experto en el París-Dakar, que participa en esta prueba con un Lada Poch de 250 caballos y enormemente aligerado. Ha efectuado la etapa casi una hora por debajo del tiempo impartido, con diez minutos de ventaja sobre Lucbert, el ganador del pasado año, que participa sobre un Land Rover semioficial, con motor 3,5 de 280 caballos.

En tercera, cuarta y quinta posición se han clasificado Miguel Prieto, J. L. Juvanteny y Mariano Lacasa. Los tres pilotos del equipo Nissan-Motor Ibérica han causado sensación en Túnez, porque nadie se esperaba sus posiciones. Hay que tener en cuenta que se trata de motores diesel, en cuya clasificación, naturalmente, marchan en primera posición.

También los Nissan encabezan la clasificación femenina, con el equipo Kaibel-Cabal, que se encuentran clasificadas en el puesto 17.º, a once minutos de penalización.

Clasificación: 1. Lartigue (Lada Poch), 3.06.25. 2. Lucbert (Land Rover), 3.16.56. 3. Prieto (Nissan), 3.29.33. 4. Juvanteny (Nissan), 3.32. 5. Lacasa (Nissan), 3.33.



Fórmula 3: Italia se pone difícil

Pérez Sala y Villamil han terminado en los puestos séptimo y octavo en la primera carrera del Campeonato Italiano de Fórmula 3, que ha tenido lugar en Varelunga. Situados en la parrilla de salida en los puestos 22.º y 24.º, respectivamente.

Villamil, undécimo en la primera vuelta, después de una buena salida, fue ganando posiciones hasta colocarse en la 7.ª posición. La rotura de una pieza de una suspensión frenó su recuperación, haciéndole perder un puesto en favor de Pérez Sala. Este tuvo unos comienzos más difíciles, hasta superar a Villamil. En las últimas vueltas alcanzó a Larini, Tachino y Livio, que luchaban por el cuarto puesto, pero no pudo adelantarlos. Los cuatro entraron separados por dos segundos.

La victoria fue para Barbazza, con un Dallara Novamotor.

A TODO GAS

● Habrá equipo Ford en el Mundial de Rallyes. Se busca un piloto joven respalde a uno ya consagrado. Hasta ahora han probado el coche, además de Mark Lovell, Malcolm Wilson y Timo Makinen, que han hecho buena parte de la puesta a punto, Hannu Mikkola y Bjorn Waaldegard. El equipo Ford aceptaría un patrocinador.

● Ford está desarrollando dos motores diferentes para la Fórmula 1. Dependerá de si la FISA reduce o no el consumo de combustible la elección entre uno y otro. En junio comenzarán las pruebas del motor montado en un chasis. Lo que es seguro es que habrá coche con motor Ford Turbo en la primera carrera del Mundial 1986.

● Walkinshaw-Lovell ganaron las 4 Horas de Monza de Turismos, con un Jaguar. El mejor tiempo en los entrenamientos. En la División II, hasta 2.500 centímetros cúbicos, se impusieron Drovandi-Lella Lombardi, con un Alfa Romeo GTV, y en la I, los españoles Luis Miguel Arias y Santiago Martín Cantero, con un Volkswagen Golf GTI.

● Emilio Zapico, que participaba con un BMW, que compartía con Marco Micangeli, no llegó a subirse al coche. Cuarto en los entrenamientos privados, su compañero tuvo un accidente con Martín Cantero y rompió el motor en los oficiales. En carrera, perdió una vuelta en boxes, al soltársele un cable de bujía, y, posteriormente, rompió el motor.



José María Casanovas

Kyalami quedo atrás

Los pilotos catalanes han regresado de Kyalami con una moral de hierro. Dispuestos a comerse el mundo, es decir, el Mundial. Con la confianza renovada y la ilusión por montera. Sito Pons y Carlos Cardús son la viva imagen de la esperanza. En Sudáfrica pasaron la reválida y ahora su mirada apunta a un objetivo fijo, a una meta ambiciosa, Jarama. Será en el mes de mayo, ante más de cien mil aficionados y con media España pendiente del televisor cuando intentarán dar el do de pecho, subir al pódium.

Para muestra, un botón. Sito, sólo pisar suelo barcelonés, se despachó a gusto: «Esta temporada, mi debut en quinientos centímetros cúbicos, puedo y espero estar entre los mejores.» Carlos Cardús no le ha ido a la zaga en declaraciones: «Spencer no es invencible y yo le puedo ganar.»

Mejor no podían comenzar. Pero tras la euforia, tras la satisfacción del deber cumplido, la reflexión surge rápida de sus labios. Y Sito Pons no duda en revelar la verdad en torno a su pésima salida en el primer Grand Prix de la temporada: «Yo tengo fama de salir bien, pero esta vez los nervios me traicionaron. ¿Qué me pasó? Estaba como un flan y di gas antes de la cuenta. Medio ahogué la moto. Afortunadamente luego supe rectificar y la octava plaza me compensa.» En su fuero interno, de lo que está más satisfecho Sito es de la forma como pasó a su compañero de escudería, al ex campeón mundial Uncini. Mejor elogio, imposible.

«Tiriti» Cardús es hombre agradecido y no olvida que su maestro, amigo y tutor es y ha sido Angel Nieto. «Me duele —nos explicó— que ahora se critique a Nieto. En Sudáfrica, más que una moto tenía un hierro. El motor iba bien, pero lo demás no estaba a la altura. Era suicida arriesgar. Angel, con trece títulos mundiales, no se tiene que jugar la vida. Cuando tenga la Garelli a punto, estará delante, como siempre.»

Ante el GP de España, que se corre en mayo, Cardús y Pons tienen un apretado programa. El piloto de la Escudería JJ se irá al Paul Ricard a terminar de poner a punto la moto. Por

su parte, Sito tiene confirmada su participación en las 200 Millas de Imola, que serán un excelente test para este hombre, que el año pasado fue cuarto en el cuarto de litro y que ha entrado por la puerta grande en la categoría reina.

En Barcelona se habla y no acaba de la problemática que tiene Angel Nieto con su nueva Garelli de 250 c.c. En recta se le cronometraron tiempos que demuestran bien a las claras que el motor es un tiro, pero en curvas la montura era inconducible. Algunos ya comienzan a especular que Angel vuelve a las 125 c.c., mientras que su deseo es otro muy distinto: vencer a los italianos para que se pongan en manos de Antonio Cobas para que éste diseñe un chasis capaz de ganar. El patrón de Garelli se niega, pero Nieto no está dispuesto a cesar en su empeño.

Algún día se hará justicia con Antonio Cobas, el más innovador de los ingenieros de motos y el hombre que ha aportado ideas revolucionarias que hoy en día ya aplican los técnicos de Honda y Yamaha. Es un cerebro, un superdotado y quizá una sola anécdota sirva para reflejar su influencia en nuestros pilotos. Sito Pons tenía muchos problemas con la puesta a punto de su Suzuki en Sudáfrica. Pues bien, una noche consultó con Cobas y a las veinticuatro horas bajaba cuatro segundos su crono en la vuelta rápida. A este paso, Cobas va a tener que montar un «consulting» en el «continental circus».

No sólo de motos vive el aficionado catalán. Pérez Sala y Villamil debutaron el pasado fin de semana en Varelunga en el Europeo de F-3 con los nuevos Ralt equipados con motor Alfa Romeo. Antonio Zanini se prepara a fondo para conseguir su primera victoria con el Peugeot 205 en el Rallye Guillerías. El duelo que se anuncia con el Lancia de Serviá puede ser memorable. Zanini sabe que en dos tramos que salió apretando los dientes, en el pasado RACE, le pudo al Lancia de Biasion. A la tercera, espera que sea la vencedora. Entre tanto, se pelea con los hermanos Almeras para tener cuanto antes el coche y poder hacer los entrenamientos mínimos. Antonio tiene ahora prisa por ganar...



ITELEGRAMA! URGENTE!! LBO M FINANCIAMOS 24 HORAS STOP-4 AÑOS STOP MINIMO INTERES STOP-REGALO POLIZA ROBO STOP La Boutique de la Moto SIN ENTRADA!! LE ESPERAMOS

YAMAHA MOTO GUZZI Benelli MONTESA LA VERDA

MEJIA LEQUERICA, 16. TEL. 447 00 39. 28004 MADRID

BALLESTA



Realiza: Pilar Parra
Fotos: Alfonso J. Nieto

Caprichos

Reproducciones en madera de turismos y furgonetas de época. Un bonito material, de coleccionistas, para los amantes del motor. Tienen un acabado perfecto, numerosos detalles dan fiabilidad al modelo, tanto en el color del mismo como los resultados del diseño.

Cuestan 6.500 pesetas en Naif, Ayala, 27 (Madrid), y en La Continental, Príncipe de Vergara, 47 (Madrid), donde se pueden encontrar diferentes modelos.



RALLY DEL R.A.C.E.

OTRA VEZ LOS LANCIA EN LOS CUATRO PRIMEROS PUESTOS.

POKER DE ASES

- | | |
|-----|---|
| 1.º | M. Biasion/T. Siviero (Ita.) - Lancia Rally |
| 2.º | S. Serviá/J. Sabater (Esp.) - Lancia Rally |
| 3.º | D. Cerrato/G. Cerri (Ita.) Lancia Rally |
| 4.º | A. Zanussi/S. Cresto (Ita.) - Lancia Rally |

Una vez más los Lancia 037 no han tenido rivales. Antes fue en el Rally Costa Brava, ahora en el del R.A.C.E. En esta ocasión, la Costa Blanca ha sentido la aplastante superioridad de los Lancia.

LANCIA



GRUPO BARRIO



**Con toda confianza:
lo que Vd. exige
a un vehículo
de ocasión se lo
garantiza Opel.**

En la amplia Red de Concesionarios Opel, le ofrecemos nuestro Servicio OK Vehículos de Ocasión. Con toda confianza.

Porque, tanto nuestros vehículos como nuestros especialistas, están preparados para todo.

Preparados para ofrecerle seguridad: revisamos todos los vehículos en sus puntos vitales.

Preparados para ofrecerle garantía: 3 meses sin límite de kilometraje.

Preparados para ofrecerle asistencia: 6 meses gratis en toda España.

Preparados para ofrecerle facilidades: planes de financiación a su medida.

Preparados para ofrecerle vehículos de todas las marcas, de todos los modelos y de todos los precios.

Preparados para ofrecerle el compromiso de seriedad de Opel: seguridad y confianza.

Y sobre todo, estamos preparados para ofrecerle las atenciones que Vd. y su dinero nos merecen.

Venga a visitarnos, tendrá la ocasión de probar y aprobar su Vehículo de Ocasión OK.

Le esperamos.



**Preparados
para todo.**

CONCESIONARIOS OFICIALES

OPEL 
MEJORES POR EXPERIENCIA.



PRUEBA A FONDO DEL CITROËN VISA GTi

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

6 de abril de 1985

Núm. 76 • 175 ptas.

Cuándo
cambiar

**NUEVOS
PRECIOS**

Cómo
vender

**COCHES
USADOS**

Cómo
comprar



**F-1
EMPIEZA
EL CIRCO**



**TVR
DEPORTIVOS
PARA
ESPAÑA**

OPEL CORSA TR FRENTE A VW CLASSIC