

COMPARATIVA TURBO: CX GTi FRENTE A 505 INYECCION

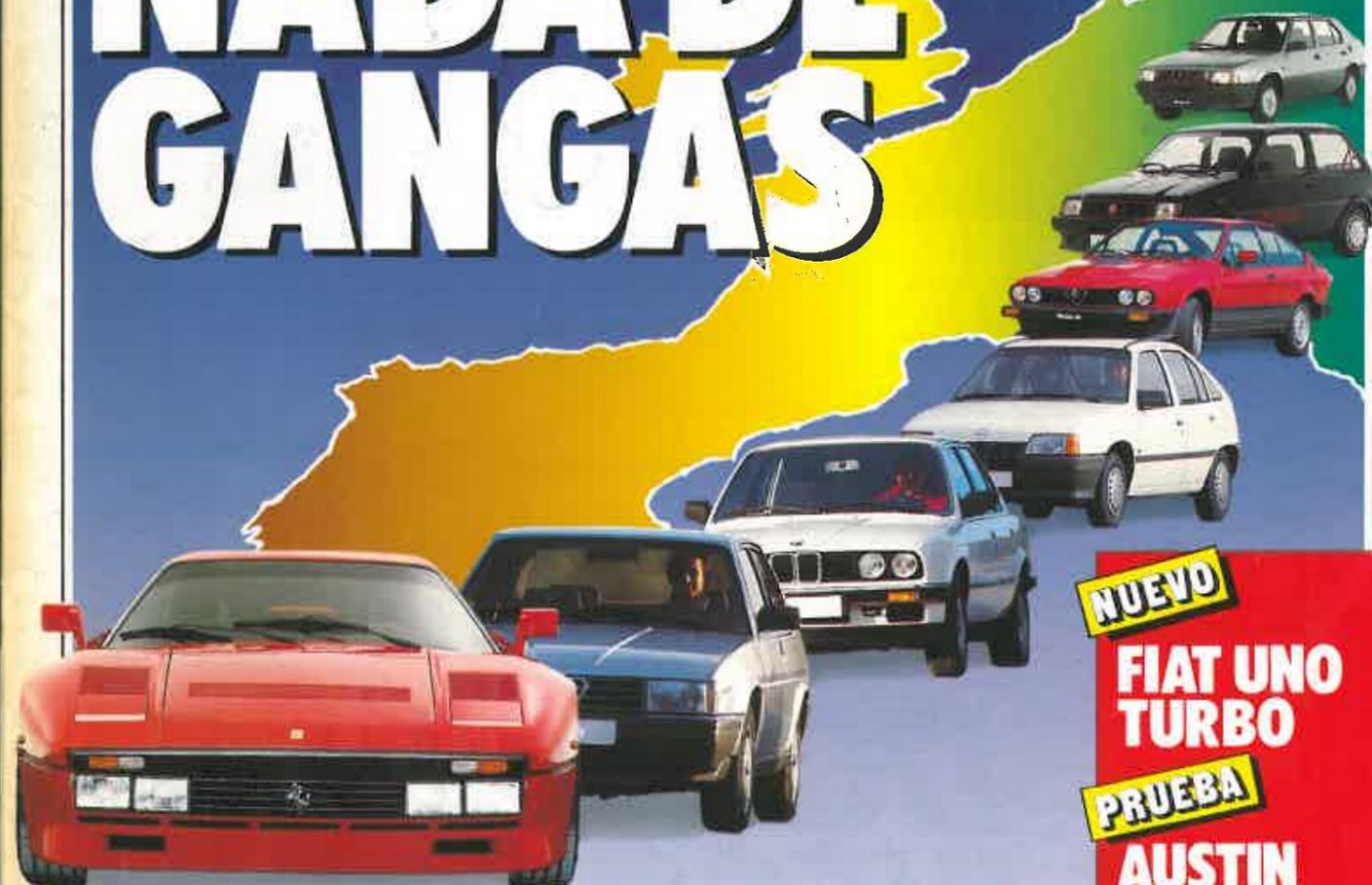
SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

13 de abril de 1985

Núm. 77 • 175 ptas.

**ESPECIAL EUROPA**

# NADA DE GANGAS



**NUEVO**

**FIAT UNO TURBO**

**PRUEBA**

**AUSTIN METRO 5 PUERTAS**

**LA VICTORIA DE PROST EN FOTOS**



**BRASIL F-1**

# La asignatura de Europa

**E**UROPA, al fin, nos ha abierto las puertas. Los españoles nos hemos quitado un buen peso de encima y hemos comenzado a estudiar esa lección llamada Europa que, a partir del próximo curso, será asignatura obligada en todos los colegios. Como si fuera un afluente más del río Miño, los niños cantarán de memoria la fecha del 9 de marzo, el día que pusimos la pica en Flandes o, lo que es igual, el día que Europa, para los españoles, dejó de ser patrimonio exclusivo del Real Madrid.

Paso a paso iremos entrando en el continente, porque el milagro europeo es algo así como una novela por entregas. En materia automovilística, por ejemplo, que nadie se llame a engaño, porque no habrá gangas. Si usted quiere un buen coche tendrá que pagarlo poco más o menos como ahora, porque lo que ganamos en aranceles lo perderemos con el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA). Es decir, que se nos va lo comido por lo servido. Sin embargo, cuando trasapemos el umbral de los noventa las cosas serán bien distintas.

De la mano de Europa vamos a saber también lo que es la competencia, un producto bueno y saludable para el que debemos de prepararnos día a día. La competitividad nos traerá mejores calidades y mejores precios. Todos saldremos ganando.

En el sector de la Prensa automovilística, la semana pasada ya nos dimos cuenta de que habíamos entrado en Europa. Una revista amiga abrió sus páginas —en contra de sus costumbres— a la pluma de un prestigioso escritor. Nos alegramos muy sinceramente de que hayan elegido a la misma persona que viajará con MOTOR16 a la Alcarria. Es una lástima que a la hora de presentar al gran Camilo hayan ocultado a sus lectores que nuestro académico emprenderá el 6 de junio una nueva aventura, de la que absolutamente todos los medios sí se han hecho eco. En periodismo, hermanos, no es bueno ocultar datos. Los lectores no perdonan.

Don Camilo, que quede muy claro, ni es nuestro ni es vuestro. Es patrimonio de todos los españoles. Ya que estamos en Europa acostumbremos a circular con precaución, aunque lo hagamos por autopista.

En esta oportunidad, para celebrar nuestra condición de europeos, felicitamos muy sinceramente a la revista «Autopista», que ya ha pasado a engrosar el club de publicaciones que patrocina la elección del coche del año en Europa. Suerte.



Félix Lázaro

## SUMARIO

<b>4</b> PUNTO DE MIRA M-16	<b>35</b> PASATIEMPOS
<b>8</b> ACTUALIDAD CEE: Integración al ralentí	<b>36</b> NOTICIAS DE EMPRESA
<b>11</b> Guerra por el desarme	<b>37</b> AGENDA PERSONAL
<b>14</b> Las motos no pasaron por Bruselas	<b>39</b> COMPRAR Y VENDER
<b>15</b> LO ÚLTIMO Fiat Uno Turbo	<b>43</b> XAVIER DOMINGO La paz del sábado
<b>17</b> Pica Scorpio, pica	<b>44</b> OCIO Amigos del aire
<b>27</b> MERCADO Oferta de la semana	<b>47</b> COLABORACION Jesús González Green
<b>28</b> Precios de coches nuevos	<b>54</b> DEPORTE Rallye de Túnez
<b>30</b> Precios de coches usados	<b>59</b> CATALUÑA EXPRES Un parking para el Barça
<b>32</b> CUENTENOS SU CASO	<b>60</b> DEPORTE Gran Premio de Brasil F-1
<b>34</b> CONOZCA SU COCHE Pase a perfil bajo	<b>66</b> JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

### Pág. 20

Prueba comparativa del Citroën CX Gti Turbo y Peugeot 505 Turbo inyección, dos primos que nacieron hace tiempo como coches tranquilos y ahora presumen de buenas prestaciones.



### Pág. 48

El Austin Metro 1.3 HLE de cinco puertas probado a fondo es un coche pensado para la ciudad, con grandes aptitudes urbanas y un gran espacio interior muy accesible.



## AHORA MAS VERSIONES.

<b>RENAULT 11 TXE.</b> Motor 1700 165 Km/h Cierre de puertas electromagnético Elevavinas eléctrico Aire acondicionado opcional	<b>RENAULT 11 GTX.</b> Motor 1700 80CV a 5 500 r.p.m. Aerodinámica 0,35 3 puertas Llantas aleación ligera en opción
<b>RENAULT 11 TSE.</b> Motor 1400 Elevavinas eléctrico 165 Km/h Cierre de puertas electromagnético Aire acondicionado opcional	<b>RENAULT 11 GTS.</b> Motor 1400 3 puertas 72 CV a 5 500 r.p.m. Aerodinámica 0,35 Llantas aleación ligera en opción
<b>RENAULT 11 GTL.</b> Motor 1400 Cinco velocidades Gasolina normal Faros halógenos (4) Asientos multirregulables.	<b>RENAULT 11 GTC.</b> Motor 1237 3 puertas 4 velocidades Maletero hasta 1.200 cm³
<b>RENAULT 11 GTD.</b> Motor 1600 Gas-oil 5 velocidades 4,4 litros a los 100 Kms Limpia luneta trasero	<b>RENAULT 11 TURBO.</b> 105 caballos DIN 186 Km/h 3 puertas Cinco velocidades

Hay mucho juego duro en los nuevos Renault 11 GTX y Renault 11 TXE. Tanto como los 1.721 cm<sup>3</sup> de su nuevo motor.

Un corazón fuerte y poderoso para salir triunfante en las duras pruebas de la competición diaria.

Si le gusta el juego duro, brillante y poderoso, ésta es su oportunidad. No la deje escapar.

# 1700 cm<sup>3</sup> DE JUEGO DURO.

## RENAULT 11



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



## GUARDIA CIVIL CON FORD ORION

La agrupación de Tráfico de la Guardia Civil estrena estos días los nuevos coches de patrulla de carretera, que aparecen en la fotografía.

Se trata del modelo Ford Orión, equipado con todos los elementos necesarios y exigidos para realizar su servicio, pintado con los colores identificativos del Cuerpo, que en estos días veremos patrullando por las carreteras españolas.

Esta es la primera vez que la Agrupación de Tráfico utiliza un vehículo de la marca Ford, elección que se ha hecho después de un exhaustivo programa de pruebas entre modelos de otras marcas, de entre los cuales fue el Orión el elegido.

## GIUGIARO, AHORA AUTOCARAVANAS

El prolífico estilista italiano Giorgetto Giugiaro, diseñador de los populares Fiat Uno, VW Golf y Seat Ibiza, entre otros, ha irrumpido en el mundo del campismo.

Su creativo lápiz ha transformado un Fiat Ducato en una moderna casa rodante, con unos interiores amplios y funcionales donde prima la comodidad y el equipamiento. La nueva Autocaravana de Giugiaro brilla especialmente por sus estilizadas y compactas líneas aerodinámicas. El New Deal —este es su nombre— condensa las ideas constructivas de un arquitecto moderno y el ingenio estilístico del polifacético diseñador turinés.



## Inaccesible Saab

En el campo de golf de Villamartín, Torrevieja, se ha celebrado el I Trofeo Internacional Saab de Golf. Los concursantes fueron 106, la mitad de ellos españoles y el resto llegados de otros países de Europa y América. El primer premio

era un Saab 900 Turbo de 16 válvulas, destinado a quien fuera capaz de meter la pelota en el hoyo del green decimotercero con un solo golpe. Nadie fue capaz, y el Saab se quedó sin dueño. El día fue adezrado con diferentes concursos y concluyó con la entrega de otros premios menores.



## Garantía Ford RENAULT: ALEGRÍA DEPORTIVA

La red de concesionarios de Ford España establece una garantía de reparaciones por la que el taller de servicio Ford que la ha efectuado se responsabiliza de que una vez pagada la reparación por el cliente, no la volverá a pagar mientras el vehículo sea de su propiedad. Esta garantía de por vida es aplicable a todos los vehículos Ford.

El Renault 5 en su versión GT Turbo verá la luz en nuestro país el próximo día 11. Esta primera aparición pública servirá para lanzar una serie inicial de 40 coches que se utilizarán en las carreras de la Copa Nacional Renault.

Para primeros de mayo está prevista la comercialización de las versiones de calle, que no diferirán prácticamente de las utilizadas en competición para la Copa Nacional.

El R-5 GT Turbo recibe el mismo

motor del R-11 Turbo, en cuatro cilindros de 1.397 centímetros cúbicos, que en este caso dará 115 caballos de potencia. Los resultados oficiales del GT Turbo, en cuanto se refiere a prestaciones se resumen así: 201 kilómetros por hora de velocidad máxima, ocho segundos para pasar de cero a 100, y 29,5 segundos para cubrir el kilómetro con salida parada.

El precio del R-5 GT Turbo probablemente superará el millón trescientas mil pesetas.

## CIEN OCTANOS

● En el periodo 1985-1988, Motor Ibérica invertirá 18.000 millones de pesetas, de acuerdo con el segundo plan de viabilidad elaborado por Nissan. El plan prevé también un ajuste de plantilla que afectará a 1.000 trabajadores.

● La Comisión Europea ha decidido no oponerse a la decisión de la República Federal Alemana de liberar parcialmente del impuesto sobre automóviles a los propietarios de vehículos dotados con dispositivo anticontaminantes. La oposición había surgido de Francia y el Reino Unido por considerarla esta iniciativa contraria a las normas de competencia.

● Edith Cresson, ministra francesa de Comercio y del Desempleo, ha anunciado la liberación de los precios de los automóviles para el próximo verano. En Francia, los precios de los coches sólo podían

cambiarse tres veces al año: en enero, marzo y julio, desde 1982.

● Hay cuantiosas presentaciones previstas durante el mes de abril. Después de la del R-5 GT Turbo seguirán el Lancia Prisma Turbodiesel, el Seat Málaga y los Opel Corsa de cuatro y cinco puertas.

● BMW ha dado luz verde a la fabricación del Serie 3 M. El motor será un 2,3 litros con culata de cuatro válvulas por cilindro y 200 caballos de potencia.

● Durante 1986, Lancia presentará un nuevo modelo, que reemplazará a las actuales berlinas Beta. Meses más tarde, Fiat lanzará el Tipo Tre.

● Citroën Hispania ha reconsiderado su decisión de comercializar el nuevo BX Sport en España. Este modelo, del que informamos en nuestro número 75, se importará a partir del mes de septiembre.

## Renault sube precios

Fasa-Renault ha aumentado los precios de todos sus modelos entre un 2 y un 3 por 100. En las páginas de mercado, nuestros lectores podrán encontrar los precios actualizados.

## Fire Pertini

El principal defensor de la entrada de España en la CEE, el presidente de la República Italiana, Sandro Pertini, es también un amante de los coches, como él mismo ha declarado a esta revista. Por eso no pierde ocasión de acercarse a todo lo que se relaciona con su industria, y recientemente ha inaugurado en la ciudad de Termoli la nueva fábrica del grupo Fiat que se dedica a la fabricación del motor Fire 1000.

En estas instalaciones Fiat ha invertido más de cincuenta y seis millones de pesetas. Dispone de 148 robots, que, junto a 900 trabajadores, producen un motor cada veinte segundos, y 2.600 al día.



## Accidentes que no cesan

Desgraciadamente, circular por nuestras carreteras en épocas de lógica aglomeración sigue siendo una aventura demasiado arriesgada. En la pasada Semana Santa —y sin contar el Lunes de Pascua, fecha de cierre de esta edición— un centenar de personas había dejado su vida en graves accidentes de circulación. En el pasado año, y para los mismos días, la cifra fue de 108 muertos. Es decir, que la sangría no presenta visos de atajarse definitivamente. Mientras, los actuales responsables de Tráfico siguen achacando estos accidentes a la «invasión de la calzada», «velocidad inadecuada», «despistes del conductor», conceptos que por su sobretodo comienzan a no decir ya nada a los conductores. Y eso que tanto las salidas como los retornos han sido escalonados...

## 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 Carhenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, José María García Cernaúña, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robleño, 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. Secretaría 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 Lezrado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parna (Caprichos); Víctor Plegione (Pruebas); José Robledo (Pruebas); M. Angeles G. Maroto, Caridad Plaza e Inés Prat («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Aquellos locos en sus cacharros); José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Anuncios por palabras: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41.

Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerzer Printing International, S. A.

Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA).

San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Difusión controlada por OJD.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director general: Alfonso de Salas.

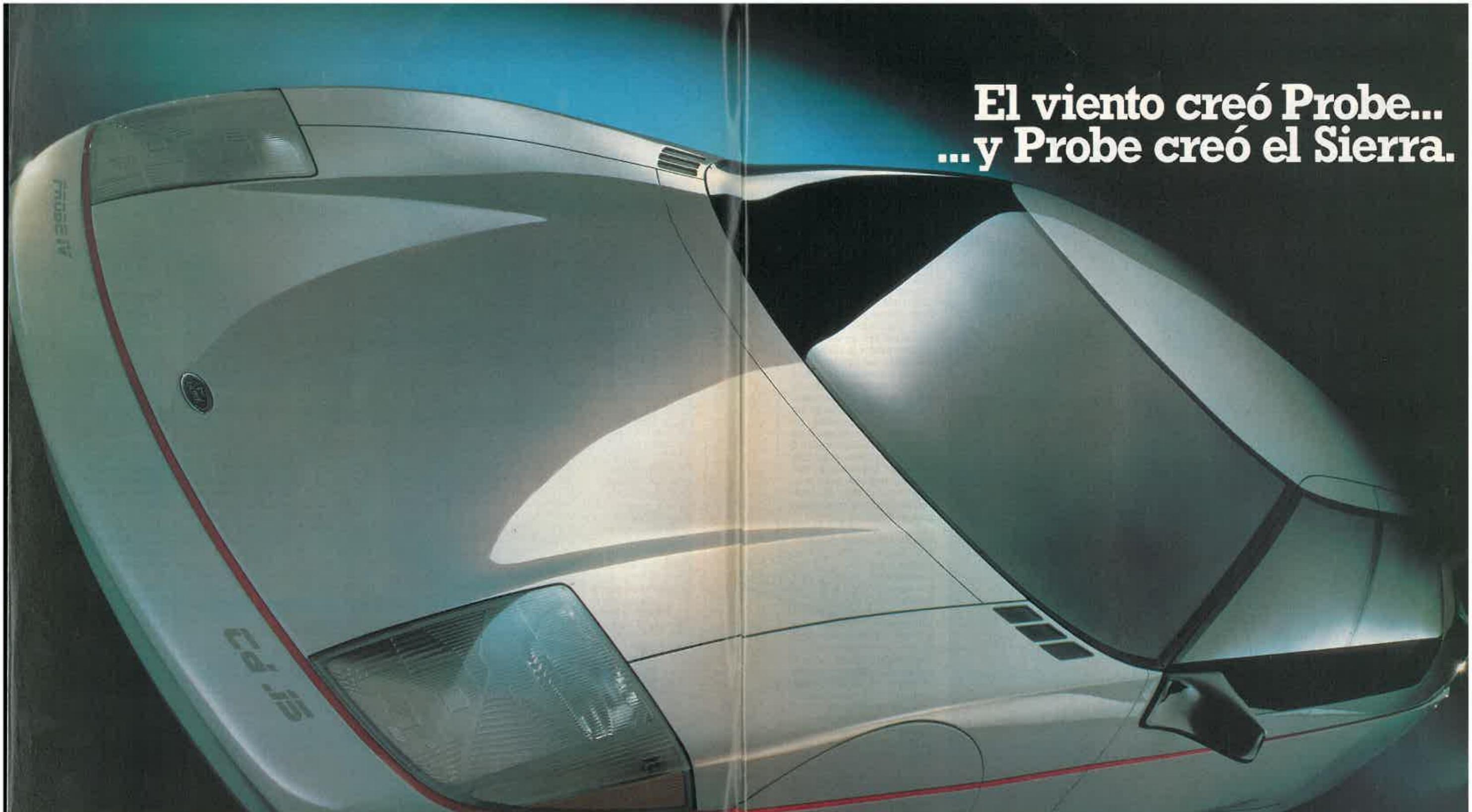
Director de Publicidad: Balbino Fraga.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

COPYRIGHT 1983. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.





**El viento creó Probe...  
...y Probe creó el Sierra.**

En Ford, miles de ingenieros aplican la tecnología más avanzada para investigar el futuro y convertirlo en presente. En el túnel de viento de Detroit fue creado Probe, uno de los prototipos más aerodinámicos del mundo, la línea que

menos resistencia ofrece al viento. Un prototipo, sí. Pero también el predecesor de un coche de serie, el Sierra. Y el Sierra es el coche importado más vendido en España, y una de las formas de mayor éxito en Europa.

Esto es Ford hoy. Un mundo dedicado a ofrecer al usuario una gama de productos que superen constantemente los dos parámetros de la automoción actual: Diseño y Calidad. Y para conseguirlo, todo un esfuerzo.

En investigación, conocimiento técnico, recursos tecnológicos.

Porque todo eso ayuda a fabricar coches mejores. Y la clave de nuestro éxito es fabricar coches que satisfacen las exigencias del usuario.

**Diseño y Calidad**



# HASTA 1992 HABRÁ ARANCELES

# INTEGRACION AL RALENTI



**L**a larga marcha hacia la Comunidad Económica Europea, iniciada hace veintitrés años y a punto de culminar ahora, va a suponer pequeños cambios, positivos unos, negativos otros, en la vida cotidiana de los automovilistas españoles, pero nunca una transformación radical. Comprar aquí con plena libertad, y al mismo precio que en Europa, los coches que tantos años llevamos soñando será cosa de largo plazo y no de un día para otro ni mucho menos. Esta situación ideal no se dará al menos hasta 1992.

La eliminación mutua de los derechos de aduanas existentes entre la CEE y España para los intercambios de mercancías entre ambas partes, y la supresión de trabas proteccionistas en materia industrial, a lo largo de siete años, supondrá un paulatino incremento en la oferta de productos, entre ellos, los automóviles. De momento, este subsector llevará un desarme más progresivo que el resto de la industria tras el acuerdo suscrito en Bruselas.

En ese acuerdo se prevé que España rebajará la carga del arancel a los coches europeos hasta el 17,4 por 100 desde el 37 por 100 ahora en vigor. A partir del próximo año, el número de unidades autorizadas al año —ahora 15.000— se incrementará hasta 32.000, aumentando progresivamente en 1987 (36.000) y 1988 (40.000 unidades). Desde el primer año, estos contingentes se distribuirán entre distintas categorías y según la cilindrada, teniendo en cuenta la «sensibilidad» industrial española. De esta forma, para el próximo año la distribución será la siguiente: 3.000 unidades de coches de menos de 1.275 centímetros cúbicos; 13.000 unidades de 1.275 a 1.990 c.c.; 11.000 unidades entre 1.990 y 2.600 c.c., y 1.000 unidades de más de 2.600 c.c. Existe una reserva comunitaria sobre las 4.000 unidades que restan, a repartir entre los distintos

## INFORME C.E.E.

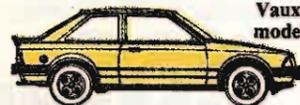
países de la CEE. Este desarme es netamente superior al establecido para el resto de la industria, ya que el ritmo de esta última será de un 10 por ciento en 1986; un 12,5 por ciento en 1987; 15 por ciento en 1988; 15 por ciento en 1989; 12,5 por ciento en 1990; 12,5 por ciento en 1991; 12,5 por ciento en 1992 y el 10 por ciento restante en 1993.

Aunque este desarme arancelario debe propiciar en teoría un abaratamiento de los precios, los expertos del sector no aseguran que el 1 de enero de 1986 asistamos a esa rebaja. Los importadores radicados en España coinciden en señalar que la disminución de aranceles no es tan significativa como para compensar las alzas de precios normales de los coches en origen y la devaluación de nuestra moneda frente a otras divisas. Durante el periodo de adhesión —insisten— no se producirán rebajas sustanciales de precios.

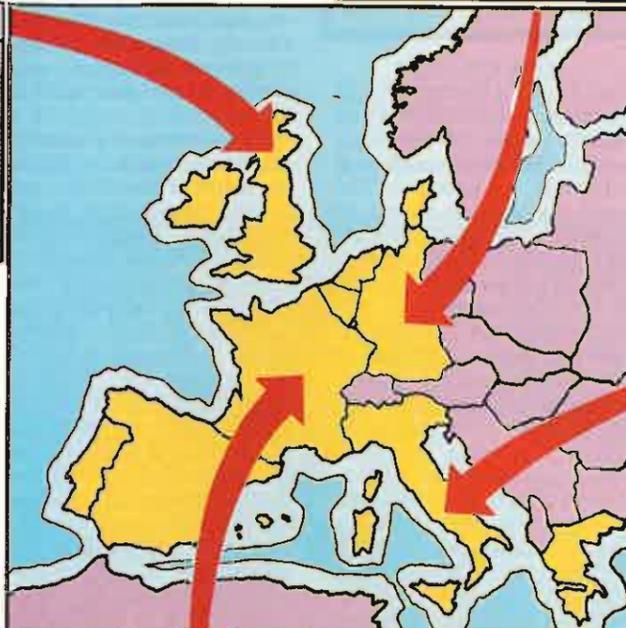
Desde Europa, la situación es parecida. Las grandes multinacionales del automóvil aplican medidas de orden interno para evitar que muchos consumidores de otros países donde los coches son más caros entren a saco en la CEE, donde son más baratos. Y es que si hay una cosa en el Mercado Común que sea poco común —valga la redundancia— es el precio de los coches. Es

## LOS FAVORITOS

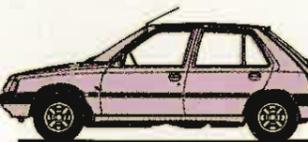
Durante el año 1984, los coches más vendidos en Alemania, Gran Bretaña, Italia y Francia fueron el VW Golf, Ford Escort, Fiat Uno y Peugeot 205, respectivamente. En Gran Bretaña los Vauxhall Cavalier, Astra y Nova son los modelos equivalentes a los Opel Ascona, Kadett y Corsa.



GRAN BRETAÑA	
Ford Escort .....	167.340
Vauxhall Cavalier ...	132.149
Ford Fiesta .....	126.861
Austin Metro .....	117.442
Ford Sierra .....	113.071
Austin Maestro .....	83.072
Vauxhall Astra .....	66.511
Vauxhall Nova .....	66.442
Ford Orion .....	51.026
Volvo 300 .....	36.034



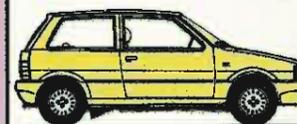
FRANCIA	
Peugeot 205 .....	172.000
Renault 5 .....	156.000
Renault 11 .....	145.000
Citroën BX .....	107.000
Peugeot 305 .....	83.000
Renault 25 .....	71.000
Renault 18 .....	57.000
Citroën Visa .....	55.000
Ford Fiesta .....	51.000



ALEMANIA	
Volkswagen Golf .....	260.229
Opel Kadett .....	171.718
Mercedes 190 .....	106.121
BMW Serie 3 .....	101.654
Opel Ascona .....	97.954
Volkswagen Passat .....	92.382
Ford Sierra .....	88.713
Mercedes 200/300 .....	87.582
Ford Escort .....	84.164
Audi 80 .....	71.331

tal el desbarajuste que los propios consumidores comunitarios pueden encontrar un automóvil con una diferencia en su coste, ni más ni menos, que del 54 por ciento de un país a otro.

Esas mismas multinacionales de que hablamos llegan a prohibir a sus talleres y servicios posventa atender a los usuarios que hayan comprado el vehículo en un país distinto al de su residencia, aunque muchas



ITALIA	
Fiat Uno .....	331.050
Fiat Panda .....	126.650
Fiat Regata .....	110.700
Fiat Ritmo .....	110.500
Autobianchi A112 ..	67.500
Volkswagen Golf .....	59.600
Alfa Romeo 33 .....	50.700
Lancia Prisma .....	46.900
Renault 5 .....	44.050
Ford Fiesta .....	37.109

marcas no lo admitan abiertamente.

Y es que ese desbarajuste de precios en la Europa comunitaria es de locura. Un francés hará buen negocio comprando un coche en Dinamarca, pero el danés tendrá que abonar tasas de hasta el 180 por ciento del valor del coche adquirido en Italia, por ejemplo. Los precios en Bélgica son un 30 por 100 más bajos que los del Reino Unido. Así, vehículos de fabricación británica se exportan desde Bélgica al Reino Unido a un precio más bajo que los corrientes.

Aparte de agresivas políticas comerciales de algunas marcas, que en más de una ocasión rozan el «dumping», influye también la fluctuación de las divisas y las distintas políticas monetarias gubernamentales. Hace poco tiempo un vehículo de fabricación británica vendido en Alemania Federal era un 37 por ciento más caro que el mismo modelo adquirido en Londres. Aho-

## Qué compran los comunitarios

	Fiabilidad	Precio	Comportamiento	Consumo	Otros conceptos
Bélgica .....	1.º	5.º	3.º	2.º	4.º
Reino Unido ..	1.º	2.º	4.º	5.º	3.º
Francia .....	2.º	3.º	1.º	4.º	5.º
Alemania F. . .	1.º	4.º	5.º	2.º	3.º
Italia .....	1.º	5.º	2.º	3.º	4.º
Holanda .....	1.º	2.º	5.º	4.º	3.º
Suecia .....	1.º	3.º	4.º	2.º	5.º
España .....	1.º	4.º	3.º	2.º	5.º

Una encuesta realizada entre los usuarios de automóviles de distintos países europeos indica que la máxima preocupación de los conductores de la CEE ante la compra de un coche es la fiabilidad mecánica del vehículo, salvo para los franceses, que sitúan el comportamiento por encima de ella. Para los británicos y los holandeses el precio también es importante. Sin embargo, en Bélgica y en Italia, con un mercado mucho más barato, el precio es el último baremo a tener en cuenta. En España, siguiendo la tónica europea, se considera la fiabilidad lo más importante, seguida por el consumo y el comportamiento, siendo el precio y otros conceptos, como acabado y estética, lo que menos se tiene en cuenta a la hora de realizar la elección.

**El reparto de Europa**

	1979 (%)	1980 (%)	1981 (%)	1982 (%)	1983 (%)	Est 1984 (%)
Ford	12,0	11,1	12,3	12,4	12,6	12,9
Fiat	10,0	11,8	12,7	12,5	12,3	12,9
VW	12,2	11,8	12,6	11,8	11,6	12,0
Peugeot	17,1	14,6	13,2	12,4	11,8	11,6
General Motors	9,6	8,7	8,4	9,7	11,2	11,1
Renault	13,5	14,9	14,0	14,7	12,8	11,0

ra, y a causa de los cambios en las paridades de ambas monedas, los mismos modelos cuestan un 14 por ciento más en el Reino Unido que en la RFA.

Para atajar este «maremagnum», los órganos de la CEE están intentando establecer una serie de contingentes por marcas en relación a sus redes de concesionarios, equiparando al mismo tiempo los distintos impuestos entre unos y otros países. En su lógica, los fabricantes se oponen como un solo hombre a cualquier restricción a sus ventas, que tienen que realizar por imperativo de su producción y de la crisis del mercado al precio que sea. Por eso, esta «contingentación» tiene pocas posibilidades de salir adelante, aunque esté pensada con el propósito de frenar la invasión japonesa.

Los combustibles también se ven afectados por la adhesión a la Comunidad. A partir del primero de enero de 1986, la gasolina española deberá tener un contenido en plomo de 0,40 gramos por litros (desde el 0,65 actual) y en eso la Comunidad es muy dura: en 1989 ya no habrá plomo en toda la CEE, con un máximo «recomendado» de 0,15 gramos

por litro. En nuestro país, la primera adaptación ya se ha puesto en marcha. Y de aquí a antes del verano saldrán al mercado las gasolinas con un contenido en plomo de 0,40 y dos únicos octanajes, la «regular» de 92 octanos y la «premium» de 97. Y más caras, lógicamente.

Lo de a quién vamos a poder comprar esa gasolina es ya otra historia. La desaparición de los monopolios tiene un plazo de siete años. Es decir, y en teoría, las ciudades y las carreteras españolas deberían ir poblándose poco a poco de estaciones de servicio con nombres de las principales multinacionales (Shell, Esso, BP, etcétera), junto a los surtidores de la nueva Campsa, que a base de pequeñas atenciones y regalos tratarían de ganarse a los consumidores.

Sin embargo, esa nueva Campsa será la dueña de todas las refinerías españolas, públicas y privadas, y de la red de distribución. Además, y aunque todo este volumen de recursos no tenga nada que hacer frente a las multinacionales más pequeñas de Europa, como la italiana Agip o la francesa Elf-Aquitaine, esta compañía puede seguir contando con todos los puntos de venta de



carburantes. Hasta ahora, las gasolinas han funcionado sobre la base de un contrato de concesión, concluido el cual (veinticinco, cincuenta años) las instalaciones deberían revertir, teóricamente también, al Estado. Parece que no será así si se salvan las lagunas legales y Campsa pretende rubricar nuevos acuerdos para no dejar esas instalaciones en manos de una competencia mucho más fuerte.

Entre otras novedades que nos aportará la CEE se encuentra la adaptación que desde el primer día de la adhesión hay que hacer de la «carta verde» automovilística europea. Ello permitirá la libre circulación, y con cualquier coche, de los españoles por Europa sin ningún tipo de restricción. En cuanto al transporte de viajeros y mercancías, se ha fijado un periodo transitorio de cinco años para la instalación del tacógrafo, aunque los vehículos nuevos matriculados en 1986 tendrán que salir ya con él.

Finalmente hay que hacer referencia a la política fiscal, que será la que más daño hará a nuestros bolsillos y refrenará nuestra sed consumista. También desde el primero de enero próximo —siempre y cuando se firme el Tratado—, el Impuesto sobre el Valor Añadido se pondrá en marcha con el tipo más alto, el 33 por ciento, aplicado a los automóviles. La presumible baja de precios de los automóviles durante el proceso de adhesión, ante una mayor y mejor oferta de modelos, será absorbida sin duda por ese tipo impositivo que junto al francés es el más alto de Europa. También la gasolina, y porque el IVA les parece poco, tendrá un impuesto especial.

En definitiva, que a partir de 1986 no vamos a ser ni más altos ni más guapos, ni nuestros bólidos serán los mejores. Serán, al principio, años duros, y habrá que rasarse el bolsillo. Pero al menos no estaremos aislados y comenzaremos a ser consumidores-automovilistas de primera fila. Y si no, al tiempo...

Raúl R. Saez

**OPINAN FABRICANTES E IMPORTADORES**

**GUERRA POR EL DESARME**

El acuerdo suscrito con la CEE supone para la industria española del automóvil el punto final de una situación caracterizada por el proteccionismo más agudo al comienzo de los años cincuenta y a la tímida apertura del mercado de los setenta. Los fabricantes nacionales y los principales importadores opinan a continuación sobre el alcance del acuerdo, y cómo afecta a su producción y comercialización el desarme arancelario establecido.

**CITROËN: «Definir el programa»**

Para Jean Pierre Pisano, consejero delegado-director general de Citroën Hispania, «con el acuerdo firmado por la CEE entramos en una nueva etapa, de la que esperamos una mejora de las condiciones que nos permitan aumentar la rentabilidad. Ahora bien, todos los cambios que va a sufrir el sector requieren un programa claro de integración. Es preciso fijar la fase de transición, la supresión de los impuestos específicos al automóvil, el montante del IVA, la disminución progresiva de los derechos aduaneros, etcétera».

«Por otra parte, el acuerdo de integración en la CEE deberá suponer una simplificación de la gama de modelos básicos de forma que las series sean más amplias, y ello permita obtener precios competitivos en la exportación, mientras que, cara al mercado interior, éste será complementado con las importaciones.»

**FASA-RENAULT: «Estamos preparándonos»**

El presidente de FASA-Renault, Manuel Guasch, afirma que el acuerdo es «la confirmación de un hecho para el cual venimos preparándonos desde hace años. FASA-Renault tiene una fuerte implantación comercial e industrial en España, lo que constituye una baza muy importante para abordar la nueva situación. No obstante, será necesario, cada vez más, el intercambio y armonización de nuestras empresas dentro del conjunto de Renault en Europa».

«Por otra parte, en un mercado en recesión como el nuestro la entrada de nuevos competidores lo dificulta más todavía para los fabricantes ya existentes. No cabe la menor duda que tendremos que realizar un gran esfuerzo.»

**GENERAL MOTORS: «Especializar la producción»**

Para Javier Oraa, secretario general de General Motors España, «la industria española está obligada en su conjunto a superarse para poder competir no sólo con la europea, sino con la japonesa. El acuerdo va a hacer que la producción se especialice y complemente más con la externa, de forma que se alcancen los niveles más óptimos de explotación de cada planta. Respecto a la comercialización, va a obligar a la aceptación de unas reglas ya establecidas en el Mercado Común que harán el mercado más transparente, lo que favorecerá al cliente. En cuanto a vehículos importados, va a suponer una mayor entrada de coches; esto hará que el mejor sea mejor atendido».

**PEUGEOT-TALBOT: «Reducir las gamas»**

Según el gerente de Peugeot-Talbot, Georges H. Nicolet, «las marcas que llevan muchos años fabricando vehículos aquí tendrán

más problemas, derivados de sus gamas, por lo general muy amplias, que los nuevos fabricantes, que producen un modelo nada más, dos como mucho. Y todos tendremos que mejorar sustancialmente nuestra productividad para mantener un nivel suficiente. De todas formas, el ingreso en el Mercado Común no va a resolver los excesos de plantilla que padecen la mayoría de las fábricas de automóviles instaladas en España. En cuanto a los contingentes, resulta curioso que marcas

mercado actual de los fabricantes nacionales».

«El impacto de la adhesión no debe ser excesivo en el mercado interior español; sin embargo, al formar España parte de la CEE no cabe duda que se tendrá que afrontar la gran competencia que existe actualmente en Europa.»

**FORD ESPAÑA: «Etapa competitiva»**

Patrick P. Byrne, consejero delegado de Ford Espa-

**ALFA ROMEO: «Un desarme lento»**

Para Juan F. del Alamo López, director comercial de Alfa Romeo, «existe un malentendido entre el público, pues el acuerdo no entra en su totalidad hasta dentro de siete años. Por el momento, no supone nada, pues no hay ninguna modificación hasta primeros de enero».

«Como importadores, el desarme arancelario nos parece muy lento, pues no nos permite alcanzar un mayor



que no han querido mantenerse en España vayan a poder gozar de una serie de ventajas claras, que esperamos sean correspondidas en sus países de origen con relación a la producción española».

**SEAT: «Mercado interior más duro»**

Juan Antonio Díaz Alvarez, presidente de Seat, señala que «la integración de España en la CEE representa riesgos para cualquier empresa española, pero, a la vez, ofrece grandes posibilidades. A corto plazo, las reducciones arancelarias podrán endurecer aún más el competitivo mercado interior, y limitar moderadamente la elevada cuota de

ña, opina que, para su empresa, «la entrada de España en el Mercado Común creemos que va a ser positiva, ya que nos permitirá utilizar en el mercado español toda la gama de vehículos Ford. Si nos referimos a la exportación, la entrada de España en el Mercado Común supone para Ford una continuación normal de sus programas».

El descreste arancelario supone, para el señor Byrne, «la aparición de otras dificultades que se sumarán a las ya existentes en estos momentos, en que estamos viviendo una de las etapas comerciales más duras y competitivas. De cualquier forma, Ford tiene gran experiencia comercial en mercados donde existe libertad de circulación de automóviles».

grado de competitividad en los precios hasta que no se produzca el desarme total.»

**AUSTIN ROVER: «Planificar a largo plazo»**

El consejero delegado de Austin Rover España, Jacques Muller, considera que el acuerdo firmado con la CEE ofrece ante todo «la posibilidad de planificar la actividad de la empresa a medio y largo plazo. No está en el ánimo de nuestra firma criticar los acuerdos, pero, naturalmente, las condiciones no son favorables para un desarrollo rápido de nuestras ventas en España. Realmente, cambios fundamentales no tendrán lugar



antes de la próxima década».

**VOLVO:**

**«Un mercado más amplio»**

Germán López, presidente de Volvo Concesionarios, afirma que «este acuerdo representa para todos los importadores una gran posibilidad de crecer en volumen de facturación. Crecimiento que en los dos últimos años no había existido por estar el mercado de importaciones prácticamente saturado. Con el ritmo acordado de desarme, cada empresa puede prever perfectamente, con muchas posibilidades de acierto, el desarrollo futuro de sus ventas y hacer frente a las mismas».

**FIAT HISPANIA:**

**«El mercado se normaliza»**

Para el director general de Fiat Hispania, Beniamino de Santis, «el acuerdo con la CEE representa un paso importante hacia la normalización de un mercado prácticamente «cerrado» durante tantos años, lo que, siendo justificable en un principio, fue superado ya hace varios años».

«Sin embargo, el ritmo de desarme arancelario resulta excesivamente lento. A partir de mil novecientos ochenta y seis se hará notar una mayor presencia de las principales marcas importadoras, pero sólo a finales del período transitorio se llegará a una situación normalizada.»

**PORSCHE ESPAÑA:**

**«Los precios, igual»**

Fernando Rodríguez del Alisal, director comercial de Porsche España, considera «personalmente que es aún un poco prematuro el emitir juicios que, cuando menos, podrían ser calificados de precipitados».

«Los siete años de período de desarme arancelario, los contingentes fijados duran-

te los tres primeros años y el treinta y tres por ciento del IVA que tendrán que soportar todos los vehículos de importación no parecen que permitan una rebaja de precio final, como muchos interesados de este tipo de vehículos pudieran esperar.»

«De cualquier forma, para no frustrar expectativas, pienso que durante el período de adhesión el comprador de un vehículo de importación no va a poder beneficiarse de que España sea miembro de la CEE.»

**SERNAUTO:**

**«Preocupación en la industria auxiliar»**

El presidente de Sernauto, Antonio Escudero Bernabéu, afirma que «la in-



dustria española de equipos y componentes de automoción contempla nuestro ingreso en la CEE con gran preocupación. Los constructores de automóviles instalados en España son filiales de marcas comunitarias. La política de compras está orientada, desde mil novecientos ochenta, al mayor suministro de origen de la marca, para sus propios montajes, dificultando la compra a suministradores extranjeros».

«Nuestra condición de miembros de la CEE no aportará más facilidades para la exportación de componentes españoles al mercado europeo. Los techos de nuestras exportaciones serán difíciles de superar. El peligro, no por la entrada en la Comunidad, sino por la política de las marcas, será de reducir las importaciones de componentes españoles.»

La «carta verde» europea permitirá la libre circulación, sin ningún tipo de restricciones, para los automóviles españoles, desde el mismo día de la adhesión. Para el transporte de mercancías y viajeros hay un período transitorio de cinco años.

N U E V O S V O L V O D I E S E L



UNA PRIMERA POTENCIA EN DIESEL

Si a la potencia de nuestra marca, le suma la potencia de nuestra gama Diesel, el resultado es de primera. Siete versiones diferentes, desde los compactos 340 hasta los 760 Turbo Diesel. Todos equipados con motores que alargan la vida de su vehículo, en vehículos que alargan la vida de sus conductores. Por eso, si Vd. piensa en Diesel, no tiene más remedio que pensar en VOLVO.

**VOLVO**  
SEGURO A TODO RIESGO

Nueva gama Volvo Diesel: Volvo 340, Sedán o 5 puertas, motor 1.596 c.c./54.5 hp. Volvo 240, Sedán o Ranchera, motor 6 cilindros, 2.383 c.c./82 hp. Volvo 740 GL, motor 6 cilindros, 2.383 c.c./82 hp. Volvo 740 T.D. Y 760 T.D., motor Turboalimentado, 6 cilindros y 109 hp. Versión 345 Diesel. Precio FF. 1.721.000 pts.



Por otra parte, será imprescindible elaborar una ley de protección para la industria nacional. Esto mismo ha ocurrido en otros países productores de motos como Alemania, Italia, Francia e Inglaterra, donde los productos japoneses están presentes sólo en los sectores que no ocupan la industria nacional.

La mayor convulsión se producirá en el campo de las motos usadas, que en la actualidad funcionan al revés que en los demás países de la CEE. La ausencia de algunas marcas japonesas, o la escasez de unidades importadas de otras marcas, han incrementado hasta el momento, inexplicablemente, el precio de éstas en el mercado de segunda mano.

Un punto a clarificar es la manera en que la Administración aplicará a las motos el IVA o Impuesto al Valor Añadido. Esto explica la diferencia de precio de la misma moto en los distintos países europeos. Por ejemplo: en Italia se grava con el 38 por 100 sobre el precio base en aduana las motos superiores a 380 centímetros cúbicos, y con el 18 por 100 las de menor cilindrada. Sin embargo, en Alemania, primer país motorista de Europa, se aplica el 14 por 100 en los modelos superiores a 380 centímetros cúbicos.

Con la entrada en el Mercado Común, se generará el problema de los importadores paralelos, que al no tener una estructura empresarial tan costosa como la de los importadores oficiales, podrán vender motos a un precio más competitivo creando así un desconcierto en el mercado, y sobre todo, problemas a los usuarios a la hora de resolver una avería grave cuando la moto esté en garantía. Este problema solamente lo pueden solucionar los importadores oficiales respaldados por una solidez económica.

Para el sector de la moto el pertenecer a la CEE, encierra ventajas e inconvenientes que ya se han explicado, pero no se debe olvidar que las motos al estar cada día más en vanguardia, y pensadas para desarrollar prestaciones superiores a su cilindrada, son inevitablemente más caras, y entran a formar parte de esos vehículos lujosos, sin ningún empleo práctico y, por tanto, muy costosas.

Sin embargo, la incorporación de España a la Comunidad, por lo que se refiere a las motocicletas, también debe inquietar a todos los países europeos pues el Caballo de Troya en el que se han metido los japoneses a través de las industrias españolas cruzará los Pirineos cuando las condiciones les sean favorables.

La operación ha sido muy medida y quizá por ello los negociadores españoles han preferido que las motos no pasaran por Bruselas.

Gigi Corbetta

## LAS MOTOS NO PASARON POR BRUSELAS

CON la adhesión de España a la Comunidad Económica Europea se abre un nuevo horizonte para el campo motociclista, que a pesar de la convulsión comercial que esto representa, aportará múltiples ventajas, tanto en cuanto a precio se refiere, como a la posibilidad de poder adquirir el modelo deseado a un coste razonable.

Pero cuando se habla de motocicletas la situación es muy diferente a la del automóvil y muy especialmente en el caso español. Este factor diferencial son los productos japoneses, en muchas ocasiones los más apetecidos por los aficionados españoles y europeos, como lo demuestran las cifras de matriculaciones.

Por otro lado en el sector motocicletas no se han contemplado aún los contingentes de importación en función del descreto arancelario, ni se ha definido el tratamiento que se concederá a las motos japonesas. Si tenemos en cuenta que la presencia de los fabricantes japoneses, fusionados con marcas españolas, es la mayor de cualquier país comunitario, las perspectivas que se le presen-

tan al usuario español debería ser la más ventajosa, pero está por ver qué filtro se pondrá a estas motos, en forma de obstáculos fiscales o de barreras técnicas.

Una ventaja inicial será poder escoger entre un catálogo mucho más amplio, los precios serán más bajos, pero al margen de cuestiones arancelarias, será necesario que se modifiquen las normas de homologación, que hoy son uno de los mayores frenos de los importadores.

De lo contrario, ningún importador estaría en condiciones de homologar todos los modelos de la marca representada para luego vender pocas unidades de cada una. Solución: regirse por las leyes establecidas en países como Suiza o Suecia, que cubren todas las normas con gran severidad.

También en las piezas de repuesto el costo será sensiblemente más bajo, y al aumentar el número de motos matriculadas, dará pie a los importadores para tener almacenadas una buena cantidad de repuestos, y no padecer el calvario de tener que estar esperando durante meses una pieza y verse obligados a no poder disfrutar de la moto.



### COMPARACIONES ODIOSAS

(En pesetas)

	España	Italia	Francia	Alemania
Suzuki Katana 1.100 .....	1.145.000	791.900	810.000	548.786
Kawasaki 900-R .....	—	886.800	855.000	645.469
Honda VF-1.000-R .....	1.520.000	1.373.900	1.470.000	—
Yamaha FJ-1.100 .....	1.452.000	726.450	790.000	726.450
BMW K-100-RS .....	1.437.791	1.063.500	1.190.000	850.000
Guzzi Le Mans III .....	1.003.934	726.400	895.000	788.000

## FIAT SE HA HECHO ESPERAR UN TURBO UNO

FIAT acaba de presentar el Uno Turbo, una versión que tenía preparada desde hace quince meses y que no ha podido introducir, a causa de la demanda que tenían las ya existentes, hasta ahora.

Este Fiat Uno Turbo se

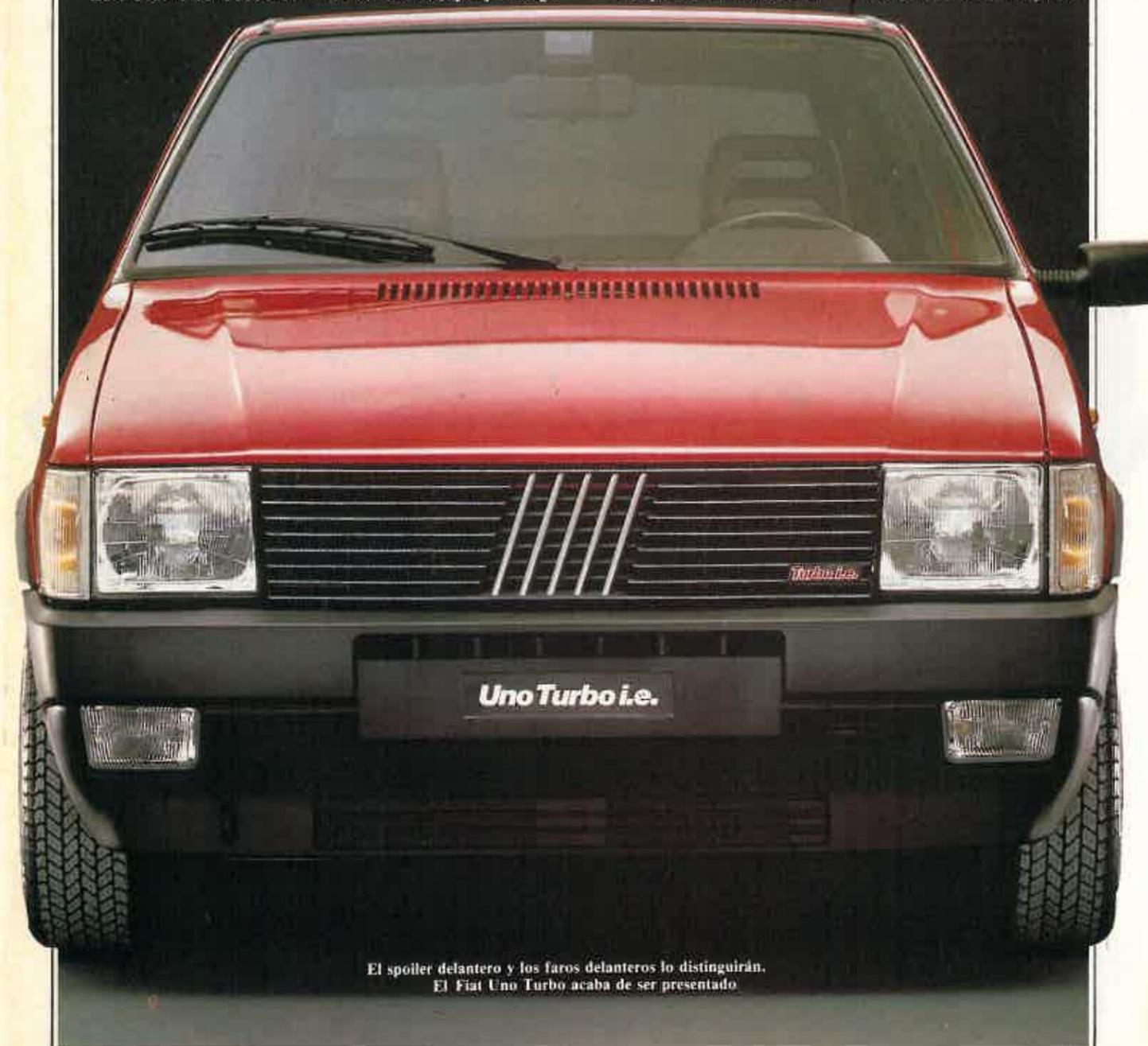
ofrece, al menos por el momento, sólo en carrocería de tres puertas. Exteriormente se reconoce por las llantas especiales de diseño Abarth, en aleación, el faldón delantero más bajo, con faros de larga distancia, y una deriva aerodinámica, que prolonga

el plano del techo. Interiormente, el cuadro de instrumentos se ha rediseñado, introduciendo un mayor número de cuadrantes informadores en los que, por supuesto, está el manómetro de presión del turbo.

El salpicadero mantiene el

mismo aspecto, pero está recubierto de un guarnecido rugoso que le da, unido al volante de tres radios forrado en piel, un aspecto deportivo. Los asientos son más envolventes que los de las versiones más modestas.

Mecánicamente, se parte



El spoiler delantero y los faros delanteros lo distinguirán. El Fiat Uno Turbo acaba de ser presentado.



Cuadro de instrumentos muy completo. Junto al manómetro de presión del turbo hay otro de aceite

El techo se prolonga con una deriva aerodinámica. Las llantas son de aleación y los neumáticos de perfil 60



de la versión 70. El motor es el 1.301 centímetros cúbicos, al que se ha acoplado un sistema de inyección electrónica y un turbocompresor IHI japonés, del tipo VL-2. Este es uno de los turbocompresores más pequeños del mercado, al que han tenido que dirigirse después de haber probado sin éxito los Garrett T-3 y T-2 de origen norteamericano, demasiado grandes. Con el turbo japonés, el par máximo se consigue a 3.200 revoluciones por minuto y el turbo

comienza a soplar entre las 1.800 y las 2.000 revoluciones por minuto. La potencia máxima es de 105 caballos, a un régimen de 6.750 revoluciones por minuto. Esta potencia permite que el coche alcance los 200 kilómetros por hora en velocidad punta. Al menos eso es lo que asegura el fabricante. MOTOR16, con uno de los prototipos, había medido una velocidad de 196 kilómetros por hora, que dan pie a pensar que la cifra anunciada es real.

El aumento de potencia se ha visto compensado por un sistema de frenos con discos ventilados delanteros y discos convencionales traseros. Toda la suspensión ha sido también revisada, manteniendo las mismas características, pero limitando recorridos y endureciendo los elementos flexibles.

El cambio es el de cinco marchas habitual del Uno, con unos desarrollos más cortos —un 8 por 100 aproximadamente—, que los del Uno 70, que no peca ex-

cesivamente de llevarlos largos.

El coche, que se comercializará en Italia esta primavera, llegará a España pasado el verano. De momento, los precios no han sido comunicados, pero se especula con que en la calle puede costar un millón y medio. El R-5 GT Turbo, el Peugeot 205 GTI y el Citroën Visa GTI son sus más directos adversarios, todos ellos con una potencia similar, excepto en el caso de Renault, que anuncia 115 caballos para su coche.



## ASI SE PINTA UN COCHE PICA SCORPIO, PICA

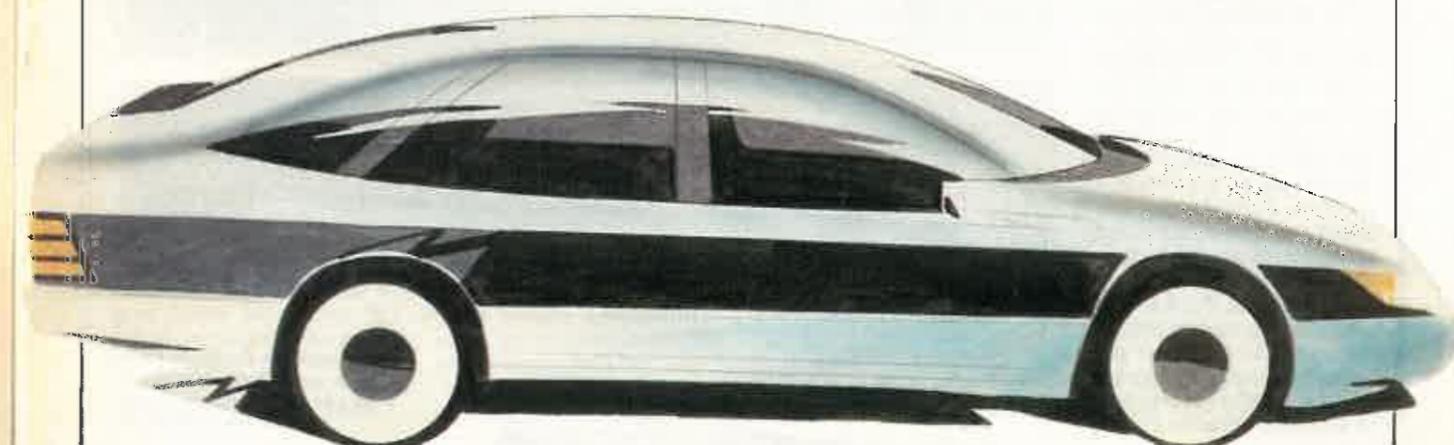
EL Ford Scorpio es, ante todo, el trabajo creativo de dos diseñadores fuera de serie, Uwe Bahnsen y Patrick Lequeument, un alemán y un francés, dos estilistas de vanguardia quizá menos conocidos por el gran público que sus colegas italianos, Bertone, Giugiaro o Pininfarina, pero tan importantes como ellos, pues han sido responsables de coches clave para la historia del automóvil de serie, coches como el Sierra o el propio Scorpio.

Con el nuevo modelo de Ford llega al mercado un concepto de berlina familiar que ya está en línea con lo que será habitual durante la última década de este siglo y durante los primeros años del siglo XXI; el Scorpio es un coche integrado en esa nueva generación que Bahnsen cree formada por los Audi 100, Citroën BX, Ford Sierra y Mercedes 190, modelos con aire de futuro y cuyas soluciones están dictadas por la funcionalidad,

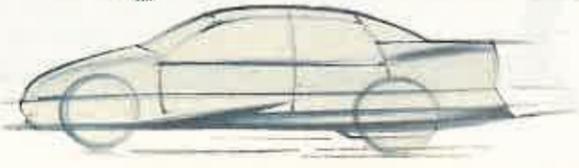
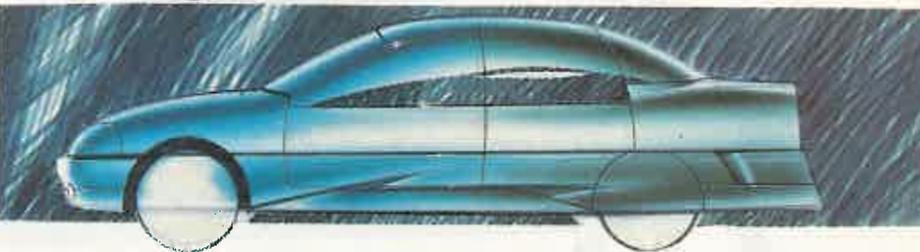
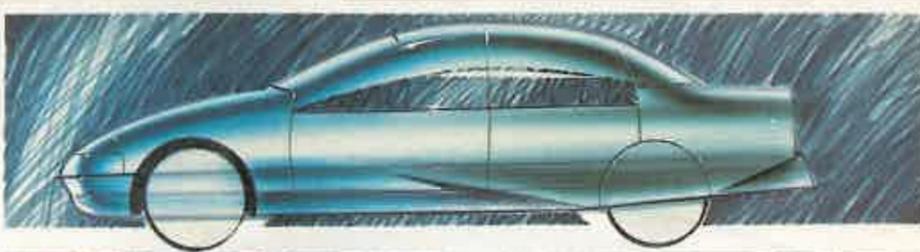
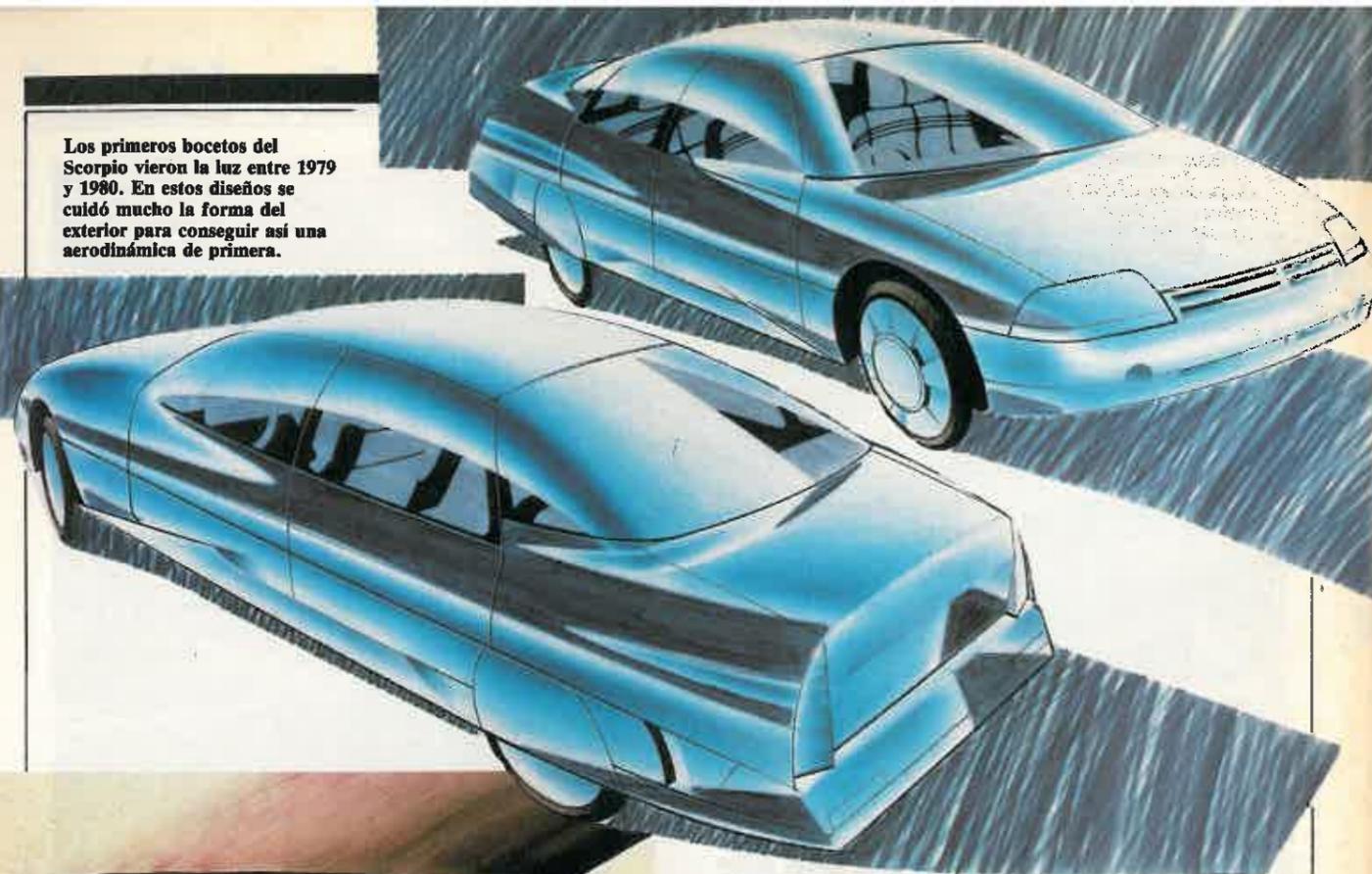
tanto del espacio interior, que ahora se diseña en relación con el pasajero, como de las formas exteriores, que no sólo tienen influencia en la aerodinámica, sino también en la distribución mecánica y en su rendimiento.

El Scorpio no es un objeto nuevo en su totalidad, sino un producto que ha recogido las experiencias de un modelo consolidado, el Sierra, y de un vehículo experimental, el Probe IV, dos coches que llevan sobre

sus chapas los rasgos distintivos más característicos del francés Lequeument. En el Scorpio se ha explotado, una vez más, la forma general de carrocería que ahora mismo hace furor en Ford, un diseño del tipo dos cuerpos y medio, o «dos volúmenes modificados» en palabras del propio Bahnsen, que ya vio la luz, hace muchos años, en los Volvo 340 y alcanzó después su mayoría de edad en los Escort. Este diseño es muy efecti-



Los primeros bocetos del Scorpio vieron la luz entre 1979 y 1980. En estos diseños se cuidó mucho la forma del exterior para conseguir así una aerodinámica de primera.



La sensación de fluidez de líneas y de movimiento continuo es una de las obsesiones de gran parte de los diseñadores.

vo en túneles de viento y permite alcanzar coeficientes aerodinámicos tan espectaculares como los del Probe IV, un modelo en el que el CX se ha quedado en 0,15, mientras que en el Scorpio los valores de CX alcanzados están comprendidos entre 0,29 y 0,32. La idea de los «dos volúmenes modificados» es, también, muy eficaz de cara a la habitabilidad, pues permite el diseño de interiores con amplitud suficiente para cinco adultos y sus correspondientes equipajes.

En el último Ford se han corregido algunos de los elementos más dudosos del Sierra, un coche que desde su presentación ha creado a su alrededor estados de opi-

nión verdaderamente contrapuestos, sin términos medios, un coche que, gracias a su marcada personalidad sólo admite amor o desprecio. El frontal macizo y los gruesos pilares de techo, característicos del Sierra, y verdadero derroche de metal y plástico, se han camuflado en el Scorpio con el mejor estilo; por otro lado, las teorías del Probe IV, encaminadas a presentar una parte posterior recubierta

paso, en el mundo de los coches familiares; los primeros diseños del Scorpio mostraban una forma posterior bastante peculiar que si no se ha conservado en el modelo de calle sí ha aportado, sin embargo, suficientes enseñanzas de cara al logro de una mejor velocidad punta y, sobre todo, de un mejor agarre en condiciones extremas: cuando el coche circula a gran velocidad por autopista y soplan ráfagas de



por una burbuja de vidrio, han cristalizado también en el nuevo modelo, mucho más ligero a los ojos de cualquier espectador, sin perder por ello nada de su robustez.

En el «buque insignia» de Ford se han introducido de igual forma los rudimentos del efecto suelo, avance técnico probado en la competición a más alto nivel y que ahora está entrando, paso a

viento en sentido transversal.

La configuración interior del Scorpio ha sido el capítulo más importante para Uwe Bahnsen y Patrick Lequeument. El trabajo hecho en el último diseño Ford ha abierto nuevas vías en cuanto se refiere a comodidad para los ocupantes de sus cinco amplias plazas.

Angel Marco



**Uwe Bahnsen, pintor de cámara**

UWE Bahnsen es uno de los pilares indiscutibles dentro del departamento de diseño Ford, de su mente y sus manos han salido coches tan importantes como el Fiesta o el Escort, y han influido tremendamente en los más recientes Sierra y Scorpio. Ahora mismo trabaja en el Fiesta del futuro.

M-16.—¿Cuál es la tendencia actual en el diseño de automóviles?

—Europa asiste al nacimiento de una nueva filosofía de diseño que establecerá la tendencia para este siglo, y probablemente se extenderá a los primeros años del siglo XXI. Este diseño abarca el total de los vehículos:

—Su arquitectura, teniendo en cuenta los cambios que se producen en la estructura social de Europa.

—La disponibilidad de nueva tecnología y materiales para un mayor volumen de producción.

—La ejecución estética del diseño, tomando en cuenta las anteriores oportunidades, así como requisitos funcionales que está directamente relacionados, como aerodinámica y factores ergonómicos.

M-16.—¿Qué es más importante: aerodinámica, funcionalidad o espacio interior?

—Estos tres factores tienen la misma importancia en el diseño de un vehículo para alcanzar el éxito. Yo no recomendaría sacrificar el nivel de confort de los pasajeros por ganar una centésima en el coeficiente de resistencia a la penetración del aire. Un diseño inteligente puede y debe recoger estos principales requisitos.

M-16.—¿No piensa usted que la prioridad tomada por la aerodinámica hace que se pierda personalidad en el diseño y que todos los coches sean iguales?

—No, no estoy de acuerdo en absoluto. La libertad de interpretación del diseño ofrece un gran campo de aplicación de soluciones individuales, como demuestra el primer modelo de esta nueva tendencia anteriormente mencionada. Los cuatro nuevos coches lanzados hace dos años en París, Ford Sierra, Citroën BX, Mercedes 190 y Audi 100, ya difieren en su ejecución de los coches que han existido durante años.

M-16.—¿Qué coche de la competencia le ha impresionado más favorablemente?

—Entre los coches de la posguerra que no se han vuelto a fabricar nunca más, el Ferrari Daytona Coupe representa para mí un notable ejemplo, ya que es un coche donde la forma y la utilidad consiguen una armonía poco frecuente. De los coches más recientes, la nueva generación de Mercedes demuestra que el diseño moderno puede también acomodarse a las imágenes tradicionales.

FRENTE A FRENTE

# CITROËN CX GTi TURBO CONTRA PEUGEOT 505 TURBO INYECCION A LA VEJEZ VIRUELAS



El Citroën CX y el Peugeot 505 son dos berlinas que nacieron hace casi una década. Con el paso de los años han rejuvenecido hasta llegar a un nivel de prestaciones impensable cuando fueron lanzados.

**S**i de algunas pruebas comparativas se puede decir que son guerras de familia, ésta entre el Citroën GTi Turbo y el Peugeot 505 Turbo Inyección es de las que merece el título con más merecimiento. Ambos modelos son productos directamente competidores producidos por marcas que pertenecen a un mismo grupo industrial, el PSA. Ambos nacieron con la vocación de ser coches tranqui-

los, destinados a usuarios pertenecientes a una clase media acomodada, con más ambiciones de confort que de prestaciones. Pero con el tiempo ambos han ido haciéndose cada vez más potentes hasta llegar a presumir de unas prestaciones impensables cuando fueron lanzados. Quizá este retraso en disponer de mecánicas de altura haya sido una de las causas de que ninguno de ambos, pese a unas buenas cifras de

ventas, hayan alcanzado el mismo nivel de éxito comercial que tuvieron sus antecesores, el Citroën DS y el Peugeot 504.

También en ambos casos se trata de coches que llevan ya largo tiempo en el mercado, particularmente el CX. Sin embargo, su permanencia parece asegurada por otro largo periodo más después de que ambos reciban algunos retoques estéticos de poca monta. El CX

será el primero en pasar por el quirófano, apareciendo la versión rejuvenecida a finales de este año (gama 86). EL 505 le imitará un año más tarde.

Pese a esta semejanza, cada uno de ellos tiene una personalidad propia. El Peugeot se muestra más agresivo, mientras que las características y la línea del Citroën le hacen parecer más tranquilo. Sin embargo, la realidad es muy distinta. El CX es más rápido, acelera más y se recupera mejor que su primo el Peugeot. Eso sí, a costa de unos consumos elevados que en ciertos terrenos particularmente difíciles pueden llegar a rozar los 20 litros a los 100 kilómetros.

## INTERIORES: EL PRECIO DE LA AERODINAMICA

El Citroën CX, aparecido hace ya más de diez años, fue el resultado de un estudio en el que se buscó, ante todo, una buena aerodinámica. En aquellos momentos, los medios de producción no acompañaban a los resultados de la investigación y obligaban a que ciertas soluciones se aplicaran tan sólo a medias. Pese a ello, el coche salió, como poco antes lo había hecho su hermano menor el GS, con un excelente coeficiente aerodinámico, cuyas siglas —CX— le dieron nombre.

En pos de ese objetivo, los técnicos de la marca sacrificaron entonces muchas cosas a la aerodinámica. No supieron sacar partido de montar un motor transversal, lo que les hubiera permitido hacer un coche de medidas más recortadas. Y se impusieron una cierta estrechez de la carrocería, a la altura del habitáculo por más que el coche es bastante panzudo, siempre en búsqueda de la menor resistencia al aire. El resultado es que en relación al volumen de la carrocería, los interiores son relativamente justos. El propio fabricante es consciente de esto, y presenta el coche como para cuatro plazas, habiendo moldeado el asiento trasero para que en



El Citroën CX GTI Turbo es una de las más rápidas berlinas europeas. Su confort raya a niveles muy altos.

él puedan viajar lo más cómodamente posible dos adultos.

El Peugeot, menos comprometido en el aspecto aerodinámico, ofrece un habitáculo sensiblemente más amplio. Sus asientos son incluso más generosos en anchura que los del CX. Al límite, incluso ofrece más espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero, aunque eso sea a costa de un asiento trasero más corto y de que el asiento delantero no retroceda tanto como el del CX.

Los asientos del CX tienen apariencia de más envolventes y confortables que los del Peugeot, pero pecan de blandos. Al filo de los kilómetros empieza a sentirse una falta de apoyo en la zona lumbar por exceso de blandura de la butaca. Por eso, a la larga, resultan más confortables los del Peugeot, aunque parezcan más pequeños. Esto vale tanto para los asientos delanteros como para los traseros.

La accesibilidad es buena en ambos coches, cuyas puertas abren en un ángulo suficiente grande.

La presentación interior no es ningún prodigio de diseño en ninguno de los dos coches. De entre las dos, nos quedamos con la del CX, que ha mejorado un tanto con la aparición de un cuadro de instrumentos de relojes, sustituyendo al antiguo, con marcadores de báscula de baño. En el CX, todo el salpicadero se ha diseñado pensando en que sea capaz de parar cabezas y cuerpos de los ocupantes del vehículo en caso de accidente. No hay, por tanto, repisas ni bandejas portaobjetos. Bajo el mismo, sí hay una guantera cerrada con llave, que se complementa con una, minúscula, a la izquierda del conductor para llevar unas gafas, una gamuza



FICHA TÉCNICA

Citroën CX GTI Turbo

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.500 c.c. (93x92 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica, con turbo. Compresión: 7,75 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 68 litros. Potencia máxima: 168 CV a 5.000 rpm. Par máximo: 30 mkg. a 3.250 rpm.

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

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

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

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

**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 150x390 pulgadas. Neumáticos: 210/55 VR 390.

**PESO** En orden de marcha: 1.385 kg.

o un objeto pequeño. En la consola central están los mandos de calefacción, aire acondicionado, etcétera, a mano, pero que requieren que el conductor separe la vista de la carretera más de lo conveniente para manipularlos. En el techo van colocados algunos interruptores, como el de la luneta térmica.

En el Peugeot, los mandos de la calefacción están mejor situados, en la parte central del salpicadero, que sí está moldeado para que se pueda aprovechar una repisa superior y así llevar pequeños objetos, independientemente de que haya una guantera cerrada con llave bajo el mismo. La instrumentación es casi tan completa como la del CX. Sólo le falta el manómetro de presión de aceite.

En conjunto, el salpicadero del Peugeot resulta menos llamativo que el del Citroën. En cambio, tiene una computadora de viaje muy completa, colocada en el techo, que aquél no lleva. Al

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

Fecha de presentación: Septiembre de 1984.

Importador: Citroën Hispania, S. A.  
Garantía: Un año, sin límite de km.  
Número de talleres: 866.  
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES	DEFECTOS
● Buenas prestaciones.	● Consumo elevado.
● Comportamiento.	● Tacto del pedal de freno.
● Frenos excelentes.	● Asientos demasiado blandos.



El Peugeot 505 Turbo inyección tiene un comportamiento más divertido que su competidor, pero es netamente más lento.

margen de esto, el equipamiento de ambos coches es similar. Llantas de aleación, aire acondicionado, elevallas, etcétera, son equipo de serie en ambos coches. De todas formas, hay que destacar el más completo sistema de climatización del CX, con sensor para conectar y desconectar la calefacción en función de la temperatura interior.

Los maleteros están a tono con el interior de los habitáculos. Es ligeramente más amplio el del Peugeot, aunque quizá el del CX sea más aprovechable por ser completamente paralelepípedo, sin que nada le robe espacio. Además, la arista de carga es muy baja, lo que tiene su importancia a la hora de cargar objetos pesados.

Exteriormente, el CX, con sus llantas especiales para esta versión y su aparatoso alerón trasero, se diferencia mejor de sus hermanos de gama que el 505, cuyas llantas son las típicas de los 505, aunque sean de opción en ellos. El pintar la parte baja de la carrocería de

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

Fecha de presentación: Mayo de 1984.  
Importador: Automóviles Talbot, S. A.  
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.  
Número de talleres: 435.  
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES	DEFECTOS
● Buen comportamiento.	● Precio elevado.
● Prestaciones.	● Presentación simple.
● Frenos eficaces.	● Acabado mejorable.



FICHA TÉCNICA

Peugeot 505 Turbo Inyección

**MOTOR** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.155 c.c. (91,7x81,6 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección electrónica con turbocompresor. Compresión: 8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 160 CV a 5.200 rpm. Par máximo: 25 mkg. a 3.000 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas traseras, con diferencial autoblocante. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,8 km/h.; 2.ª, 14,7 km/h.; 3.ª, 21,6 km/h.; 4.ª, 30,4 km/h.; 5.ª, 36,9 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 11,1 metros.

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

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

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

**PESO** En orden de marcha: 1.330 kg.

negro es una forma facilona de intentar esa diferenciación.

**AL VOLANTE: LAS APARIENCIAS ENGAÑAN**

Los trescientos centímetros de diferencia entre la cilindrada de ambos motores se traducen en una diferencia de ocho caballos a favor del CX, a los que no se puede responsabilizar por completo de la diferencia en prestaciones entre ambos. Más es la aerodinámica la que juega un papel decisivo a la hora de alcanzar esos 213 kilómetros por hora. El Peugeot, en cambio, se queda justo en el muro de los 200 kilómetros por hora, sin poder superarlos. Las aceleraciones son también mejores en el CX. Y lo mismo ocurre con los repises. Ambos motores tienen un funcionamiento muy progresivo, sin tirones exageradamente bruscos, como ocurre en algunos coches con motor turbo. De todas formas, es más progresivo el funcionamiento en el Citroën que en el Peugeot, y el tirón del turbocompresor, que se empieza a notar alrededor de las mil ochocientas vueltas, perdura más. Adelantamientos y recuperaciones a la salida de curvas se hacen en el CX sin que haya que esperar una respuesta del turbo. En el Peugeot existe un tiempo muerto antes de que se comience a notar que el turbo empieza a soplar, cosa que hace a unas cuatrocientas vueltas más arriba que el CX. En definitiva, que el Citroën no sólo resulta más brillante, sino más agradable de conducir.

Otra cosa es el consumo. Ninguno de los dos es particularmente económico, entre otras cosas porque el fabricante

**FRENTE A FRENTE**



Nuevo cuadro de instrumentos en el Citroën. El nivel de acabado no es malo

no ha insistido demasiado en esa característica, puesto que lo que se pretende de ellos son altas prestaciones. De todas formas, el CX se destaca de su rival particularmente en zonas de montaña, si se rueda deprisa, en donde la diferencia constatada —en su contra— fue de tres litros a los cien kilómetros.

En estabilidad, el conductor medio apreciará la docilidad del CX una vez se haya acostumbrado a la inmediatez de respuesta de su rapidísima dirección y al tacto inusual de sus eficaces fre-

nos, aunque en España no se haya introducido todavía la versión con ABS. Una vez se haya adaptado a estas dos peculiaridades del Citroën, lo cierto es que apreciará su estabilidad a toda prueba, sin hacer jamás un extraño. El Peugeot, y particularmente esta versión, tiene también una magnífica estabilidad. Pero es más nervioso en sus reacciones. Basta con adelantar un poco la acción de acelerar a la salida de una curva para que esto se traduzca en un derrapaje, muy progresivo, del tren

trasero, fácilmente controlable a base de acelerador. El Peugeot gustará más al conductor más deportivo, que se divierte manejando un coche; el Citroën es para aquellos que quieran rodar rápido, con seguridad y sin preciosismos.

En dirección y frenos ya hemos hablado de las especiales características del Citroën, que una vez que han sido asimiladas por el conductor se convierten en virtudes del vehículo. Las del Peugeot son más normales, pero igualmente eficaces.

Tanto en Peugeot como en Citroën han tenido buen cuidado en adaptar las relaciones del cambio a lo que se pre-

tende de estos coches. De todas formas, el matrimonio entre relaciones de cambio y motor está más logrado en el Citroën. En cuanto al manejo, es más directo en el Citroën, pero más suave en el Peugeot.

Queda hablar del confort. La suspensión del CX es netamente más confortable que la del Peugeot, pero hay que tener en cuenta qué en terreno de curvas, sobre todo si se rueda deprisa, su balanceo hace que la gente se maree con facilidad. En cambio, en itinerarios menos tortuosos o en autopista, el CX se confirma como una de las berlinas europeas más confortables. El nivel so-

**FRENTE A FRENTE**



Poco atractivo el salpicadero del Peugeot. A la larga, sus asientos son más confortables

no es algo más elevado que el del Peugeot, pero manteniéndose siempre en unos máximos poco molestos.

La visibilidad es buena en ambos coches. De noche, el alumbrado es también el adecuado para sus prestaciones. En cuanto a la posición del conductor al volante, la única crítica a hacer va para el CX, en el que la consola central queda muy cerca de la pierna. Esto no sería molesto e incluso serviría para apoyar la pierna en curva, si estuviera acolchada.

**CONCLUSION: EL PRECIO DEL CONFORT**

A través de la prueba nos parece que ha quedado bastante claro que el CX GTi Turbo es una gran berlina, sin embargo, el 505 parece como un coche más divertido de conducir, cuya suspensión es menos confortable, pero que tiene el aliciente de costar unas pesetas menos y ser más económico de consumo.

*Sergio Piccione*

**EQUIPAMIENTO**

**Completos**

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

**BALANCE FINAL**

**Decisión personal**

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

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

**FRENOS**



**Empate**

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)	Citroën		Peugeot	
	Citroën	Peugeot	Citroën	Peugeot
A 60 km/h. ....	13,8	12,8	39,5	37,8
A 100 km/h. ....	39,5	37,8	53,8	54,7

**PRESTACIONES**



**Diferencia notable**

	Citroën	Peugeot
<b>VELOC. MAXIMA</b> (km/h.) .....	213,6	199,8
<b>ACELERACION</b> (seg.)		
400 m. salida parada .....	15,9	17,5
1.000 m. salida parada .....	29,5	31,7
De 0 a 100 km/h. ....	8,7	8,9
<b>RECUPERACION</b> (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	18,1	19,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	20,2	22,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	32,8	33,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	36,1	38,4
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..	8,7	8,5
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..	11,0	11,0

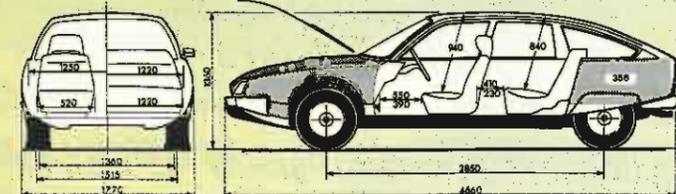
**CONSUMO**



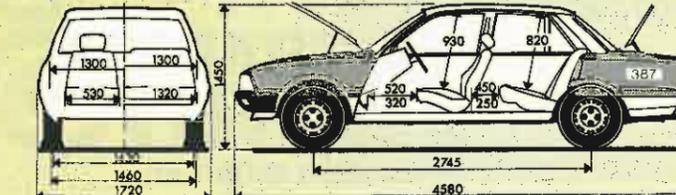
**Goloso CX**

	Citroën	Peugeot
<b>CIUDAD</b>		
A 27 km/h. de media	15,2	14,2
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h. de cruceo	9,2	8,3
En conducción rápida	17,8	14,7
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h. de cruceo	10,7	9,7
A 140 km/h. de cruceo	14,8	13,9
A 180 km/h. de cruceo	18,9	17,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Consumo medio pond.	13,0	12,0
Recorrido (kilómetros)	470	530

**CITROËN CX GTI TURBO**



**PEUGEOT 505 TURBO INYECCION**



**SONORIDAD**



**Sin hacer ruido**

	Citroën	Peugeot
Al ralentí .....	54,6	55,2
A 60 km/h. ....	64,2	60,8
A 90 km/h. ....	68,6	63,8
A 120 km/h. ....	70,8	69,3
A 140 km/h. ....	72,9	76,4
A tope .....	80,7	81,5

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

# NUESTRO ULTIMO "EXITO" DEL 84

**DISCO 1 '84**  
Mejor Programa Audio Música Disco  
**RADIO MINUTO**



RADIO MINUTO acaba  
de ganar un «DISCO DE ORO».

Así. Como suena. Y nos lo ha concedido alguien que de esto  
entiende mucho: la revista DISCO UNO.

Este "Disco de Oro" premia a "la mejor programación musical" de 1984 en Radio.  
Nuestra fórmula sigue funcionando. ¡Y con mucha marcha!

Vente con nosotros a lo alto del «hit-parade».

**RADIO  
MINUTO**  
la radio al minuto.

BARCELONA - MADRID - SEVILLA - VALENCIA - GIJÓN - ZARAGOZA - LAS PALMAS DE G. CANARIA - SANTA CRUZ DE TENERIFE - ALICANTE

## Mercado

### LAS VENTAS DE LOS GTI

La presentación en estos días del Citroën Visa GTi pone en primer plano de actualidad las ventas de automóviles deportivos durante el pasado año 1984. No es fácil delimitar qué modelos entran en esta consideración, por lo que nos hemos referido a aquéllos, de tamaño medio, cuyas potencias superan los 100 caballos, pero que no alcanzan los 130, si bien hay algunos, como el Metro Turbo, el Fiesta XR2, el Samba Rally y algún otro, que podrían entrar en esta consideración.

1.º	Renault 11 Turbo	1.339
2.º	Opel Ascona 1.8	928
3.º	VW Golf GTI .....	877
4.º	Opel Kadett 1.8 ..	704
5.º	R-5 Copa Turbo	437
6.º	Ford Escort XR3	380
7.º	Volvo 360 GLE ..	223
8.º	Peugeot 205 GTI ..	138
9.º	Nissan Cherry ....	85
10.º	Alfasud TI .....	84



### Oferta de la semana

#### ESPECIAL LECTORES MOTOR 16

En talleres Tulio, de la calle Galileo, 89, Madrid, teléfono 233 68 30, durante la quincena del 15 al 30 de abril instalarán techos practicables en los coches de los clientes que lo soliciten a un precio muy especial: 24.000 pesetas. Los techos son de la marca Solarit. El precio incluye la instalación y la garantía.



# Mercado

## COCHES USADOS (En miles de pesetas)

Esta es 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 res-

tar 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.

### ALFA ROMEO

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Alfaud	810	750	700	645	615	475	440	360
Alfaud TI	865	800	735	680	540	505	465	410
Giulia 1300	-	-	-	-	-	-	310	245
Giulia 1600	-	-	-	-	-	-	440	360
Alfetta 1800	-	-	-	-	-	-	495	395
Alfetta 2000	1080	1000	945	870	685	640	595	-
Alfetta GTV 2000	1510	1400	1300	1200	925	815	755	-
2000 Berlina	-	-	-	-	-	-	-	320
Coupe 2000 GT	-	-	-	-	-	-	-	425
Giulietta 1600	1065	985	885	785	610	-	-	-
Giulietta 1800	1080	1000	925	840	875	-	-	-
Giulietta 2000	1110	1030	960	890	740	-	-	-
Sprint Veloce	1190	1100	1000	900	-	-	-	-
Alfetta GTV 2500	1945	1800	1700	1600	-	-	-	-
Alfa 33	1130	-	-	-	-	-	-	-

### AUDI

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
80 GLS 4p	-	945	885	745	585	545	510	475
80 GLE	-	1000	940	800	750	-	-	-
90 CD	1400	1300	1000	-	-	-	-	-
80 GLD	1620	1500	1200	-	-	-	-	-
80 CD TD	2000	-	-	-	-	-	-	-
80 Quattro	2400	-	-	-	-	-	-	-
100 LS	-	-	-	-	-	-	-	380
100 CC	1900	1700	-	-	-	-	-	-
100 CD	2300	2100	1460	1205	1085	980	-	-
100 CD Diesel	2300	2100	1460	1205	1085	980	-	-
100 CC D	1900	1700	-	-	-	-	-	-
200	-	1700	1500	1360	-	-	-	-
200 CD	3500	-	-	-	-	-	-	-
Coupe GT	2100	1900	1600	-	-	-	-	-
Quattro	4300	3800	-	-	-	-	-	-

### AUSTIN

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

### BMW

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
3.0 CSI	-	-	-	-	-	-	-	1285
520	-	-	-	1500	1350	1200	850	750
520i	2270	2100	2000	-	-	-	-	-
525i	2485	2300	2150	1565	1460	1250	1180	1080
528	-	-	-	-	1290	1200	1050	-
528i	2600	2400	2200	1750	1600	-	-	-
318i	1730	1600	1250	1150	950	875	800	750
320	-	1425	1325	1250	1050	925	875	-
320i	2000	1850	-	-	-	-	-	-
323	2270	2100	1680	1570	1460	1210	-	-
728i	2915	2700	2500	2240	2080	1870	-	-
735i	3890	3600	3200	2900	2700	2500	-	-
745i	4845	4300	4000	3500	-	-	-	-
633 CSI	-	-	-	3075	2855	2635	2450	2310
635 CSI	4880	4500	4000	3800	3400	3200	-	-
316	1200	1100	1000	-	-	-	-	-
318	1190	-	-	-	-	-	-	-

### CITROEN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
2 CV	295	275	250	220	210	175	165	110
Dyna 6	310	295	270	240	215	190	165	130
Michari 4p.	405	380	350	320	290	260	220	180
Visa II especial	470	440	410	375	-	-	-	-
Visa II Club	525	495	460	420	-	-	-	-
Visa II Super E	500	480	450	410	-	-	-	-
Visa II Super X	500	480	455	415	-	-	-	-
Visa GT	625	590	-	-	-	-	-	-
Visa 11 E	550	-	-	-	-	-	-	-
Visa 11 RE	590	-	-	-	-	-	-	-
LNA	455	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 E	485	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 RE	515	-	-	-	-	-	-	-
GS	-	-	-	175	150	120	-	-
GS Club	-	-	-	200	170	140	-	-
GS Palas	-	-	-	230	205	180	-	-
GS X2	-	-	-	280	225	185	-	-
GS Break	-	-	-	180	165	135	-	-
GS Break Club	-	-	-	200	175	145	-	-
CX 4V	-	-	-	355	310	-	-	-

### MODELO 76 77 78 79 80 81 82 83

CX 5V	-	-	-	-	600	545	475	-
GSA 1100	-	405	365	325	295	-	-	-
GSA Break 1100	-	395	365	325	295	-	-	-
GSA 1300	565	530	490	445	-	-	-	-
GSA Club	-	380	360	320	290	-	-	-
GSA Palas	655	610	565	520	475	-	-	-
GSA Break Club	515	485	450	415	380	-	-	-
GSA X3	655	610	565	520	475	-	-	-
GSA X1	645	605	-	-	-	-	-	-
BX 14 RE	755	-	-	-	-	-	-	-
BX 14 LE	795	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 RS	845	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 TRS	895	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 RD	940	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 TRD	1030	-	-	-	-	-	-	-
CX 2500 D/Palas	1510	1400	1300	1170	1095	1040	-	-
CX 2500 Dies. Fam.	1585	1450	1350	1250	1160	1095	-	-
CX TRD	1785	-	-	-	-	-	-	-
CX 2500 GTI	1590	-	-	-	-	-	-	-
CX Reflex	800	750	-	-	-	-	-	-
CX Prestige	1730	1600	1400	1280	1190	1100	1020	945
CX 2400 GTI	1400	1300	1100	1000	900	-	-	-

### FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Fiesta N	475	445	405	370	335	310	270	235
Fiesta 1.1	490	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta 1.957 cc.	540	510	455	420	380	345	305	265
Fiesta 1.1.117 cc.	555	525	470	445	410	375	330	295
Fiesta S	560	530	475	440	410	370	330	295
Fiesta S 1300	565	535	480	445	415	375	335	300
Fiesta Ghia 1.1	600	570	535	510	470	430	385	340
Fiesta Ghia 1.3	605	575	540	610	480	435	395	365
Fiesta XR2	690	655	615	-	-	-	-	-
Fiesta L D	660	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	690	-	-	-	-	-	-	-
Escort L 1.1	650	610	565	530	-	-	-	-
Escort L 1.3	655	635	595	560	-	-	-	-
Escort GL 1.1	695	655	615	580	-	-	-	-
Escort GL 1.3	700	670	645	605	-	-	-	-
Escort GL 1.6	720	690	655	615	-	-	-	-
Escort Ghia 1.3	745	710	680	620	-	-	-	-
Escort Ghia 1.6	770	740	705	665	-	-	-	-
Escort Laser 1.1	635	-	-	-	-	-	-	-
Escort Laser 1.3	650	-	-	-	-	-	-	-
Escort L D	730	-	-	-	-	-	-	-
Escort GL D	790	-	-	-	-	-	-	-
Escort Ghia D	840	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL D	805	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.3	735	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.6	760	-	-	-	-	-	-	-
Escort XR-3	-	1100	1000	900	-	-	-	-
Taurus GL 1.6	-	585	540	495	-	-	-	-
Taurus GLS 2.0	-	695	675	650	-	-	-	-
Taurus GL 2.0	-	720	675	630	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.3	-	740	720	685	-	-	-	-
Taurus GL Fam. 2.0	-	765	740	720	-	-	-	-
Granada GL 2.3	1190	1100	1050	900	800	-	-	-
Granada GL F. 2.3	-	1000	900	-	-	-	-	-
Granada GLD 2.1	-	1000	900	-	-	-	-	-
Granada GLs 2.8i	1620	1500	1300	1100	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8	-	-	-	1000	900	-	-	-
Granada Ghia 2.8i	1845	1700	1550	1200	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8	-	-	-	800	700	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8i	1945	1800	1700	-	-	-	-	-
Granada D 2.5	1510	1400	-	-	-	-	-	-
Capri S 2.0	-	1050	980	800	-	-	-	-
Capri 2.8i	-	1300	1200	1100	-	-	-	-
Sierra 1.6	1025	950	-	-	-	-	-	-
Sierra GL	1080	1000	-	-	-	-	-	-
Sierra GL	1190	1100	-	-	-	-	-	-
Sierra Ghia	1405	1300	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. L	1135	1050	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. GL	1240	1150	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	1460	1350	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. D	1510	1400	-	-	-	-	-	-
Sierra XR-4 2.8i	1835	1700	-	-	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.6i	1400	-	-	-	-	-	-	-

### FIAT

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
X-1/9	1190	1100	900	700	600	500	400	315
UNO 45	540	500	-	-	-	-	-	-
UNO 55	620	575	-	-	-	-	-	-
UNO 70	700	650	-	-	-	-	-	-
UNO Diesel	705	-	-	-	-	-	-	-
Argenta 2000	920	850	785	-	-	-	-	-
Argenta Diesel	1010	935	850	-	-	-	-	-
Regata	800	-	-	-	-	-	-	-

### MERCEDES BENZ

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
190 E	2900	2600	-	-	-	-	-	-
190	2485	2300	-	-	-	-	-	-
190 D	2335	-	-	-	-	-	-	-
200 D	1945	1800	1700	1600	1500	1400	1300	1200
220 D	-	-	-	-	-	-	-	1300
240 D	2270	2100	1900	1800	1700	1600	1500</	

## LOS COCHES SE REPARAN

**D**EBO manifestarle mi sorpresa en relación con la clasificación de los que ustedes denominan «Los 100 principales», pues en la mencionada lista no consta la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines.

Me es difícil imaginar la existencia de un estudio objetivo de la realidad de la automoción en España si no es mediante la participación en aquél de la Confederación de Talleres de Reparación de Automóviles, que por derecho propio merece un lugar destacado dentro del sector del automóvil.

CETRAA tiene como miembros de pleno derecho a un total de 42 provincias asociadas. Ello quiere decir que representa a una gran mayoría de los 40.000 talleres de toda España, en los cuales trabajan más de 120.000 personas.

Incluso a nivel internacio-

nal nuestra importancia también queda constatada, pues formamos parte de la Organización Mundial de Comerciantes y Reparadores de Vehículos (IOMTR).

Espero que de las razones expuestas, que, como puede apreciar, son totalmente objetivas, saque usted las deducciones oportunas, que no son otras que la apreciación de nuestra importancia en el sector, y la necesidad de su reconocimiento.

**Carmelo V. Olmo**  
Presidente de CETRAA

**Respuesta.**—Partiendo de un sincero y profundo reconocimiento a su asociación, con la que siempre hemos contado en trabajos anteriores y a la que agradecemos su colaboración, debemos puntualizar que el trabajo mencionado, con las lagunas propias de toda información periodística, se refería al mundo comercial y empresarial, dejando al margen otros sectores no menos importantes. Las lógicas limitaciones de espacio

nos obligaban a dejar fuera no sólo a los reparadores, sino a empresas suministradoras, cuyo peso específico en el sector nadie duda.

## A VUELTAS CON LOS PRECIOS

**E**N relación con el editorial de nuestro pasado número 74, «El verdadero precio de los coches», recibimos esta carta de David Colyer, director de marketing de Austin Rover España, que gustosamente publicamos:

«En España, por algún motivo, se habla a nivel de marcas únicamente de los precios franco fábrica, a diferencia de la mayoría de países en Europa. Austin Rover España ha intentado en diferentes ocasiones publicar el precio de venta total, incluyendo impuestos, aunque no ha tenido éxito debido a que en nuestro país todavía hay un sector del público que puede acceder a unas condiciones de compra

especiales por las que no se abona el I.L., como son los rent-a-car, las flotas, etcétera. En estos casos, el precio franco fábrica está sobradamente justificado.

Austin Rover España espera que con la próxima entrada de nuestro país en los mercados comunitarios en igualdad de condiciones, estos asuntos quedarán resueltos por sí solos tras el acuerdo de todas las marcas, pudiendo ofrecer al futuro comprador unos precios finales del producto.»

## VARIAS DUDAS

**S**OY fiel lector de esta estupenda publicación y tengo unas dudas que me gustaría consultaros:

—¿Por qué el motor diesel obtiene la potencia máxima a un régimen relativamente tranquilo?

—¿Por qué no puede arrancarse empujando un coche con cambio automático?

—¿En qué consiste exactamente la maniobra llamada punta-tacón dentro de la conducción deportiva?

**Eduardo Hernández**  
Granollers

**Respuesta.**—Un motor diesel, por su propia estructura, es más lento para subir de vueltas. Piense que el combustible no se inflama por medio de una chispa, sino por la temperatura originada por la fuerte compresión, que llega a alcanzar la relación 22/1, e incluso superior. Por tanto, hay que vencer esa resistencia. Por otro lado, la robustez de los diesel limita grandemente su capacidad para girar rápidamente.

Con cambio automático si empujamos con una marcha engradada, lo único que hacemos es hacer resbalar el convertidor de par. Sólo cuando una de las turbinas gira a velocidad elevada es capaz de mover el fluido que hace girar a la segunda. Un automático podría arrancar si fuésemos capaces de empujarlo a velocidades superiores a los 50 kilómetros por hora aproximadamente.

La maniobra de punta-tacón consiste en el acciona-



miento simultáneo del freno y del acelerador, lo que permite frenar y a la vez reducir con doble embrague. Normalmente se acciona el freno con la punta del pie y el acelerador con el tacón, pero, a menudo, la disposición de los pedales obliga a pisar ambos con la punta del pie.

## CONCESIONARIO ABUSIVO

**E**STIMADOS señores, paso a relatarles un caso muy extraño que me está sucediendo con Autos Abelenda, concesionario de Peugeot-Talbot en la ciudad de Jaén.

El día 20 de diciembre de 1984 me personé en los locales de esta concesión Talbot con objeto de adquirir un Samba S.

En aquel momento firmé los documentos que me presentaron y entregué el coche antiguo más una señal. Inmediatamente llegó a mis oídos la poca solvencia de este concesionario, en el sentido de que se quedaba con el dinero del cliente y no le entregaba el coche solicitado. Por dicho motivo comencé a personarme con frecuencia en la concesión, reclamando el coche o la cantidad de dinero que ya había entregado. Me daban excusas de todo tipo sobre la tardanza en la entrega del automóvil, muchas de ellas contradictorias, hasta que el día 10 de febrero de 1985 me dicen que ya ha llegado mi coche. Por cierto, lo trajeron rodando desde Madrid hasta Jaén. El coche presenta los defectos que a continuación les enumero:

—Lo pedí negro y me lo entregaron plateado.

—Tiene roto el cuentakilómetros parcial.

—Le faltaba el encendedor.

—El panel que recubre interiormente el techo está abombado.

—Las bandas laterales de protección están desprendidas.

—La escobilla del limpiaviento trasero está oxidada, así como los montantes centrales.

—Toda la superficie de la pintura metalizada incluye partículas oxidadas, por el largo tiempo de permanencia a la intemperie.

—Se trata de un modelo viejo (no incorpora el tipo de volante de los Samba S actuales ni el resto de elementos de control).



El coche venía sin la correspondiente documentación, así que me pusieron unas matrículas provisionales, con cinta adhesiva, y me lo llevé al garaje. Como es lógico, para poder llevarme lo tuve que pagar el coche, cosa que hice con un talón a nombre del concesionario.

Pues bien, estamos en marzo y todavía estoy esperando que me entreguen la documentación, y espero que comprendan mi preocupación.

**Pedro P. Montes**  
Jaén

**Respuesta.**—Nos parece inconcebible que aún queden concesionarios de tal catadura, si es que se confirma lo que nos dice en su carta. Estamos seguros que la dirección comercial de Peugeot-Talbot tomará cartas

en el asunto a la mayor brevedad, y le agradecemos el que haya tenido la confianza que demuestra en esta publicación.

Y permítanos un consejo: a la vista del estado en que le entregaron el vehículo, nunca debió haberlo recogido y menos aún sin documentación. Si no se resuelven pronto las cosas, lo mejor es que se presente directamente en una Comisaría o en un Juzgado de Guardia, presentando una denuncia por estafa, pero antes póngase en manos de un abogado.

## ADIOS FERRARI

**S**OY propietario de un Ferrari 4001, o mejor

metros hasta que me estrellé con un árbol; iba bastante deprisa y los frenos no pudieron frenarme. El coche quedó hecho papilla, y yo con un brazo roto y una herida en la frente. Creo que por lo que costó el coche no debiera tener estos fallos, tiene unos cuatro meses y cuatro mil kilómetros. Me gustaría que me informasen dónde puedo efectuar mis quejas y si puedo demandarles, y cuál pudo ser la causa del accidente.

**Eduardo Beltrán**  
Barcelona

**Respuesta.**—Para hacer un análisis sobre las causas del accidente, tendríamos que efectuar un reconocimiento pericial del coche y del lugar del accidente, lo que suponemos ya habrá efectuado la compañía de seguros, por la cuenta que le tiene.

Aunque se hubiese producido un fallo mecánico, no creemos que tenga el menor derecho a exigir reclamaciones al fabricante. Cuando se conduce un automóvil de 315 caballos de potencia, todas las distancias nos parecen cortas y los frenos ineficaces. Tenga cuidado porque en el fondo ha tenido mucha suerte.

## SOLUCION A LOS PASATIEMPOS

Foto robot  
1: Lada (Niva). 2: Talbot (Horizon).  
3: Ferrari (Mondial). 4: Porsche (924).

## Shábleo

**HORIZONTALES:** 1: Placenteros. Eutumeor. 2: Titicaca. Corte. Ti. 3: Cerne. Dotase. Rafi. 4: Lado. Letargo. Car. 5: To. Lóbrego. Berna. 6: Chamizo. Panadero. 7: Papistas. Rápido. Me. 8: Rata. Pájaro. Miro.

**VERTICALES:** Platícar. To. Para. 2: Centínela. Chapista. 3: Teca. Dolomitas. 4: Roscado. Brezo. Pa. 5: Taiego. Raja. 6: Encorsetar. Papiro. 7: Tute. Gobernado. 8: Me. Ra. Nade. Mi. 9: Certificar. Romcro.

## CRITICA DE TIENDAS

### MOVILMAR Concesionario Talbot en Madrid

**E**N la avenida Ciudad de Barcelona, número 208, de Madrid, se encuentra el concesionario oficial Talbot-Movilmar, con una superficie de 3.000 metros cuadrados, distribuidos en taller eléctrico y mecánico, estación de servicio, exposición de coche nuevo y nave para el almacenamiento de coches usados y nuevos.

Atienden estas instalaciones cinco vendedores especializados y veintitrés mecánicos, con una rotación de trabajo de taller mecánico y eléctrico superior a 700 coches/mes.

La exposición de coches nuevos tiene una superficie de 200 metros cuadrados. Los vendedores prestan una atención correcta al cliente. Las reparaciones

**Puntuaciones:** Vendedores, 6; Repuestos, 8; Exposición, 7; Entregas, 8, y Financiación, 6.

de chapa las realizan en un agente de ellos mismos, pero el cliente entrega y recoge el coche en Movilmar, recibiendo la garantía de esta casa sobre la reparación realizada.

Entre los servicios al cliente destaca la posibilidad de alquilar un coche de Europcar en las propias instalaciones del concesionario, el utilizar el ser-

vicio de lavado, etcétera.

Disponen de un buen almacén de recambios. Las instalaciones aún no están informatizadas, pero a corto plazo lo estarán. La exposición de vehículos de ocasión la tienen en unas instalaciones próximas a la M-30, en avenida Vinateros, número 2, exposición que es atendida por un vendedor.



# Conozca su coche

## PASE A PERFIL BAJO

La firma Kléber acaba de presentar una nueva gama de neumáticos de perfil bajo que comprende medidas en las que el perfil varía desde 0,70 a 0,60, número este que viene dado por el porcentaje que la altura del flanco representa con respecto a la anchura de la banda de rodadura.

Los neumáticos cuya relación es inferior a 0,80, se consideran de perfil bajo, y

en la actualidad son más del 40 por 100 de los vehículos en Europa, los que equipan gomas del tipo perfil bajo.

La nueva gama Kléber pertenece a la serie denominada C, comprendiendo los modelos C 2, C 4, C 20H, C 40H y C 50H. Sus principales características residen en su bajo índice de ruido, cualidades de confort y elevada resistencia al «aguaplaning».

Estos nuevos neumáticos Kléber equipan ya en serie a algunos de los más importantes constructores europeos, y en España son distribuidos por Labi Export, S. A.

También Kléber ha renovado su gama para hielo y nieve, destacando los C 14 (serie 80) y C 24 (serie 70), que pertenecen a los llamados «de contacto», es decir, que sin llevar clavos ofrecen

una seguridad y adherencia muy superior a los convencionales en esas condiciones. Estos neumáticos están fabricados con un compuesto de goma tipo «thermocontact».

Entre los nuevos neumáticos presentados cabe destacar los C 20H, C 40H y C 50H, homologados para altas velocidades y en cuya fabricación se emplean materiales como el kevlar.



El C 2, de perfil 70, es el modelo básico de la nueva familia Kléber de neumáticos de perfil bajo. Existe en medidas 145/70 R 13 y 155/70 R 13, y sus destinatarios principales son los turismos de tipo medio.

**Kléber C 50H, en medidas**  
175/60 13, 185/60 13, 185/60 14,  
195/60 14 y 195/60 15.

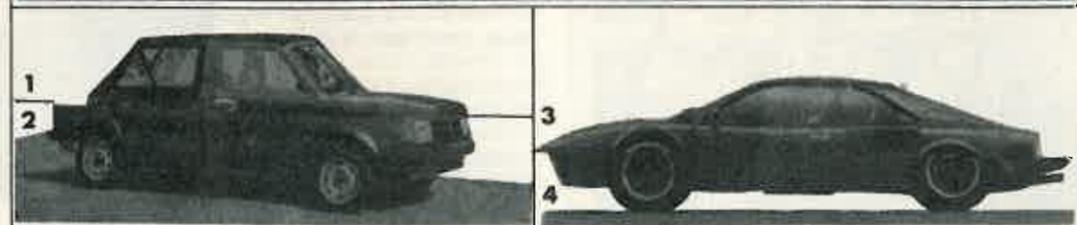
**Kléber C 20H, en medidas**  
175/70 13, 185/70 13, 175/70 14,  
185/70 14 y 195/70 14.

**Kléber C 4, en medidas 165/65 13,**  
165/65 14, 175/65 14 y  
185/65 14.



# Pasatiempos

## FOTO ROBOT



Estos dos bonitos prototipos están formados por cuatro conocidos modelos de grandes marcas. ¿Adivina cuáles son?

		Silábico								
		1	2	3	4	5	6	7	8	9
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										

## CRUCIGRAMA SILABICO

**HORIZONTALES.** 1: Agradables, apacibles. Impedir o entorpecer el movimiento de un miembro. 2: Lago situado en la altiplanicie andina de Perú y Bolivia, a 3.815 metros de altura. Conjunto de personas que componen la familia y séquito del rey. Forma del pronombre personal de segunda persona. 3: Parte blanda y mollar del cuerpo de los animales. Señalase bienes para una fundación o instituto benéfico. Diminutivo cariñoso de nombre propio. 4: Lo que está a la izquierda o a la derecha de un todo. Fig., insensibilidad, enajenamiento del ánimo, modorra, sueño profundo. En inglés, coches. 5: Matrícula toledana de coche. Oscuro, tenebroso. Cierta capital europea. 6: Arbol medio quemado o chamuscado. Cierta oficina. 7: Nombre que los heterodoxos dan a los católicos romanos. Veloz, acelerado. Dativo o acusativo del pronombre

personal. 8: Familiarmente, raterillo, ladrón. Nombre genérico que comprende toda especie de aves. Veo, contemplo. **VERTICALES.** 1: Conversar, hablar uno con otro. Matrícula de coche. Preposición. 2: Soldado que vela con determinada misión. Cierta especialista dentro del ramo de las reparaciones de coches. 3: Arbol de madera muy dura, elástica e incorruptible, usada para construir barcos. Montañas del Tirol italiano. 4: En forma de rosca. Cierta arbusto ericáceo, muy ramoso. Repetido, padre. 5: Saco largo y angosto, de lienzo basto. Hendidura, grieta. 6: Poner el corsé muy ceñido. Fam., billete de banco. 7: Cierta juego de cartas. Regido, guiado, dirigido. 8: Dativo o acusativo del pronombre. Dios egipcio. Flote en el agua. Nota musical. 9: Afirmar alguna cosa dándola por cierta. Peregrino de bordón y esclavina.

Soluciones en página 33

## CAVA CLUB 16 y RIOJA SAGASTA 81

# PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEAN LO MEJOR.

Para usted, para todos los amigos del Club 16, están reservadas dos magníficas cosechas. Dos extraordinarias bodegas. El cava Raimat-Brut, por sólo 550 Ptas., y el vino Rioja Sagasta 81, 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/caja 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 INREVISIA por un total de Pts. Como suscriptor n.º ..... de ..... he aplicado un descuento del 10% (total 2.970 Ptas/caja cava Club 16) y (total 2.160 Ptas/caja Rioja Sagasta 81, de Bodegas Olarra) al importe de mi pedido.

Las cajas serán transportadas por Aitena, S. A.



LOS PREMIOS DE HERTZ

La entrega de la primera edición de los premios Gran Prix-84, de Hertz España, S. A., tuvo lugar el pasado 9 de febrero en el stand de la marca en Fitur-85. Los premios fueron los siguientes: un Ford Orion CL 1300 a José Bravo, de Viajes Ecuador de Sevilla. Un vídeo V-320 con videocámara a Rafael Cabello, de Viajes

Ecuador de Madrid, y una cadena Hi-Fi con Compact-Disc a Jaime Escamilla, de Viajes Eurijet de Sabadell. Hertz España, S. A., también estuvo presente en el V congreso que celebró la compañía francesa Wagons Lits en el Hotel Palace de Madrid, el pasado mes de enero. Asimismo, participó en el «Workshop».

RUEDAS ESPACIALES

En el pasado rallye París-Dakar, el coche de Prensa para los integrantes del equipo de TV-3 y la Cadena Colpisa, que siguió toda la prueba, era un Nissan Patrol, equipado con neumáticos BF Goodrich U.S.A.

El recorrido total del rallye se realizó con los mismos neumáticos, que no sufrieron ningún pinchazo ni presentaron problema alguno. Concretamente, estos neumáticos de diseño especial son los que equipa de origen el transbordador espacial de la NASA.

SILENCIO, MADERA Y CUERO

Carlos de Salamanca, nuevo importador exclusivo de Jaguar en España, ha adjudicado a Ar-

ce & Potti su campaña de publicidad. Esta agencia ha creado cinco grandes ejes de comunicación bajo los siguientes titulares: «Silencio, madera y cuero a 220 km/h»; «12 cilindros impulsando un salón de nogal y cuero»; «Los 220 km/h más bellos a su alcance»; «Todavía existen coches como el legendario Jaguar»; y «Acaricie la idea de tener un Jaguar».



EL «PAPAMOVIL»

Para los desplazamientos de Su Santidad el Papa Juan Pablo II durante su pasada visita a tierras españolas, Land-Rover Santana, S. A., diseñó dos unidades especiales del modelo 109 que posteriormente fueron regalados a Roma, para que el Pontífice pueda utilizarlos en sus viajes por diferentes países.

Ahora estos populares y simpáticos vehículos son



conocidos en todo el mundo con el nombre de «Papamóvil», nombre con el que, cariñosamente, se le bautizó en España.



GUSTO POR EL PASADO

El pasado día 3 de marzo tuvo lugar el XXVII Rallye Internacional de Coches de Epoca Barcelona-Sitges, que patrocinó la empresa Philips Ibérica, S. A. E. Con este patrocinio y la creación del primer

trofeo Philips, esta empresa patentiza una vez más su deseo de colaborar en todas aquellas actividades de tipo cultural y deportivo que tradicionalmente enriquecen la vida social de Cataluña.

MICHELIN AL DIA

Durante los días 12 y 13 de marzo se ha celebrado en Madrid la Convención Nacional de Ventas que anualmente reúne a los viajantes, técnicos y responsables de la división comercial de la empresa Safe Michelin. La convención, a la que asistieron 254 personas, tuvo lugar en el Centro de Formación y Asesoramiento Michelin, de Madrid, y se desarrolló bajo el signo de la técnica.

Agenda personal

Libros



Anuarios al día

Ya han aparecido los anuarios de la Federación Internacional y Española de Automovilismo. En ellos se recoge la normativa vigente para la presente temporada, así como los calendarios de pruebas y direcciones de las entidades organizadoras. El internacional se puede encontrar en librerías especializadas o pidiéndolo directamente al editor —Editions V. M. 116, bd Malesherbes, 75017, París, Francia— o en la Federación Internacional del Automóvil —8, Place de la Concorde, 75008, París, Francia— por un precio aproximado de 3.500 pesetas. El anuario de la Federación Española se obtiene gratuitamente con la licencia federativa, o comprándolo por 1.200 pesetas en la calle de Menéndez Pelayo, número 67, donde tiene la sede esta Federación.

TALLERES DE GUARDIA

DURANTE el sábado 13 y el domingo 14, los talleres que recogemos a continuación están de guardia:

**CITROËN:** En Madrid, la central en Doctor Esquerdo, 62. Tel. 273 76 00, y Garaje Las Flores, Gaztambide, 14. Tel. 243 18 62 (sábado). Comercial Citroën, Móstoles. Tel. 614 60 11 (domingo).

**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 Talleres García, Mejía Lequerica, 42. Tel. 330 13 66. 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. Medina (Legazpi). Tel. 473 30 44. Intermotor (Hortaleza). Tel. 763 10 66. Albautó (Vallecas). Tel. 477 84 58. 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., Witardo, 59-61. Tel. 321 82 83. Recambios Puig, Aragón, 11. Tel. 224 51 57. Talleres Roque, Padilla, 285-287. Tels. 235 22 66 y 236 60 01. En Madrid, la central, en paseo Castellana, 278. Tels. 215 31 40 y 215 33 40. Ancri, Ocaña, 94-100. Tel.

266 00 11. Tracción Motor España, Pantoja, 5. Tel. 413 25 97. En Valencia, Levante Motor, avenida 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. Tels. (91) 455 55 85 y 456 21 56. Colabora con las siguientes casas: Peugeot-Talbot, Escucha, 24. Tel. (91) 458 68 91. Opel: Euroservice Assitance. 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.

La foto premiada



VIA INVISIBLE

Puede haber un paso a nivel sin barreras. Puede existir un paso a nivel sin señalizar, pero lo incomprensible y nunca visto es encontrar la barrera y la señal sin que exista vía alguna que atravesase la calzada. La foto la remite Rafael Pascuala Pérez, de Madrid, que recibirá como premio una suscripción por seis meses a MOTOR16.

Exposición

Con las alas en el suelo

Durante los días 12, 13 y 14 de abril se celebrará en las Reales Atarazanas de Barcelona la II Exposición Internacional de Ultraligeros, que organiza el Club Deportivo de Ultraligeros de Cataluña, con la colaboración del Real Aero-Club de España y la Federación Aérea de Cataluña. En esta feria se presentarán las últimas novedades del sector.

Carreras

Apretado fin de semana

El Rallye Gerona-Guillerías, puntuable para el Campeonato de España, comenzará a las 17,30 horas el sábado 13 de febrero en el paseo de Cipsela, de la localidad catalana de Llanfranc. Ese mismo domingo se celebrará el X Rallye Centro, el Campeonato de España de Enduro, que organiza el Moto-Club Manresa, y la prueba puntuable para el Campeonato de España de Rallyes de Motos, que organiza el Moto-Club Tarragona. Asimismo, tendrán lugar en el Polígono Industrial de Ceira (Gerona) las Seis Horas de Resistencia Vespa Casademunt.

# Comprar y vender



**Julio TALLERES**

C/ Galileo, 89. Tel. 233 68 30. MADRID-3

## INSTALACION DE TECHOS SOLARES

- Aireación total y natural en verano
- Renovación de aire en invierno
- Cristal reflexivo laminado de 5 mm.
- Cierre hermético garantizado
- Instalación en el día

OFERTA LANZAMIENTO



SE VENDE

PRECIO 275.000,-  
6.75.6033 MIGUEL

## 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.ª  
08016 BARCELONA  
Tels. (93) 349 90 64 - 321 02 42

**COMPRO** motor Volkswagen Escarabajo, buen estado, 12 voltios. Tel. (977) 30 30 95.

**VENDO** motor Seat 1.800. Dedauto. 35.000. Tel. (91) 797 06 81.

**TRIUMPH** 2000 MK2, turismo, impecable. 500.000. Tel. (91) 259 96 54 650 22 61.

**VENDO** kits carburación Iresa. 35.000 ptas. Tel. (952) 30 53 99. Comidas.

**VENDO** Ronda Crono, perfecto estado, extras. 800.000. Teléfono (972) 25 79 99, de 8 a 15 horas.

**VENDO** Ducati Desmo, 13.000 km. Tel. (983) 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.

**131** 1430 Ranchera M-BY. Tel. (91) 472 31 96.

**150** GLS M-DH. Tel. (91) 472 31 96.

**RENAULT** 18 GTS. M-DY. Tel. (91) 472 31 96.

**131-2.500** Diesel. M-EG. Tel. (91) 472 31 96.

**131** Perkins. M-CV. Tel. (91) 472 31 96.

**DYANE** 6B. M-CU. 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, radiocasete. Tel. (91) 407 62 19.

**TALBOT** Horizon Diesel. VA-J, 825.000 ptas. Tel. (983) 23 24 03.

**RONDA** 75 CLX M-FD, 675.000 pesetas. Tel. (983) 23 24 03.

**RENAULT** 18, 5 velocidades, aire acondicionado, VA-I, 675.000 pesetas. Teléfono (983) 47 15 00.

**TALBOT** Horizon 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.

## 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

## DESGUACES JACINTO SIERRA

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

TEL. 691 35 96

## autos/ VILAZO, S.A.

FERNAN GONZALEZ, 20-TF. 274 00 05  
ACACIAS, 20-TF. 268 32 44-MADRID

## OFERTAS ESPECIALES

- Renault 16, 5 velocidades, aire acondicionado, 70.000 entrada
- Ford Granada 2.3 seminuevo, 170.000 entrada, 25.300 mes
- Supermirafiori moderno, 65.000 entrada, 13.600 mes
- Horizon año 83, 40.000 entrada, 19.000 mes
- (3) 1600 Familiar, 30.000 entrada, 9.800 mes
- R-5 varios. Poca entrada, 8.500 mes
- Fiesta varios, 20.000 entrada, 8.000 mes
- R-5 varios. Poca entrada, 5.500 mes
- Ronda 65 CL año 83. Sin entrada

CREDITOS A 4 AÑOS  
9,5 % INTERES  
INFORMACION:  
274 00 66

VISITENOS EN NUESTRAS EXPOSICIONES  
Fernán González, 39  
Acacias, 20  
NUESTRA MAYOR CALIDAD  
«LA CALIDAD»

## SUSCRIBASE A MOTOR 16



**Motor 16**  
Apartado N° 330 F.D.  
MADRID

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

## Tarjetas Postales



Xavier Domingo

**E**l rey Hussein de Jordania nos compra tanques, cañones, misiles, munición, granadas y muerte. Israel nos compra coches Seat. Prefiero, de lejos, el segundo cliente.

El coche es el vehículo tan imprescindible como ideal para visitar Israel. Sólo tiene el pequeño y fraternal país una vía férrea y, en cambio, la red de carreteras cubre todo el territorio de norte a sur y de este a oeste, desde el mar Muerto hasta el Tiberiades y desde Galilea al mar Mediterráneo.

Fabuloso crisol de culturas, Eretz Israel merece una visita larga y detenida que se puede hacer con el más prodigioso y divertido de los *baedekers* en la mano: la propia biblia, esa historia larga y movida de la relación de un Dios prodigiosamente humano, «humano, demasiado humano», que decía Nietzsche, con un pueblo aferrado hasta el misterio a un pedazo tierra.

La fortaleza de Massala, en el sur, es el mejor de los símbolos. Flavio Josefo en «La guerra de los judíos» cuenta, en plan de preciso y excelente corresponsal de guerra, la tragedia del nido de las águilas colgado encima del mar Muerto, por el ejército de Roma. Finalmente, ya agónicos, casi acabados de sed y de hambre, los judíos sitiados por un ejército de muerte se rendirán y aceptarán el cautiverio romano. Ahora, cada año, una compañía de paracaidistas del Ejército de Israel se reúne en lo alto del escarpado monte y en las ruinas de la fortaleza, iza la bandera con la estrella de David y lanza un grito: «No más Massalas». Enfrente está el Jordán y el mar Muerto y, al otro lado, Jordania armada hasta los dientes.

Sin embargo, lo más fascinante en Israel no es la guerra, sino la paz, la paz y el silencio inolvidable de un *Sabbath* en Jerusalén. Una paz celosamente custodiada por los *Hassidim*, esos puristas religiosos, intolerantes centinelas de la ley sabática. Con sus trajes negros, sus filacteras, sus amplios sombreros, sus luengas barbas, sus trenzas, sus pantalones curiosamente cortos y sus calcetines blancos, a mí, que no soy creyente, los *hassideos* me gustan e imponen respeto.

No entréis en auto por sus barrios un día de sábado. Encender una simple bombilla y mucho más un motor en ese día es lanzar a Adonais un desafío intolerable. La creación, es decir, el acto divino por excelencia, es en el pensamiento kabbalístico algo permanente, algo no acabado, algo que se sigue produciendo a diario, en la compleja mecánica emanantista de la kabbala: los *Sefirods*. Pero el sábado adonais, la primera fuente de ese monumental tra-

## La paz del sábado

bajo creativo diario, descansa. Cualquier acto creativo humano como encender un interruptor, «hacer la luz» o poner algo en movimiento, perturba el plan divino. Esa es la razón profunda



del celo *hassideo*. Yo lo respeto profundamente. Gocemos, pues, del silencio sabático de esa ciudad increíble que es Jerusalén. El valle de Hebrón, en donde dicen que ha de celebrarse el juicio final. El muro y la sinagoga. El laberinto de la ciudad vieja. El apacible y nítido barrio británico. Las murallas. Eso sí, si queréis comprar, habrá que alquilar un auto y hacer la autopista hasta Tel Aviv. El sábado en Jerusalén todo está cerrado. En Tel Aviv, ciudad abierta, cachonda y pagana, moderna y joven, todo es bullicio y fiesta. Bellezas femeninas rajan la calle, todas las

bellezas del mundo, espléndidas criaturas, rubias de Polonia y Alemania, morenas de Macedonia, ojos negros sefarditas, ojos verdes de la Rusia profunda, Ester y Sara en cada cuerpo.

Y las mil cocinas. Las más aconsejables, las de los yemenitas y las de los polacos. También las de los judíos llegados de Marruecos, Argelia y Túnez, de raíz judeoespañola. No esperéis virguerías, modernidades, ni alta cocina. Excelente materia prima, eso sí, y fogones tradicionales, caseros, sabrosos, dentro del respeto a lo *kasher* y ritual. Lo aprovecharemos para degustar, entre otras delicias, la carpa rellena, gran acierto de la cocina *askenash* o *judeoalemana*.

Buena ocasión también para beber los vinos de Israel, pueblo de la biblia y también pueblo del vino. Está presente en la vida del judío desde el día de su circuncisión, cuando el rabino im-

pregna de vino los labios del bebé circuncidado a fin de que se tranquilice y se duerma. Excelente costumbre.

Los *cabernet* tintos y los *sauvignon* y *chardonnay* blancos están de moda. Algunos de ellos son excelentes. Los de la zona del Monte Carmelo, en particular. También hacen algún *champaña*, pero podéis absteneros tranquilamente de catarlo.

España es el único país del mundo libre que no mantiene relaciones con Israel. Hoy sabemos por qué. Es el precio de las armas que nos compra el rey jordano. Un demócrata de toda la vida.

# AMIGOS DEL AIRE

Parecen setas gigantes, que poco a poco se elevan en el aire y llegan a invadir el cielo con sus multicolores capas, como en la última reunión en Albuquerque, Nuevo México,

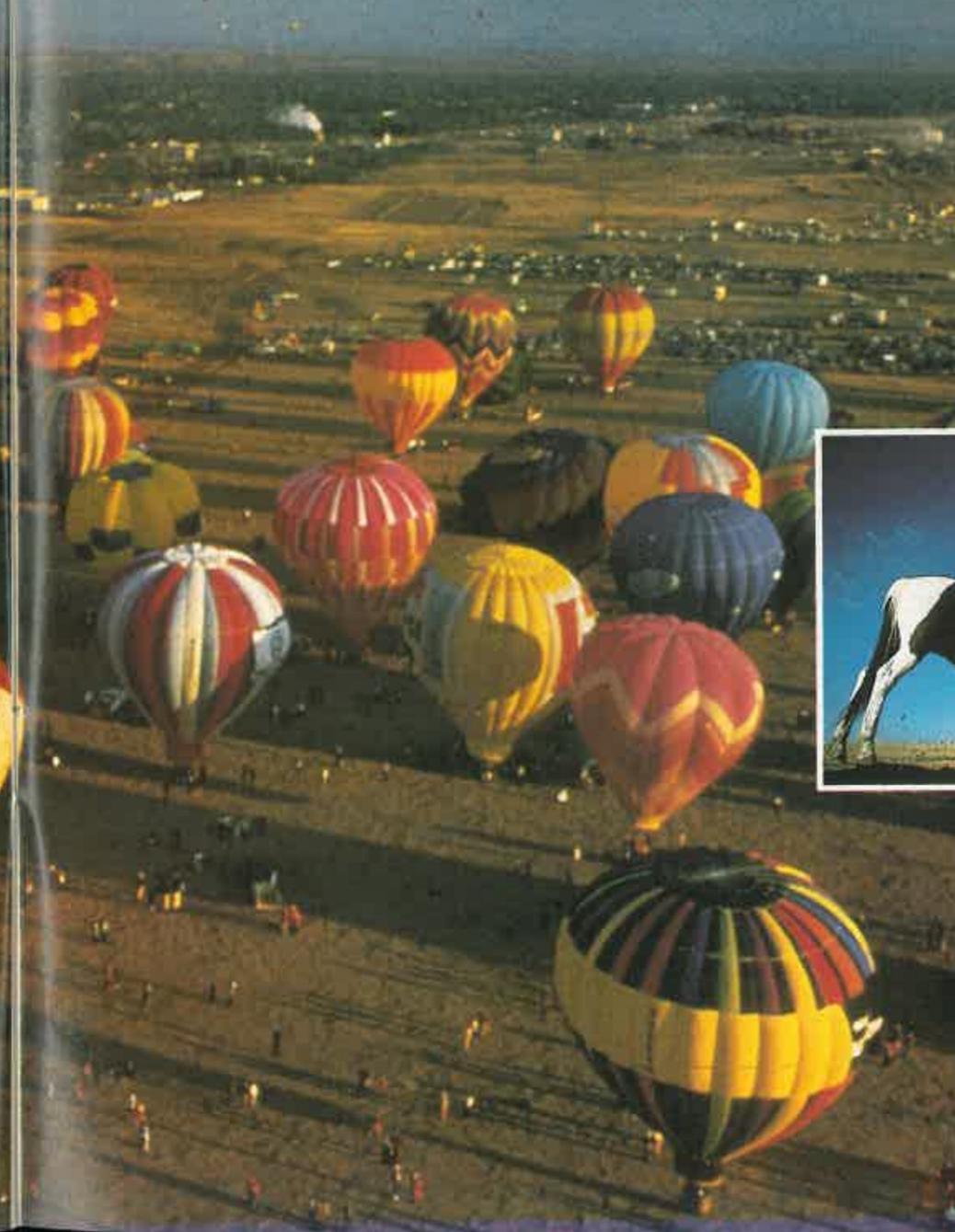
**E**l globo de aire caliente ha sido el primer invento que permitió al hombre remontarse en el aire con un mínimo de garantías y eficacia. Desde que los hermanos Montgolfier presentaron su primer globo tripulado, en el año 1783, en presencia de los que fueran reyes de Francia, Luis XVI y María Antonieta, la cosa ha evolucionado notablemente. Era el principio de la aerostación, del más ligero que el aire. Dos siglos más tarde, los medios más pesados, aviones y helicópteros, han arrinconado a los viejos globos, que en los últimos años han experimentado un renacimiento, debido al deporte.

Como casi todo, los globos de aire caliente no son un invento occidental;

los chinos y japoneses los utilizaban desde tiempos remotos, como ornamento y diversión en sus fiestas, aunque no volaron en ellos.

Los modernos globos se construyen con tejidos sintéticos, parecidos a los que se emplean en los espinakers de los veleros, muy ligeros y de gran resistencia. Pero en las burquillas se sigue empleando el mimbre, acompañado de aleaciones ligeras y plásticas.

La práctica de la aerostación deportiva está viviendo un nuevo renacimiento en los últimos años, especialmente en Estados Unidos. Todos los años se celebran campeonatos del mundo de la especialidad, aparte de regatas y concentraciones internacionales. En España existen cerca de treinta globos en ac-





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

**Diario 16**

tivo, con un censo de cerca de cuarenta pilotos con título, entre ellos cuatro o cinco mujeres. La flota está principalmente concentrada en Madrid y Barcelona, pero existen unidades en Asturias, Sevilla, Canarias, etcétera.

Todos los años se celebran regatas y exhibiciones en diversos puntos del país, con asistencia de pilotos y naves extranjeros, además del Campeonato de España, donde se selecciona el representante que acudirá a los mundiales. El pionero de este segundo despegue de la aerostación en España ha sido el reportero de TVE Jesús González Green.

Las modalidades de la práctica de este deporte son varias. La principal es la navegación de precisión; se trata de alcanzar lo más cerca posible unos puntos determinados por los jueces poco



Llegar al objetivo La victoria está en juego

antes de la señal de despegue. También puede ser que un globo parta un cuarto de hora antes, y los demás tengan que darle alcance, o recorrer la menor distancia posible en un cuarto de hora. Toda la actividad deportiva de los globos está registrada por la Fenda (Federación de Deportes Aéreos).

El precio de estos artefactos varía notablemente con su capacidad y tamaño. Desde el utilitario globo unipersonal, que puede costar alrededor del medio millón, hasta los dos millones largos de los que tienen capacidad para tres o cuatro tripulantes. Una vez plegados se les puede transportar fácilmente en un remolque tirado por cualquier coche.

Pero las exhibiciones y concentraciones europeas poco tienen que ver con los grandes festivales norteamericanos, como el de Albuquerque, en Nuevo México, donde se reúnen miles de globos y en el que se realizaron las fotografías de este reportaje. Al amanecer, el campo se encuentra cubierto por las capas multicolores, que extendidas en el suelo poco a poco van tomando forma mientras sus tripulantes las van inflando. El paisaje se cubre de una floración de enormes y multicolores setas, que luego despegan para quedarse colgadas del aire. El amanecer es el mejor momento para volar, antes que el sol

caliente la tierra y esto produzca corrientes de viento, que si alcanzan cierta fuerza pueden poner en peligro a los arriesgados aeronautas.

Pero los globos de aire caliente no sólo tienen utilidad deportiva. Hace unos años, dos familias completas de Alemania Oriental consiguieron pasar-

se a Occidente en dos globos, construidos por ellos mismos. Una noche, con vientos favorables, despegaron y en pocas horas se plantaron al otro lado del muro, sin que los sofisticados sistemas de radar y detección les descubrieran. Luego se hizo una película relatando esta moderna odisea.

**Jesús González Green**

**Cabalgar en el viento**



LA Federación Americana dice que la aerostación es una locura delirante. No está mal. Pero es mucho más. Es vivir un sueño, cabalgar en el viento y dejarse llevar por él, rozando a veces las copas de los árboles, incluso metiéndonos en un trigal, chascando las espigas con la ola que provoca la barquilla en ese amar amarillento, o subiéndolo a varios miles de metros hasta encontrar la niebla de una nube blanca. Todo con mucha humildad y respeto, porque nuestra nave aérea es una insignificante construcción de mimbre y es fundamental que separemos perfectamente, antes del vuelo, el humor de la atmósfera.

Es apasionante el participar en una «regata» del aire. Despegamos varios globos, a veces, como en estas fotos de Albuquerque, cientos de globos, y tratamos de dirigir lo que se define como «aeronave no dirigible» hasta

un punto en que está la meta. Tenemos que subir y bajar, que eso sí está bajo nuestro control, hasta introducirnos en uno de los caminos invisibles del aire, que varían su dirección con la altura, para que nos lleve a nuestro destino. Esas corrientes son caprichosas e inconstantes y, a veces, después de

haberlas conseguido contactar, cambian el rumbo y tenemos que abandonarlas.

España se ha convertido en la quinta potencia globera del mundo, y cada vez vienen más aeronautas de Europa, de América y hasta del Japón a volar en este clima seguro y estos espacios abiertos, como no los hay en Europa. Este año la gran regata internacional se va a celebrar en Gerona, a finales de este mes de abril. Allí, flotando por encima de los pinares, volveremos a encontrarnos a los viejos amigos del aire.

**A FONDO**

**AUSTIN METRO 1.3 HLE**

# EL LORD DE LA CIUDAD

## VIRTUDES DEFECTOS

Aptitudes urbanas

Maletero mínimo

Elasticidad y economía

Terminación floja

Accesibilidad fácil

Motor ruidoso y con vibraciones



**E**l Metro HLE es un coche pensado para la ciudad; gracias al peculiar carácter de su mecánica, se mueve sin problemas en medio del tráfico más congestionado, se cuela por cualquier hueco a causa de su pequeño tamaño (ya que es tan pequeño como un Panda), se aparca en un azulejo, consume bastante poco y, además, ofrece espacio interior más que suficiente para cuatro adultos, si éstos son de complexión fuerte, o cinco, si son de tipo delgado. Las cuatro puertas laterales, principal novedad de este modelo ahora comercializado, son un atractivo suplementario, pues permite un fácil acceso y una fácil salida, sea cual sea la ocupación del coche. Pero no todo son virtudes: el Metro HLE es un coche poco potente, su motor produce bastantes vibraciones, la dirección es dura en maniobras a poca velocidad, los frenos no son muy eficaces cuando se va rápido y el acabado es mejorable, sobre todo en lo que se refiere

a uniones entre diferentes elementos, como pueden ser el tablero frontal con la carrocería o los tapizados de puertas con el cerco de metal.

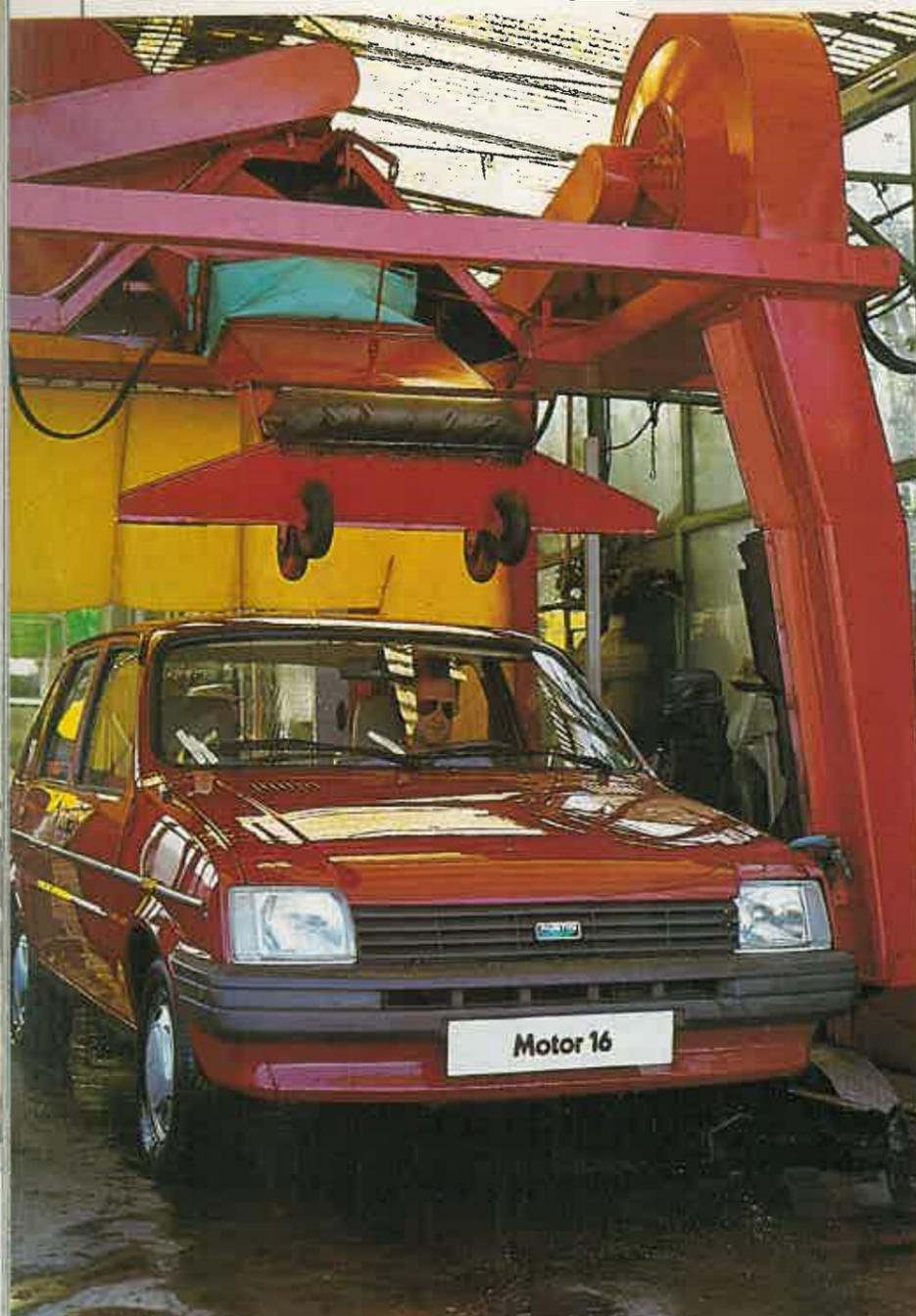
El Metro HLE es un coche que gustará a las conductoras y conductores que se mueven de continuo en medio de grandes embotellamientos; el motor y la caja de cambio forman un conjunto muy elástico, que permite ir en tercera al paso de una persona sin el menor síntoma de desaprobación, sin tirones ni ruidos extraños. Por el contrario, este modelo inglés decepcionará a los amantes de las aceleraciones violentas o de las altas velocidades, por lo pacífico de su personalidad. El Metro HLE se porta mejor cuando se lleva con suavidad, sin malos modos; es un coche tranquilo, al que no le sientan bien los comportamientos nerviosos.

El Metro HLE de cinco puertas es el modelo más reciente dentro de la gama importada por Austin Rover; su precio es muy competitivo, pese a los aranceles que debe satisfacer en la aduana. Ahora mismo es el único coche de cinco puertas con un tamaño tan reducido.



El tablero frontal tiene un diseño limpio en donde se acopla con naturalidad un cuadro muy sencillo; la información se transmite a base de avisadores ópticos. Los asientos delanteros son muy cómodos. El asiento trasero tiene una forma poco agradable en la zona lumbar.





El pequeño inglés es uno de los reyes de la ciudad. El Metro se mueve en el tráfico urbano como el pez en el agua.

FICHA TECNICA



**AUSTIN METRO 1.3 HLE**

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.275 c.c. (70,6 x 81,3 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador monocuerpo. Compresión: 9,4 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 96 octanos. Capacidad del depósito: 30 litros. Potencia máxima: 63 CV a 5.650 r.p.m. Par máximo: 9,92 mkg. a 3.100 r.p.m.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 4 marchas. Velocidad a 1.000 r.p.m. en cada marcha: 1.ª, 7,6 km/h.; 2.ª, 12,7 km/h.; 3.ª, 19,3 km/h.; 4.ª, 27,7 km/h.; Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,3. Diámetro de giro: 10,2 metros.

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

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

**RUEDAS** Llantas: De chapa, de 5 x 12 pulgadas. Neumáticos: 155/70 SR 12.

**PESO** En orden de marcha: 805 kg.

MECANICA



El carácter urbano del Metro es una consecuencia directa del estilo de su mecánica, una mecánica reposada, que soporta sin rechistar todos los martirios impuestos por la circulación en ciudad, pero que no se encuentra tan a gusto en los espacios abiertos.

El cuatro cilindros del modelo 1,3 HLE es un veterano que ya se utilizó en los Mini: se trata de un motor pacífico que sube de vueltas con mucha tranquilidad y es poco potente para su cubricaje, pero tiene una elasticidad excepcional, lo que le permite ir a muy poca velocidad sin dar muestras de desaprobación.

Ese carácter tranquilo del motor se lleva bien con la personalidad de la caja de cambio, que sólo tiene cuatro marchas, pero no admite el menor re-

**El Metro es un pícaro**

EN Italia han elegido esta imagen publicitaria para valorar la habitabilidad del coche inglés, sin duda alguna su mejor atractivo si se considera el tamaño exterior del coche.

Tres personas adultas viajan sin problema en el asiento posterior, pues disfrutan de un buen espacio para acomodarse, 128 centímetros según el anuncio hecho por la agencia TBWA y 125 según los datos de MOTOR16.

La picardía es buena aliada de la publicidad, y el grupo Austin Rover ya ha utilizado tal recurso en otras ocasiones, como sucedió con el Triumph TR 7.



proche. Las tres primeras velocidades permiten sacar todo el partido de la mecánica en una conducción reposada. En ciudad, una vez puesta la tercera, se puede ir a cualquier lado sin necesidad de cambios de marcha, ya que el coche se comporta casi como un automático. La cuarta tiene un carácter demasiado ahorrativo es una marcha que casi no se puede utilizar por ciudad y que, en carretera, se agota al llegar a un repecho algo fuerte. El estilo ahorrativo de esta relación queda reflejado, incluso, en el pomo de la palanca de cambio, en donde aparece una E, de Económica, en lugar del clásico número 4. La verdadera utilidad de la cuarta salta a la vista en recorridos por zonas muy llanas, pues no sólo permite alcanzar una velocidad punta honorable, sino que también da unos consumos bajos.

La veterania del motor del Metro se manifiesta de forma negativa en dos aspectos, es un motor que vibra bastante, defecto que se hace más patente al ralentí y, además, es ruidoso a alto régimen.

COMPORTAMIENTO



El Metro tiene una suspensión muy especial que da, al mismo tiempo, seguridad de conducción y confort de marcha. El Metro se pega al suelo como una lapa siempre y cuando el piso no esté muy arrugado; en tales circunstancias, el coche inglés se mueve con mucha eficacia y siempre va por donde manda la persona sentada al volante.

El comportamiento es algo más extraño sobre pisos deteriorados, pero no deja de ser noble; cuando hay baches el sistema Hydragas, característico del Metro y parecido al de los Citroën, tiende a agitar la carrocería con un movimiento de cabalgadura que, a veces, asusta al conductor, pero no encierra peligro; las cuatro ruedas continúan pegadas al suelo y el coche no hace movimientos extraños.

Cuando se intenta conducir en plan deportivo, y se pasa por las curvas a más velocidad de la aconsejable, el Metro muestra una cierta tendencia a derrapar de atrás que es muy saludable

SONORIDAD



Ruidoso por encima de cien

Al ralentí .....	52,9
A 60 km/h. ....	66,7
A 90 km/h. ....	70,3
A 120 km/h. ....	74,9
A 140 km/h. ....	78,1
A tope .....	80,5

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

y puede calificarse de virtud, pues aumenta la manejabilidad del coche, al tiempo que facilita el trazado.

Los frenos son uno de los puntos menos brillantes del Metro 1,3 HLE. En circulación por ciudad, o lo que es lo mismo, a bajas velocidades, no dan el menor problema y funcionan con toda eficacia; cuando se va deprisa se hace patente la dureza del pedal y la tendencia de las ruedas a bloquear.

La dirección del Metro es muy agradable con el coche en marcha: es bastante rápida, ya que sólo se necesitan 3,3 vueltas de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro y, además,

es muy suave, ya que puede moverse con un dedo. La suma de estas dos virtudes da un magnífico resultado a la hora de callejear y refuerza el carácter urbano de este pequeño conjunto importado desde Inglaterra.

CARROCERIA



La carrocería del Metro 1.3 HLE, en su versión cinco puertas, es un prodigio de funcionalidad, ya que ofrece un espacio interior máximo con unas dimensiones exteriores reducidas.



EQUIPAMIENTO



Demasiado sencillo

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

El Metro en su versión cinco puertas recibe ya los retoques de carrocería característicos de los modelos 85, retoques que afectan más que nada al frontal. Las cuatro puertas laterales y el tercer vidrio posterior identifican de inmediato a este modelo. Las puertas, aunque son más pequeñas, permiten entrar y salir con facilidad, incluso a las personas menos ágiles, ya que no hay elementos que entorpezcan las operaciones ni delante ni detrás. El adelantamiento del pilar central del techo ha traído también una ventaja: ahora es

FRENOS



Pueden mejorar

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h. ....	14,5
A 100 km/h. ....	39,6
A 120 km/h. ....	51,5

## CONSUMO

La ciudad  
es su campo

	L/100 km.
<b>CIUDAD</b>	
A 28,3 km/h. de media .....	9,0
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h. de crucero .....	5,3
En conducción rápida .....	7,2
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h. de crucero .....	6,6
A fondo .....	7,8
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Consumo medio ponderado ...	7,7
Recorrido (kilómetros) .....	340

## PRESTACIONES

## Bastante tranquilo



<b>VELOCIDAD MAXIMA</b> (km/h.) .....	146,3
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m. salida parada .....	20,0
1.000 m. salida parada .....	36,6
De 0 a 100 km/h. ....	14,6
<b>RECUPERACION (seg.)</b>	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	22,3
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	—
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	41,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	—
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..	18,3
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..	—

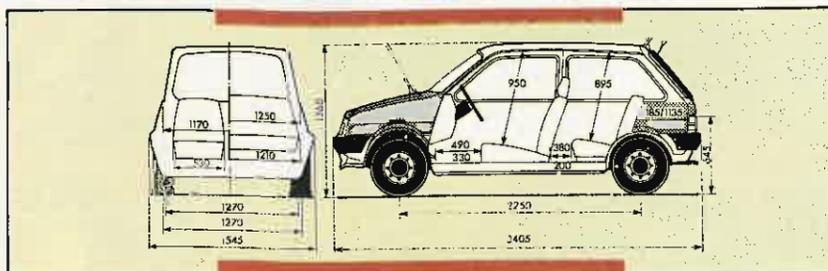
más fácil ponerse el cinturón. La postura de conducción es excelente; todos los mandos se encuentran bien situados y el volante va mejor dispuesto que en los antiguos Mini o en los primitivos Metro; los usuarios de talla mediana, con estaturas comprendidas entre 1,65 y 1,75 metros, se sentirán muy a gusto en este coche, que parece acoplarse como una segunda piel; el cuadro de mandos tiene una estructura muy sencilla y se lee de un solo vistazo; casi toda su información queda encomendada a avisadores ópticos.

Los asientos anteriores merecen elogios, no sólo por la forma, sino también por el tamaño; el diseño anatómico de la base y el respaldo es excelente, ya que ambos elementos recogen con firmeza el tronco y las piernas sin entorpecer los movimientos; el ruido también es bueno.

El asiento trasero ya es otra cosa, la base es algo corta y el respaldo queda demasiado perpendicular a la base; si durante un buen rato viajan en él personas adultas pueden bajarse con la zona lumbar bastante maltratada.

La climatización es uno de los puntos débiles del Metro. Las bocas de aireación son pequeñas y por ellas entra siempre poco aire, ya sea frío o caliente. El ventilador no soluciona las cosas, porque tiene poca potencia.

La espaciosidad interior del Metro, que deja incluso un buen hueco para

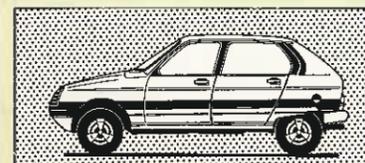


las piernas de los pasajeros posteriores, se ha conseguido a costa de sacrificar el maletero. El volumen libre para los equipajes se ha reducido a la mínima expresión. El respaldo del asiento trasero va dividido en dos partes asimétricas, que se abaten independientemente una de otra, argucia que permite ganar algo de capacidad de carga si el coche no va lleno de pasajeros.

La terminación parece buena a primera vista y la mayor parte de las usuarias femeninas quedarán seducidas por el diseño del tablero frontal, del cuadro y del recubrimiento de asientos o puertas, pero el coche no tiene ese toque final de algunos modelos alemanes, hay elementos que crujen o chirrían cuando se pasa por una zona de mal piso, lo que da señales de un ajuste hecho un poco a la ligera.

## CITROËN VISA 14 TRS 940.240 ptas.

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



## FRENTA A SUS RIVALES

El Metro de cinco puertas tiene tres rivales directos, el Citroën Visa 14 TRS, el Fiat Uno 55 S en su versión cinco puertas y el Peugeot 205 GR; el carácter importado del Metro no le resta competitividad frente a los dos modelos nacionales, Visa y 205; los tres modelos son casi cien mil pesetas más baratos que el Uno.

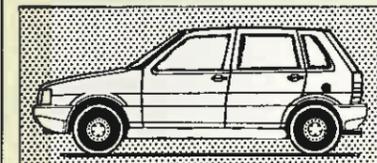
El Visa es el que menos gasta de los cuatro coches, y el 205 el más rápido de todos ellos, aunque debe añadirse que los cuatro competidores están en un pañuelo. En comportamiento hay una ligera ventaja del Visa, el Uno y el 205 frente al Metro, pero este coche es el que mejor se defiende en ciudad,

El Metro es, ahora mismo, una elec-

## FIAT UNO 55

1.030.433 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.117 c.c. potencia máxima: 55 CV, a 5.600 rpm. Peso: 800 kg. Velocidad máxima: 150,6 km/h. Consumo medio ponderado: 7,7 litros. Capacidad del maletero: 298 litros.

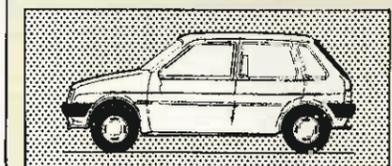


ción lógica, por precio y por carácter urbano, para aquellos usuarios que circulen mucho por ciudad y salgan poco a la carretera.

Angel Marco  
Fotos: Alex Puyol

## AUSTIN METRO 1.3 924.448 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.275 c.c. Potencia máxima: 63 CV, a 5.650 rpm. Peso: 805 kg. Velocidad máxima: 146,3 km/h. Consumo medio ponderado: 7,7 litros. Capacidad del maletero: 185 litros.



## PEUGEOT 205 GR

932.682 ptas.

Motor delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.204 c.c. Potencia máxima: 63 CV, a 6.000 rpm. Peso: 803 kg. Velocidad máxima: 150,3 km/h. Consumo medio ponderado: 8,0 litros. Capacidad del maletero: 264 litros.



# En Rioja, el tinto es oro.

Carta de Oro. Rioja bien criado.



# VICTORIA DE PRIETO UNA PICA EN TUNEZ

No es frecuente que un equipo español salga de nuestras fronteras y menos aún que su actuación se salde con una importante victoria. Dejando al margen algunas actuaciones de los equipos de Seat y Talbot en el Mundial de Rallyes, con puestos importantes, el triunfo del equipo Nissan-Motor Ibérica en Túnez hay que valorarlo en toda su dimensión como una de las páginas más brillantes del automovilismo nacional en los últimos tiempos.



**E**l equipo Nissan-Motor Ibérica, tras su creación para la Baja en la primera edición, sus buenos resultados en esta prueba y su participación en dos Campeonatos de España de Rallyes de Tierra, ha tenido la gallardía de encaminarse hacia este tipo de pruebas africanas, consciente de la importancia que ya tienen ahora y que van a tener en los próximos años. A primeros de este año se decidió acudir al Rallye de Túnez como primera actuación en el extranjero, enfocada por encima de otra cosa para adquirir experiencia y conocimientos en lo que estas pruebas significan. De los primeros Patrol de serie de 70 caballos a los actuales hay todo un mundo. Los motores, desarrollados por Motor Ibérica en Madrid, no tienen nada que ver con los primitivos. El equipo que dirige Pepe Antelo ha logrado de los actuales A4.28 (que ya se montan de serie con

76 cv) cerca de 120 caballos y una cifra de par por encima de 32 mkg. Los coches de Prieto y Juvanteny disponían de intercooler, siendo el de Juvanteny ligeramente más potente y con más par. Lacasa se conformaba con un simple turbo, de cerca de 100 cv, y las niñas, con un atmosférico de 80 cv, similar a los empleados en el primer Campeonato de Tierra. Un quinto coche, inscrito como asistencia, estaba conducido por el propio Antelo y por Ramón Termens, responsable de los chasis. Más de ochenta automóviles se presentaban en Marsella el día de las verificaciones previas al embarque rumbo a Túnez. Entre ellos destacaban el Lada Poch oficial de Lartigue, con 225 caballos de potencia con un motor de 2,4 litros de origen ROC. El Land Rover de Arnault Lucbert, con motor 3,5 litros y 220 cv, de origen Rover; Lucbert había sido el ganador de la primera edi-

ción del Túnez y un habitual del Dakar, que ha corrido en cinco ocasiones (sin terminar ninguna) y siempre entre los más rápidos. Jean-Louis Vivas, con un Peugeot 604 de 160 cv. Jean-Paul Maillard, sobre un Lada con motor Lancia Volumex de 160 cv. Alain Clement, segundo el pasado año, sobre un Toyota Tercel con motor Corolla de 16 válvulas y 180 cv. Un equipo semioficial de Fiat, con los Campagnola con motor 2 litros y 140 cv, con Arcangioli como máximo protagonista..., y algún que otro buggy, como el de Georges Houel, con un chasis Cottel y un potente motor PRV de casi 200 cv. Ya en la primera etapa se pone de manifiesto que la lucha iba a centrarse entre Lartigue y Lucbert; entre el Lada y el Land Rover. Pero las lluvias torrenciales del pasado noviembre han dejado aún más intrasitables las pistas tunecinas, por lo que los coches me-

nos lentos y más robustos tienen más posibilidades de lo que al principio se pensaba. Así, la sorpresa viene de parte de los españoles, ya que Juvanteny, Prieto y Lacasa se inscriben entre los nueve coches que hacen la cronometrada en menos del tiempo impartido, por lo que todos ellos se encuentran empatados en cabeza. La segunda etapa, un bucle de casi 700 kilómetros, con una especial de 300, con salida y llegada a Tozeur, iba a ser muy aclaratoria para las posibilidades de cada equipo. Lartigue supera en casi veinte minutos al piloto del Land Rover, pese a que éste conocía el terreno porque se había disputado el mismo recorrido el año anterior. Pero lo sorprendente es que Lacasa y Prieto se colocan tercero y cuarto, a seis minutos tan sólo del Land Rover. Se había forzado al máximo y los Patrol pagan las consecuencias. Juvan-

teny rompe el cárter y pierde una hora y veinte minutos en reparar, gracias a las asistencias. Pero unos y otros llegan fuera del tiempo máximo, por lo que quedaban fuera de carrera. Se había establecido un tiempo máximo de cinco horas. Sólo 14 coches hicieron la especial en este tiempo (entre otros, las niñas), por lo que Sunhill decidió aumentar el tiempo en una hora más, por lo que se repescaron Juvanteny (que bajó hasta el puesto vigésimo séptimo) y Termens (clasificado al término de la etapa en el puesto vigésimo primero). Con la tercera etapa llegaba el verdadero desierto. En muchas de las casillas del libro de ruta no aparecía más anotación que «tomar rumbo 140 grados durante 19 kilómetros». Los pilotos españoles era la primera vez que se encontraban con este tipo de situaciones y estaban ciertamente preocupados. Sin embargo, fue la etapa que mejor



El triunfo de los Nissan Patrol en el Rallye de Túnez ha sorprendido a propios y extraños, no acaban de comprender cómo se puede ir tan rápido con unos coches diesel. En la fotografía superior, el Toyota de Clement, que se clasificó en segunda posición.

se dio a nuestros representantes. Confirmándose que el ir primero es muy peligroso, Pierre Lartigue deja todo el tren delantero de su Lada en un «oued» a pocos kilómetros de la salida. En el mismo sitio, Lartigue rompe un latiguillo de los frenos, por lo que lo que queda de etapa tiene que hacerlo reteniendo únicamente con el motor. Los dos Toyota de Clement y Duriaux marchan también en las primeras posiciones gracias a su ligereza, y tras ellos, los tres pilotos españoles, con Juvanteny delante, arriesgando más (ya que tiene poco que perder tras su accidente) y favorecido por su más potente motor. Además, efectúan una espléndida labor de equipo paliando su desconocimiento de la navegación por brújula.

Cuando apenas quedan 20 kilómetros para llegar a Matmata, en una virada y asfaltada bajada, Lucbert, sin frenos, se cae por un barranco, dañando muy seriamente su coche, aunque pudo finalmente retornar a la carretera con cuarenta minutos de retraso. Precisamente, los tres mejores tiempos habían sido realizados por los Nissan, con Juvanteny por delante de Lacasa y Prieto, pero todos en el mismo minuto, pues rodaban en paquete. Las niñas eran octavas, y Termens-Antelo quedan decimoséptimos.

Tras el abandono de Lartigue y el accidente de Lucbert, Lacasa se ponía en cabeza del rallye, con un minuto de ventaja sobre Prieto, diecinueve minutos sobre el Toyota de Clement, veinticinco sobre el Pajero de Boye y media hora sobre el Land Rover, a priori, el único capaz de dar alcance a los Patrol. Las niñas eran octavas absolutas (ya para entonces se había retirado el único equipo femenino rival) y Juvanteny recuperaba hasta el puesto duodécimo.

Si el lunes anterior había sido de Gloria, el martes siguiente fue de Pasión para el equipo español. Se pensó (y era lógico que así fuese) que ese día se produciría una fuerte reacción de Lucbert, pero el piloto francés pensó, con buen criterio y conocedor del terreno, en los peligros que acechaban a los españoles, que rodaban los primeros. Y no se equivocó del todo, porque a muy pocos kilómetros de la salida, en una tremenda zanja tras un rasante ciego, dejó Lacasa el puente delantero. Le hubiera ocurrido lo mismo a Prieto si su compañero no acudiese inmediatamente a hacerle señas indicándole el peligro. La trampa era perfectamente conocida por Lucbert, que pasó por el rasante a escasa velocidad.

En el mismo lugar cayó el Pajero de Boye, lo que facilitó el que otros participantes, al ver el movimiento de gente en la zona, levantasen el pie y lo sorteasen sin problemas.

Pese a todo, con la intervención de la asistencia, Mariano siguió en carrera y a punto de entrar en el control a tiempo, tras recorrer 200 kilómetros sin



Al igual que en la última etapa del Dakar, la prueba de Tozeur se efectúa saliendo todos los participantes en línea. Como era lógico, Lartigue se instaló inmediatamente en cabeza. Los desperfectos del coche de Lucbert fueron muy espectaculares que resultaron

**Rallye Safari: Aaltonen, muy cerca**

El veterano piloto finlandés Raulo Aaltonen está a punto de hacer realidad su sueño de ganar el Rallye Safari. A 200 kilómetros de la llegada, figura en primera posición con ocho minutos de ventaja sobre su compañero de equipo Erwin Weber. Los dos pilotos de Opel, marca que este año sólo tenía prevista la participación en el Rallye Safari, han dominado la prueba desde sus comienzos, mientras que los Peugeot, Audi y Lancia, iban desapareciendo uno tras otro. Tras los dos Opel, los dos Toyota vencedores el año pasado han vuelto a dar una prueba de robustez. Waaldegard, el vencedor del año pasado, perdió más de veinte minutos, tras lo cual logró recuperarse al cuarto puesto.

La clasificación es: 1.º Aaltonen-Drews (Opel Manta 400); 2.º We-



ber-Wagner (Opel Manta 400), a ocho minutos; 3.º Kankkunen-Gallagher (Toyota Celica), a trece minutos; 4.º Waaldegard-Thorzelius (Toyota Celica), a 1 h. 2 m.; 5.º Klirkland-Levitan (Nissan 240 RS), a 1 h. 3 m.; etcétera.

**Fórmula 3: Campos, otra vez cuarto**

ADRIAN Campos ha terminado de nuevo cuarto en la segunda prueba del campeonato alemán, que ha tenido lugar en el circuito de Nurburgring. Tercero en los entrenamientos, perdió un puesto a la salida que logró recuperar poco más adelante, antes de hacer un trompo que le relegó al sexto puesto; finalmente logró recuperar dos posiciones y acabar cuarto.

Con este resultado, Campos ocupa el segundo puesto del certamen. Clasificación de la carrera: 1.º Nissen (Ralt VW); 2.º Weidler (Ralt VW); 3.º Reuter (Ralt VW); 4.º Campos (Ralt VW); 5.º Hanssen (Ralt VW), etcétera.

**ANECDOTARIO**

**B**ON; el chauvinismo francés no vamos a descubrirlo ahora, pero que hay mucho chorizo se confirma con el escamoteo de un trofeo a las vencedoras en categoría de damas. El perfumista Jean-Jacques Vivier se quedó con la joya destinada a Susi, sin dar la más mínima explicación.

Bon; además del equipo Nissan, otro equipo español estaba en la salida, formado por Ramón Echenique y José Maza, sobre un Mercedes 300 GD. No finalizaron más que la primera etapa, pero siguieron el programa participando en varias etapas.

Por cierto que Echenique es un desconocido piloto de Olet que ya ha participado en dos París-Dakar, finalizando en 1980.

Bon; varios de los participantes han anunciado su presencia en la próxima Baja: tanto Lucbert como Lartigue han preguntado a los pilotos españoles si conocen algunas características del trazado y ambos pretenden sacarse la espina de su derrota tunecina. Annie Moquet y Chantal Tirel, sobre un Peugeot Dangel, esperan desquitarse de Begonia y Susi, que les han literalmente barrido en categoría femenina, sacándoles casi

tres horas en la única etapa que lograron finalizar.

Las francesas, esponsorizadas por una firma de perfumería, han amenazado con incrementar la potencia de su coche.

Bon; es una verdadera lástima que un rallye tan bien planeado e interesante como el Túnez esté en manos de un figurín como Yves Sunhill. Al margen de no hacer otra cosa que pasearse mesiánicamente en helicóptero, tuvo una desafortunada intervención en la entrega de premios, que provocó el abucheo de los participantes cuando Prieto y Vázquez recogieron sus trofeos.

Bon; Paco Crous, el responsable deportivo del equipo Nissan, ha batido todo un récord: el de consumo de bicarbonato. En los diez días que ha durado la carrera ha consumido un bote y perdido otros tres. En el equipo se le apodaba, cariñosamente, «Torres Muñoz Crous».

Y ahora explicamos lo de «bon». El Sunhill, en cada «meeting» mañanero utilizaba esta coletilla entre cincuenta y cien veces, por lo que había cierto cachondeo. Julio Vázquez, en plena euforia triunfal, al ser entrevistado por la Radio Tunecina, imitaba a Sunhill con el «bon» y en un francés macarrónico, lo que provocó las carcajadas de los presentes.

concede a sus rivales, por lo que se le escapan definitivamente Guitenny y Arcangioli, a los que en condiciones normales hubiese superado.

Como ya hemos dicho, el circuito fue un mero trámite, no exento de algunos sustos, ya que el coche de las niñas se paró tres veces, por los mismos problemas que había tenido Juvanteny el día anterior. Afortunadamente y tras no pocos sudores, se volvió a poner en marcha, efectuando el peor tiempo de todos los 18 supervivientes; justo por delante de Prieto, que no quiere de ningún modo asumir el más mínimo riesgo que comprometa la victoria más importante de su carrera deportiva.

José M. Cernuda  
(Enviado especial)

**Clasificación**

- 1.º Prieto-Vázquez (Nissan Patrol), 4 h. 46 m. 56 s.
- 2.º Clement-Nicolle (Toyota Tercel), a 34 m.
- 3.º Duriaux-Duparquier (Toyota Tercel), a 1 h. 23 m.
- 4.º Daveau-Salliceti (Range Rover), a 1 h. 35 m.
- 5.º Boye-Boye (Mitsubishi Pajero), a 1 h. 50 m.
- 6.º Arcangioli-Colombo (Fiat Campagnola), a 2 h. 2 m.
- 7.º Guitenny-Aillie (BMW 323i), a 2 h. 5 m. (primeros dos ruedas motrices).
- 8.º Kaibel-Cabal (Nissan Patrol), a 2 h. 7 m.
- 9.º Juvanteny-Juvanteny (Nissan Patrol), a 2 h. 53 m.
- 10.º Soulard-Girard (Mitsubishi Pajero), a 3 h. 3 m.



**Soporte para Barreras**

**P**HILIPS Autorradios patrocinará al piloto gallego Guillermo Barreras en el Campeonato de España de Rallyes en Tierra, que organiza el Real Automóvil Club de España.

Guillermo, que llevará de copiloto a Luis Barreras, conducirá un R-5 Turbo en versión 200 caballos, con el que ya el año pasado fue un serio rival para Zanini, que posteriormente consiguió el título, a pesar de haberlo batido en un par de ocasiones.

Barreras es uno de los favoritos al título, por el que tendrá que luchar con Juan Carlos Oñoro, del que fue copiloto en el equipo oficial Opel, que participará con un Manta 400 preparado por Meycom, y Borja Moratal, que dispondrá de un Peugeot 205 GTI oficial.

Philips está también presente en el deporte de la moto a través de su división de afeitadoras, que soporta a Tony García. El piloto madrileño participará en los Campeonatos del Mundo y de España en la categoría de 250 centímetros cúbicos, respaldado por las afeitadoras Philishave.

**Tarragona quiere un circuito**

**L**A Diputación de Tarragona está intentando obtener de las Federaciones de Automovilismo, Ciclismo y Motociclismo,

así como de la Generalidad, 150 millones de pesetas para hacer permanente un circuito urbano, en el que ya se han disputado pruebas ciclistas y motociclistas, en San Magín.

Mientras tanto, el circuito permanente de Calafat sigue cerrando

la espera del fallo del Tribunal Supremo sobre las nuevas calificaciones que han recibido los terrenos en que está enclavado. La existencia de Calafat y del proyecto del RAC de Cataluña hace poco viable el circuito tarragonense de San Magín.

**A TODO GAS**



● **Guy Frequelin**, con el Open Manta 400 de GM France, ha ganado el Critérium de Garrigues, puntuable para el Campeonato de Europa de Rallyes. Frequelin logró mantener a raya a los tres Renault Maxi Turbo de Ragnotti, Chatriot y Auriol, que debieron abandonar por problemas mecánicos después de haber tenido problemas de neumáticos. Tras Frequelin terminaron Bernard Beguin, con el Porsche de Rothmans, y Harald Demuth, con el Audi Quattro.

● Tras la prueba francesa, Biaisión sigue de líder del Campeonato de Europa, con 120 puntos, por delante de Salvador Serviá y Darío Cerrato, con 81 puntos. Tras los tres pilotos de Lancia figura Antero Laine con Audi Quattro.

● **Kalle Grundel** ha conseguido la segunda victoria para Peugeot en la segunda prueba del Campeonato Alemán.

● **Lancia** hará debutar su modelo S.4 con ocasión del Rallye Costa de Esmeralda. Markku Alen hará de coche cero, lo que permitirá comparar las prestaciones del nuevo coche con los del modelo Rally Abarth. Posteriormente, el Delta S.4 participará en el Rallye 1.000 Pistas, en Francia.

● **Jean-Pierre Jarier** ha pasado a formar parte de la escudería de Reynolds Jost para correr el Campeonato de Resistencia.

● **Jesús Pareja** tiene resuelta su participación en el Mundial de Resistencia.

● **Ducados** mediante, Emilio Zapico podría respaldarlo en alguna carrera. A cambio, Pareja se subiría al BMW con que va a correr Zapico en el Europeo de Turismos en alguna otra prueba, entre las que serían seguras las 4 Horas del Jarama.

● Es posible que a Zapico le cambien de compañero en el equipo BMW Italia. La serie de errores que cometió Marco Micangeli en Monza en la primera carrera del europeo le han puesto en una delicada posición. El español desearía que su compañero fuera Umberto Grano.

● Tras su buena actuación en Monza, con el Volkswagen Golf GTI de Paco Romero, que durante la carrera y antes de que el motor se rompiera pagó su inexperiencia haciendo varios trompos, Emilio Villota podría subir de división y secundar a Durán al volante de un Alfa Romeo GTV-6 patrocinado por Marlboro. Villota fue el más rápido en los entrenamientos en la división hasta 2.000 centímetros cúbicos.

**Todos con KTM**

**P**ABLO Colomina, Luis López, Agustín Vall, Jorge Arcarons, Vicente Terra, Juan y Ramón Serra participarán en el Campeonato de España de Motocross con máquinas KTM, respaldados por Marismoto y Braddi.

En la categoría de 250 centímetros cúbicos participarán Colomina, López, Vall, Terra y Ramón Serra, mientras que en 125, el equipo base lo forman Arcarons y Juan Serra, con el respaldo de López y Vall.

El equipo pretende también seguir el Mundial de 250.



Después de la tripleta de Rover en las 4 Horas de Monza —Walkinshaw y Percy conducían un Rover y no un Jaguar— se le hace más apetecible a Abella esta posibilidad para salvar su temporada. Un empujón de Austin Rover España podría ser decisiva para conseguir un sitio en el equipo.

● **Daniel Domínguez** ganó el Rallysprint de Salamanca con un VW GTI. Participaron cuarenta coches.

● **Del Zoppo** ha estrenado con un segundo puesto el Peugeot 205 Turbo 16 de la filial italiana. Fue con ocasión del Rallye de las 1.000 Millas, que ganó Tabaton con un Lancia Rally Abarth.



**José María Casanovas**

**Un parking para el Barça**

**C**UANDO apuntamos al año dos mil y la informática nos permite avanzar a velocidades de vértigo, el progreso deja anticuadas muchas cosas y la innovación es constante. En el mundo del deporte tenemos una buena prueba con el windsurf y el vuelo en ala delta, dos disciplinas en las que se combina el riesgo y la novedad. Pues bien, el motor también evoluciona a ojos vista y mientras los karts y las carreras en cuesta —por poner dos ejemplos— son especialidades que van a menos, otros irrumpen con fuerza.

La Federación Catalana de Automovilismo acaba de crear el I Campeonato de 4 x 4 de Trial. ¿Y qué es esto? Se trata de una competición reservada a los jeeps con cuatro ruedas motrices y que tendrá por escenario circuitos montañosos. Se aparta del autocross y adopta el nombre de trial porque los trazados tendrán mucho que ver con las dificultades tradicionales de los motociclistas.

La idea ha sido muy bien acogida y en su primera edición la lista de participantes puede superar fácilmente el medio centenar.

Otro caso. Se ha disputado el primer Rallye de Cataluña reservado a ultraligeros, estos pequeños aparatos equipados con motores de motocicleta que son el primer eslabón de la aviación. Los veinte pilotos participantes disputaron siete etapas y está en cartera solicitar la organización del Campeonato del Mundo de esta arriesgada especialidad para el año 1986.

Hay caras de satisfacción e ilusión en los concesionarios Renault de Barcelona. El impacto del Super 5 ha superado previsiones e inquietudes y, como siempre, el modelo más alto de la gama, el GTS, es el que ha tenido más éxito. Si en Francia, el Super 5 tuvo una salida tambaleante, en Cataluña ha sido otra historia y ha vuelto al puesto de líder.

Con el flamante título de campeón de Liga, el Barça se ha lanzado ya a la segunda ampliación del Camp Nou, y su culminación como el mejor estadio de Europa. La inversión rodea los dos

mil millones de pesetas y las obras durarán año y medio. Todo está previsto y calculado. Todo menos la licencia de obras, que el Ayuntamiento no quiere facilitar hasta que se solucione lo que se denomina el problema de los coches. ¿Y qué tienen que ver los coches con el Barça? Sencillo, la Asociación de Vecinos de las Cortes se ha quejado reiteradamente del caos circulatorio que origina una tarde de fútbol. Y se exige al Barça que disponga de un parking capaz para 10.000 vehículos como condición sine qua non para dar luz verde a las obras.

Un dato curioso. Al Ayuntamiento barcelonés le cuesta cinco millones de pesetas el operativo de medidas de control de tráfico y seguridad. Se pretende que el club blaugrana pague el 50 por 100 y se exige también que se abran un par de calles desde La Diagonal para facilitar los accesos. El Barça replica diciendo que si existieran buenos transportes urbanos, los aficionados se olvidarían del coche; pero esta es una polémica absurda, máxime cuando hay otro problema también grave: los autocares. Más de cien autobuses de la red

bajan a la capital para ir al fútbol y su aparcamiento también exige un lugar idóneo. Lo dicho, lo que más preocupa de la culminación del Camp Nou son los coches. Increíble, pero cierto.

Hay notable inquietud en la zona franca barcelonesa, y más concretamente en Seat. Los trabajadores comienzan a ver como única salida de futuro que Volkswagen se quede con todo, y saben que la contrapartida alemana es decir sí, pero con la mitad de personal. A nivel de sindicatos, se consideran draconianas las exigencias de los alemanes para quedarse, a precio de regalo, con Seat —se habla de que también pagaría el INI las pérdidas de los dos primeros años— y se especula con la creencia de que el INI transigiría con todo para sacarse «el muerto de encima». Así pintan las cosas. Con el stock de Ibiza aumentando considerablemente y con la amenaza alemana como guillotina.



## GRAN PREMIO DE BRASIL

# A RITMO DE PROST

**P**ARA Alain Prost y el equipo McLaren, el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 ha comenzado como el año pasado. Con una primera victoria que para empezar no está mal. No ha sido, de todas formas, una victoria abrumado-

ra, como la de entonces. Es cierto que logró imponerse a Alboreto en la primera parte de la carrera, pero pasó momentos de angustia al final, cuando la estabilidad del coche se había degradado y la gasolina que le quedaba en el depósito era escasa. Su última vuelta

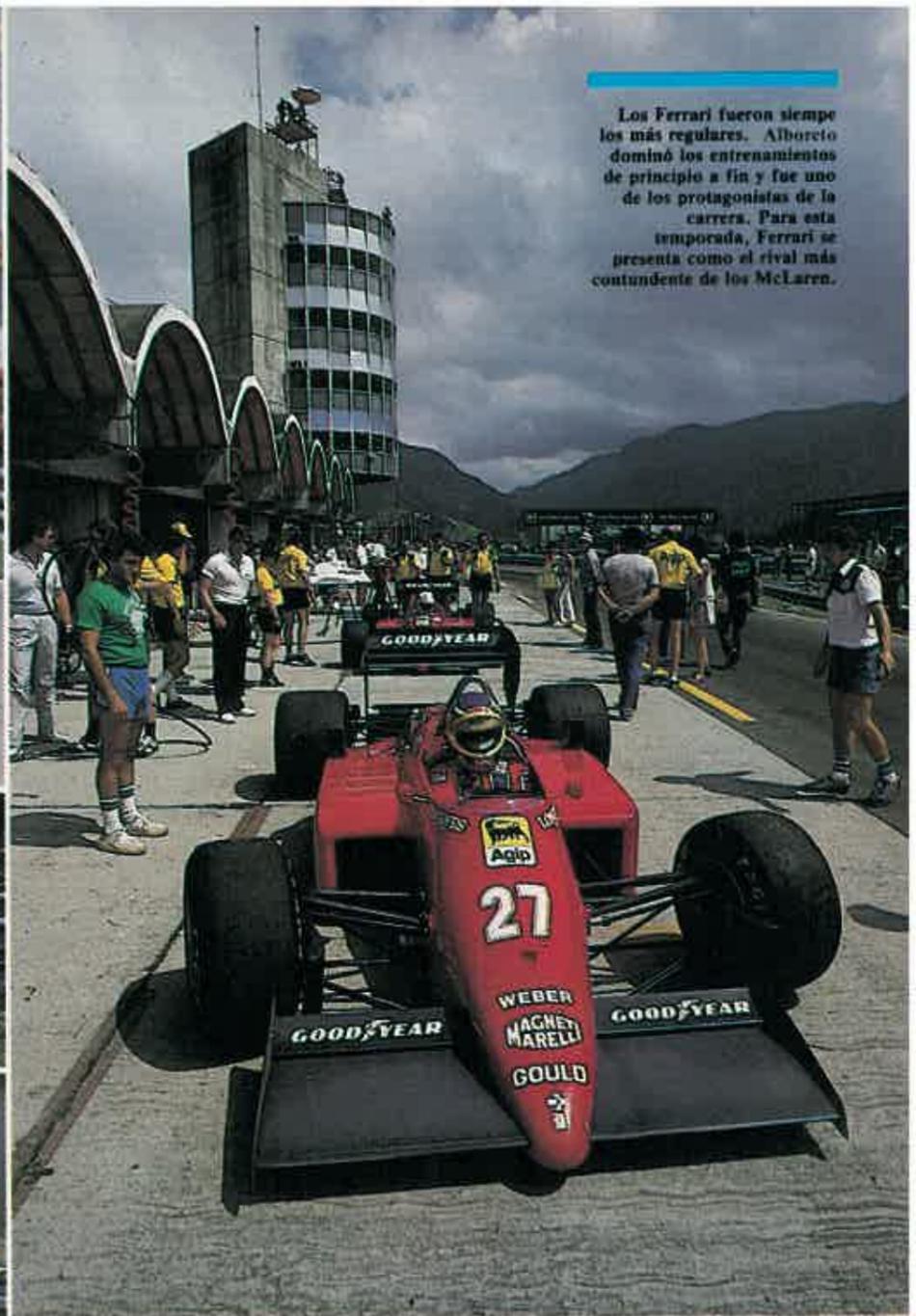
fue un calvario: El motor había comenzado a fallar y de golpe, los quince segundos que había de diferencia entre él y el italiano, descendieron a sólo tres. Una disminución demasiado brusca por mucho que hubiera decidido levantar el pie, para asegurar, en las últimas

Los hombres de McLaren han aprovechado bien los meses de invierno y se han mostrado superiores a la competencia. Tanto Landa como Prost estuvieron impecables, aunque el austriaco no tuvo suerte después de hacer una soberbia remolada.





Momento clave de la carrera en que Prost da caza a Michele Alboreto, quien al final acabó segundo. Abajo, Elio de Angelis, tercero con Lotus; Keke Rosberg, que fue líder durante más de diez vueltas y a continuación le abandonó su motor; Patrick Tambay, en una excursión sobre el guard-rail durante los entrenamientos.



Los Ferrari fueron siempre los más regulares. Alboreto dominó los entrenamientos de principio a fin y fue uno de los protagonistas de la carrera. Para esta temporada, Ferrari se presenta como el rival más contundente de los McLaren.



Al final de carrera, Arnoux ganó varios puestos.

adversarios van a ser los Ferrari. La marca italiana ha dado muestra de haber conseguido nuevamente una excelente fiabilidad, al colocar sus dos coches en los puestos segundo y cuarto. A Alboreto le fallaron un poco sus mecánicos, que le retuvieron cuatro segundos más en el box, durante el cambio de neumáticos, que a Prost. Después,

vueltas. El piloto de Ferrari, en cambio, parecía disponer de un coche más fresco en todo —neumáticos y motor— que entraba mejor en las curvas que el McLaren, confirmando lo que ya había anunciado Prost antes de la carrera. Que sus

prefirió no atacar a tope, temiendo tanto el degradar los neumáticos como el quedarse sin gasolina.

Los demás pilotos no pudieron seguir el tren del McLaren y el Ferrari de cabeza. Rosberg, segundo mejor tiempo en los entrenamientos mandó las primeras vueltas hasta que su motor cedió. El finlandés salió a ganar o romper. Tiró de su motor a tope y éste, como ya había ocurrido en los entrenamientos, cedió. El fin de semana brasileño les ha costado una decena de motores rotos. Ha sido el mayor descalabro mecánico de esta prueba inaugural del certamen.

Los entrenamientos se disputaron sin nervios. Sólo había 25 coches en pista y son 26 los lugares de la parrilla de salida. La ausencia de Toleman, del Zakspeed, que sólo hará la temporada

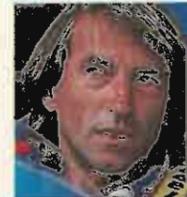
Europea y, por supuesto, del Lola, permitió a los equipos de segunda categoría rodar sin el temor a quedarse fuera de la carretera.

Entre ellos dos tuvieron que hacer uso de motor V-8 Ford Cosworth atmosféricos. Uno fue el equipo Minardi, del que ya se sabía que no iba a poder tener a tiempo el V-6 Motori Moderni Turbo. El otro fue el equipo Tyrrell, que no pudo tener a punto el nuevo chasis que recibirá los motores V-6 Renault.

Tyrrell tuvo también que llamar a Stephan Belloc, retenido en Europa por Porsche para realizar una serie de pruebas con los coches que participarán en el campeonato los 1.000 kilómetros de Mugello el año que viene.

El más veloz en los entrenamientos fue Alboreto. Su Ferrari además de ser

el más rápido, se mostró muy estable. No pareció tener que esforzarse demasiado para conseguirlo. Rosberg sí tuvo que hacer uso de toda la potencia de sus frágiles motores de clasificación para acercarse un poco. Fue el único que logró descender del 1,28 en la vuelta, que era el récord del año pasado. En general, este año se ha rodado un segundo y medio por vuelta más rápido que el pasado.



Jacques Laffite acabó en los puntos con su Ligier.

Se esperaba una bonita lucha fratricida entre los Lotus. Senna había sido el más rápido en las pruebas que tuvieron lugar semanas atrás, pero Elio lle-

va ya muchos años en el equipo y debía hacer valer su condición de líder. Pese a que cuando montó su último tren de neumáticos de clasificación fue frenado por el Osella de Ghinzani, que no se mostró demasiado cortés a la hora de cederle el paso, fue sensiblemente más rápido que su rival.

Los McLaren no se mostraron demasiado rápidos en estas pruebas. Prost consiguió ser algo más rápido que Arnoux, que tuvo problemas con los turbo de sus motores. Lauda estuvo más atrás. Piquet, por su parte, se encontró con que el nuevo coche no es particularmente estable. Sus motores, los BMW se mostraron potentes, pero le fallaron las gomas de clasificación, en las que Pirelli no ha conseguido alcanzar el nivel de los Goodyear.

La carrera en sí fue algo sosa. Co-



Esta vez, Nelson Piquet quedó inédito.

menzó como hemos dicho, por la cabalgada de Rosberg hasta que envuelto en una humareda blanca tuvo que tomar el camino del box. Después de sus 13 vueltas en plan demostración, quedó Alboreto en cabeza, pero cinco vueltas más tarde, Prost le adelantó y comenzó a escaparse. La parada en boxes para cambiar neumáticos —el piso del circuito de Jacarepagua es muy abrasivo y las cubiertas no aguantan— terminó por decidir la lucha. Mientras que en Prost los mecánicos de McLaren sólo invirtieron diez segundos en hacer el cambio de cubiertas, en Ferra-

## Jacare... Prost

El número uno ha cambiado de colores. Del azul del Brabham al rojo de los McLaren tan sólo mediaron treinta y dos puntos. En este primer Gran Premio el equipo que dirige Ron Dennis tenía preparadas varias sorpresas que se habían guardado celosamente todo el invierno. Tanto Lauda como Prost vieron acordadas sus vacaciones ostensiblemente para poder poner a punto los coches que han estrenado en Brasil. Incluso en Imola, Lauda salió con el antiguo MP-4, mientras su compañero se quedaba en Inglaterra para ultimar detalles. Los chasis son exactamente los mismos del año pasado, con la única salvedad de que el de Lauda es el que se utilizó en la factoría inglesa para pruebas y que, por tanto, tenía menos kilómetros encima. El actual campeón también disponía de un muleto que conservaba la estructura anterior, pero que incorporaba todas las modificaciones. Para Alain Prost se había construido un nuevo chasis que, por supuesto, también llevaba la nueva suspensión y todo el trabajo efectuado sobre el motor. Este se ha centrado en el apartado de la refrigeración y de los turbos. Tanto la disposición de los radiadores como la de los intercambiadores de calor han sido modificadas de cara a lograr un mayor rendimiento en condiciones extremas y así poder utilizar la presión de sobrealimentación al máximo.

Si los McLaren eran quizá la mayor incógnita de este Gran Premio, los Lotus eran la gran atracción, debido a ese joven valor que es Ayrton Senna. Pese a los continuos ruegos de Gerard Ducaroge a los hombres de Renault, éstos no han podido tener listos los nuevos propulsores para el equipo inglés. Como ya es habitual, el ingenio francés sorprendió a la concurrencia con unos peque-

ños alerones, tanto sobre el tren delantero como sobre el trasero. Estos últimos van atornillados sobre los pontones y de esta manera dirigen el flujo de aire sobre las ruedas, ganando motricidad.

Los hombres de Maranello han demostrado que ellos sí pueden ser la alternativa a los campeones del año pasado, aunque tuvieron que trabajar muy duro durante los entrenamientos para lograr una buena puesta a punto aerodinámica. El nuevo chasis que montan los coches italianos les ha permitido ganar en prestaciones puras, pero sus reglajes no son tan sencillos como en el antiguo C4. El nuevo monoplace es más difícil de inscribir en curvas rápidas, en las que tiende a perder apoyo y lógicamente motricidad.

Un lobo con piel de cordero se ha colado en el corral de la Fórmula 1, el Williams. Por fin, después de muchos años utilizando chasis de aluminio, Frank Williams ha decidido seguir la moda y utilizar de lleno el carbono y el kevlar. Por lo menos han lo-

grado que Rosberg no tenga que bajarse del coche como el año pasado diciendo que si no iba a matar a alguien por lo inconducible que era. Mientras él se encargaba de su puesta a punto, el nuevo fichaje de este equipo, Nigel Mansell, pasaba una larga temporada a los pies del monte Fuji rodando una vuelta tras otra con el motor Honda. Son potentes y con una buena respuesta a un régimen elevado, pero también carecen de la suficiente fiabilidad. Ambos pilotos rompieron un sinfín de turbos durante los entrenamientos y más tarde en carrera. El mundial acaba de abrir sus puertas y un pequeño francés sigue empeñado en ser campeón del mundo, aunque al final se le pueda estropear ese sueño.

Eduardo de Aysa

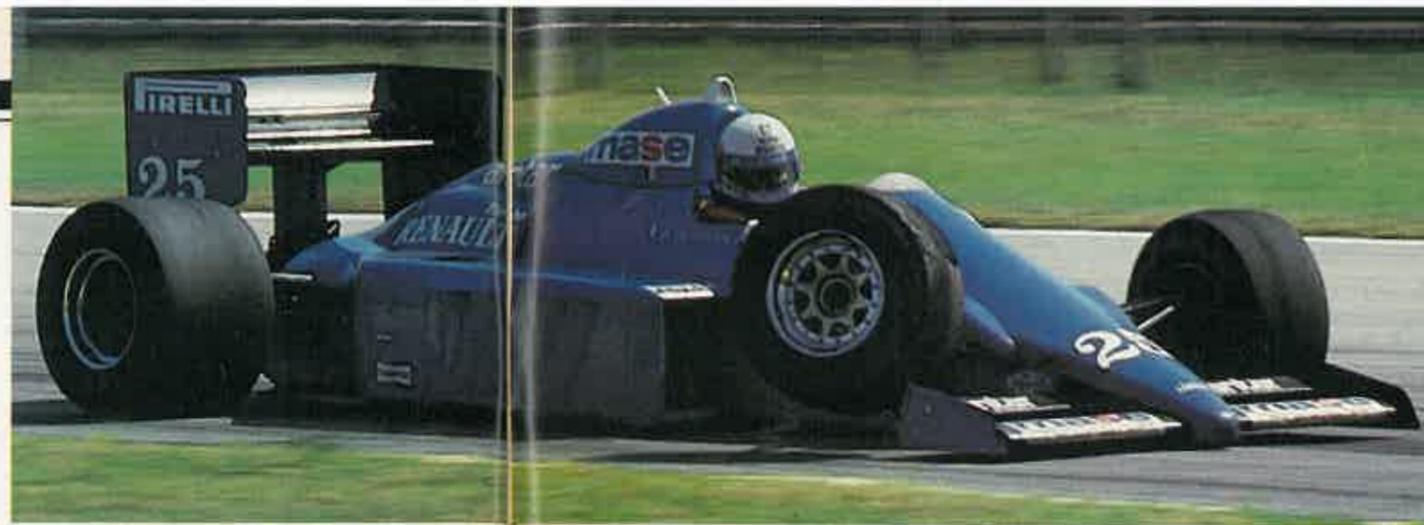
abandono de Senna y el encontronazo entre De Cesaris y Arnoux para hacerse con el tercer puesto. Senna rompió el motor, mientras que los otros dos se tocaron cuando el italiano intentó adelantar al francés en una maniobra muy arriesgada. El Ligier resultó con una suspensión delantera rota, mientras que, en cambio, Arnoux sólo reventó un neumático. Tuvo que dar una vuelta completa rodando sobre llanta, pero tras cambiar los cuatro neumáticos, volvió a pista, recuperándose del octavo hasta cuarto puesto.

Aunque De Cesaris no terminó, en



Elio de Angelis fue el mejor de los Lotus.

Después, Elio De Angelis aprovechó el



Andrea de Cesaris (foto superior) estuvo muy combativo, incluso más de la cuenta como puede verse por el estado de su coche, tras un roce con Arnoux (abajo a la derecha). Mansell y Piquet se quedaron en la cuneta.



general fue bueno el comportamiento de los Ligier. Laffite consiguió cuando menos un punto, que no es mala recompensa. Peor fue el resultado de los Renault, lentos y poco estables. Además, los frenos fallaron con cierta frecuencia, haciendo que Tambay rodara por el césped en varias ocasiones.

En cuanto a Piquet, trató de mantenerse en el paquete de cabeza, pero se salió de la pista en la segunda vuelta. Con la posterior retirada de Senna, el público brasileño quedó muy decepcionado.

Carrera aburrida en definitiva, pero que de todas formas anuncia un campeonato algo más abierto que el de la pasada temporada.

Cuando menos, Ferrari parece estar en condiciones de responder a los hasta ahora invencibles McLaren. Algo es algo.

Gigi Corbetta, enviado especial



### Parrilla de salida

- 1, M. Alboreto (Ferrari), 1.27.768; 2, K. Rosberg (Williams Honda), 1.27.864; 3, E. de Angelis (Lotus Renault), 1.28.081; 4, A. Senna da Silva (Lotus Renault), 1.28.389; 5, N. Mansell (Williams Honda), 1.28.848; 6, A. Prost (McLaren TAG Porsche), 1.29.117; 7, R. Arnoux (Ferrari), 1.29.612; 8, N. Piquet (Brabham BMW), 1.29.855; 9, N. Lauda (McLaren TAG Porsche), 1.29.984; 10, D. Warwick (Renault RE 60), 1.30.100; 11, P. Tambay (Renault RE 60), 1.30.254; 12, T. Boutsen (Arrows BMW), 1.30.953; 13, A. de Cesaris (Ligier Renault), 1.31.411; 14, R. Patrese (Alfa Romeo), 1.31.790; 15, J. Laffite (Ligier Renault), 1.32.021; 16, M. Winkelhock (RAM Hart), 1.32.560; 17, F. Hesnault (Brabham BMW), 1.32.904; 18, E. Cheever (Alfa Romeo), 1.33.091; 19, G. Berger (Arrows BMW), 1.34.773; 20, P. Alliot (RAM Hart), 1.35.726; 21, M. Brundle (Tyrrell Cosworth), 1.36.152; 22, P. Ghinzani (Osella Alfa Romeo), 1.36.743; 23, S. Johansson (Tyrrell Cosworth), 1.37.293; 24, M. Baldi (Spirit Hart), 1.41.330.

### Clasificación final

- 1, A. Prost (McLaren TAG), a 181,257 km/h. de media; 2, M. Alboreto (Ferrari), a 3,259 segundos; 3, E. de Angelis (Lotus Renault), a 1 vuelta; 4, R. Arnoux (Ferrari), a 2 vueltas; 5, P. Tambay (Renault), a 2; 6, J. Laffite (Ligier Renault), a 2; 7, S. Johansson (Tyrrell Cosworth), a 3; 8, P. Alliot (RAM Hart), a 3; 9, M. Brundle (Tyrrell Cosworth), a 4; 10, D. Warwick (Renault), a 4. Hasta 13 clasificados.



## BALLESTA



Realiza: Pilar Parra  
Fotos: A. J. Nieto

## Caprichos

- 1 Caja de música en madera. Su precio es de 2.950 pesetas en J. Jesús de Monasterio, 3 (Santander).
- 2 Curioso y decorativo calendario. Su precio es de 1.750 pesetas en Naif, Ayala, 27 (Madrid).
- 3 Recortables de transportes públicos catalanes de época. Se pueden comprar en Escarlata, Hermsilla, 62 (Madrid).
- 4 Diferentes modelos de coches de hojalata. Sus precios oscilan entre las 650 y las 1.100 pesetas. En Babia, Velarde, 7 (Madrid).



**AD-7800 TX Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, 18 emisoras programables, lector de cassette estéreo Autoreverse, 4 x 7,5 W.**

● 18 emisoras programables ● Indicador multifuncional digital LCD ● Selector automático de emisora ● Selector DX/Local ● Supresión electrónica de interferencias ● Decodificación de información viaria ● Conmutador estéreo/mono ● Autoreverse ● Sistema Dolby ● Selector de cintas Metal-CrO<sub>2</sub> ● Selector rápido ● Scanner ● Entrada automática de cintas ● Salida automática de cintas ● Controles indep. de agudos y graves ● 4 canales ● Regulador de balance de sonido ● Loudness ● Conector para mando a distancia ● Iluminación nocturna ● Reloj ● Mandos lógicos.



**AD-7300 Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, con lector de cassette estéreo Autoreverse, 2 x 22 W.**

● Supresión electrónica de interferencias ● Decodificación de información viaria ● Conmutador estéreo/mono ● Autoreverse ● Amortiguación de ruido ● Selector rápido ● Ecualizador ● Loudness ● Iluminación nocturna



**AD-7045 Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, con lector de cassette Autoreverse, 2 x 7 W.**

● Selector DX/LOCAL ● Supresión electrónica de interferencias ● Conmutador estéreo/mono ● Autoreverse ● Selector de cintas Metal-CrO<sub>2</sub> ● Iluminación nocturna.



**AD-7700 Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, 18 emisoras programables, lector de cassette estéreo Autoreverse, 2 x 25 W.**

● 18 emisoras programables ● Indicador digital por LEDs ● Selector automático de emisora ● Selector DX/Local ● Supresión electrónica de interferencias ● Decodificación de información viaria ● Conmutador estéreo/mono ● Autoreverse ● Amortiguación de ruido ● Selector rápido ● Elevador automático ● Ecualizador ● Regulador de balance de sonido ● Loudness ● Conector para mando a distancia ● Iluminación nocturna ● Reloj ● Mandos lógicos.



**AD-7065 Autoradio OL/OM/FM/FM estéreo, con lector de cassette estéreo, 2 x 25 W.**

● Supresión electrónica de interferencias ● Decodificación de información viaria ● Conmutador estéreo/mono ● Autoreverse ● Selector de cintas de metal ● Ecualizador ● Iluminación nocturna.



**AD-7010 GX Autoradio AM/FM/FM estéreo, lector de cassette, parada automática, 2 x 7 W.**

● Conmutador estéreo/mono ● Parada automática ● Iluminación nocturna.

El doble placer de conducir...

# roadstar

AUTO-HIFI

**GARANTIA OFICIAL**

### MAYORISTAS AUTORIZADOS

**GALICIA**  
Hi-Fi Móvil  
VIGO (PONTEVEDRA)  
Tel: (886) 23 10 44

**ASTURIAS, LEÓN, VALLADOLID, BURGOS, SALAMANCA, PALENCIA, RIOJA Y ZAMORA**  
Musical Auto  
OVIEDO  
Tel: (985) 21 02 20

**CANTABRIA, EUSKADI Y NAVARRA**  
D. Antonio Pina  
BILBAO  
Tel: (94) 447 66 90

**CATALUNYA, VALENCIA Y BALEARES**  
Auto Dial  
BARCELONA  
Tels: (93) 246 13 09  
231 93 00

**ALBACETE Y MURCIA**  
D. Antonio Costa  
BENEJUZAR (ALICANTE)  
Tel: (965) 35 60 95

**MALAGA Y GRANADA**  
D. Guillermo Crespo  
MALAGA  
Tel: (952) 25 62 94

**HUELVA, SEVILLA, CADIZ Y CORDOBA**  
Distribuciones Calver, S. L.  
SEVILLA  
Tel: (954) 42 48 09

**GUADALAJARA**  
El Quijote  
GUADALAJARA  
Tel: (911) 23 05 11

**ARAGON Y SORIA**  
D. Ramón Pérez  
ZARAGOZA  
Tel: (976) 37 69 90

**MADRID, TOLEDO, SEGOVIA, CUENCA Y AVILA**  
Galania, S. A.  
MADRID  
Tels: (91) 256 30 02  
256 75 74

Importador exclusivo para España **BOSE**

BOSE, S. A. Aristóteles, 3, 28027 Madrid. Tel: (91) 405 07 00

# Déjese llevar



## POR UN AVANZA-SOLO

Disfrute del placer de conducir un pequeño avanza-solo con todas las ventajas de los grandes cortacéspedes. El avanza-solo Outils Wolf para jardines de hasta 1.500 m<sup>2</sup> de césped.

Diseñado para su total comodidad: Todos los mandos en el manillar para que pueda conducirlo con la punta de los dedos. Anchura de corte de 46 cms. y cinco alturas de corte. Sistema de recogida

Outils  WOLF

exclusivo Outils Wolf que permite llenar hasta arriba, incluso con hierba mojada, su recogedor de 46 litros.

Además, se fabrica con motor a gasolina o eléctrico y con la garantía total de Outils Wolf, la marca que corta más césped en España.

Pida una demostración a su Consejero Distribuidor Outils Wolf. Descubrirá nuevos niveles de eficacia y comodidad.

Outils Wolf ESPAÑA. San Feliu de Buxalleu (Gerona). Tel. (972) 86 40 44.

COMPARATIVA TURBO: CX GTi FRENTE A 505 INYECCION

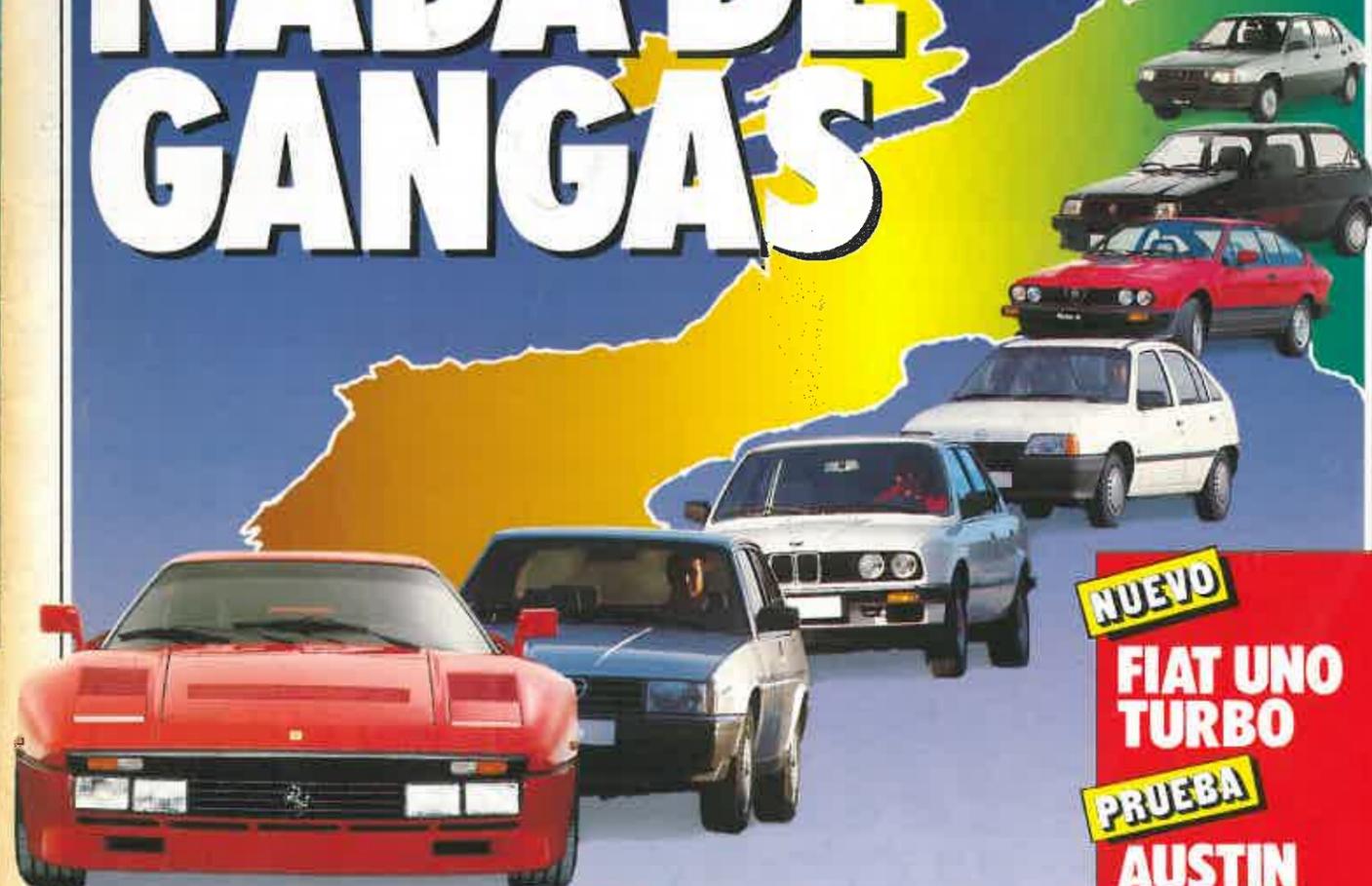
# Motor 16

13 de abril de 1985

Núm. 77 • 175 ptas.

ESPECIAL EUROPA

# NADA DE GAN GAS



NUEVO

FIAT UNO TURBO

PRUEBA

AUSTIN METRO 5 PUERTAS

LA VICTORIA DE PROST EN FOTOS



BRASIL F-1