

BARCELONA: LOS MODELOS DEL SALON

PRUEBA DEL SAAB 9000 TURBO

Motor 16
SEMANAL GRUPO

4 de mayo de 1985

Núm. 80 • 175 ptas.

EL MALAGA EN PARIS

PRUEBA EXCLUSIVA

LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS
1957
Escribe
ZAMORA VICENTE

TODO SOBRE EL NUEVO SEAT



R-25 TURBO, LLEGA EN VERANO

NADIE LLEGA TAN LEJOS

EN ASESORAMIENTO

TOPEC, asistencia pre-venta para el diseño óptimo de su vehículo y cálculo de sus costes.

EN ASISTENCIA

I.T.S./AYUDAF, 550 puntos a su servicio en toda Europa, 24 horas al día y 365 días al año.

EN RENTABILIDAD

Líderes en ahorro de combustible, aplicando la más moderna tecnología: VISAR.

EN PRESTIGIO

DAF TRUCKS: una compañía independiente líder en el sector en toda Europa.



DAF Trucks



DAF Trucks España, S.A.

Ctra. Madrid-Barcelona, Km 13,300 • Polígono Industrial Fin de Semana • C/ Ingeniero Torres Quevedo s/n. 28022 • MADRID • Tfno. 747 42 22*

Esta semana Coches al Salón

La vocación europea de Barcelona se pone nuevamente de manifiesto esta semana con la inauguración del Salón Internacional del Automóvil. Es la gran fiesta de la automoción, fecha para la que todos guardan sus mejores esfuerzos, las últimas novedades de la técnica y el diseño. Es, por decirlo de otra manera, el escaparate automovilístico de Europa, con capacidad para dar respuesta a los más exigentes.

Los fabricantes, aunque atraviesan por momentos difíciles, constituyen un sector modélico en la vida industrial española, porque tratan de resolver sus problemas —muy graves en no pocos casos— sin grandes alaradas, sin plañideras a sueldo. Es la suya una reconversión silenciosa, paso a paso, que mira descaradamente hacia el futuro. No cabe duda de que la industria automovilística, en lo que a ventas se refiere, atraviesa uno de sus peores momentos. Sin embargo, sus responsables no han querido convertir su problema en un valle de lágrimas. Han apostado por la inversión, por el esfuerzo continuado, y aquí les tenemos, en Barcelona, con sus flamantes modelos, dispuestos a competir con el más pintado.

El Salón del Automóvil, mucho más allá del folklore y el escarapatisimo, es el signo de vida de un sector moderno, porque el automóvil está vivo, como lo demuestra el hecho de su permanente transformación. Modelos y más mode-

los buscan noblemente a un público cada día más exigente. Buscan a un público que ama el automóvil, pero que también ha sentido en sus carnes el latigazo de la crisis y no ha podido comprar el modelo que ansiaba. Pero el automovilista no se resiste y continúa mirando a los nuevos coches con cariño, con la esperanza de ese mañana, ojalá no lejano, en el que la salida de la crisis le permita hacer realidad su sueño.

Pero ninguna crisis podrá con el tremendo atractivo del automóvil, que se ha convertido en el símbolo de la sociedad en libertad. Porque esa suma sencilla de coche más asfalto es exactamente eso: libertad. El hombre también alcanza al volante esta meta, siempre maravillosa y siempre utópica.

La presente edición del Salón de Barcelona cierra un ciclo importante de su historia, que no es otra que la del automóvil, ya que para el próximo, que se celebrará en 1987, se habrá consolidado plenamente la integración de España en la Comunidad Europea. Para entonces, y porque queremos ser optimistas, la situación del sector de la automoción en nuestro país será notablemente mejor. Y el Salón será el reflejo de aquella situación. Los visitantes mirarán los coches con la misma ilusión de hoy, pero quizá con mayores posibilidades de hacer realidad su sueño.

Félix Lázaro



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16	47 COMPRAR Y VENDER
6 LO ULTIMO Renault 25 V-6 Turbo	54 AGENDA PERSONAL
9 Corsaspider y Renault 11 Arnatot	63 XAVIER DOMINGO Por encima del volcán
10 ACTUALIDAD Salón del Automóvil de Barcelona	67 A FONDO Seat Málaga GLX 1.5
17 Los grandes también son bellos	77 MOTOS Benelli S-125, juego doble
20 Motos: imán de los jóvenes	80 DEPORTE La verbena en dos ruedas
22 Rodatur 85, turismo en bus	81 CATALUÑA EXPRESS Don Juan
31 A FONDO Saab 9000 Turbo 16, despegue inmediato	82 RAFAEL CID Alta competición
39 MERCADO Oferta de la semana	82 DEPORTE Vaillelunga: Campeonato Euroturismos
40 Precios de coches nuevos	83 Rallye Sierra Morena
42 Precios de coches usados	86 Monza, Campeonato del Mundo de Resistencia
46 CUENTENOS SU CASO	90 JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

Pág. 24

El diseño automovilístico en nuestro país tiene un nombre propio, Francisco Podadera, poeta de las formas. Coches, motos y scooters de formas revolucionarias bullen en su mente.



Pág. 57

La España del 600, año 1957. Segunda entrega de la historia de la motorización española, con la colaboración de Alonso Zamora Vicente, que recrea literariamente la España del 57.





Premios con estrella

La pasada semana fueron entregados los premios Aster, otorgados por la Escuela Superior de Gestión Comercial y Marketing. Entre los premiados se encuentran entidades como Campsa o la Caja Postal de Ahorros y personalidades como Federico Esteve Jaquotot, presidente de la Compañía Trasmediterránea, o Alejandro Cachán Alvarez, presidente de Butano y ex director comercial de Campsa, etapa en la que se inició un decidido apoyo del monopolio español al deporte del motor con el patrocinio del equipo nacional de F-III y a varios pilotos españoles en el Mundial de Motociclismo.

PACO RABANNE VISTE AL IBIZA

SEAT va a lanzar una edición especial de cincuenta coches del modelo Ibiza vestidos por uno de los creadores de moda españoles de más prestigio fuera de nuestras fronteras: Paco Rabanne.

El interior del vehículo es una audaz combinación de los colores negro y plata que ayuda a que la conducción sea más placentera y cómoda, además de recrearnos la vista con su espectacularidad.

La parte exterior se retoca con unos «spoilers» y embellecedores que, unidos a unos neumáticos de anchura superior a la de los originales, dan al Ibiza-Rabanne un cierto aire de deportivo de lujo.

PIRELLI, NUEVA GENERACION

La firma Pirelli está procediendo en el circuito del Jarama a la presentación mundial de su nueva generación de neumáticos de perfil ultrabajo, que sustituirán a medio plazo a los conocidos P6 y P7, en las categorías HR y VR. Estos nuevos neumáticos, cuya comercialización en Europa se iniciará a la vuelta del verano, suponen un enorme avance sobre los modelos ya conocidos, que eran, además, líderes en algunos aspectos. Uno de los pilotos probadores de Pirelli ha sido Nelson Piquet, ex campeón del mundo de Fórmula 1, quien se ha mostrado encantado con los nuevos neumáticos, que se comercializarán en perfiles 45, 50 y 55, para el P-700 HR, y en 55, 60 y 65, para el P600 VR.

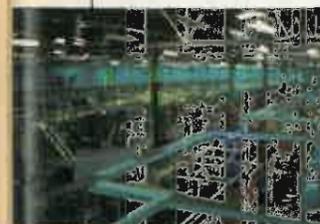


Juegue con nosotros

Ya se puede jugar a la Gran Competición Trivial MOTOR16 y demostrar su sabiduría en los seis temas de motor que componen este apasionante juego: coches, técnica y mecánica, tráfico y seguridad vial, deporte, motos y variedades. Para ganar en este juego tampoco es necesario que sea un superexperto, porque las preguntas y las respuestas son triviales, lo que no quiere decir que sean fáciles de contestar. El juego, que se encuentra en todas las jugueterías de España, ha sido realizado por la redacción de MOTOR16 y producido por la compañía Educa. Puede jugarse en grupos de dos a seis personas, de los nueve a los noventa y nueve años. Los más expertos podrán terminar el juego en media hora, aunque lo normal es que tengan entretenimiento para rato.

Crisis en Renault

Las pérdidas de Renault Francia en 1984 se elevaron a 12.555 millones de francos —unos 255.990 millones de pesetas—, que vienen a sumarse a dos años consecutivos de resultados negativos. Ante esta situación, el nuevo presidente del grupo, Georges Bresse, deberá tomar medidas drásticas, ya que el



Gobierno, el único accionista de la sociedad, exige un saneamiento radical de la gestión antes de invertir el dinero necesario para superar las pérdidas. La cifra que de momento se baraja es nada más y nada menos que suprimir 20.000 puestos de trabajo.



«Euro-autopista» de este a oeste

A los inmensos proyectos que, tras muchos años, nunca acaban de hacerse realidad, se ha unido ahora uno nuevo: una autopista que una Bucarest con Lisboa. El proyecto ha sido promovido por la asociación Transeuropea, que, con un entusiasmo fuera de lo común, ya ha solicitado préstamos a la CEE. La idea parte de la ausencia de vías rápidas de comunicación que atraviesan Europa de este a oeste. El eje partiría de Bucarest, Belgrado y Zagreb, y proseguiría por Trieste, Venecia, Milán, Lyon y Burdeos, para enlazar luego con la llamada «carretera española de los portugueses». El problema como siempre es el dinero y esta obra, sólo en Francia, costaría 170.000 millones de pesetas.

EL PRECIO DE DOS PUERTAS

La nueva gama Opel Corsa para el 85 no sólo incluye las nuevas versiones con cinco puertas y TR con cuatro puertas, sino que además se beneficia de una remodelación de los interiores. Todos los Corsa 85 han recibido igualmente una serie de modificaciones mecánicas en el capítulo de suspensiones. Las antiguas denominaciones de los Corsa: Base, Luxus y Berlina, encargadas de distinguir los grados de equipamiento, han desaparecido en favor de los nombres: City, LS, GL y GLS, mientras que el Corsa SR pasa a llamarse Corsa GT. Los

precios de las versiones cuatro y cinco puertas estarán, por término medio, unas treinta mil pesetas por encima de las versiones equivalentes con dos y tres puertas. La comercialización de los nuevos Corsa se iniciará en la segunda semana de mayo y sus precios finales serán: Corsa 1.0 LS 5P, 800.000 pesetas; Corsa 1.0 GL 5P, 870.000 pesetas; Corsa 1.2 GLS 5P, 970.000 pesetas; Corsa TR 1.2 4P, 871.000 pesetas; Corsa TR 1.2 GL 4P, 945.000 pesetas; Corsa TR 1.2 GL 4P, 1.002.000 pesetas.

CIEN OCTANOS

- Seat prepara una versión barata del Ibiza. Se llamará Junior y, de momento, utilizará el motor 1,2 litros.
- Aunque el acuerdo con Volkswagen podría hacer muy efímera su vida, en Porsche se sigue trabajando sobre el motor de tres cilindros y 1.000 centímetros cúbicos de Seat.
- Hasta la primavera que viene no estará a punto el motor 1,7 diesel de Seat revisado por Riccardo. Las modificaciones introducidas por el motorista británico son indispensables para la adaptación del turbocompresor.
- Todas las modificaciones destinadas a mejorar la insonorización y la absorción de vibraciones que han sido introducidas en el Málaga, así como otras específicas para el Ibiza, no serán introducidas en este modelo hasta primeros de 1986.

- Renault importará el Espace a partir de septiembre. El coche vendrá equipado de aire acondicionado. La previsión de venta es de un par de cientos de unidades.
- Richard W. Krant ha sido recientemente nombrado director general de Monroe Europa, sustituyendo a Edgard Ingersall, que ha sido nombrado vicepresidente de la compañía. El nuevo director es el responsable de las operaciones que se llevan a cabo en las firmas Monroe de España y Bélgica.
- Fasa Renault acaba de presentar una nueva versión barata del Renault 5, bautizada «C», destinada a flotas y profesionales. Incorpora el motor de 950 centímetros cúbicos y 41 caballos de potencia, y su equipamiento es muy reducido. En principio, no se prevé su venta a particulares.

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 Carcenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, José María García Cernuda, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jurgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Obiliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Castronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Capitulos); Victor Piccione (Pruebas); José Robledo (Pruebas); M.ª Angeles C. Maroto, Caridad Plaza e Inés Prat («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Aquellos locos en sus cacharros); José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicación: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicación: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 56. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calaña Ruf. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

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

Director gerente: José Luis Virumbrales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyrc.

Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresión: Lerner Printing Internacional, 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 Publicación: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1985.

Difusión controlada por OJD.



Lo último

R-25 V6 TURBO

EL GRAN RENAULT



ANTES del verano, los usuarios españoles podrán disponer de dos nuevas versiones del R-25, un modelo de importación que se vende muy bien en nuestro país. Se trata de las versiones equipadas con motores V-6 inyección y V-6 Turbo. El primero de ellos utiliza el motor de 2.664 centímetros cúbicos, desarrolla 144 caballos, que le permiten alcanzar los 200 kilómetros por hora. El V-6 Turbo utiliza este mismo motor, pero reducido de cilindrada hasta los 2.458 centímetros cúbicos, pero con la adopción del turbo la potencia sube a los 182 caballos, que le permiten alcanzar sin problemas los 255 kilómetros por hora.

Esta última versión, la más interesante, costará de precio final unos 3.900.000

de frenada, que es completísimo, con discos ventilados delanteros y discos traseros, con servofreno y el sistema ABS antibloqueo, que constituye toda una novedad en la marca francesa.

La caja de cambios, manual, es de cinco velocidades, con la cuarta y la quinta sobredesmultiplicada. Hay un salto notablemente grande entre la cuarta y la quinta, lo que se traduce en que esta última es excelente para circular a alta velocidad por autopista. Afortunadamente, la potencia del motor y, sobre todo, su elasticidad superan cualquier escalonamiento que, en nuestro país podría parecer inadecuado en la teoría.

Como es de esperar, el equipamiento es del máximo nivel, con la particularidad de que se ofrece con el pre-



El equipamiento, como es de esperar en el alto de gama, es completísimo, destacando el equipo de radio, diseñado por Philips para este modelo.



pesetas. Pero ofrece un equipo completísimo, que incluye el famoso equipo de radio Philips, especialmente diseñado para este modelo, que está integrado en el coche de forma que los ladrones, como mucho, sólo pueden robar una parte del mismo, so pena de desmontar completamente todo el coche. Y además, sólo parcialmente puede ser vendido y aplicado a otros coches.

Por lo demás, el nuevo R-25 V-6 Turbo mantiene la misma estructura de la versión normal, con sólo algunos retoques exteriores que hacen fácil su reconocimiento. Lleva una nueva parrilla delantera, nuevos paragolpes y llantas tipo turbina para conseguir una mejor refrigeración de los elementos

de origen y no, como es tradicional, en sus rivales germánicos, en que el equipamiento sin sobreprecio es más bien escaso. Así, el ordenador de a bordo con seis funciones: dirección asistida, reglaje eléctrico de asientos, elevación eléctrica a los cuatro cristales, cierres centralizados con mando a distancia y un largo etcétera se ofrecen como equipo de serie.

Estas dos versiones se doblan en dos curiosos modelos, tipo limusina, alargados sobre las dimensiones actuales, que se destinan a coches de representación. Se ofrece esta limusina con los motores turbo gasolina y diesel; pero, por el momento, no se importarán en nuestro país.

Gracias a la incorporación del turbocompresor, en el motor de seis cilindros, el nuevo R-25 supera los 225 kilómetros por hora.



Chan-Chan-Chan Chaaannnn



El primer sonido que protege su Blaupunkt y su automóvil...

...con una
autoalarma
Bosch.

Blaupunkt no sólo le ofrece los mejores autorradios, para escuchar un fascinante sonido dentro de su automóvil... Ahora, con el modelo Montreal SQR 24 o cualquier otro digital,

Blaupunkt le proporciona también el mejor sistema para protegerlo: UNA AUTOALARMA BOSCH al comprar su autorradio. Llévese el gran "Chan, Chan, Chan, Chaaannnn" y proteja su automóvil.

BLAUPUNKT
Grupo BOSCH



Lo último

CORSASPIDER PARA ALEMANES MARCHOSOS

UNA nueva creación sobre la base del Opel Corsa nos llega de Alemania, realizada por el especialista Michalak. Es un descapotable al estilo del Corsa Spider que en su día realizó la propia Opel, Michalak lo ha personalizado con un frontal de doble faro y unos reposacabezas en prolongación de los asientos, similares a los que se empleaban en los coches de sport de competición de los años cincuenta. Van integrados en lo que es el capot del maletero. En éste se guarda un *hard-top* o techo duro, que

puede montarse en sólo veinte segundos desde que el conductor se baja del coche hasta que vuelve a montarse. Los precios fijados por Michalak para este coche van de 1.350.000 a 1.400.000 pesetas en Alemania, según motores.



R-11 ARNALOT AUN MAS TURBO

TALLERES Arnalot, un conocido establecimiento barcelonés, ha realizado una preparación de motor para potenciar el ya de por sí brillante R-11 Turbo. Trabajando sobre la culata, el turbo, el carburador y la puesta a punto, se han ganado treinta caballos sobre los 105 del coche de serie, lográndose la potencia máxima 300 vueltas por debajo del modelo base. Además, se ha buscado el incremento de las aceleraciones y el coche tarda siete segundos en pasar de 0 a 100 frente a los 9,4 segundos que necesita un vehículo de serie. Los 1.000 metros en salida para-



da y la recuperación en cuarta y en quinta también se ven beneficiadas en dos segundos de diferencia a favor de la preparación de Arnalot, que ha ganado en ve-

locidad punta (213,4 km/h. frente a 194,7 km/h.), sin que el consumo se vea afectado. El precio de esta preparación, con garantía de seis meses sin límite de kilo-

metraje, es de 100.000 pesetas, mientras que el kit que comprende las piezas modificadas y las instrucciones de montaje cuesta 68.300 pesetas.

SALON DEL AUTOMOVIL DE BARCELONA CAMINO DE EUROPA



En su cita bianual, se abre el día 4 el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona. La muestra automovilística más importante de nuestro país y una de las más interesantes de cuantas se celebran en el continente. Pero este año hay un interés especial: va a ser la primera vez que el panorama comunitario ya no es un horizonte lejano, sino una realidad más o menos inmediata. Conscientes de ello, tanto los fabricantes nacionales como los importadores han echado la casa por la ventana, y se anuncia una exposición que superara en interés a lo que hasta ahora se ha visto en nuestro país. Prueba de ello es la necesidad de habilitar

nuevos recintos, para dar cabida a tantas solicitudes de expositores.

Queremos ofrecer en este breve resumen un compendio de lo que los visitantes van a encontrarse en el recinto de Montjuich; como es tradicional, a una semana de su inauguración, no todos los expositores saben a ciencia cierta lo que van a mostrar, por lo que es posible que algo de interés puede llegar a última hora como sorpresa.

Con la ilusión de que algún día contemos al fin con un salón del nivel de los importantes europeos, animamos a todos los aficionados y a los profesionales a que se den una vuelta por el recinto de la feria.

ALFA ROMEO.—La firma milanesa presentará una única novedad: el 33 4x4 *Giardinetta*. Como su nombre indica, es la versión de tracción total del break 33, aparecido en el mercado en la primavera del pasado año, pero que hasta ahora no se comercializaba en nuestro país. Es el único 4x4 de utilización familiar que se venderá en nuestro país; tiene una potencia de 95 caballos y una velocidad máxima de más de 170 kilómetros por hora.

También mostrará en su stand la gama 90, de reciente importación en nuestro país.

AUSTIN.—Además de los populares Metro, en el stand de Austin Rover podremos ver al fin los Montego, cuya versión MG será vendida en España, a un precio franco frontera de 1.570.588 pesetas. Otras dos versiones de

esta berlina se ofrecerán al mercado nacional: el Montego 2000 HLS y el Montego May Fair. Junto al Montego se mostrará la nueva gama del Maestro, en versiones HLS May Fair y MG 2000 inyección.

De todos modos, lo más importante del stand se mostrará bajo la marca Rover: el 216 SE. Se trata del novísimo modelo británico, sucesor del veterano Rover, aparecido hace casi diez años. El 316 es fruto de la colaboración entre Austin Rover y Honda. Desde este Salón comenzarán a vender-



■ El Ford Scorpio, sustituto del Granada, será sin duda uno de los modelos más visitados de la feria.



■ Otra de las novedades nacionales: el Opel Corsa cuatro puertas, que aprovecha la ocasión para cambiar todos los interiores.



■ Bellísima la estampa del cabriolet Jaguar, que llega a España con algunos meses de retraso.

■ Seat Málaga, gran novedad del Salón. La esperada berlina de Seat, sucesora del popular 131.



Marcha triunfal, Opel Manta.



Nuevo Manta GSi.

Con el más depurado espíritu deportivo, la ingeniería alemana Opel ha creado el nuevo Manta GSi.

Tome sus mandos y en marcha. Triunfe sobre la carretera a 190 km/h. impulsado por los 110 CV de su motor 2.0 de inyección.

Viva una nueva sensación de confort que le proporciona un interior perfecto, en el que todo está al alcance de su mano.

Presuma de un diseño audaz con una línea que rompe con lo establecido. Atrévase.

Porque así es el nuevo Manta GSi: una marcha triunfal.

Y sólo Vd. y unos pocos son capaces de seguir su ritmo.

Vea el nuevo Opel Manta en cualquiera de los 280 puntos de venta y servicio Opel.

Y benefíciense con ellos de las ventajosas condiciones de financiación Opel Credit.

Y, además, de las otras ventajas exclusivas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 kms. y el servicio Opel Euroservice Assistance, que le asegura la asistencia gratuita durante un año en España y en otros 25 países europeos.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

Actualidad

se en nuestro país las dos versiones que se importarán: SE de 83 caballos (a un precio franco frontera de 1.221.276 pesetas) y Vitesse, de 112 caballos (1.438.823 pesetas).

CITROËN.—En lo que a automóviles de fabricación se refiere, la máxima novedad de Citroën es el BX Caribe: una oferta limitada con la mecánica del BX 14, que comenzará a venderse a partir del 4 de mayo.

Y en cuanto a importados, destacar la presencia en el stand del nuevo BX Sport.

FIAT.— El Fiat Uno Turbo, que hace su «première» en un salón y el Lancia Y10, en sus versiones Touring, Fire 1000 y Turbo, son las principales estrellas. Estos tres modelos iniciarán muy próximamente su comercialización en nuestro país.

También se mostrará en Barcelona el nuevo Lancia Thema, que en septiembre comenzará a venderse.

FORD.—Al margen del Sierra XR 4x4 y el RS 200, la estrella de Ford será el nuevo Sierra S 2.0 EFI. Su comercialización empezará después del Salón de Barcelona.

Ya en la categoría superior, y aunque no es una novedad, ya que se presentó hace unas semanas, veremos en este stand el Ford Scorpio, sustituto del ya desaparecido Granada, en el que la aerodinámica y el cuidado interior son sus aspectos más característicos.

JAGUAR.—Con el estreno del nuevo importador (Carlos de Salaman-



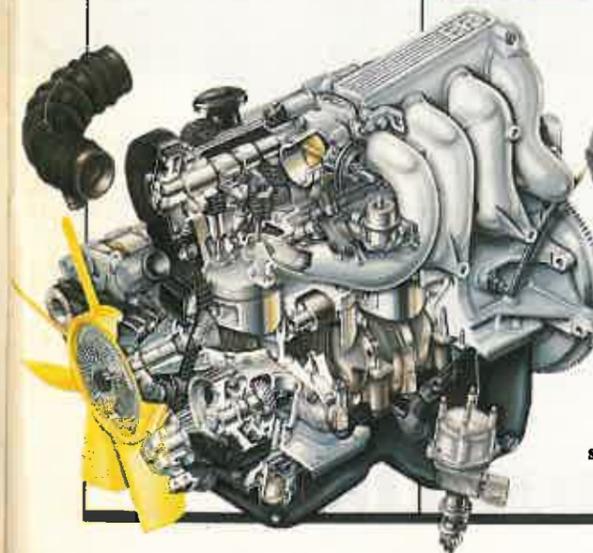
Los suecos contraatacan la ofensiva italo-alemana lanzando el Saab 9000, en la cumbre tecnológica.



Dentro del apartado autorradios destaca la presencia del compact-disc de Pioneer.



Un interesante vehículo de tracción total, el Alfa 33 4x4, en versión familiar, que comenzará pronto a venderse en nuestro país.



Con el motor de dos litros inyección, que utiliza ya el Sierra, se obtienen importantes mejoras en el consumo. Pronto estará en los concesionarios.



LIDO-VARIO

El mejor y más moderno Scooter de Japón ya está aquí. Es el primer fruto del acuerdo Puch-Suzuki, para que disfrutes y presumas de poseer esta maravilla mecánica, LIDO-VARIO, EL Gran Japonés.

EL GRAN JAPONÉS



Cómodo

Siéntate cómodamente, regula a tu gusto los dos retrovisores y comprueba el fácil acceso a todos los mandos incorporados en el cockpit.

Automático

Mete la llave, arranca y verás su potencia y la increíble manejabilidad tanto en ciudad como en carretera, todo ello sin cambiar, automáticamente.

Seguro

Fíjate en su aerodinámica, en su diseño, en el motor atrás bajo el asiento, centrado, con la gravedad a baja altura, perfecto en estabilidad y seguridad, con suspensión hidráulica y con frenos de tambor con expansión interna.



licencia **SUZUKI**

Actualidad

ca, S. A.), esta firma británica, desgajada ya del grupo Austin Rover, estará presente en Barcelona con el XJS 3.6 Cabriolet, sin duda el descapotable de más volumen y presencia que hoy día podemos encontrar en el mercado nacional. Su venta se iniciará en septiembre próximo, cuando finalicen los trámites de homologación.

MERCEDES BENZ.—Sin que pueda hablarse verdaderamente de novedad, la verdad es que la nueva serie W-124 es todavía muy poco conocida en nuestro país,



■ El Suzuki todo-terreno, fabricado en España por Santana, será un éxito de ventas.

■ Motor Ibérica y Nissan ofrecen un vehículo exclusivo, a mitad de camino entre un turismo y una furgoneta, el Vanette.

■ Pese a una realización algo burda, este vehículo, aún sin bautizar y con mecánica Citroën, es sin duda un buen soporte publicitario.



por lo que la mayoría de los asistentes se encontraran ante toda una gama de nuevos modelos. Desde el 200 al 300 E, con el interesante Diesel 300 D, que hoy por hoy se considera el diesel más rápido del mundo.

Al margen de la nueva serie W-124, se mostrarán en el salón las distintas versiones de la gama 201, entre la que destacará el Mercedes 190 2.3 16, de 185 caballos y 230 kilómetros por hora, versión deportiva del más pequeño automóvil de la firma alemana.

NISSAN.—De la mano de Motor Ibérica y al lado de los victoriosos Patrol, se encontrará el híbrido entre turismo y furgoneta, Nissan Vanette, que acaba de iniciar su venta en nuestro país. Es el primer vehículo de este tipo que se vende en España y seguro que será un importante centro de atención.

OPEL.—Todo un empacho de puertas va a presentar la firma zaragozana en el stand del Salón. Allí van a estar los novísimos Corsa 4 puertas, tanto en su versión fast-back como en la berlina TR. Por sí fuera poco,



■ El familiar de la gama 740/760 de Volvo continúa la enorme tradición en este tipo de coches de la marca sueca.

■ Otra de las atracciones del Salón será el Lancia Y10, que comenzará a venderse en España en los próximos meses.





VAMOS AL SALON

1	Vehículos industriales nacionales.	3	Industria auxiliar y componentes.	5	Turismos importados
2	Turismos nacionales.	4	Vehículos industriales ligeros.	6	Vehículos industriales importados

los Corsa estrenan denominación, olvidándose de las confusiones anteriores y pasando a las siglas como la totalidad de los constructores europeos. Se ha aprovechado esta nueva gama de 4 puertas para introducir algunas modificaciones estéticas en el interior: nuevos volantes, tapicerías y guarnecidos.

SAAB.—La firma sueca, que expone conjuntamente con Porsche, mostrará en Barcelona el 9000 Turbo 16 APC, del que en este mismo número ofrecemos una prueba a fondo. Se trata de una berlina de gran tamaño y equipamiento lujoso, capaz de superar los 220 kilómetros por hora y un precio, que pese a no haber sido comunicado, se estima superara los cinco millones de pesetas.

SEAT.—Pues la verdad es que el Málaga tiene todas las bendiciones para convertirse en la atracción principal del Salón. No por sus excelencias, que serán sin duda su-

peradas por automóviles de muy alta categoría y precio, sino por lo que supone de novedad absoluta y por desarrollo español. En este mismo número encontrarán una amplia información y prueba a fondo de la nueva berlina de Seat, por lo que cualquier otra información sobra.

Y poco más interesante nos mostrará la firma del INI: los muy conocidos Ibiza (aún no veremos ni la versión 5 puertas ni la de inyección), Polo y Passat de fabricación conjunta con Volkswagen.

SUZUKI.—Aunque está ya en la calle desde hace algunas semanas, el pequeño todo-terreno de Santana está conociendo un éxito de pedidos que hace suponer una gran atracción entre los visitantes. La verdad es que es un vehículo muy atractivo, que compite en un sector del mercado en el que no tiene competencia.

VOLVO.—La tradición en vehículos familiares por

parte de Volvo ve su continuación en una interesante novedad que estará expuesta en la muestra de la Ciudad Condal: el 740 Familiar. Su comercialización en el mercado nacional es inmediata y colmará los deseos de quienes desean un coche de gigantesca amplitud y buenas dotes ruterías.

WARTBURG.—Estos curiosos automóviles de Alemania oriental presentan en Barcelona alguna modificación importante. La más trascendente es la incorporación de una bomba de inyección de aceite, por lo que a este motor de dos tiempos ya no es necesario echarle mezcla, sino que el lubricante, como en un vehículo convencional, tiene su consumo aparte.

OTRAS MARCAS.—Las que no aparecen reseñadas en esta minirreseña (en nuestro próximo número informaremos sobre aquellas novedades sobre las que aún no hay referencias de que estén presentes) no tienen anunciada ninguna novedad, al menos de momento. Hay otras que también pueden ser objeto de interés. Entre ellas, dos realizaciones de carroceros españoles. De un lado, la firma Emelba, especializada en la transformación de automóviles Seat, que presentará el Siete, un interesante Van sobre mecánica Ronda-Ibiza, con puerta lateral deslizante. De la firma Aboleiro nos llega también un furgón de reparto de diseño antiguo, ideal como soporte publicitario. Se basa en la mecánica del Citroën 2 CV y su diseñador es el sueco Tomás Wadstrom, el mismo que creó los Duquesa y similares.

También reseñemos algunas novedades en el campo de los accesorios, muy especialmente en lo que a la línea de audio se refiere. Así, la firma Pioneer presenta el compacto Centrate, con la novedad del compact-disc por primera vez en nuestro país. En fin, que no sólo los fabricantes de automóviles tienen cosas que enseñar, sino un importantísimo número de empresas laterales que suponen, sin duda alguna, otro aspecto no menos trascendente de la nuestra barcelonesa.

LOS GRANDES TAMBIEN SON BELLOS

EN el Salón de Barcelona no faltará una buena representación de vehículos industriales, sector menos visitado por el gran público, pero el único donde se realizan realmente transacciones al ser un sector muy especializado en el que se mueve un elevado volumen de dinero. Por primera vez este año los vehículos industriales no estarán agrupados en un mismo palacio, pues los organizadores del salón ante la gran demanda de espacio se han visto obligados a aumentar considerablemente la superficie de exposición y las marcas nacionales no estarán junto con las extranjeras.

Camiones, autocares, y demás vehículos industriales pesados fabricados en España ocuparán el palacio número 1, mientras que las furgonetas, coches de reparto y otros vehículos ligeros estarán en el palacio del cincuentenario, mientras que el palacio de Alfonso XIII lo ocuparán las firmas importadoras.

Las dos novedades más importantes de este certamen serán, sin lugar a dudas, el lujoso autobús Vips de Pegaso y las nuevas fur-

Pocas novedades se presentarán en esta edición, pero todas las marcas importantes expondrán sus modelos. El Ford Cargo —arriba— y el Vips de Pegaso no faltarán a esta cita.



EL MEJOR SONIDO SOBRE RUEDAS



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

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



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

DEL 4 AL 12 DE MAYO
ESTAMOS EN EL SALON DEL AUTOMOVIL
AVDA. MARIA CRISTINA, STAND 16-A

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



AHORA MAS VERSIONES.

RENAULT 11 TXE.

Motor 1700 165 Km/h. Cierre de puertas electromagnético. Elevavinas eléctrico. Aire acondicionado opcional.

RENAULT 11 TSE.

Motor 1400. Elevavinas eléctrico. 165 Km/h. Cierre de puertas electromagnético. Aire acondicionado opcional.

RENAULT 11 GTL.

Motor 1400. Cinco velocidades. Gasolina normal. Faros halógenos (4). Asientos multirregulables.

RENAULT 11 GTD.

Motor 1.600. Gas-oil. 5 velocidades. 4,4 litros a los 100 Kms. Limpia luneta trasero.

RENAULT 11 GTX.

Motor 1700 80 CV a 5 500 r.p.m. Aerodinámica 0,35. 3 puertas. Llantas aleación ligera en opción.

RENAULT 11 GTS.

Motor 1400 3 puertas 72 CV a 5 500 r.p.m. Aerodinámica 0,35. Llantas aleación ligera en opción.

RENAULT 11 GTC.

Motor 1.237. 3 puertas. 4 velocidades. Maletero hasta 1.200 cm³.

RENAULT 11 TURBO.

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 cm³ 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 cm³ 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.

Actualidad



El nuevo motor diesel de inyección directa y turboalimentado de Iveco representa un nuevo paso en el sector del transporte ligero. También estará en el Salón el nuevo sistema de enganche de Volvo y los grandes monstruos de la carretera, como el Pegaso militar 3046/10 o el Renault Turboleader de ocho cilindros en V.



gonetas Turbo Daily y Turbo Grinta que Iveco presentó en el recientemente clausurado Salón del Vehículo Industrial de Turín. El Vips es la mejor creación de Pegaso tras sus realizaciones de los autobuses utilizados en el mundial. Este salón sobre ruedas ofrece todas las comodidades imaginables para el pasajero que se complementan con una mecánica que lo hace ágil y rápido, sin perder por ello confort ni seguridad.

Los nuevos modelos turbo de Iveco, el Daily y el Grinta, cuentan con una variada gama de versiones y su principal característica es la nueva motorización sobrealimentada diesel, con inyección directa. Con esta mecánica se aumenta considerablemente la potencia y se reduce el consumo sin que por ello se resientan la fiabilidad y la robustez.

Entre el resto de las marcas que estarán en Barcelo-

na no habrá muchas más novedades, pues casi todos los vehículos que expondrán son ya conocidos. Será de interés para los profesionales el nuevo tipo de enganche de Volvo para semirremolques, presentado por primera vez en el Salón de Bruselas y que no requiere para su acoplamiento chapas de unión; el peso del chasis se ve reducido en 37 kilogramos en comparación con un acoplamiento de

quinta rueda convencional. Al margen de las características técnicas, de interés para los profesionales, el público que visite el Salón se sorprenderá por la belleza de las nuevas realizaciones de los carroceros de los vehículos industriales, que parece que pretenden enmendar la plana a Schumacher y demostrar que también lo grande es hermoso.

M.J. B.



MOTOS: IMAN DE LOS JOVENES

ALLI donde el Salón se convierte en una fiesta de la juventud y los stands se encuentran siempre rodeados de niños y jóvenes se exhiben las motos, desde las minirréclicas, que pueden conducir los niños a partir de los siete años, hasta las máquinas más potentes del mercado. Además, acompañan a las motos, en este sector, las bicicletas, que este año han adquirido mayor relevancia, por el auge de las especialidades de campo en los más jóvenes.

Tienen las motos un atractivo muy especial, que cautivan incluso a quien sólo ve en ellas el peligro. Ofrecen las motos más veloces un doble encanto de lo inalcanzable. Primero, el precio prohibitivo, casi un millón, y a veces más, por algo tan pequeño, y después

la impotencia que a veces se siente por dominar tantos caballos, por encima de los doscientos kilómetros por hora. Por ello será, sin duda, estrella en el Salón la Bimota SB 5, récord en todo, o la Suzuki GSX 1.100 EF, aunque como novedad en España es mucho más interesante la Suzuki GSX 750 R, con motor refrigerado por aceite y que proviene directamente de las motos de la marca que triunfaron en resistencia, y además es una de las motos más ligeras de su categoría. Dentro de este mismo segmento de motos de gran cilindrada y características deportivas, otro modelo que acaparará el interés de los aficionados será la Guzzi Le Mans 1.000.

Al margen de pasiones, más o menos justificadas, en la presente edición del



certamen barcelonés será realidad la tendencia general de los fabricantes de motocicletas hacia vehículos cada vez más prácticos, que tienen su mayor representación en los tradicionales scooters. En los últimos

Motos de competición, deportivas, de turismo, scooters o los más sencillos ciclomotores tienen un lugar en el Salón y son admiradas con la misma ilusión.



años, todas las marcas han desarrollado nuevos modelos de scooters, partiendo del concepto general creado por Vespa, cada uno con peculiaridades propias. Ese es el caso del Benelli S 125, quizá uno de los más interesantes que allí se pudiesen mostrar. Y como no se podía esperar menos de la marca creadora, Vespa presentará la nueva gama Iris, con la interesante novedad técnica del nuevo sistema de engrase, que permite repostar gasolina sin recurrir a la engorrosa mezcla con aceite. En este mismo segmento, Derbi ofrecerá, también, una interesante primicia. Se trata de la versión de 50 c.c. de su conocido scooter de 75 c.c., de reconocido éxito. En esta versión ciclomotor destaca su magnífico variador de velocidad, que le hace eminentemente práctico, aprovechando al máximo los 3,15 caballos de potencia del motor.



Despégnate.



Ya está aquí el nuevo Citroën Visa GTI

Potencia de despegue: 105 Caballos.

Velocidad de despegue: De 0 a 100 en 9".

Velocidad de crucero: 188 Km/h.

Consumo previsto: 5,9 a los 100 Km.

Nuevo Citroën Visa GTI.
Te desmelenas



RODATUR 85 TURISMO EN BUS

El coche y el autocar fueron los protagonistas de Rodatur 1985, que se ha celebrado en el recinto ferial de Barcelona, coincidiendo con la XXVII Semana In-



ternacional del Turismo en Autocar, iniciativa francesa que salía por primera vez del país vecino.

Una cincuentena de autocares procedentes de distintos puntos de Europa se concentraron en Nimes, de donde llegaron a Barcelona en un recorrido en el que les fue controlado el consumo. Además, un concurso para carroceros y sobre seguridad daban a esta semana un carácter competitivo.

En este apartado había realizaciones nacionales, como Ayats, Beulas o Unicar, mientras que de las foráneas destacaban Van Hool, Noge, Ajokki, Bova y un llamativo Volvo obra del italiano Giugiaro. En cuanto a las mecánicas, Mercedes, Volvo, Setra, DAF, Leyland y Renault hacían compañía a Pegaso.

Los precios de estos vehículos oscilaban entre los 20 y los 30 millones de pesetas. Frenos ABS, suspensiones neumáticas, distribuciones internas nuevas, conducción más cómoda y materiales más seguros son los elementos que han hecho mejorar en los últimos años la calidad de la oferta de los autocares, con lo que este medio de transporte, que, según las estadísticas, es más seguro incluso que el avión, está en plena expansión.

El estilista italiano Giugiaro también ha marcado con su sello los grandes autocares con esta magnífica realización sobre mecánica Volvo. La calidad y confort de los autobuses actuales ha convertido este medio de transporte en una agradable forma de viajar.



Texto y fotos: José Luis Aznar

Siempre líderes en la selección de productos de alta gama, instalados por verdaderos profesionales en nuestros talleres. Nosotros le recomendamos:



HIFI - CAR - STEREO
CONDE DE ARANDA, 14
(Semiesquina a Claudio Coello, 10)
Teléf. 431 83 15 - 276 93 30
MADRID-28001

PIONEER CENTRATE 	COMPACT DISC 	BLAUPUNKT NEW YORK
KENWOOD 626 D 	ALPINE 7155 L 	PIONEER KEN 9300
PHILIPS 	VEGLIA 	BOSCH

Alarmas, cerraduras de puertas automáticas y alzacristales con mando a distancia, sirenas autoalimentadas, módulos de ultrasonidos, avisadores eléctricos por radio.

ALFA 90

EL AUTOMOVIL COMO CULTURA

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

Confort personalizado: Regulación bidimensional del volante / Asientos regulables electricamente / Elevalunas eléctricos / Cierre de puertas centralizado / Regulación termostática de la climatización / Fococélula luces cuadro / Maletín extraíble / Alfa Control (14 funciones) / Trip Computer / **Mecánica:** Tracción trasera / Servodirección taquisensible / Cambio isostático / Suspensiones anteriores independientes, posteriores por eje De Dion y guía con paralelogramo de Watt / Amortiguadores disgresivos / Embrague con fuerza de accionamiento reducida / Frenos de disco sobredimensionados, los anteriores autoventilados (2.5) / Servofreno.

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

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



VEALOS EN NUESTRO STAND DEL
**Salón Internacional
del Automóvil**
En Barcelona del 4 al 12 de mayo

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

FRANCISCO PODADERA

POETA DE LAS FORMAS



Francisco Podadera es el primer diseñador español dedicado a la automoción con capacidad para eclipsar a los grandes italianos. A sus treinta y tres años es ya un diseñador en la plenitud de su arte que tiene a sus espaldas un curso en el Art Center College de California, el mejor vivero de creadores que hay ahora mismo en el mundo.

FRANCISCO Podadera es la persona que en estos momentos remodela la Lambretta para darle un aire mucho más juvenil; es también el diseñador que tiene sobre su mesa el dibujo de una «lean machine», curiosa mezcla de scooter y triciclo dispuesta a revolucionar el transporte urbano, que da vueltas en su cabeza a las formas de un futuro Seat Ibiza más aerodinámico en su exterior y más agradable en su interior, mientras que ofrece a la Administración un pequeño avión de plástico cuya utilización intensiva puede ser el remedio definitivo en la lucha contra los incendios forestales.

La primera propuesta de Podadera verá la luz en un tiempo relativamente corto. Los directivos de Lambretta, la marca fabricante de scooters, han dado la razón a este artista y se disponen a fabricar un nuevo modelo de aire más juvenil, más en consonancia con los tiempos actuales. Los lápices de este



hombre mediterráneo formado en Estados Unidos han variado por completo la estética de un conjunto conocidísimo tras añadir, tan sólo, unos elementos plásticos fáciles de construir y baratos. En la nueva Lambretta no se ha tocado para nada la estructura básica, pero en el plazo de un par de años podría ver la luz un nuevo scooter más cómodo y más seguro.

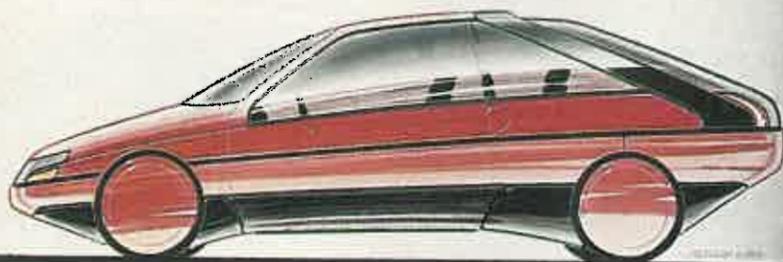
Este trabajo podría ser el aperitivo para un verdadero plato fuerte, la «lean machine», un extraño vehículo urbano que a primera vista parece un scooter pero tiene el equilibrio de un triciclo articulado. Honda, el gigante japonés, ha construido ya la primera máquina con tales características y con ella se dedica a invadir Japón y U.S.A. Podadera ya tiene la respuesta a esa «lean machine», que no llegará a Europa hasta dentro de dos años. Su modelo es más avanzado que el de la competencia y si Lambretta o cualquier otra marca se hacen cargo de la industrialización tendrían en su oferta una máquina que estaría muy por delante de todas las restantes marcas italianas,

El Saab de Podadera tiene una aerodinámica excepcional. Sus formas redondeadas se pueden llevar a la serie con facilidad y todo el coche se fabricaría sin problemas.



El prototipo de coche urbano y la «lean machine», un triciclo con el motor situado entre las dos ruedas traseras, son las respuestas a una nueva forma de automoción.

Gente sobre ruedas



Estos bocetos indican la forma ideal de un familiar tal y como lo concibe Podadera. A la derecha, un Land Rover «personalizado», y abajo, otro «lean-machine».



26/ Motor 16

francesas o alemanas... Para Podadera la «lean-machine» es casi una obsesión; ha visto dos veces la película «Terminator» sólo para contemplar las breves secuencias en donde sale un vehículo de este tipo, y también ha reunido toda la información posible sobre la película «Tron» para estudiar la estética de las máquinas que llenarán nuestras ciudades en un futuro inmediato.

Francisco Podadera continúa mientras tanto su búsqueda del vehículo urbano ideal y ya tiene el prototipo de ese minicoche que despejará el tráfico de las grandes ciudades; según sus bocetos sería un coche con forma de cubo y la longitud de su carrocería no superaría los dos metros; tendría dos puertas laterales articuladas con el techo o una única puerta frontal en la que se acoplarían el volante y el tablero de mandos. El coche urbano de Podadera podría aparcar de frente a las aceras como una Issetta de hace treinta años y en caso de necesitar más espacio de carga se podría ampliar la parte posterior mediante un fuelle. El motor sería plano, con cilindros horizontales.

El cerebro de Francisco Podadera no para ni un momento, es un artista en plena efervescencia que lo mismo da



unos toques mágicos al Land Rover para transformarlo en un vehículo actual, que entrará de lleno en el Seat Ibiza para conseguir una nueva imagen del coche diseñado por Giugiaro.

«El diseño industrial no está potenciado en nuestro país. No tenemos tecnología de punta, pero deberíamos elevar el nivel de la tecnología básica, porque está en nuestras manos. Habría que crear una escuela artística con nuestras características, así ofreceríamos unos diseños especiales que añadirían un importante valor económico al producto.»

Podadera busca las formas idóneas para los vehículos del mañana en un ambiente cálido y tranquilo, rodeado de maquetas, dibujos y bocetos bajo la atenta mirada de un gato, el del portero de la casa, que lleva a su cuello un lazo verde con forma de corbata. En un país como el nuestro, sin la menor tradición de diseño de automoción, ha llegado la persona que debe dar vida a una generación de creadores.

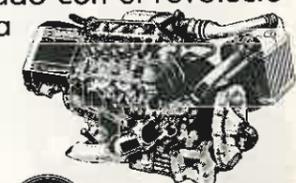
Angel Marco

SAAB: TECNOLOGIA A LA MAXIMA POTENCIA.



SAAB 900 Turbo 16s: 2000 cm³; 4 válvulas por cilindro; doble árbol de levas; intercooler y sistema A.P.C.; 175 C.V.; 5 velocidades; 210 km/h; aceleración de 0-100 km: 8,75sg; consumo 90 km/h: 7,1 l, 120 km/h: 9,5 l; tracción delantera.

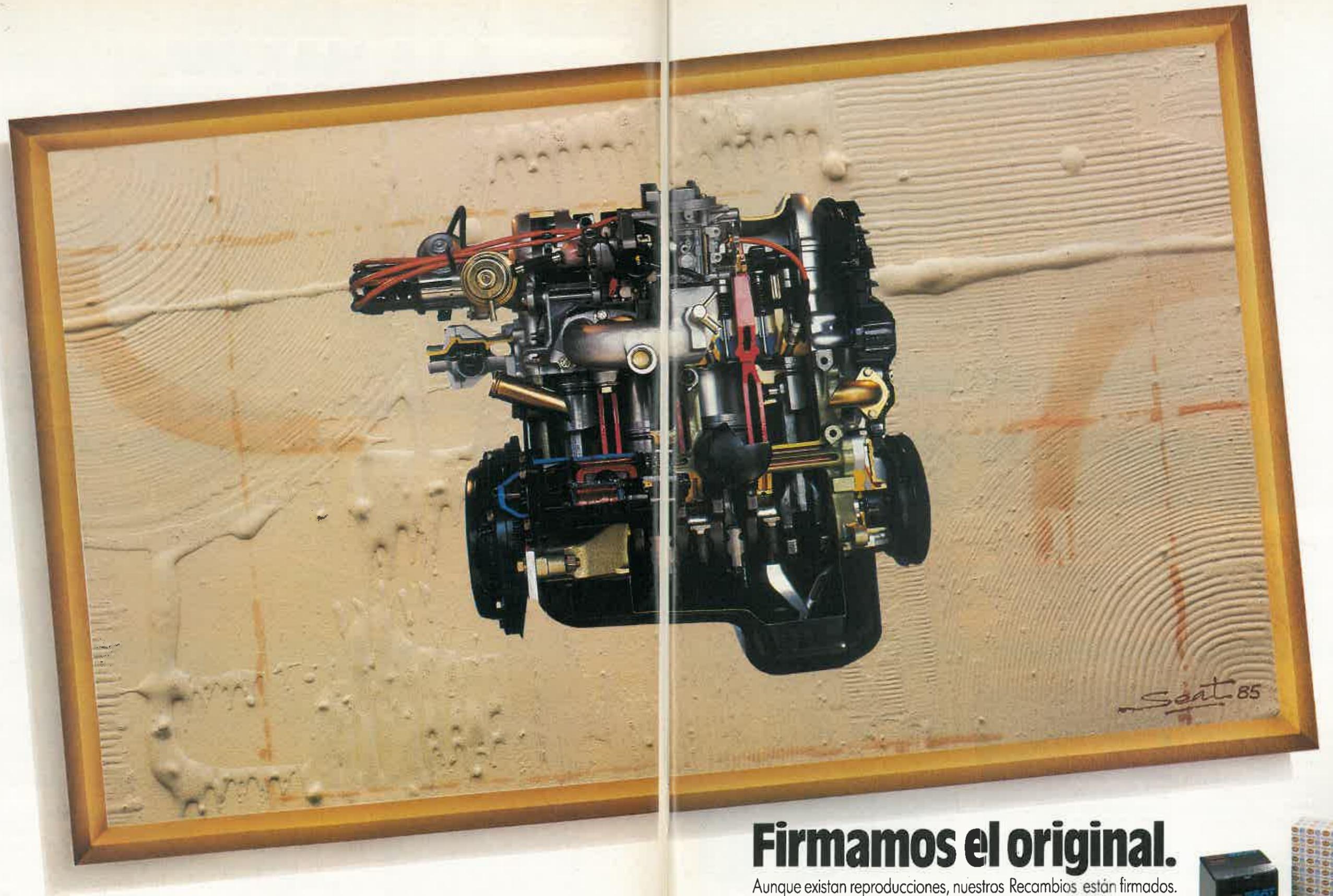
A más de 200 km. por hora, el mundo cambia. Por eso es indispensable poder confiar en el vehículo que los alcance. Plenamente, como se puede confiar en un SAAB. Porque el SAAB es un coche concebido en uno de los centros más avanzados del mundo en tecnología aeronáutica: SAAB SCANIA. Incorporando los últimos avances de su potencia tecnológica, SAAB presenta el nuevo SAAB 900 Turbo-16, equipado con el revolucionario motor turbo de 16 válvulas e intercooler, que desarrolla 175 CV. La tecnología elevada a la máxima potencia, que Vd. puede comprobar en su concesionario SAAB.



Importador exclusivo: **PORSCHE ESPAÑA S.A.** Concesionarios: Alicante: **SPORTMOTOR, s.a.**, Barcelona: **KOTNIK HNOS.**, Castellón: **AUTOM. J. APARICIO**, La Coruña: **MERCOSA**, Madrid: **TURBOMOVIL, s.a.**, Málaga: **TECNAUTO, s.a.**, Oviedo: **NORAUTO, s.a.**, Palma de Mallorca: **MOTOR SPRINT, s.a.**, Pamplona: **HANSTEIN, s.a.**, Tarragona: **ESPORTAUTO**, Valencia: **TALLERES SANTES**, Vigo: **AUTOM. BENY FERNANDEZ, s.l.**, Zaragoza: **AUTOM. J.P.**, Centro de Exposición **PORSCHE-SAAB**, Madrid.



SAAB
Personalidad en coche



Firmamos el original.

Aunque existan reproducciones, nuestros Recambios están firmados.

Recambios Originales





Este es el nuevo radio-cassette "Centrate" de Pioneer. Cuando se ve, impresiona. Cuando se conoce, asombra.

El nuevo Centrate es un mundo aparte. Es como un sueño imposible: impresiona con sólo mirarlo.

Por su avanzado diseño. Por la distribución de sus mandos. Por su magnífica iluminación. Por la suavidad de su tacto. Y por supuesto porque es un Pioneer. Pero aún hay más. Cuando se le conoce asombra. Porque el nuevo Centrate ofrece un sonido como no hay otro.

Conocerlo es toda una aventura. Situarse ante el panel frontal, y descubrir, poco a poco, de lo que es capaz, es apasionante.

Después de ver y conocer el nuevo radio-cassette Centrate de Pioneer, sobran



razones para desearlo:
 Autorreverse con un solo cabezal giratorio superlaminado, control electrónico y visual del nivel de volumen.
 Panel frontal abatible con doble función de los mandos (cassette o radio).
 Multi Music Search. Controles lógicos.

Dolby* B NR. Selector automático de cinta (Metal-CrO₂-Normal) Preselector de 24 emisoras. Sintetizador por cuarzo PLL. Graves/agudos independientes. ARC V que produce una soberbia reproducción en estéreo bajo las más variables condiciones de recepción.

Y por si fuera poco; entrada AUX compatible con el primer reproductor de Compact-Disc para automóvil del mundo: El CDX-1 de Pioneer. La «locura». Sólo con él se obtiene la más Alta Fidelidad, porque incorpora al sonido del automóvil la dinámica y la fuerza de las grabaciones digitales.

* Dolby y el símbolo de la doble D son marcas registradas por Dolby Laboratories Licensing Corporation.



PIONEER
 El futuro en sonido e imagen.

Distribuidor exclusivo: VIETA AUDIO ELECTRÓNICA S.A. Bolivia, 239, 08020 Barcelona



A FONDO

SAAB 9000 TURBO 16

DESPEGUE

INMEDIATO



VIRTUDES DEFECTOS

Comportamiento	Reacciones del eje trasero
Velocidad máxima	Falta de potencia a bajo régimen
Cambio de marchas	Precio elevado

HACE unos años, dos empresas europeas se pusieron de acuerdo para realizar conjuntamente un coche de alta categoría. Estas dos marcas que llevaron hasta la última instancia lo que puede ser la colaboración técnica e industrial fueron el Grupo Fiat Auto y Saab. Por aquel entonces, la marca

sueca tenía un contrato para la comercialización de productos Lancia en los países escandinavos, circunstancia que facilitó el primer acercamiento. Después, las cosas fueron muy bien mientras se definía cuál iba a ser el coche, que sería lanzado al mercado bajo las marcas Lancia, Saab y Fiat —posteriormente, Alfa Romeo entró también

en el consorcio de la mano de Fiat—, y cuyo diseño fue encargado a Giorgio Giugiaro. Pero cuando llegó el momento de abordar la fase de industrialización surgieron diferencias. Mientras que Fiat, siguiendo las técnicas más actuales, trataba de eliminar peso superfluo, en Saab, quizá por aquello de que a los suecos les sobra el acero, prefirieron

ron en todo momento soluciones menos alambicadas, por lo que al final cada una de las marcas tiró por su lado. El resultado es que, después de haber realizado el proyecto en común, no hay ninguna pieza de la carrocería que pueda ser fabricada en común.

Posteriormente llegó el tema del motor. En principio, en Fiat los técnicos estaban tranquilos porque Saab, pese a su gran experiencia en motores con turbocompresor, hasta aquel momento, de sus dos litros con inyección y turbo sólo había sacado 145 caballos, y ellos obtenían ya 156 caballos del suyo. Pero, de pronto, los hombres de Saab se sacaron de la manga una culata de cuatro válvulas por cilindro que mejoró el rendimiento hasta los 175 caballos, cosa que no hizo demasiada gracia en Italia.

La rivalidad alcanzó sus máximos niveles cuando entraron en liza los departamentos comerciales. Se inició una carrera entre Saab y Lancia —el Fiat debía llegar un año después que el Lancia y Alfa Romeo pagaba sus problemas y su tardía adhesión al proyecto— por lanzar primero el coche al mercado o, cuando menos, por arrebatar a la otra marca la primicia de la presentación del coche resultado de este proyecto común. Saab se las ingenió para poder presentar sus primeras unidades en mayo de 1984, cuando Lancia tenía previsto hacerlo en octubre de 1985.

Enterados en el departamento de promoción de Lancia, consiguieron revertir la acción de sus competidores sucesos distribuyendo, una semana antes,

las fotos oficiales del Thema, que salieron a la luz en toda la prensa cuando menos una semana antes que las del Saab 9.000. A la hora de comenzar a vender no han podido, en cambio, adelantarse, pues, mientras que este último ha sido introducido en los países europeos durante el primer trimestre de este año, el Lancia Thema no será comercializado fuera de Italia hasta el próximo mes de septiembre.

FICHA TÉCNICA



Saab 9000 Turbo 16

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindros: 1.985 c.c. (90 x 78 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por cadena. Alimentación: Inyección electrónica, con turbocompresor. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina, entre 92 y 98 octanos. Capacidad del depósito: 68 litros. Potencia máxima: 175 CV a 5.300 rpm. Par máximo: 27,8 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm, en cada marcha: 1.ª, 8,1 km/h.; 2.ª, 15,2 km/h.; 3.ª, 22,8 km/h.; 4.ª, 31,1 km/h.; 5.ª, 39,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con servo. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 10,9 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.300 kg.

MECANICA



Este motor de cuatro cilindros y dos litros de cilindrada, con culata de dieciséis válvulas, tiene la misma base del tradicional de la marca, diseñado por Riccardo y que fue empleado —otra colaboración entre marcas— por los Triumph Dolomite hace años. Va colocado transversalmente, pese a lo cual se aloja bastante desahogadamente bajo el capot. Una vez en marcha, sorprende por su bajo nivel sonoro. Su rendimiento, en cambio, conseguirá los más calurosos aplausos de la clientela de gustos más deportivos, a la que no va especialmente dirigido este coche, en el que el fabricante, según declaraciones propias, ha buscado sobre todo el confort. A diferencia de las últimas versiones del Saab 900 Turbo, dotadas ya del sistema APC de corrección de encendido y presión de soplado del turbo, en



Con un frontal parecido al del Saab 900, el nuevo modelo sueco ofrece una estética trasera atractiva y moderna, con un cristal en forma de cúpula.

que el motor respondía desde las 1.800 revoluciones por minuto, en éste la respuesta es escasa hasta las 2.800/3.000 revoluciones por minuto. Eso sí, a partir de ese momento el tirón del motor es impresionante, catapultando al coche hacia delante como una bala. Lo malo es que esa falta de respuesta en baja unida a unos desarrollos de cambio obligatoriamente largos —en caso contrario el conductor debería prestar mucha atención para no pasar al coche de revoluciones y perder velocidad punta—, hace que en recorridos de montaña, o se va en marchas muy cortas, para evitar bajar de las fatídicas 3.000 revoluciones por minuto, o se va a tiros. El motor baja de ese límite en las curvas y responde con lentitud, hasta haberlo superado, a la salida de ellas. Posteriormente, cuando entre en la zona de régimen idóneo, responde con

fuerza. Pero para entonces se está ya teniendo que frenar para entrar en el siguiente viraje. Por eso decíamos que los más calurosos defensores del rendimiento de este motor serán los amantes de la conducción deportiva, quienes, por su forma de manejar el coche, jamás dejarán que el régimen baje. Nada de esto sucede en autopista o en tramos de carretera menos tortuosos, en los que es fácil mantenerse por encima de las 3.000 revoluciones por

minuto con sólo rodar a 120 kilómetros por hora en quinta.

De todas maneras, hay que decir que el cambio de marchas invita a ser utilizado por la precisión, lo corto del recorrido entre marchas y la suave dureza del accionamiento de una corta y agradable palanca de cambio, con la que nunca se tiene la duda de si la marcha ha entrado o no. En lo que se refiere al escalonamiento de las marchas, de las que ya hemos dicho que son obligatoriamente largas, es correcto. En primera se puede llegar a los 50 kilómetros por hora; en segunda, a 90; en tercera, a 140; y en cuarta, a 190. La quinta, a partir del momento en que empieza a soplar el turbo, resulta perfectamente utilizable, con respuestas contundentes y fulgurantes a las órdenes del acelerador, que lanzan al coche hasta los 220 kilómetros por hora, a un

TEN PRESENTE TU FUTURO

Si tú eres de ese tipo de gente que tiene grandes proyectos y siempre los convierte en realidad, te proponemos un Plan de Pensiones con visión de futuro. Un Plan para que lo disfrutes con tranquilidad, sin preocupaciones. Te proponemos que conozcas el Plan de Jubilación Asegurada de SEGUROS BANCO VITALICIO;



PLAN DE JUBILACION ASEGURADA



un Plan de Pensiones que te garantiza esa independencia que ahora tienes. Para siempre.

Ten presente tu futuro. Ten presente este Plan.



Infórmate en cualquier Agente u oficina de SEGUROS BANCO VITALICIO. Ten presente este folleto.



SONORIDAD



Muy sigiloso

Al ralentí	48,4
A 60 km/h.	63,5
A 90 km/h.	66,1
A 120 km/h.	69,8
A 140 km/h.	72,1
A tope (dB)	82,9

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

EQUIPAMIENTO



De acuerdo con su nivel

Cuentarrevoluciones	SI
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 freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	NO
Piloto antiniebla trasero	SI
Aire acondicionado	SI
Volante regulable	SI
Asiento regulable en altura	SI
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevalunas elect. (del/tras)	SI/SI
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	SI
Precipio de radio	SI
Limpia-lavaluneta trasero	NO
Asiento posterior divisible	SI

FRENOS



Potentes

DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	12,0
A 100 km/h.	37,5
A 120 km/h.	51,1

A FONDO

régimen por encima del de potencia máxima.

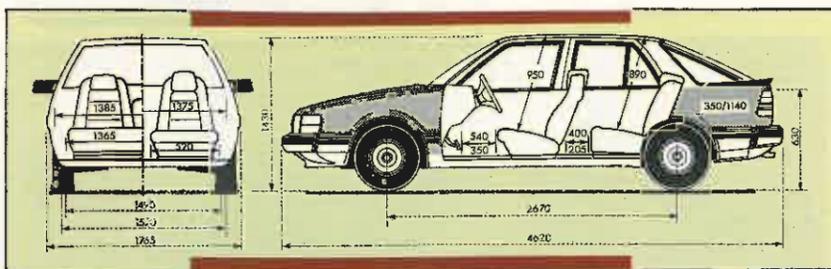
Si el cambio invita a que se haga uso de él con profusión y el motor, con su empuje, a que se le lleve por encima de esas dichosas 6.000 revoluciones por minuto, el consumo se mantiene siempre en cifras razonables, tan sólo cuando se exprime toda la caballería la cifra de consumo se eleva hasta valores de 16 y 18 litros a los 100 kilómetros.

En cuanto a las prestaciones, comentada ya la excelente velocidad máxima, hay que decir que las aceleraciones son también de primer orden, mientras que las recuperaciones acusan la falta de respuesta a bajo régimen.

COMPORTAMIENTO



La estabilidad del Saab 9.000 es una de sus mejores virtudes. Su comportamiento, neutro de partida, varía hacia una tendencia a tirar de morro en curva, según la velocidad de entrada en curva va aumentando. Esta tendencia, al límite, resulta fácilmente corregible con tan sólo levantar el pie del acelerador, acción que se corresponde con una deriva del eje trasero que termina por colocar al coche en línea de salida del viraje. Todo esto con gran facilidad, sin brusquedades y sin que el conductor tenga que hacer gala de un virtuo-



CONSUMO

Tacaño a cualquier velocidad



	l./100 km.
CIUDAD	
A 27,7 km/h. de media	12,3
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	6,8
En conducción rápida	15,7
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	8,9
A fondo	12,9
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	10,3
Recorrido (km.)	610

PRESTACIONES

Veloz familiar



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	220,8
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	16,2
1.000 m. salida parada	29,3
De 0 a 100 km/h.	8,1
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	18,4
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	32,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	38,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	8,0
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	10,9

A FONDO



La tapicería de cuero, en color burdeos, es opcional; no así el sistema de calefacción de los asientos, muy apropiado para el clima sueco.



Saab no se olvida de sus aviones. El interior ofrece una estética aeronáutica.

sismo particular. Son unas reacciones sanas y naturales del coche, que se ponen particularmente en evidencia sobre pavimento mojado y deslizante, en el que la conducción del coche se hace bastante segura. En estas condiciones adversas se pone de manifiesto la sensacional capacidad de tracción del eje motriz delantero.

Las suspensiones, pese a que el fabricante diga que ha buscado sobre todo el confort, son tirando a un poco duras. Tienen la virtud de hacer que el coche vire prácticamente sin balanceo de carrocería, pero, a cambio, no terminan de filtrar totalmente las irregularidades del pavimento. Particularmente el eje trasero, del que se llega a tener noción de ciertos rebotes en curva, cuando el firme no es bueno, que, si no tienen trascendencia de cara a la estabilidad, sí la tienen para el confort.

La dirección, asistida, resulta un poco lenta, sobre todo si se rueda deprisa en terreno de curvas, pero a cambio el

tacto que se tiene —no es ni demasiado ligera ni pesada— permite «sentir» el coche a través de las manos. A cambio no le trasmite ni los tirones del motor cuando se acelera en curva con una marcha corta engranada ni las irregularidades del pavimento.

Los frenos, los cuatro de disco, realizan un buen trabajo, deteniendo el coche en distancias suficientemente cortas y manteniendo un buen nivel de eficacia por más que se abuse de ellos. De todas formas, por el precio que tiene el coche, se hecha en falta el que no equipara el sistema antibloqueo ABS. Es probable que esta laguna sea próximamente cubierta con la instalación de un sistema antibloqueo igual al que montan los Ford Scorpio.

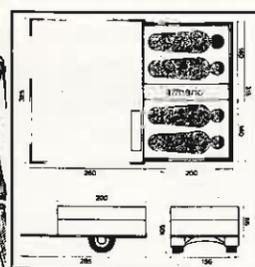
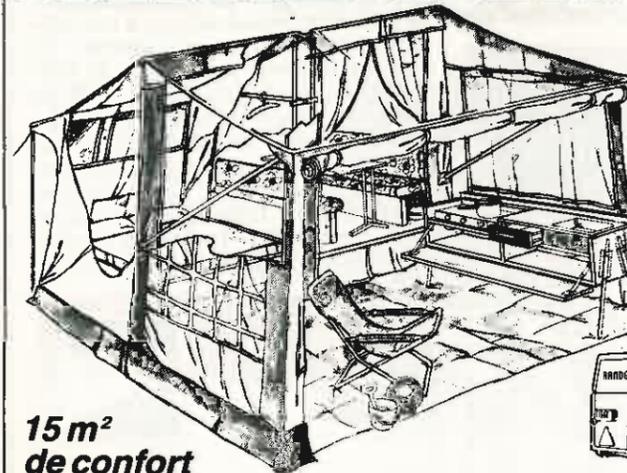
CARROCERIA



Manteniendo el mismo bastidor, habitáculo y parte delantera, Saab ha bus-

RANDGER EL REMOLQUE VIVIENDA QUE INVITA A VIAJAR

★★★★★ el cinco estrellas ALEMAN



15 m² de confort

DISTRIBUIDORES OFICIALES

BARCELONA: BAZAR DEL REMOLQUE. Tfno. 230 69 58
VIC: ESPLAI NAUTIC. Tfno. 886 03 95
MADRID: JULIAN DIEZ SANZ. Tfno. 409 08 66
CASTELLON: TODO CAMPING. Tfno. 20 12 38
VALENCIA: CENTROVAL. Tfno. 347 86 25
ALICANTE: CYTRA, S. A. Tfno. 28 60 00
MOLINS DE REI: CARAVANING 4 CAMINS. Tfno. 656 12 81

ALBACETE: CAZAÑA. Tfno. 23 14 79
MALAGA: HNOS. SANCHEZ LAFUENTE. Tfno. 34 24 97
SANTANDER: DEPORTES LA BUENA FE. Tfno. 89 78 62
GIJON: GARAJE GIJON. Tfno. 34 96 58
ZARAGOZA: NAUTICA ORLY. Tfno. 35 70 88
PAMPLONA: DEPORTES IRABIA. Tfno. 24 52 00
GIRONA: EXPO-CAMPING. Tfno. 46 90 87

Características Principales:

- Plazas: 4/5
- Peso: 345 kilos completo c/. cocina
- Freno automático (apto para 2 C.V.)
- Suspensión independiente
- Amtortiguadores hidráulicos
- Ruedas 520 x 13 sin cámara

con la garantía



Importador Exclusivo para España: **COMERCIAL LUMER, S. A.** - Miser Rufet, 6 - Tel. (93) 890 22 39 - Vilafranca del Penedès (Barcelona)



tres viajan sin problemas. El asiento, tapizado en piel en la versión probada, es confortable. Lo mismo que los delanteros, que tienen forma anatómica y sujetan bien a sus ocupantes. El del conductor puede regularse mecánicamente en altura, lo que, unido a la posibilidad de regulación en profundidad, respecto al volante, permite encontrar casi siempre una postura para conducir cómoda y en la que se tenga una buena visibilidad, tanto de la carretera como de la instrumentación. Esta es bastante completa, con cuentarrevoluciones, manómetro de presión del turbo, termómetro de agua, ordenador de abordo, que señala el consumo a los 100 kilómetros y la carga de la batería, medidor de consumo instantáneo, además de un panel de comprobación de luces y de cierre de puertas y los consabidos testigos luminosos. El coche equipa también un sistema de climatización automático que se complementa con un calentador de butacas, también automático, y la luneta térmica, que se acciona igualmente en función de la temperatura interna.

El salpicadero mantiene el diseño del 900 Turbo, un poco en el estilo de panel de instrumentos de avión, que es otra línea de los productos fabricados por Saab. Tiene muchos huecos para llevar objetos, además de la amplia guantera cerrada con llave. La visibilidad es buena, y de noche el alumbrado

es suficiente para el nivel de prestaciones del coche.

Queda hablar del acabado. Hasta ahora, Saab se había distinguido por la calidad de sus productos, dotados de excelentes tratamientos anticorrosión, que aseguraban una excelente duración. A estas alturas, que otros fabricantes empiezan a alcanzar ese nivel, hay que pensar que Saab mantendrá cuando menos sus standard de calidad en ese sentido. El acabado está también cuidado y se ha tratado además de darle un atractivo al coche, aunque sin salirse de una cierta sobriedad. De todas formas, sobre piso irregular, se hacen audibles ciertos ruiditos, que tienen su origen particularmente en el salpicadero, que indican que hay piezas no correctamente fijadas. Y esto es algo que hay que criticar en un coche de este precio.

FRENTE A SUS RIVALES

En el mercado europeo y, por tanto, en el español —en el que su bautismo de fuego tiene lugar esta semana en el Salón de Barcelona— hay una gran proliferación de automóviles de alto standing, capaces de superar los 200 kilómetros por hora y potencias muy por encima de los 160 caballos. En esta categoría de las grandes berlinas se inscribe el nuevo Saab.

Para establecer una comparación entre el suco y sus más inmediatos rivales, nos topamos con un grave problema: el desconocimiento del precio al que este automóvil va a ser vendido en nuestro país. Por las noticias que hemos podido conocer, su precio no va a bajar de los cinco millones de pesetas, lo que tampoco es muy clarificador, pe-



El motor del Saab 9000 es la culminación de toda la tecnología de la firma sueca. Con una culata de cuatro válvulas por cilindro, inyección, turbocompresor y sistema APC detector y corrector de picado, ofrece nada menos que 175 caballos para sólo dos litros de cilindrada.



ro al menos nos permite aventurar que se sitúa por encima de la mayoría de estos hipotéticos competidores. En el mismo caso se encuentra el Lancia Thema que, curiosamente, es el otro vehículo con el que Saab comparte tecnología, como ya lo hemos mencionado reiteradamente.

En fin, del lote que hemos elegido (al que podrían haberse añadido algunos otros vehículos, porque en estas categorías casi cualquier comparación es válida), el Saab ofrece la mejor velocidad punta pese a un motor notablemente menos voluminoso. Nos enfren-

tamos, pues, con un producto de tecnología de vanguardia, con culata de 16 válvulas, turbocompresor y sistema APC, que en el fondo es lo que hay que valorar. Matices como el confort o la estética no son cuantificables y, en cuanto a potencia y prestaciones, el Saab se sitúa entre los mejores. Insistimos en que es preciso esperar a conocer el precio para hacer un análisis del Saab frente a los otros cinco modelos y considerar que su precio no debería pasar en ningún caso de 5,2 millones de pesetas para situarse en su justo valor.

Sergio Picciome

METZELER

M-33 LASER 4 E

¡NUEVO!

VISITE NUESTRO STAND

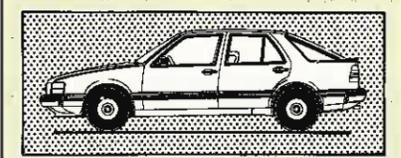
SALON AUTOMOVIL 1985

4/12 de MAYO

PALACIO CINCUENTENARIO

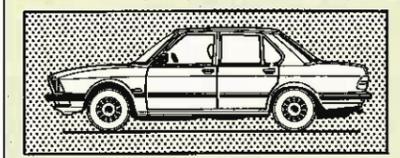


SAAB 9000 TURBO 16 5.000.000 de ptas. (*)
 Motor: Delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.985 c.c. Potencia: 175 CV a 5.300 rpm. Peso: 1.300 kg. Velocidad máxima: 220,8 km/h. Consumo medio ponderado: 10,3 l./100 km. Capacidad del maletero: 350 l.



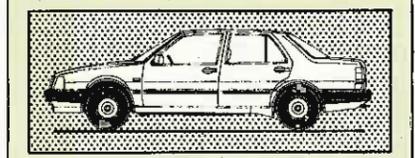
(*) Precio estimado

BMW 528i 4.157.363 ptas.
 Motor: Delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.788 c.c. Potencia: 184 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.300 kg. Velocidad máxima: 215 km/h. Consumo medio ponderado: 11,8 l./100 km. Capacidad del maletero: 410 l.



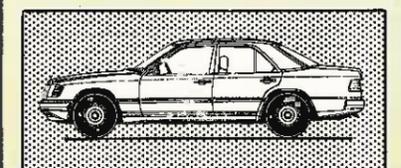
(*) Todavía no se vende en España.

LANCIA THEMA 2.0 IE TURBO (*)
 Motor: Delantero transversal. Tracción delantera. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 165 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.150 kg. Velocidad máxima: 216,8 km/h. Consumo medio ponderado: 11,2 l./100 km. Capacidad del maletero: 419 l.

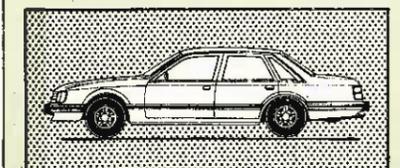


(*) Todavía no se vende en España.

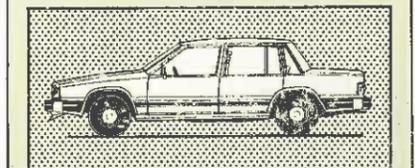
MERCEDES 260 E 4.552.205 ptas.
 Motor: Delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.599 c.c. Potencia: 170 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.330 kg. Velocidad máxima: 218 km/h. Consumo medio ponderado: 9,7 l./100 km. Capacidad del maletero: 465 l.



OPEL SENATOR CD 3.0 E 4.030.164 ptas.
 Motor: Delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.969 c.c. Potencia: 180 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.375 kg. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo medio ponderado: 13,2 l./100 km. Capacidad del maletero: 440 l.



VOLVO 760 GLE INTERCOOLER 4.944.548 ptas.
 Motor: Delantero longitudinal. Tracción trasera. Cilindrada: 2.316 c.c. Potencia: 182 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.300 kg. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo medio ponderado: 11,9 l./100 km. Capacidad del maletero: 548 l.





Ponemos en su mano todas las soluciones.

CRC Chemical España, S.A. pone en su mano una amplia gama de productos en spray para la reparación y mantenimiento de vehículos que cuentan, en todo el mundo, con un reconocido prestigio por su calidad y eficacia.

Productos pensados para facilitar el trabajo, agilizar el servicio y dar más rentabilidad a sus beneficios. Limpiadores, lubricantes, protectores, CRC le garantiza la solución perfecta a cualquier tipo de reparación con rapidez, seguridad y a un costo justo.



Soluciones a mano para la reparación y mantenimiento de vehículos.

Mercado

Marcas	Marzo	Enero-Marzo
1.ª Renault	16.651	39.664
2.ª Seat + VW + Audi	9.304	23.047
Seat	5.395	14.140
Volkswagen	3.796	8.623
Audi	113	284
3.ª Ford	8.400	19.833
4.ª Peugeot + Talbot	6.315	16.901
Peugeot	4.081	10.658
Talbot	2.234	6.243
5.ª Opel	5.842	14.720
6.ª Citroën	2.911	8.506
7.ª Grupo Fiat	437	1.221
Fiat	356	962
Lancia	43	123
Autobianchi	38	136
8.ª BMW	289	803
9.ª Grupo Austin	244	627
Austin	113	271
Rover	111	294
Triumph	20	62
10.ª Mercedes	182	373
11.ª Alfa Romeo	141	400
12.ª Volvo	140	432
13.ª Skoda	38	84
14.ª Porsche + Saab	31	67
Porsche	17	34
Saab	14	33
15.ª Wartburg + Trabant	26	61
Wartburg	20	48
Trabant	6	13
16.ª Nissan	18	40
17.ª Jaguar	2	9
18.ª Ferrari	1	5
19.ª Morgan	1	2

VENTAS EN EL PRIMER TRIMESTRE

Como ya mencionamos la pasada semana, durante el pasado mes de marzo las ventas se han incrementado, por lo que el primer trimestre se ha cerrado con cifras muy similares a las del pasado año. Cabe destacar la gran supremacía de Renault, cuyos modelos ocupan las primeras posiciones. Por el contrario, Seat y Peugeot han experimentado un cierto estancamiento en las ventas de sus 205, Ibiza y Polo.



Oferta de la semana

LOS OPEL CORSA VUELVEN A TENER MUSICA

Opel promociona de nuevo la venta de sus Corsas incorporándoles un radio-cassette Blaupunkt, con instalación completa, altavoces, antena; esta oferta musical, valorada en unas cuarenta mil pesetas, alegrará los viajes de los futuros compradores de un Corsa.

CITROËN, FINANCIACION ESPECIAL

Citroën Hispania lanza una corta promoción para los compradores de los BX en

cualquiera de sus modelos. Esta oferta consiste en una financiación especial del 8 por 100 de interés anual y la promoción durará tan sólo hasta el día 15 de mayo.



COCHES NUEVOS

Mercado

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

ALFA ROMEO

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Coste/km.	Precio total
Sprint V.1.5. Q.V.	1.490	105	180	6,1	10,3	1.962.192
33 Q.V.	1.490	95	169	9,4	11,5	1.744.787
33 Q.V. 105 CV*	1.490	105	179	10,4	12,4	1.801.015
Buicketta 2.0*	1.962	130	182	10,4	12,5	2.339.341
Alfaetta 2.0 Q.V.*	1.962	130	184	8,8	11,0	2.592.969
Alfaetta 2.4 TD*	2.394	95	164	10,0	8,1	2.789.377
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	11,1	2.570.498
GTV 2.5-16*	2.492	160	220	11,0	14,1	3.220.238
Splifer 2000	1.962	128	190	11,0	13,1	3.145.286
90 2.0 1*	1.962	128	188	9,7	12,5	2.720.438
90 2.5 0.0*	2.492	156	198	9,3	12,1	3.095.288
90 2.4 TD Inter	2.393	110	178	8,0	7,4	2.831.652

ARO

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Coste/km.	Precio total
Ami 10	1.197	55	130	9,5	10,6	1.462.760
Ami 10 D	1.174	55	120	8,5	9,5	1.675.715
242 D	3.120	65	110	10,1	7,7	1.213.912
244 D	3.120	65	110	10,1	7,7	1.767.541
328 D	3.120	65	110	10,1	7,7	1.540.192
Hispado D	2.710	70	120	10,0	7,7	1.521.329

AUDI

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Coste/km.	Precio total
90-CO	1.921	115	182	8,1	10,6	2.549.465
90 Quattro*	2.144	136	192	12,2	14,8	3.771.392
90 CO TD*	1.588	70	152	6,9	6,0	2.977.531
Audi 90	2.226	136	194	11,1	13,6	2.801.656
100-CO*	2.144	136	197	11,1	13,2	3.636.322
100 CO TD	1.966	87	168	7,2	6,3	4.335.625
Audi 200	2.226	138	197	11,1	13,6	4.475.361
Audi 200 Turbo*	2.144	162	226	12,0	14,5	5.962.891
Coupo-GT	2.144	130	196	8,3	10,6	3.585.717
Quattro	2.144	200	222	9,1	12,4	8.393.793

AUSTIN

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Coste/km.	Precio total
Metro 1.3 NLE*	1.275	63	146	7,6	9,7	872.240
Metro 1.3 NLE SP	1.275	63	146	7,6	9,7	924.448
MG Metro	1.275	71	160	7,2	9,0	1.000.153
MG Metro Turbo*	1.275	93	175	8,7	11,2	1.401.925
MG Maestro*	1.594	93	186	12,5	14,4	1.613.654

AUTOBIANCHI

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Coste/km.	Precio total
A 112 Junior	900	42	130	6,5	6,4	841.683
A 112 LX	955	48	137	7,6	9,4	965.563
A 112 Abarth	1.049	70	155	7,7	9,8	1.050.471

AUTOREPLICA

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Coste/km.	Precio total
AR 50 Kamster	1.438	77	140	9,5	11,3	2.010.172

BMW

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Coste/km.	Precio total
316*	1.766	90	176	9,1	11,2	2.132.132
316 A*	1.767	90	171	9,2	11,3	2.389.537
316 4*	1.766	90	176	9,1	11,2	2.294.567
316 A. 4*	1.767	90	171	9,2	11,3	2.531.972
318 I.	1.766	105	184	8,5	11,0	2.432.012
318 I A.	1.766	105	179	9,2	11,7	2.669.417
318 I 4*	1.766	105	184	8,5	11,0	2.534.447
318 I A. 4*	1.766	105	179	9,2	11,7	2.831.852
320 I.*	1.990	125	191	11,0	13,5	2.870.378
320 I A.*	1.990	125	191	8,2	10,8	3.107.783
320 I 4*.	1.990	125	191	11,0	13,5	3.032.613
320 I A. 4*.	1.990	125	191	8,2	10,8	3.270.218
323 I.*	2.316	150	204	11,6	14,7	3.207.743
323 I A.*	2.316	150	200	8,4	11,6	3.445.148
323 I 4*.	2.316	150	204	11,6	14,7	3.370.178
323 I A. 4*.	2.316	150	200	8,4	11,6	3.607.583
325 I.*	1.990	125	189	9,0	12,4	3.257.723
325 I A.*	1.990	125	179	8,5	10,8	3.520.118
325 I 4*.	2.494	150	197	10,5	13,0	3.782.513
325 I A. 4*.	2.494	150	197	8,6	10,8	3.982.433
325 E.*	2.693	125	177	12,6	15,1	3.470.138
325 E A.*	1.693	125	177	8,6	11,2	3.657.563
328 I.*	2.788	184	212	10,4	13,5	4.157.363
328 I A.*	2.788	184	200	8,6	11,8	4.419.758
MS35	3.430	200	200	10,0	13,2	5.219.438
MS35 i.*	3.430	200	200	10,0	13,2	5.460.338
520 i Sport*	2.788	184	214	13,6	16,1	5.032.013
524 TD*	2.443	115	175	10,1	12,5	3.594.047
524 TD A.*	2.443	115	175	7,0	9,5	3.718.997
528 CSI	2.788	184	212	8,8	12,1	6.781.313
528 CSI A.*	2.788	184	204	8,8	12,1	7.043.708
535 CSI	3.430	218	229	8,7	12,0	7.656.915
635 CSI A.*	3.430	218	221	8,7	12,0	7.919.310
MG36 CSI*	3.453	286	255	10,2	13,4	9.781.065
720 i.	2.788	184	201	9,9	13,1	5.032.013
728 I A.	2.788	184	195	9,9	13,1	5.294.408

CITROËN

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Coste/km.	Precio total
732 i	3.210	197	208	9,8	13,0	5.781.713
732 i A.	3.210	197	211	9,8	13,1	6.044.108
735 i	3.430	218	217	9,8	13,1	6.782.265
735 i A.*	3.430	218	212	10,0	13,3	7.044.660
745 i A.*	3.430	252	226	14,5	17,6	7.781.865

DE TOMASO

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Coste/km.	Precio total
2 CV 6*	602	29	122	7,3	8,4	627.187
Mehari*	602	29	100	7,0	8,2	756.946
LNA	652	35	125	5,7	7,0	713.047
LNA 11 E*	1.124	48	139	8,9	9,8	769.041
LNA 11 RE*	1.124	48	139	8,9	9,8	815.791
Visa	652	35	124	6,8	8,4	751.638
Visa II E*	1.124	57	136	9,3	10,7	839.489
Visa Challenger	1.124	57	136	9,3	10,7	852.180
Visa II RE*	1.124	57	136	9,3	10,7	920.686
Visa 14 TRS	1.390	60	153	6,9	8,5	999.163
Visa GT*	1.360	80	175	9,4	11,2	978.812
Visa 17 D	1.769	60	152	5,9	5,0	1.040.214
Visa 17 RD 5V*	1.769	60	152	6,8	5,6	1.113.770
GSA Special	1.299	65	158	8,2	9,7	993.504
GSA X1*	1.299	65	154	8,7	10,1	1.074.312
GSA X3	1.299	65	158	8,2	9,7	1.167.682
GSA Special Break*	1.299	65	158	8,7	10,1	1.059.549
BX	1.360	62	155	7,5	9,3	1.118.860
BX 14 E*	1.360	72	163	7,1	9,0	1.245.123
BX 14 RE*	1.360	72	161	8,0	9,8	1.305.211
BX 16 TRS*	1.580	92	171	9,3	11,1	1.480.135
BX 19 6T*	1.905	105	191	8,1	9,9	1.625.205
BX 19 D*	1.905	65	151	7,2	6,1	1.525.102
BX 19 TRD*	1.905	65	151	7,2	6,1	1.691.898
CX 20	1.995	106	176	9,2	11,3	1.919.717
CX GT*	2.500	138	186	12,5	15,1	2.481.781
CX Prasilag	2.500	138	200	9,3	12,1	3.548.854
CX GTI Turbo	2.500	168	220	12,4	15,0	3.087.788
CX 25 D	2.500	75	156	8,1	6,8	2.053.773
CX Diesel Familiar	2.500	75	151	8,2	6,8	2.467.358
CX 25 RD Turbo*	2.500	95	169	10,0	8,6	2.553.312
CX 25 TRD Turbo*	2.500	95	169	10,0	8,6	2.680.222
CX 25 TRD Turbo*	2.500	95	169	10,0	8,6	2.842.097

FERRARI

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Coste/km.	Precio total
308 GTB*	2.927	240	250	15,9	19,0	9.941.104
308 GTB*	2.927	240	250	15,9	19,0	10.261.145
Mondial	2.927	240	240	11,1	14,3	10.944.242
Mondial convertible	2.927	240	240	11,1	14,4	12.205.753
400 i*	4.823	315	294	23,7	26,6	16.361.606
BB 512 i	4.940	340	280	14,0	17,1	17.303.687

FIAT

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Coste/km.	Precio total
Uno 45 3P*	903	45	140	6,6	8,5	863.494
Uno 45 ES 3P*	903	45	140	5,8	7,7	893.482
Uno 55 3P*	1.116	55	148	6,4	8,3	1.001.694
Uno 55 SP*	1.116	55	148	6,4	8,3	1.030.433
Uno 70 3P*	1.301	70	165	6,7	8,6	1.040.429
Uno 70 SP*	1.301	70	165	6,7	8,6	1.072.916
Uno Diesel 3P S*	1.301	45	148	6,7	5,6	1.120.891
Uno Diesel 5P S*	1.301	45	148	6,7	5,6	1.207.107
Ritmo Abarth 130 TC*	1.995	130	191	10,4	12,5	2.000.726
Regata 70 S	1.301	68	155	7,1	9,3	1.244.100
Regata 70 S*	1.301	68	155	7,1	9,3	1.414.032
Regata ES*	1.301	65	159	7,1	9,3	1.334.064
Regata 85 S	1.498	82	165	7,4	9,6	1.518.628
Regata 100 Super	1.585	100	180	7,9	10,1	1.608.592
Regata 1.7 Diesel*	1.714	58	150	7,3	6,3	1.477.757
Regata 1.9 Diesel*	1.930	65	156	7,0	6,1	1.662.383
Argenta 2.0 IE	1.995	122	175	9,9	12,1	1.817.050
Argenta Volumen*	1.995	135	185	9,8	12,0	2.034.643
Argenta 2.5 Diesel	2.445	72	150	9,1	7,4	1.967.561
Argenta Turbo D*	2.445	90	164	8,2	6,9	2.237.990

FORD

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Coste/km.	Precio total
Fiesta Balcón	957	45	130	8,7	9,3	785.380
Fiesta Balcón D	1.597	54	151	6,6	5,4	1.045.135
Fiesta 1.6 D	1.597	54	151	6,6	5,4	1.007.580
Fiesta 1.6*	957	45	130			

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	515	475	440	350
Alfaud TI	865	800	735	680	540	505	465	410
Giulia 1300	-	-	-	-	-	-	310	245
Giulia 1600	-	-	-	-	-	-	440	360
Alfaetta 1800	-	-	-	-	-	-	495	395
Alfaetta 2000	1080	1000	945	870	685	640	595	-
Alfaetta GTV 2000	1510	1400	1300	1200	925	815	755	-
2000 Berlina	-	-	-	-	-	-	-	320
Coupe 2000 GT	-	-	-	-	-	-	-	425
Giulietta 1600	1065	985	895	785	610	-	-	-
Giulietta 1800	1080	1000	925	840	675	-	-	-
Giulietta 2000	1110	1030	960	890	740	-	-	-
Sprint Valco	1190	1100	1000	900	-	-	-	-
Alfaetta 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	-	-	-
80 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	1065	980	-	-
100 CD Diesel	2300	2100	1460	1205	1065	980	-	-
100 CC D	1900	1700	-	-	-	-	-	-
200	-	-	1700	1500	1350	-	-	-
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	630	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
525i	2270	2100	2000	-	-	-	-	-
528i	2485	2300	2150	1565	1460	1250	1160	1080
528i	-	-	-	-	-	1290	1200	1050
528i	2800	2400	2200	1750	1600	-	-	-
318 i	1760	1600	1250	1150	950	875	800	750
320	-	-	1425	1325	1250	1050	925	875
320i	2000	1850	-	-	-	-	-	-
323i	2270	2100	1680	1570	1460	1210	-	-
728i	2915	2700	2500	2240	2080	1870	-	-
735i	3890	3600	3200	2900	2700	2500	-	-
745i	4645	4300	4000	3500	-	-	-	-
635 CSI	-	-	-	3075	2855	2635	2450	2310
635i CSI	4880	4500	4000	3600	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	155	110
Dyane 6	310	295	270	240	215	190	165	130
Mohari Apl.	405	380	350	320	290	260	220	180
V6a II especial	470	440	410	375	-	-	-	-
V6a II Club	525	495	460	420	-	-	-	-
V6a II Super E	500	480	450	410	-	-	-	-
V6a II Super X	500	480	455	415	-	-	-	-
V6a GT	625	590	-	-	-	-	-	-
V6a 11 E	550	-	-	-	-	-	-	-
V6a 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	-	-	-	-	-	260	225	185
GS Break	-	-	-	-	-	190	165	135
GS Break Club	-	-	-	-	-	200	175	145
CX 4V	-	-	-	-	-	-	355	310

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
CX 5V	-	-	-	-	600	545	475	-
GSA 1100	-	405	385	325	295	-	-	-
GSA Break 1100	-	395	385	325	295	-	-	-
GSA 1300	-	555	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 14E	-	755	-	-	-	-	-	-
BX 14 RE	-	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.	-	1565	1450	1350	1250	1180	1095	-
CX TRD	-	1785	-	-	-	-	-	-
CX 2500 GTI	-	1590	-	-	-	-	-	-
CX Reflex	-	800	750	-	-	-	-	-
CX Prestige	-	1730	1600	1400	1280	1190	1100	1020
CX 2400 GTI	-	1400	1300	1100	1000	900	-	-

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Fiesta 1.1	475	445	405	370	335	310	270	235
Fiesta 1.1	490	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta 1.957 cc.	540	510	465	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 1.300	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	510	480	435	395	365
Fiesta XR2	690	655	615	-	-	-	-	-
Fiesta L D	650	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	690	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta 1.1	650	610	565	530	-	-	-	-
Escort 1.1	655	635	595	560	-	-	-	-
Escort 1.3	695	655	615	580	-	-	-	-
Escort GL 1.1	700	670	645	605	-	-	-	-
Escort GL 1.3	720	690	655	615	-	-	-	-
Escort GL 1.6	745	710	680	620	-	-	-	-
Escort Ghia 1.3	770	740	705	665	-	-	-	-
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	780	-	-	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1100	1000	900	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1300	1200	-	-	-	-	-	-
Taurus GL 1.6	-	585	540	495	-	-	-	-
Taurus GLS 2.0	-	695	675	650	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.0	-	720	675	630	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.3	-	740	720	695	-	-	-	-
Taurus GL Fam. 2.0	-	765	740	720	-	-	-	-
Granada GL 2.3	1190	1100	1050	900	800	-	-	-
Granada GL 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 2.0	-	1050	980	800	-	-	-	-
Capri 2.8i	-	1300	1200	1100	-	-	-	-
Sierra 1.6	-	1025	950	-	-	-	-	-
Sierra L	-	1080	1000	-	-	-	-	-
Sierra GL	-	1190	1100	-	-	-	-	-
Sierra Ghia	-	1405	1300	-	-	-	-	-
Sierra Fam. L	-	1135	1050	-	-	-	-	-
Sierra Fam. GL	-	1240	1150	-	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	-	1480	1350	-	-	-	-	-
Sierra Fam. D	-	1510	1400	-	-	-	-	-
Sierra XR-4 2.8i	-	1835	1700	-	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.6i	-	1400	-	-	-	-	-	-

FORD

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	-	-	-	-	-	-	-

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	-					

Cuéntenos su caso

RADIOS QUE NO FUNCIONAN

A veces, frente a la falta de escrúpulos de determinados vendedores, parece que sólo queda el recurso de la protesta pública, de la que sin duda el mejor vehículo es la prensa.

El pasado mes de febrero compré al concesionario Ford de Sant Just Desvern (Carmosa) un vehículo de esa marca, encargando al mismo tiempo que me colocaran un autorradio. Cuando me cobraron el aparato (27.000 pesetas) no consideré si era o no caro, confiando en la profesionalidad de la firma que representan. Sin embargo, mi problema comenzó la segunda vez que tuve que llevar el auto al mencionado establecimiento para que repasaran la colocación del cassette, dado que no era posible sintonizar

una emisora sin distorsión y sin interferencias. La tercera vez, ante la imposibilidad de que arreglasen la avería, les sugerí que me cambiasen el aparato, a lo que el jefe de ventas de Carmosa contestó que si quería un buen aparato comprase otro, que costaba 30.000 pesetas más, que por lo que había pagado no podía exigir más que aquello.

Ante esta afirmación, y después de insistir que yo sólo pretendía que funcionase bien, sin interferencias, y que si no era posible me devolviesen el dinero, me manifestaron la imposibilidad de tal cosa, diciéndome literalmente «que si lo había pagado, que me lo tragara».

Si mi caso puede servir a alguien para evitarle problemas parecidos, me consideraré satisfecho con la publicación de esta carta.

Javier Pajares
Sant J. Despi. (Barcelona)

CRITICA DE TIENDAS

Dasauto, Servicio Oficial General Motors

DASAUTO, servicio oficial de General Motors en Madrid, está situado en el populoso barrio de Pacífico, junto a la M-30, unas instalaciones correctas, con una exposición irregular en su forma, su decoración es austera y funcional. La representación de la gama no es completa, pero la información que facilitan los vendedores es buena, disponiendo de una nave auxiliar en la que guardan los coches de stock, y en un momento de apuro pueden enseñar un coche de un determinado color o un modelo que no se encuentre en la exposición, disponen de aparcamiento para clientes. El taller es grande, espacioso y con una disposición típica de gran concesionario, siendo muy completas estas instalaciones; la exposición de vehículos de segunda mano deja mucho que desear, pues es-

tá situada en una nave adicional con poca iluminación y aún menos presencia agradable. La entrada se puede realizar directamente, desde la propia exposición de coche nuevo, o directamente por la rampa de taller. Los coches que exponen no corresponden a ese aspecto oscuro del garaje, sino todo lo contrario. Tienen un pre-

cioso Opel Manta rojo casi nuevo, etcétera. El trato de los vendedores es bueno; las condiciones de financiación, normales; los plazos de entrega son habituales; el trabajo en los talleres es bueno. Como característica, la encontramos en la venta de coches nuevos: son el concesionario Opel Madrid que vende más Corsas TR.



Puntuaciones: Exposición, 6; taller, 8; vendedores, 7; entregas, 8; financiación, 6.



CITROËN BARATO

EN la lista de precios de coches nuevos, de su publicación, ha venido figurando el Citroën 2 CV con precio total de 492.118 pesetas.

Al pretender comprarlo

en Murcia, en Madrid y Barcelona, me dijeron los concesionarios que ya no se fabricaba.

Al ponerme en contacto telefónico con su revista, me informaron, muy amablemente, que el vehículo aún se vendía, aunque habían dejado de fabricarlo. Pero que el componente mecánico era el mismo que el 2 CV6 CT.

Al ser casi cien mil pesetas la diferencia con el vehículo siguiente 2 CV6 CT, mismo motor, misma dirección, misma suspensión, nuevamente me puse en contacto con el distribuidor de Murcia, a quien no le fue posible vendérmelo, pues no lo tenía.

Hablé ya con la casa central en Madrid, en donde me informaron que sí, que el vehículo existía, pero que ellos no podían decirme en qué lugar de España lo podía encontrar.

En resumen: He tenido que gastarme más dinero y comprar el 2 CV6 CT, casi cien mil pesetas más caro.

A Citroën decirle que es una lástima que, cuando tienen un vehículo a un precio muy competitivo, con unas prestaciones inigualables, lo encarezcan estúpidamente.

Juan Turu
Yecla (Murcia)

OFERTA DE LA SEMANA

La oferta de la semana de nuestro número anterior, titulada «Fiat-Lancia se prepara para la primavera», se refería únicamente al concesionario de Madrid Comercial Auto-Hispania.

En cualquier concesionario Seat

TODO UN SALON

del

AUTOMOVIL



Muy cerca de usted, en cualquier concesionario de la Red Seat, tiene la oportunidad de conocer la gama de automóviles más extensa del mercado. Un auténtico Salón del Automóvil. Con todos los modelos Seat. Una nueva tecnología que garantiza coches fuertes. A toda prueba. Con los modelos

Volkswagen. Automóviles de leyenda. Duros. Racionales. Prácticos. Fiables. Y la perfección de los Audi. La belleza unida a la técnica más sofisticada. Recuérdelo. Muy cerca de usted, en cualquier concesionario de la Red Seat, hay todo un Salón del Automóvil. Acérquese a visitarnos. Le esperamos.



VOLKSWAGEN GOLF GTI

MOTOR.—Número de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.781 c.c. Potencia máxima: 112 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 15,8 mkg. a 3.100 rpm. **TRANSMISION.**—Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. **DIRECCION Y FRENOS.**—Tipo de dirección: Cremallera. Frenos delanteros: Disco ventilado. Frenos traseros: Disco. **SUSPENSION.**—Delantera: Independiente. Trasera: Semi-independiente. **PESOS Y CAPACIDADES.**—Peso en orden de marcha: 940 kgs. Volumen del maletero: 360/1.180 litros. **CONSUMOS Y PRESTACIONES.**—Consumo (90/120/ciudad): 5,7/7,5/10,9 l/100 km. Velocidad máxima: 191 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 9,7 seg. **PRECIO.**—Pesetas: 2.043.415.

VOLKSWAGEN PASSAT 1.8

MOTOR.—Número de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.781 cc. Potencia máxima: 90 CV a 5.200 rpm. Par máximo: 14,8 mkg. a 3.300 rpm. **TRANSMISION.**—Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. **DIRECCION Y FRENOS.**—Tipo de dirección: Cremallera. Frenos delanteros: Disco. Frenos traseros: Tambor. **SUSPENSION.**—Delantera: Independiente. Trasera: Semi-independiente. **Pesos y capacidades:** Peso en orden de marcha: 985 kg. Volumen del maletero: 500/1.525 litros. **CONSUMOS Y PRESTACIONES.**—Consumo (90/120/ciudad): 6,7/7,5/9,2 l/100 km. Velocidad máxima: 176 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 11,5 seg. **PRECIO.**—Pesetas: 1.478.203.

VOLKSWAGEN SANTANA 1.8

MOTOR.—N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.781 c.c. Potencia máxima: 90 CV a 5.200 rpm. Par máximo: 14,8 mkg. a 3.300 rpm. **TRANSMISION.**—Tracción: Delantera. N.º de marchas: 5. **DIRECCION Y FRENOS.**—Tipo de dirección: Cremallera. Frenos delanteros: Disco. Frenos traseros: Tambor. **SUSPENSION.**—Delantera: Independiente. Trasera: Eje rígido. **PESOS Y CAPACIDADES.**—Peso en orden de marcha: 985 kg. Volumen del maletero: 530 litros. **CONSUMOS Y PRESTACIONES.**—Consumo (90/120/ciudad): 5,7/7,5/9,2 l/100 km. Velocidad máxima: 169 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 11,5 seg. **PRECIO.**—Pesetas: 1.728.138.

VOLKSWAGEN GOLF GTD 4P

MOTOR.—Número de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.588. Potencia máxima: 54 CV a 4.800 rpm. Par máximo: 10,2 mkg. a 2.300 rpm. **TRANSMISION.**—Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. **DIRECCION Y FRENOS.**—Tipo de dirección: Cremallera. Frenos delanteros: Disco. Frenos traseros: Tambor. **SUSPENSION.**—Delantera: Independiente. Trasera: Semi-independiente. **PESOS Y CAPACIDADES.**—Peso en orden de marcha: 900 kg. Volumen del maletero: 360/1.180 l. **CONSUMO Y PRESTACIONES.**—Consumo (90/120/ciudad): 4,8/6,2/6,3 l/100 km. Velocidad máxima: 148 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 18,7 seg. **PRECIO.**—Pesetas: 1.748.895.

VOLKSWAGEN PASSAT CLD

MOTOR.—N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.588 c.c. Potencia máxima: 54 CV a 4.800 rpm. Par máximo: 10,2 mkg. a 2.300 rpm. **TRANSMISION.**—Tracción: Delantera. N.º de marchas: 5. **DIRECCION Y FRENOS.**—Tipo de dirección: Cremallera. Frenos delanteros: Disco. Frenos traseros: Tambor. **SUSPENSION.**—Delantera: Independiente. Trasera: Semi-independiente. **PESOS Y CAPACIDADES.**—Peso en orden de marcha: 1.025 kgs. Volumen del maletero: 500/1.525 litros. **Consumos y prestaciones.**—Consumo (90/120/ciudad): 4,5/6,6/7 l/100 km. Velocidad máxima: 143 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 20,3 seg. **PRECIO.**—Pesetas: 1.630.903.

VOLKSWAGEN SANTANA 2.0

MOTOR.—N.º de cilindros: 5, en línea. Cilindrada: 1.921 c.c. Potencia máxima: 115 CV a 5.900 rpm. Par máximo: 15,7 a 3.700 rpm. **TRANSMISION.**—Tracción: Delantera. N.º de marchas: 5. **DIRECCION Y FRENOS.**—Tipo de dirección: Cremallera. Frenos delanteros: Disco ventilado. Frenos traseros: Tambor. **SUSPENSION.**—Delantera: Independiente. Trasera: Eje rígido. **PESOS Y CAPACIDADES.**—Peso en orden de marcha: 1.085 kgs. Volumen del maletero: 530 litros. **CONSUMOS Y PRESTACIONES.**—Consumo (90/120/ciudad): 6,1/7,8/11,3 l/100 km. Velocidad máxima: 188 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 10,5 seg. **PRECIO.**—Pesetas: 2.096.146.

VOLKSWAGEN GOLF GTD TD

MOTOR.—Número de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.588 c.c. Potencia máxima: 70 CV a 4.500 rpm. Par máximo: 13,6 mkg. a 2.600 rpm. **TRANSMISION.**—Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. **DIRECCION Y FRENOS.**—Tipo de dirección: Cremallera. Frenos delanteros: Disco. Frenos traseros: Tambor. **SUSPENSION.**—Delantera: Independiente. Trasera: Semi-independiente. **PESOS Y CAPACIDADES.**—Peso en orden de marcha: 920 kg. Volumen del maletero: 360/1.180 litros. **CONSUMOS Y PRESTACIONES.**—Consumo (90/120/ciudad): 4,3/6,1/6,1 l/100 km. Velocidad máxima: 160 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 14,5 seg. **PRECIO.**—Pesetas: 2.011.290.

VW PASSAT VARIANT TD

MOTOR.—Número de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.588 c.c. Potencia máxima: 70 CV a 4.500 rpm. Par máximo: 13,6 mkg. a 2.600 rpm. **TRANSMISION.**—Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. **DIRECCION Y FRENOS.**—Tipo de dirección: Cremallera. Frenos delanteros: Disco. Frenos traseros: Tambor. **SUSPENSION.**—Delantera: Independiente. Trasera: Semi-independiente. **PESOS Y CAPACIDADES.**—Peso en orden de marcha: 1.075 kg. Volumen del maletero: 560/1.813 litros. **CONSUMOS Y PRESTACIONES.**—Consumo (90/120/ciudad): 4,9/7,3/6,6 l/100 km. Velocidad máxima: 152 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 16,2 seg. **PRECIO.**—Pesetas: 2.133.493.

VOLKSWAGEN SANTANA TD

MOTOR.—Número de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.588 cc. Potencia máxima: 70 CV a 4.500 rpm. Par máximo: 13,6 mkg. a 2.600 rpm. **TRANSMISION.**—Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. **DIRECCION Y FRENOS.**—Tipo de dirección: Cremallera. Frenos delanteros: Disco. Frenos traseros: Tambor. **SUSPENSION.**—Delantera: Independiente. Trasera: Eje rígido. **PESOS Y CAPACIDADES.**—Peso en orden de marcha: 1.055 kg. Volumen del maletero: 530 litros. **CONSUMOS Y PRESTACIONES.**—Consumo (90/120/ciudad): 4,7/6,9/7 l/100 km. Velocidad máxima: 152 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 15,6 seg. **PRECIO.**—Pesetas: 2.146.864.

VOLKSWAGEN PASSAT 1.6

MOTOR.—Número de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.595 cc. Potencia máxima: 75 CV a 5.000 rpm. Par máximo: 12,7 mkg. a 2.500 rpm. **TRANSMISION.**—Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. **DIRECCION Y FRENOS.**—Tipo de dirección: Cremallera. Frenos delanteros: Disco. Frenos traseros: Tambor. **SUSPENSION.**—Delantera: Independiente. Trasera: Semi-independiente. **PESOS Y CAPACIDADES.**—Peso en orden de marcha: 985 kg. Volumen del maletero: 500/1.525 litros. **CONSUMOS Y PRESTACIONES.**—Consumo (90/120/ciudad): 6/8/9,7 l/100 km. Velocidad máxima: 164 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 13,6 seg. **PRECIO.**—Pesetas: 1.374.992.

VOLKSWAGEN SCIROCCO

MOTOR.—N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.588 c.c. Potencia máxima: 75 CV a 5.000 rpm. Par máximo: 12,7 mkg. a 2.500 rpm. **TRANSMISION.**—Tracción: Delantera. N.º de marchas: 5. **DIRECCION Y FRENOS.**—Tipo de dirección: Cremallera. Frenos delanteros: Disco. Frenos traseros: Tambor. **SUSPENSION.**—Delantera: Independiente. Trasera: Semi-independiente. **PESOS Y CAPACIDADES.**—Peso en orden de marcha: 875 kg. Volumen del maletero: 415/1.195 litros. **CONSUMOS Y PRESTACIONES.**—Consumo (90/120/ciudad): 5,2/7,0/8,7 l/100 km. Velocidad máxima: 167 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 12,2 seg. **PRECIO.**—Pesetas: 2.137.130.

VOLKSWAGEN CARAVELLE D

MOTOR.—Número de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.588 c.c. Potencia máxima: 50 CV a 4.200 rpm. Par máximo: 10,5 mkg. a 2.000 rpm. **TRANSMISION.**—Tracción: Trasera. Número de marchas: 5. **DIRECCION Y FRENOS.**—Tipo de dirección: Cremallera. Frenos delanteros: Disco. Frenos traseros: Tambor. **SUSPENSION.**—Delantera: Independiente. Trasera: Independiente. **PESOS Y CAPACIDADES.**—Peso en orden de marcha: 1.550 kg. Volumen del maletero: 5.700 litros. **CONSUMOS Y PRESTACIONES.**—Consumo: 8 l/100 km. Velocidad máxima: 110 km/h. **PRECIO.**—Pesetas: 2.135.500.

Comprar y vender



EL MAYOR STOCK DE OPEL DE TODA ESPAÑA



Movilauto, S. A.

20 años de experiencia en OPEL

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



ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

¡ESTO ES UN REGATA!
¿Quién da más?



FABRICADO POR FIAT AUTO SpA

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

★ ★ Motor 100 CV DIN 1.592.055.— Motor ES 1.319.207.—
★ ★ Motor Diesel 1.9 1.646.873.— Motor Diesel 1.7 1.462.483.—

Precios totales con impuestos incluidos.

Y además puede salirle gratis.

Véalos en: **Vagma, s.a.**

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

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

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

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION

Démos su confianza.

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



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



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

SEAT Castellana Motor, S. A.

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

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

¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!

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

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

HIPERAUTO



LA EXPOSICION MAS IMPORTANTE EN AUTOMOVILES DE IMPORTACION

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

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

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

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



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



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



EXPOSICION Y VENTA MADRID
Edificio España
(abierto los domingos)
Tels. 248 58 03/04/05

MALAGA
Avda. García Morato, 12
(aeropuerto)
Tel. 31 85 50

VIGO
El Arenal (antiguo).
Felipe Sánchez, 110
Tels. 22 43 73/74



Todos los modelos

AUTOMOVILES CANALCAR

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

EMPRESA
RECOMENDADA

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

EXPOSICION Y VENTA
Martín de los Heros, 63. Teléfonos: 248 62 60 y 248 58 60
- MADRID

MARVILSA

**RADIOCOMUNICACIONES
EMISORAS
BUSCAPERSONAS**

Estudios y proyectos equipos. Instalaciones, re-
paraciones, ajustes, reformas, revisiones y man-
tenimiento de Radiocomunicaciones y teléfonos
para el automóvil 40 km. alcance.

TIENDA
Y TALLERES PROPIOS



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



ROBRIAUTO

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

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



REPUESTOS IMPERIO

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

AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL)
SPARKOMATIC
PIONEER



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

NEUMATICOS

MICHELIN
PIRELLI

(MONTAJES Y EQUILIBRADO
GRATUITOS
PRESENTANDO ANUNCIO)

TECHOS SOLAR, OFERTA MAYO
29 900 MONTADO (10 % DTO
PRESENTANDO ANUNCIO)

TECHOS CORVAIR 43.500 (10 % PRESENTANDO ANUNCIO)
APARCAMIENTO PROPIO

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.

**VEHICULO NUEVO SEAT-AUDI-VW
CON UN RADIO-CASSETTE
TOTALMENTE INSTALADO**

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



RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



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

- Filtro solar hasta un 80%
- Evita altas temperaturas
- Elimina rayos ultravioleta
- Evita decoloración de la tapicería
- Intimidad para los viajeros
- Mantiene la transparencia del cristal
- Se limpia normalmente
- Autoadhesivo activado con agua
- Instrucciones de montaje
- Láminas de rollos de 0,75 x 3 m.

Venta por correspondencia, más gastos de envío.

EXPOSICION Y VENTA
Antonio López, 117 - 28026 MADRID
Tel. 475 47 93

CITROËN CASTILLO

AGENTE OFICIAL

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

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



TASA INGENIEROS, S. A. INYECCION

TECNICOS ESPECIALIZADOS EN LA REPARACION
DE TODA CLASE DE SISTEMAS DE INYECCION

GARANTIA, 6 MESES

C/ COSLADA, 4 (semiesquina con Francisco Silvela)
Teléfono (91) 255 69 80. 28028 MADRID

PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER



Talleres
Emilio Arenas, S. A.

GENERAL PARDIÑAS, 3 DPDO.
TEL. 275 18 38
(entre Alcalá y Goya)
NUÑEZ DE BALBOA, 36
TEL. 275 12 17
MADRID-28001

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO
SERVICIO DE ASISTENCIA TECNICA



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

SUSCRIBASE A MOTOR 16

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

BOLETIN DE SUSCRIPCION

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

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

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

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

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



Motor 16
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41.
Madrid-17

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba al texto a máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 4.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber llamando al teléfono 91-268 00 89.

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono
Firma:

Comprar y vender

ANDREU, S. L.
LA BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL
EL MEJOR SURTIDO EN ACCESORIOS

Volantes deportivos - Spoilers - Bocinas
Faros - Radiocassettes - Fundas y tapizados - Techos solares, etc.

MONTAJES EN EL ACTO

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

FERROCARRIL, 4 MADRID 227 62 32



**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

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

sacal

**AGENCIA OFICIAL
MERCEDES BENZ**

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

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

Blasco de Garay, 63 (Madrid 28015) Tel. 244 23 56

MOVILAUDIO S.A.

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

JBL **SPARKOMATIC**
FUNITSU **Sansui**
KENWOOD **PIONEER**

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

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

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

Avda. Ciudad de Barcelona, 206
Tel. 252 43 09
28007 MADRID

DASAUTO, S. A.

Preparados para todo.

TALLERES TEAM

LO MEJOR EN AUTOMOVILES
IMPORTACION Y CLASICOS
DEPORTIVOS

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

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

SUSCRIBASE A MOTOR 16

Motor 16

Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

Para cualquier información complementaria o para suscribirse envíe un cheque o giro postal al teléfono 91-268 04-02-03.

Comprar y vender

Turini

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

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

Distribuidor para Cataluña de **BBS** (Líneas de alineación y servidumbre para automóviles)

Servicio Oficial de NEUMATICOS **WHEEL** **UNIBROYAL** **PIRELLI** etc.

Asientos **RECARO**

Accesorios para sport y competición **IRESA**

Servicio amortiguadores **BILSTEIN** **SACHS**

Servicio frenos **NECTO**

Auto Beltrán S.A.

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

MERCEDES 300 TD, a estrenar
MERCEDES 380 SEL, GC-S
MERCEDES 450 SEL, 6.9, B-BS
MERCEDES 350 SLC, B-BT
MERCEDES 450 SE, B-BV
MERCEDES 350 SE, V-S
MERCEDES 190 SL, B-438.
MERCEDES 220 A Cabrio, año 52
MERCEDES 240 D, M-DV
BMW 728, B-DU
BMW 735i, B-EV
BMW 320A, NA-I
BMW 3.0 CS, M-AP
BMW 633 CSI, GC-H
BMW 2002 TI, B-DD
PORSCHE 944, B-FX
PORSCHE Turbo, B-BC
PORSCHE 928, B-BF
MAZDA 323 Varios col., a estr.
ALFA ROMEO GTV, 2.5, A-AB
OPEL KADETT SR 1.6, B-EY

LANCIA DELTA 1500, B-FF
FORD GRANADA 2.8i, B-EX
TRIUMPH TR5, B-EN
LAMBORGHINI SPADA, B-I
MASERATI MERAK, SS, V-AS
JAGUAR E coupé, B-775.
JAGUAR X512, 5.3, B-DU
BUICK ELECTRA, B-CH
FORD MUSTANG MACH 1, M-DU
FORD MUSTANG, M-B
LINCOLN CONT. MARK IV
MERCURY COUGART, B-638.
MERCURY COUGART XR-7, B-DG
FORD GRANADA GHIA Americano
PANTHER LIMA, PM-S
FIAT 130 coupé, B-K
VOLVO 145 ranchera, B-EV
RANDGE ROVER, B-FT

CONCESIONARIO OFICIAL **MAZDA**

**SI HA ELEGIDO EL
MEJOR COCHE...**
(Audi, BMW, D. Benz, VW,
Porsche, etc.)

**NO SE CONFORME
CON MENOS**

BBS Racing Wheels & Aerodynamic Program

Importador para España: **TURISPORT, S. A.** Pérez Galdós, 40. (93) 237 83 24. 08012 BARCELONA

**Aerodinámica KAMEI y
VOLKSWAGEN/AUDI
en elegante armonía**

Debido tanto a sus ventajas estéticas como aerodinámicas, hoy los accesorios KAMEI han dejado de ser exclusivos de la competición, para ser de uso común en la personalización de automóviles de calle.

Los elementos de carrocería KAMEI, están fabricados en ABS y sus diseños son realizados bajo estrictos controles en túnel de viento.

Todas las piezas KAMEI ensamblan con precisión a la carrocería mediante unas juntas especiales y gracias al tratamiento químico que llevan pueden ser pintadas del mismo color que el vehículo.

DISPONEMOS TAMBIEN DE EQUIPOS X-1 PARA BMW Serie 3, FORD ESCORT XR-3 Y MERCEDES CARROC 126/201.

EQUIPO X-1 VW SCIROCCO Composición: Spoiler delantero, bajos de carrocería y faldón inferior trasero. Otros Complementos: parrilla frontal, bandas decorativas, cortavientos, etc.

IRESA INTERNATIONAL RACING ENGINEERING, S.A. TRANSFORMA

Piezas especiales y recambios para automóviles deportivos
Polígono Industrial «EL SEGRE» LERIDA-LLEIDA - (España)
Tel. (973) 20 16 62 / 20 16 66 Tlx. 51.492 IRESA-E

EQUIPO X-1 VW POLO N/M

Composición: Spoiler delantero, bajos de carrocería y semialetines traseros. Otros Complementos: cortavientos capó, bandas decorativas, etc.

EQUIPO X-1 VW GOLF I

Composición: Spoiler delantero, aletines y bajos de carrocería. Otros Complementos: parrilla frontal, bandas decorativas, cortavientos, aireadores capó, etc.

EQUIPO X-1 VW GOLF II

Composición: Spoiler delantero, aletines, bajos de carrocería y faldón inferior trasero. Otros Complementos: parrilla frontal, cortavientos, aireador capó, bandas decorativas, etc.

EQUIPO X-1 AUDI 80 COUPÉ

Composición: Spoiler delantero, bajos de carrocería y faldón inferior trasero. Otros Complementos: bandas decorativas, cortavientos capó, etc.

Comprar y vender



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

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



MOBI H.B.

MODULOS
AUTOCARAVANAS
CAMPING-CARS
Y KITS
PARA FURGONES
J-5, C-25, RENAULT-T
VW, FIAT, MERCEDES
EBRO, NISSAN
VANETTE

TEL. (93) 870 70 12
(93) 870 95 50

TELESPORT, S. A. VIDEO-RALLYE

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

¡Ponte en contacto con nosotros!
TELESPORT, S. A.
C/. Escocia, 60-1.º, 1.º
08016 BARCELONA
Tels. (93) 349 90 64 - 321 02 42



ARGUELLES BLASCO DE
CONCESIONARIO OFICIAL GORAY 37
Tel. 244 11 91 449 72 86 MADRID

OFERTAS ESPECIALES DURANTE
EL MES DE ABRIL EN
TODOS NUESTROS MODELOS
¡¡COMPRUEBELO!



MOTORLANDIA, S. A.

**FINANCIACION
ESPECIAL**

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



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

autocaravanas



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

DESGUACES JACINTO SIERRA

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

TEL. 691 35 96

**SEAT
SPORT 1200
18.000 KM.
PRECIOSO
250.000 PTAS.**

Teléfonos 463 46 24
733 94 26. MADRID

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

PEUGEOT 205,
MEJOR COCHE DEL AÑO



VEALO EN SU
SERVICIO OFICIAL

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

INTERESANTES OFERTAS
COCHES DE OCASION
SERVICIO DE
GUARDIA LAS 24
HORAS DEL DIA

ACONDICIONADORES DE AIRE PARA AUTOMOVILES IMPORTADOR-DISTRIBUIDOR

CUPIA S.A.

AUTOCLIMA

LONDRES, 1 - TELEX. 48.031
TELEFONOS: 255 99 02 - 255 96 12
255 96 14 | MADRID-28028

SERVICIOS OFICIALES EN TODA ESPAÑA

Comprar y vender

OCASION

Excepcional
Bus-Caravana Monobloc
5.000 c.c. Motor trasero

DISEÑO EXCLUSIVO

Tel. (93) 204 98 21
Noches

RECAMBIOS ORIGINALES

PARA MODELOS ALFA
ROMEO ANTERIORES
A 1975

J. R. VALLE

Tel. (96) 369 48 08
369 49 62

VENDO BMW 2002, B-BJ.
Pintura y motor seminuevos.
550.000 ptas. Tel. (91)
747 29 98.

SEAT 127, 4 puertas, M-AJ.
Perfecto estado. Garaje. Ex-
tras. 200.000 ptas. Tel. (91)
439 42 98.

SE necesita mecánico con

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESSES Y

LAMBORCHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES
DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59

Tel. 274 68 52

experiencia para taller en Ge-
tafe. Tel. (91) 695 04 66.

VENDO BX 16-TRS. Negro,
impecable, sólo 20.000 km.
y 18 meses. No le gasta ab-
solutamente nada. Me trasla-
do al extranjero. Es una gan-
ga. 1.100.000. Tel. (93)
204 97 54.

PARTICULAR, R-5 TX,
M-ES. Impecable, radiocas-
sette. Tel. (91) 474 08 05, a
partir 20 horas. José Luis.
131 Supermirafiori 1600,
M-8702-EG. 50.000 km.
575.000 pesetas. Teléfono
(91) 845 38 62.

PARA colección, Renault
Gordini año 1962. Impecable
estado. Tel. (987) 22 64 67,
de 10 a 11.

GMC Jimmy, perfecto. Ven-

do cambio VW combi carave-
lle similar. Teléfono (988)
31 02 86.

VENDO Trabant descapota-
ble; nuevo. 4.000 km., dos
años. 300.000 ptas. Tel.
(976) 88 16 81. Aptdo. 161,
Calatayud.

VENDO por piezas Sport
1430 siniestrado. Tel. (93)
218 58 24.

VENDO o cambio Triumph
TR 7, año 80. Facilidades.
Tel. (983) 27 19 78.

ANTIGUO Genoveva, ca-
mión Fiat principios siglo.
Ideal publicidad. Vendo.
700.000 ptas. Tel. (93)
843 91 55.

OPEL Corsa, rallyes, prepara-
do para salir. 6.000 km.
M-FW. Tel. (91) 255 86 21.



FERRAN GONZALEZ, 20-TF. 274 02 06
ACACIAS, 20-TF. 486 32 44-MADRID

USADOS NUEVOS
OPERACIONES
ESPECIALES

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

SIN ENTRADA

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

LIQUIDAMOS STOCK
CON MAS DE 5 AÑOS.

OFERTAS
INTERESANTES

LA CONFIANZA
DE NUESTROS

CLIENTES AVALA
NUESTRO

PRESTIGIO

¡¡LLAMENOS, LE
INFORMAREMOS!!

274 00 66 y 274 18 33

CAVA CLUB 16 y RIOJA SAGASTA 81

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECCEN 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.

Agenda personal

TALLERES DE GUARDIA

DURANTE el sábado 27 y el domingo 28, los talleres que recogemos a continuación están de guardia:

CITROËN: En Madrid, la central en Doctor Esquerdo, 62. Tel. 273 76 00, y Talleres Sol, Fernández de los Ríos, 78. Tel. 243 84 49 (sábado). La Central y Tracto Móvil, ctra. Alcorcón-Plasencia, km. 0,5. Tel. 619 16 24 (domingo).

NOVAUTO (Ford): Príncipe de Vergara, 207. Tel. 250 51 07 (sábados, de 9 a 13,30 h.).

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 Autobesos, adva. Marqués de Montroig, 301. Tel. 387 28 00 (Badalona). En Madrid, de 9,30 a 13,30 horas, en Ventauro, P.º de los Olivos, 117-119. Tel. 464 01 00.

RENAULT: En Barcelona. Tel. 247 25 29. En Madrid, la central. Tel. 250 96 00. Easa-Autaca (ctra. de Burgos). Tel. 766 66 00. Concesauto (Alcorcón). Tel. 612 13 12. Easa (C/. Cafeto). Tel. 251 26 04. 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., Witarado, 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. Ancrí, Ocaña, 94-100. Tel. 466 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 Assistance. Tel. (91) 455 55 85. BMW: Top Service (series 6 y 7). Tel. (91) 455 53 03.

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

RACE: (91) 441 22 22.

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

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

Televisión

Una de grandes premios

Los aficionados a los grandes premios tienen una importante cita el domingo 5 de mayo frente al televisor, pues ese día se celebran el Gran Premio de San Marino de Fórmula 1 y el Gran Premio de España de Motociclismo. Por la Primera Cadena se retransmitirá en directo, dentro del programa «Tiempo y marca», que comienza a las 12 de la mañana, la salida de la carrera de Fórmula 1, que se celebra en el circuito italiano de Imola, y también desde el Jarama se retransmitirá la prueba de 80 c.c. valedera para el Campeonato del Mundo. A las 17,25, por la Primera Cadena, se ofrecerá la prueba de 250 c.c., y a las 15,30, por la Segunda Cadena, Televisión ha previsto emitir, también en directo, la llegada del Gran Premio de San Marino y la carrera de 500 c.c.

La foto premiada

LOS COCHES A LA ACERA

El Ayuntamiento de Tarragona parece que ha inventado una nueva fórmula para solventar el problema del aparcamiento. Convertir las aceras en parking público y prohibir que se estacione en la calzada para hacer más fluida la circulación parece, sin lugar a dudas, la idea genial de «una brillante mente», que considera inadecuado mantener un espacio reservado al sufrido peatón. La foto la remite Josep I. Peralta, de Lérida, que recibirá como premio una suscripción por seis meses a MOTOR16.



Esquí

Los profesionales se divierten

Los días 3 y 4 de mayo tendrá lugar en Sierra Nevada el IV Campeonato de España para profesionales de la nieve. Este acontecimiento es una gran fiesta para celebrar el esperado fin de temporada. La competición es un eslalom paralelo en el que se enfrentan de dos en dos los participantes.

Carreras

Ver y participar

El día 5 de mayo se celebrará en Mallorca la subida al Puijmajor-Drach, puntuable para el Campeonato de España de Montaña, y en Santander se correrá el Rallye Peñucas, valedero para la Copa de España. La Volta Regularitat a Lleida, que organiza el Moto Club Lleida y puntúa para el Campeonato de España de Rallyes Motociclistas se celebrará también el 5 de mayo. El día 1 de mayo, el Moto Club Iluro celebrará la prueba inaugural de la III Challenge Catalana de Tramos Cronometrados de Cataluña.

CAMBIO DE ACEITE?

NO PONGA ACEITE LIMPIO EN UN MOTOR SUCIO

NUUEVO



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

HABLANDO DE FILTROS

MANN

CON UNA PROBABILIDAD DEL 90%,
SU VEHICULO HA SIDO EQUIPADO
EN ORIGEN CON FILTROS MANN



Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente para el vehículo que los lleva y son sometidos a UN RIGUROSO CONTROL DE CALIDAD.



Filtros MANN para aceite, aire y gasolina
FILTROS MANN, S.A.

Calle Santa Fe s/n. Tel. 298490
Telex. 58137 Telegramas: Filtros Mann **ZARAGOZA - (España)**



LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS 1957



El salto a la modernidad



Alonso Zamora Vicente

DE vez en cuando se les ve por las calles. Llegan al semáforo, súbita luz roja, y, palpitando, se detienen, renquean, suspiran, se apartan modosos ante el empuje de otros coches mayores. Son los venerables restos del seiscientos, con su color clarito y su puerta que se abre contra el viento de la marcha. Una mirada curiosa los envuelve, los peatones se vuel-

ven a contemplarlos compasivamente. Peatones que son los nuevos ciudadanos, los del Talbot, los de los BMW o del Volkswagen modernísimo. Incluso los Mercedes poderosos son abundantes, y los Pandas y los Fiestas.

Entre todos estos adolescentes y veloces, una nostalgia indecible asalta el recuerdo del viejo seiscientos, el bólico donde los españolitos dieron el salto a la

modernidad. Hoy parece un símbolo: pirueta en una pequeña caja con ruedas, sin grandes alardes de velocidad, amenazantes la avería y la cojera. Inevitablemente nos lleva su estampa a los momentos en que comenzaron a llenar nuestras calles. Manaban por las esquinas, se metían por todas partes, asomando el hocico por debajo de autobuses, tranvías y camiones. Todo el mundo disponía de un seiscientos. En muchas familias llegó a haber más de uno. Lo empleaban los jovencuelos para ir a las Facultades, los tecnócratas segundones para llegar a sus oficinas y sus bancos, y hasta entre las comunidades religiosas se entrometieron, causando pasmo y vértigo.

hasta el límite del atasco irresoluble ayudando a la masificación de los seiscientos, no fueron nunca a los Consejos en un seiscientos, hasta ahí podíamos llegar. El nuevo cochecillo, que las caricaturas presentaban mientras su conductor sufría los pisotones de los viandantes al sacar la mano en vez de encender los intermitentes (no olvidemos que buena cantidad de conductores pasaron directamente del borrico, más o menos cañí, a los pistones y los platinos), se volvió imprescindible. En las tardes gloriosas de partido, las enormes manadas de seiscientos se ordenaban casi metafísicamente en las proximidades de los estadios.

Luchaban el Barça o el Madrid, o el Español o el Betis. Calle arriba, calle abajo, el minúsculo monstruo de velocidad trasladaba a las gentes a todos los sitios de diversión. En los cines, Luis García Belanga nos obsequiaba con *Los jueves*,

milagro, película que tantos problemas tuvo con la censura, la inefable censura, almacén de ñoñería y arrogante ignorancia. Fue el año de *El séptimo sello* y de *Fresas salvajes*, y de *El puente sobre el río Kwai*, pero seguíamos viendo, de vez en cuando y quien podía, *Un rey en Nueva York*, y nos seguíamos esperando con *La muerte de un ciclista*. Y asistimos, emocionados, al estreno de *La strada*, de Fellini. De vuelta del cine, en el seiscientos, hay que abrir todas las ventanillas, pararse de cuando en cuando junto a la acera, para que la admiración por *Giuletta Massina* pueda tomarse un respiro.

El nuevo Gobierno, a pesar de los pesares, no nos parecía lo suficientemente europeo. Pasan demasiadas cosas por el mundo adelante. Los seiscientos se van llenando de periódicos llegados de matute, extranjeros, que nos inquietan con noticias graves. Se incorpora el Sarre a la Alemania federal, la guerra grande se va quedando lejos. En Inglaterra hay



600 Kilos, 600 c.c.

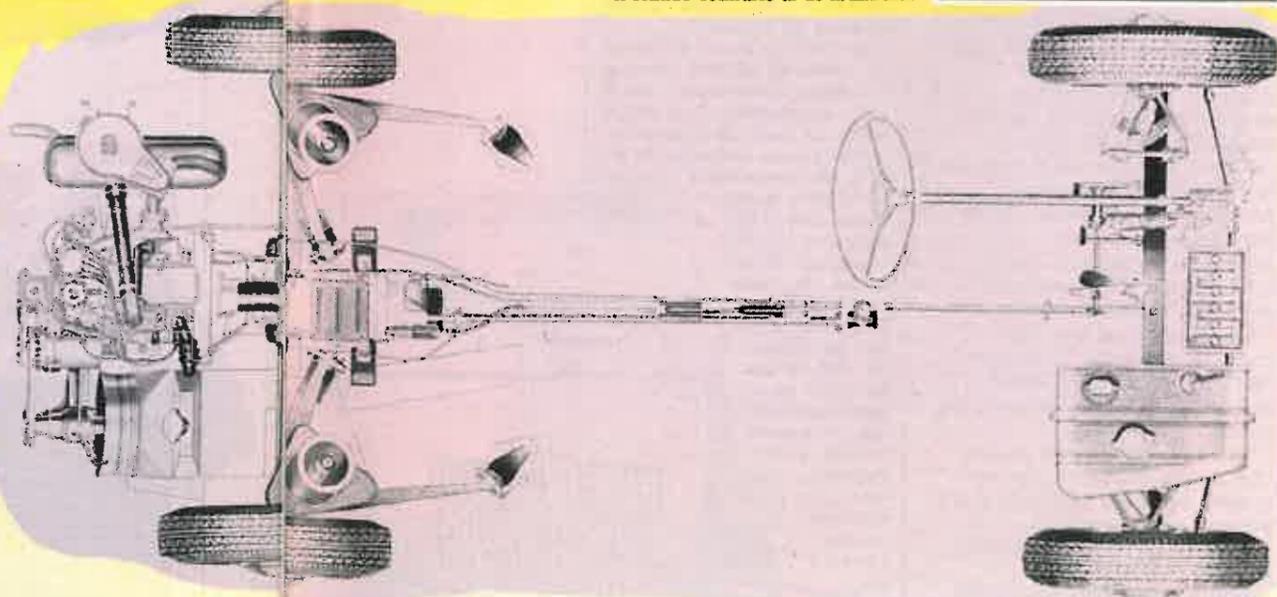
CUANDO le preguntaron al célebre carrocerero Pininfarina cuál había sido la realización automovilística más importante de la posguerra, no dudó un instante en contestar que el 600. Quizá los coches más fastuosos y codiciados de entonces fueron los que él mismo diseñó; sin embargo, no tuvo problemas en anteponer a todos ellos al mítico 800, que Fiat lanzó en Italia en 1955. El objetivo de Fiat con este modelo era sustituir a un «monstruo sagrado», el Topolino. En España no tenía nada que sustituir; tenía que motorizar al país y lo hizo con éxito. Sin duda era un proyecto avanzado para su época, y los ingenieros que lo hicieron posible, con Dante Giacosa al frente de ellos, dieron un paso de gigante en lo que se refiere a automóviles utilitarios.

El «Proyecto 100», como fue conocido durante la fase de diseño y desarrollo, inicialmente respondía a las siguientes características: cuatro plazas, 570 centímetros cúbicos, 16 caballos, 515 kilos de peso y 88 kilómetros por hora de velocidad máxima, cifras que variarían en el modelo definitivo. La clave del proyecto era conseguir un coche de cuatro plazas, compacto y ligero. Cuanto más ligero, más económico de fabricar. El propio Dante Giacosa explica que la disposición del radiador del agua en paralelo al motor se decidió para ganar espacio y, en consecuencia, ganar en costes (lo que no se imaginaba eran los calentones que iban a sufrir por las carreteras españolas). Situarlo a conti-

El primer 600, el Fiat, llegó a verse por las carreteras españolas antes de que fuera fabricado por Seat.



Carrocería monocasco, suspensión por ruedas independientes... Técnicamente el 600 era un coche avanzado en su época y con soluciones innovadoras, como la disposición del radiador o el sistema de climatización, que aprovechaba el aire caliente procedente del mismo radiador y lo impulsaba dentro del habitáculo en el sentido contrario al de la marcha.



nuación del motor hubiera supuesto un incremento en la longitud, que automáticamente se traduciría también en un incremento de los costes. Con estos mismos criterios, Dante Giacosa decidió ir al concepto «todo atrás», más barato que el «todo delante», aunque él prefería esta última solución, por razones del comportamiento del vehículo. Precisamente en este sentido, y durante la fase de desarrollo, tuvieron bastantes problemas para conseguir una estabilidad digna. Una de las medidas tomadas fue pasar la batería al maletero, aunque la solución final se logró a base de trabajar a fondo el diseño de las suspensiones.

Una vez a punto el modelo, la plana mayor de Fiat dio el sí definitivo. El «abogado» Agnelli lo calificó de «excelente, pero incluso demasiado rápido». El valiente 600 alcanzaba los 100 kilómetros por hora.

En España, el modelo fabricado por Seat causó sensación en la Feria de Muestras de Barcelona (el Salón de entonces). La crítica lo valoraba muy positivamente, más incluso que el Fiat, diciendo que «tiene una presentación y un acabado que superan la producción de origen».

Ya en esa ocasión, Seat presentaba una versión sport descapotable y con cilindrada subida a 750 centímetros cúbicos. El «boom» era total: no acababa de salir y ya tenía cuarenta mil peticiones. El precio no es que fuera barato para la época —71.400 pesetas—, pero el ansia de los españoles por motorizarse podía con todo. En aquella Feria de Muestras ya se decía que el Citroën 2 CV podría fabricarse en España el año próximo en tierras de Galicia y el Land Rover en Linares. Unos meses antes se hablaba de un túnel que atravesara la sierra de Guadarrama para mejor comunicar las provincias de Madrid y Segovia, mientras que FASA Renault preparaba sus instalaciones para fabricar el Dauphine y se creaba el Campeonato de España de Rallyes. Fue un año clave, con un protagonista indiscutible: el 600.

A. M.



El Seat 600 en su presentación oficial en la Feria de Muestras de Barcelona de 1967. Tras él, la versión descapotable, y al fondo, el 1400 microbús.

Vaya, vaya con los seiscientos. Fueron el asombro y el juguete de la mayoría. Coincidieron con la huelga de Barcelona en protesta por la subida de los tranvías y con otras en Madrid. Para muchos, el nuevo cochecillo podía ser un remedio para esquivar el apoltonamiento de las horas punta en los transportes públicos, incluso con viejas tarifas políticas. La huelga fue algo espectacular, y los seiscientos emparentaron en las calles con los retratos de los importantes, el vivo y el muerto, que ardieron en las plazuelas. Todo fue a desembocar en una crisis que dio paso a los tecnócratas, con sus planes de desarrollo y de transformación. Claro está que los nuevos ministros, que fomentaron

grandes cambios y el ministro Eden deja sitio a otra corriente: consecuencia del lío en el canal de Suez. Se firma el Tratado de Roma. Comienza la revisión del stalinismo y los rusos colocan en el espacio el primer «Sputnik», perrita incluida. Nosotros, erre que erre, pegados a la tierra, por obra y gracia esta vez del pequeñuelo recién vestido de fama, el seiscientos. Poca cosa, sí. Claro que menos es nada, y menos da una piedra, y el que no se consuela es porque no quiere, y etcétera.

Todavía en 1957, las reuniones culturales podrán disponer de cierta personalidad. Se publica *Gran Sol*, de Aldecoa, y *Maremágnum*, de Jorge Guillén, y Zamora Vicente publica *Smith y Ramírez*, S. A. De Francia nos llega *La modificación*, de Michel Butor. El automóvil comienza, tímidamente, a llamarse *utilitario*, voz que sólo se generalizará años después, cuando el mercado ofrezca otros más burguesitos. La Real Academia Española se vio obligada a admitir la voz, ya en el ochenta y tres.

En fin, que se iba levantando cabeza, respirando otros vientos, mirando otros horizontes. Poco antes de la Nochebuena de 1957 cayó por Madrid Foster Dulles, secretario de Estado de los Estados Unidos. Entrevista en palacio, nuevas amistades, espaldarazos interesados... Seguro, seguro que Foster Dulles no fue al Palacio de Oriente, o a El Pardo, que ya no me acuerdo cómo fue en detalle la cosa; seguro, digo, que no aprovechó un seiscientos para el vieje. Un representante de un país tan grande no habría cabido en el rinconcillo cálido de la felicidad material española. Además, habría sido una tentación para el permanente enemigo, que se habría llevado el coche enterito, bajo el sobaco, con sus ocupantes dentro. ¡Con lo que habrían podido aprovechar el tema los guionistas posteriores, tirios o troyanos!

Las ciudades, entre tanto, han ido creciendo a su aire, desparramándose. Un periodista ilustre del momento, saboreando los enchufillos de turno, fue paseado un día por el aire de Madrid. Desde el helicóptero transmitía a los terrícolas un torbellino de entusiasmos. No habló de los seiscientos. Desde

allá arriba, a mil y pico de metros, no se veían. ¡Eran tan modestitos...! Pero, en cambio, descubrió, y lo dijo con buena dosis de asombro, que Madrid estaba construido en medio del campo. Vaya por Dios, hombre. ¡Y los madrileños, que sosteníamos que nos estábamos quedando sin campo...! Porque los barrios nuevos crecían desafortunadamente, sin respiro. Primero se traía a la gente, de donde fuere. Se la observaba un ratito con cierto recelo, como preguntando: «¿Qué les gustará a estos tipejos?» Y una vez deducida la oportuna composición de lugar se hacía una casa allí, se levantaba otra más allá, quizá una gran torre en medio. Y se metía a empujones a los advenedizos, bien dentro. De debía, creo, de confiar en el milagro, en la mano divina para que evitara las pestes, las plagas, quizá las guerras entre edificios. Al cabo de algunos años viviendo en esta situación precaria, el Ayuntamiento contaba los seiscientos que dormían al sereno, en algún sitio, en los rellanos de las escaleras, quizá unos encima de otros en algún portal. El Ayuntamiento, ante aquel espectáculo, decidía poner algún que otro impuesto. Y, al cabo de dos, tres años, hacía las aceras, ponía en marcha una red de alcantarillado, pavimentos. Los seiscientos celebraban la diligencia municipal repintándose, estrenando calzado nuevo los propietarios ya se atrevían a cambiar piezas del motor por iniciativa propia, ponían un cojín en el respaldo del asiento posterior, colgaban media docena de muñequitos de plástico junto al retrovisor y fardaban de haber adelantado, en la curva de Tablada, a un Mercedes que no podía con su alma, porque mi bólido, ¿eh?, mi bólido, no es nadie mi bólido... (¿Habrán hecho el túnel para evitar ese tipo de heroísmos...?) Y se acariciaba el lomo gris cremoso del coche, cremoso o verde oscuro, o color tórtola soñolienta, el que fuese, pero era nuestro cochecito...

Una cosa importante acaeció con el paso del seiscientos por nuestra vida. Los españolitos se echaron a las carreteras y gastaron grandes ratos de bocas abiertas ante las viejas catedrales, los antiguos castillos, los museos provincianos. Dicho

Adiós, Biscuter, adiós

PASO como un sueño. Su vida fue muy corta, tan sólo de cuatro años. Pero marcó época y ha quedado asociado a nuestra memoria automovilística. Era el Biscuter.

Unos empresarios catalanes, emprendedores ellos, habían intentado en la década de los cincuenta demostrarle al mundo de lo que éramos capaces los españoles. ¡Ahí es nada, un flamante utilitario que costaba tanto como una moto!

En 1953, el Biscuter fue presentado en sociedad. La empresa fabricante era Autonacional, Sociedad Anónima, un rimbombante nombre con evidentes connotaciones patrióticas, que se constituyó con un capital de tres millones y medio de pesetas. Un año más tarde comenzó su venta al asequible precio de 31.000 pesetas.

Con su motor de moto y un peso de 240 kilos, el éxito fue fulgurante. Los «biscutistas» llegaron a crear asociaciones y clubes, organizaban excursiones colectivas, concursos, tímidas competiciones. Salían a Europa y desde allí escribían a los fabricantes, alabando las excelencias del vehículo y la admiración que levantaba entre los europeos.

En llano, y no muy cargado, llegaba a coger los 65 kilómetros por hora. Cuando trataba de adelantar a un vehículo pesado, el camionero le facilitaba la maniobra y, no sin cierta sorna —o envidia—, preguntaba: «¿Qué tal se va ahí abajo?»

En 1957 se llega a presentar un modelo en plástico, con pretensiones deportivas y hasta cierta aerodinámica. Pero será el canto del cisne. El Biscuter sucumbe ante la avalancha de los 600. No parecía lógico competir con Seat, y mucho menos con el INI.

Ahora se intenta resucitar aquel coche. Un, seguro, vano intento. El Biscuter cumplió su cometido. Pero la motorización no se puede permitir tan tremenda marcha atrás. Dejemos que el Biscuter descanse en paz...

LOS coches pequeños eran de «antes», el Topolino, el Biscuter, quizá el Volkswagen popular. Pero el 600 era un gran coche. Y con mucha garra



Ortiz Echagüe no quería «faldas» en la factoría de Seat —sotanas y mujeres— porque distraían el trabajo. Pero recurrió al sexo femenino... para dar el último toque.

Lo que dio de sí... 1957

- Madrileños y barceloneses boicotean los transportes públicos a primeros de año. Primeras asambleas libres de estudiantes con expulsiones, multas y sanciones a los participantes
- En febrero, nuevo Gobierno de «tecnócratas» con la inclusión de miembros del Opus en los ministerios económicos
- En marzo, nueva ley de responsabilidades políticas en caso de huelga. Graves conflictos en las minas de Asturias
- Dionisio Ridruejo, Tierno Galván y Raúl Morodo, entre otros, detenidos en Madrid
- En junio se pone a la venta el primer Seat 600, que es asignado al teniente general Muñoz Grandes. Deja de fabricarse el Biscuter.
- La Liga de Fútbol para el Real Madrid, y la Copa para el Barça, que inaugurará el Nou Camp en septiembre. Joaquín Blume, campeón de Europa de gimnasia
- En las Mil Millas de Italia mueren Alfonso de Portugal, su co-
- piloto Nelson y nueve espectadores. Esta carrera nunca se volvería a celebrar
- Se estrena, «con enorme éxito de público y crítica», la película «El último cuplé», con Sara Montiel.
- En agosto, Don Juan Carlos de Borbón ingresa en la Escuela Naval de Marín
- Empieza la guerra de Ifni contra Marruecos, que durará hasta marzo del 58
- El ministro de Hacienda, Mariano Navarro Rubio, anuncia el Plan de Estabilización.
- Entrevista del general Franco con el secretario de Estado norteamericano Foster Dulles. Un grupo de personalidades del régimen propone que se nombre cardenal a Franco.
- En el ámbito internacional, se firma el Tratado de Roma, que crea la CEE, se lanza el primer «Sputnik» soviético, con la perrita «Laika» de pasajero, y muere Humphrey Bogart.



de otro manera: se fueron familiarizando con su propio país, tan ignorado en general. Los madrileños se acercaban a Toledo, a Segovia, bostezaban en El Escorial, o en los Caídos, fueron entrando en los paradores del turismo y hasta, rumbosos ellos, se habituaron a dar propinas decentitas en los bares y restaurantes de las carreteras. Y discutían de velocidades, pendientes, badenes, vados, multas de tráfico, derrapes, seguros a todo riesgo, correas del ventilador, octanos... Una vida desconocida, misteriosa, que resultaba eficaz y rentable, que daba algunos disgustillos, sí, sobre todo el empeño de los vampiros por las multas, que, anda, que no son tozudos ni nada, qué barbaridad.

El viejo seiscientos, que hoy vemos avergonzado por sus descendientes mayorcitos, más rápidos y quizá más seguros, colmó de ilusiones la vida azacaneada del español medio, le enseñó a mirar de otra forma la existencia, a respirar, a comer cocinas populares, a perder el miedo a la soledad de los campos. No se dieron cuenta los pobres hombres de que su auto era menudito, tierno, desamorado en su pequeñez. Los coches pequeños eran de «antes», el Topolino, el Biscuter, quizá el Volkswagen popular. No, el seiscientos era un gran coche. Y con mucha garra. Ahí tenemos la prueba: nadie, absolutamente nadie de los que tuvieron un seiscientos, ha sabido renunciar al coche. Y así vamos todos con coche, todos adorando el coche y todos deseando cambiarle cuanto antes por otro mejor, más grande, que tenga esto o aquello, desde teléfono hasta el poder maravilloso de eliminar los árboles de las carreteras, o de poder plegarle y guardarlo en la mesita de noche, dejando, eso sí, los complementos en la puerta, para que los ladrones no se sientan estafados...

Alonso Zamora Vicente

Alonso Zamora Vicente. Madrid, 1916. Catedrático de Universidad, secretario perpetuo de la Real Academia Española de la Lengua, Premio Nacional de Literatura en 1980. Es autor de numerosos ensayos y estudios de literatura, así como de obras de creación.



Seat, a golpe de cornetín

UNA vez que se habla disparado el último tiro de la segunda guerra mundial, se comienzan a registrar en España los primeros sondeos para la instalación de la industria automovilística. Esos escauceos vendrán de la mano de la iniciativa privada, en este caso, del Banco Urquijo. Por el lado de la automoción figurará la empresa italiana Fiat, que valoró positivamente el hecho de que durante la guerra civil española los vencedores habían utilizado los aviones de la marca.

Cuando el proyecto toma cuerpo, el Instituto Nacional de Industria se interpuso y recogió la paternidad de la operación. El 9 de mayo de 1950 se constituye la Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S. A., con un capital de 600 millones de pesetas. La integran el INI, con el 51 por 100, y los Bancos Urquijo, Central, Español de Crédito, Hispano Americano, Vizcaya y

Bilbao, con el 42 por 100, mientras la firma italiana Fiat aporta el 7 por 100 restante y su licencia de fabricación.

Un primer problema que se plantea es dónde ubicar la factoría. El general Franco pretende situarla en una provincia del interior para equilibrar diferencias entre las zonas rurales y las industrializadas. Le preocupa además la tibieza con que la burguesía catalana ha apoyado el golpe de Estado contra la República. Sin embargo, serían los bancos y la propia Fiat las que eligieran Barcelona, tanto por su bondad desde el punto de vista comercial como por las buenas comunicaciones con Italia. Eso sí, la sede social estará en Madrid.

La andadura inicial de la que llegaría a ser primera empresa española son difíciles. Sólo se dispone de 950 obreros, los poco «manitas» que, tras la guerra, quedaban de los memorables tiempos de la

Hispano Suiza y una maquinaria deficiente. Los escasos modelos 1.400 que se construían al principio venían prácticamente hechos de Italia y aquí sólo se atornillaban.

El 13 de noviembre de 1953 sale de la factoría de la zona franca el primer coche Seat, un 1.400 con matrícula B-87.223. La producción es de cinco coches diarios. Un año más tarde, se logra que la fabricación sea española en un 93 por 100. La producción ya es de 2.938 coches y la plantilla de 1.700 empleados. Franco inaugura oficialmente la factoría en mayo de 1955.

De toda esta historia sería motor fundamental José Ortiz Echagüe, militar, ingeniero, fotógrafo, aviador. Ahora en Seat se recuerda que el empleo de militares en la empresa supuso una mayor operatividad. Cuando no había una pieza o el material para producirla, se removía cielo y tierra, a golpe de cornetín, y aquello salía adelante.

Pero el año clave de Seat será 1957. En mayo comienza la fabricación del 600 y la plantilla se eleva a 5.000 personas. Cada aumento de producción provoca reducciones de costes que se transmiten fielmente al precio de venta, con lo que, al mismo tiempo, se anima la demanda. Las peticiones para este pequeño vehículo llegan a alcanzar cifras asombrosas: cien mil peticiones en cartera de 600 hacen que se cierre la admisión de solicitudes; los plazos de entrega se alargan hasta los cuatro años. La aceptación de este modelo es indiscutible e invariable en el tiempo. En efecto, el país estaba preparado para lanzarse a la carrera de la motorización.

Raúl R. Sáez

FRANCO quería instalar la factoría Seat en el interior. Pero los bancos y Fiat no dudaron en elegir Barcelona. Eso sí, la sede social quedaría en Madrid



Coordinador: Raúl R. Sáez. Redacción: Alberto Mallo, M.ª Jesús Benet y José Luis Aznar. Diseño: Olegario Torralba y Juan G. Aso. Documentación: Isabel Valcárcel, Mariana Ohliger y Lourdes Bravo. Fotografía: Equipo MOTOR16 y archivos.

LA PROXIMA SEMANA A la rueda de los americanos

- El escritor Jesús Fernández Santos analiza lo ocurrido en el año 1958
- La aventura de comprar un 600
- Renault y Citroën: Los franceses también están aquí



LOS LECTORES HACEN HISTORIA

La historia se hace entre todos. Por eso proponemos a los lectores de MOTOR16 su aportación a «La España del 600».

¿La fórmula? Primero gráficas. Queremos publicar sus instantáneas humanas, de los años 1958 a 1975, en aquellos coches: los Seat 1400, 800, 1500, 850, 124, 133 y 127; los Renault 4-4, Dauphine, R-8, R-10, 4-L; Citroën 2 CV, Dyane, AMI-8; Los Simca 1000 y 1200, y el Dodge Dart; los «minis» y MG de Authi; los Gogomóvil, Biscúter, Isetta, etcétera, de entonces. También de los vehículos importados.

Como cada foto tendrá su pequeña historia, su anécdota, también queremos que nos la cuenten brevemente. Las 20 mejores instantáneas y relatos recibirán como premio al final de la serie una suscripción por un año a MOTOR16.

La correspondencia se debe dirigir a:

«La España del 600»
MOTOR16
Hermanos García Noblejas, 41
28037-Madrid

Tarjetas Postales

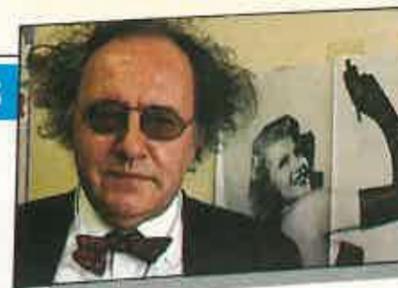
DESDE el sur hasta el norte, por Granadilla y las cañadas del Teide, es uno de los más maravillosos paseos que se puedan hacer en automóvil, y la cosa pasa naturalmente en Tenerife.

El fenómeno es conocido. El sur desértico, mar de lava con alguna vegetación endémica de formas surreales, y el norte ubérrimo y verde como Asturias. Pero en las Canarias nada es igual a otras partes. Cuando Andrés Bretón y sus amigos del Grupo Surrealista visitaron a sus correligionarios tinerfeños y descubrieron la vegetación del Teide dijeron que en esas inmensas laderas la flora se hacía onírica. Y es cierto. Los vegetales en ese lugar son estridentes, en sus formas y en sus colores. Ahora, en primavera, es la época ideal para ese viaje. El monte está florido de arriba abajo. La carretera cruza mares de flores anaranjadas como melocotones en almíbar o manchas de un rojo violento, para entrar luego en espacios de immaculada blancura o de delicadísimos tonos violeta a los que sucede la transparencia verde gris de los líquenes en la lava roja, negra o azufrada. Cactáceas o formaciones minerales rivalizan caprichosamente o se armonizan con la ironía de la escritura automática.

Desde el sur, se sube empinadamente por Granadilla, hasta Villafior, que es el municipio más elevado de España, a más de dos mil metros de altura. Lindo pueblo pintado de blanco, rodeado de pinos, el notable pinus canariensis que, por la longitud de sus agujas y el verde aterciopelado y acuoso de su copa, más parece una planta suculenta que una resinosa. Más arriba, y desde muy alto, la carretera bordea vertiginosos acantilados desde los cuales se ve el esplendor verde de la isla de La Palma brillando en el azul del mar y también la Gomera. Desde ahí se entra ya en el mundo lunar de las cañadas del Teide, caos geológico impresionante, con procesionales euforbias de extraña flor granate.

Con su picuda y agresiva boca el Teide es un monte orgulloso e inquietante. Parece despreciar endiosadamente a las pulgas humanas que lo escalan en teleférico. Un leve escupitajo de lava bastaría para barrerlos. No creo yo que ese gigante esté del todo tranquilo, del todo dormido. Se asienta con demasiado manifiesto desdén en el centro de su isla. No tiene, desde luego, la indiferencia del muerto.

Desde el pie de su cima se desciende vertiginosamente, por entre los pinos, hacia el valle de Orotava, inmenso jardín siempre verde y ahora intensamente florido. Abunda el teline canariensis de brillante flor amarilla junto con las blancas perlas del chamaecytisus proli-



Xavier Domingo

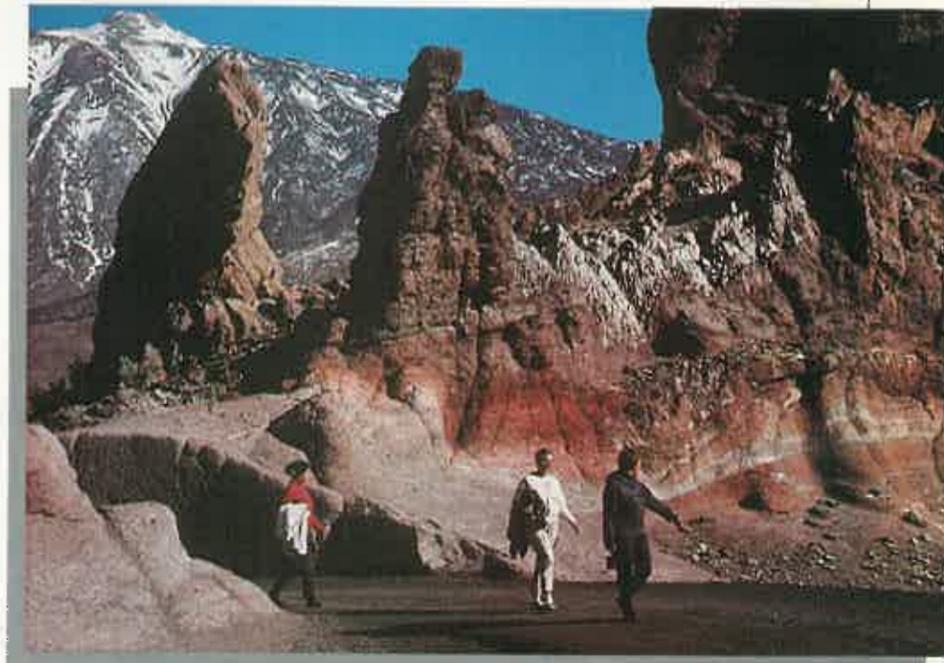
fragios y de muerte. El viaje y las sensaciones han abierto voraz apetito.

Iremos a comer, en Tenerife, a modestos locales frecuentados por obreros y campesinos, clientela exigente de pescado en óptimo estado de frescor con mojo de cilantro recién hecho. Elegiremos, en la cocina misma, la variedad que más nos apetezca. La vieja o la sama, el sargo o la cabrilla, el salmonete de roca o el mero, el cherne o la bosa negra, que nos cocerán o pondrán en el acto en la parrilla y acaba de salir del mar.

Con ello, la buena ensalada de lechuga, tomate, cebolla, aceitunas y unas rajadas de aguacate y, de postre, un corte de papaya o un sabroso plátano o queso de cabara de la isla.

Y, para entonces, otro de los grandes alicientes canarios: el puro. Los encontraréis en todas partes en excelente punto. Los mejores vienen de la isla de La Palma y por eso los llaman «palmeros». A veces traen una marca y una vi-

ferus y de la delicadeza y abundante vicia scandens. No tarda, aquí y allá, en surgir la esplendorosa campaña verdiamarilla de la peculiar canarina cana-



riensis, de virtudes alucinantes. Sus hermanas latinoamericanas son sagradas plantas en los valles amazónicos.

La aparición de algún enorme drago milenario, extraño nudo vegetal cuya visión sorprende siempre, nos lleva a tiempos de dinosaurios y grandiosos murciélagos con fauces de cocodrilo.

El regreso hacia el sur lo podemos hacer por Icod y por la punta de Teno, a fin de quedarnos mudos de perplejidad al tropezar, en una vuelta de la carretera, con la mole adusta de los gigantes, fantásticos y fantasmagóricos acantilados, portavoces airados de nau-

tola y otras no. En ocasiones, entre esos puros artesanales se encuentran auténticas delicias, obra de manos que han sabido conseguir ligas casi perfectas con capa de Cuba y tripa de Santo Domingo o local o de otros lugares.

También Tabacanarias elabora aquí magníficos puros como los de Peñamil y no podemos olvidar el singular Condal, que a mi modesto juicio es hoy por hoy uno de los mejores cigarros del mundo, en espera de degustar ese famoso María Guerrero, el primer habano puro que se elaborará fuera de Cuba y se hará en Canarias.



La ancha superficie de rodamiento y el perfil de agarre del neumático Y-2.000, ofrecen el mejor contacto con la calzada, incluso en suelos mojados, evitando el peligroso agua-planning, gracias a su característico perfil.

El Y-2.000 es, asimismo, un especialista en la conducción deportiva, «ardiente» en las curvas, con una salida estable y corto frenado.

El Y-2.000 es, en definitiva, un neumático que hace alegre la conducción en cualquier tipo de calzada.

Y-2000

175/70 HR 13	205/60 HR 14
185/70 HR 13	185/65 HR 15
195/70 HR 13	195/50 VR 15
175/70 HR 14	195/60 HR 15
185/70 HR 14	195/65 VR 15
195/70 HR 14	205/60 HR 15
205/70 VR 14	205/60 VR 15
185/60 HR 13	205/50 VR 15
205/60 HR 13	225/50 VR 15
205/60 VR 13	205/55 VR 16
185/60 HR 14	225/50 VR 16
195/60 HR 14	



ESPANSA
 ESPAÑOLA DE NEUMÁTICOS, S.A.
 Madre Rafols, 2, 6.º (Edificio Aída)
 Telef. 44 30 22 - Telex 58158 ENEU
 50004 Zaragoza



El neumático GOOD YEAR NCT, es más que un nuevo concepto de neumático.

Más ancho y de perfil más bajo, proporciona el máximo agarre y la mayor seguridad en la conducción, por lo que su rendimiento es también superior y, en consecuencia, permite recorrer más kilómetros a más bajo costo.

GOOD YEAR NCT, un nuevo concepto de neumático.

NCT

185/60 HR 13	195/60 HR 14	205/55 VR 15	215/55 VR 16
205/60 HR 13	205/60 HR 14	225/50 VR 15	225/50 VR 16
205/60 VR 13	195/50 VR 15	235/55 VR 15	245/45 VR 16
235/60 VR 13	195/60 HR 15	205/60 VR 15	265/50 VR 16
185/60 HR 14	205/50 VR 15	205/55 VR 16	

Serie 70 NCT

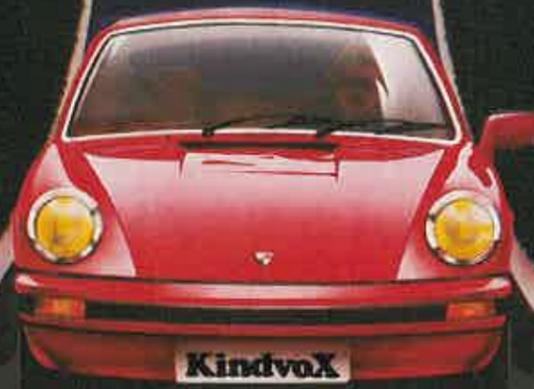
175/70 HR 13	185/70 HR 14
185/70 HR 13	195/70 HR 14
175/70 HR 14	205/70 HR 14

Madre Rafols, 2, 2.º (Edificio Aída)
 Telef. 44 30 44 - Telex 58158 ENEU
 50004 Zaragoza



ABRIENDO PASO AL SONIDO

Para que usted y su coche
«vuelen» con la música. Con la
máxima nitidez. Para escuchar bien y claro.
Con mayor potencia.
Para disfrutar como usted siempre
quiso de la compañía del sonido.
Altavoces Kindvox.
Y ábrase paso.



Kindvox

Distribuido por RADIOVOX
Llusà, 3 • 08028 Barcelona
Tel. 330 33 59

A FONDO

SEAT MALAGA GLX 1.5

MALAGUEÑO SALEROSO

EN reiteradas ocasiones hemos contado las vicisitudes por las que Seat ha pasado en los últimos meses, no es ahora el momento de volverlas a repetir. Sin embargo, el lanzamiento de un nuevo automóvil de la marca nos da pie para comentar que el Málaga (que así se llama el recién nacido) significa, por un lado, el inicio de una nueva etapa y, por otro, el fin de una época.

Significa el fin de una época porque con el Málaga se culmina el periodo en que Seat se ha visto obligada a una andadura en solitario: tras el abandono de Fiat, la firma española se vio obligada a lanzar nuevos modelos, que recibieron los nombres clave de S-1 (Ibiza), S-2 (Ronda) y ahora, como último



VIRTUDES DEFECTOS

Motor potente y elástico
Buenas prestaciones
Excelente maletero

Ventilación mejorable
Mandos difíciles de accionar
Palanca de cambio imprecisa



Bendibérica

primer fabricante nacional de equipos de frenado, de servodirecciones y de amortiguadores, presenta en el Salón del Automóvil una gama de su producción, equipo de origen en la mayoría de vehículos nacionales actuales.

Su tecnología y un estricto control de calidad consiguen para Bendibérica la confianza de todos los constructores nacionales y de importantes marcas mundiales.



elemento, el S-3 (Málaga). Tras este periodo, las relaciones entre Seat y Volkswagen son las que van a determinar la evolución de los modelos de los años próximos.

Finaliza, pues, una etapa y se inicia otra: la incursión en el segmento de los coches familiares, con un producto genuinamente español. Aunque el diseño ha sido acometido por Giugiaro y Karmann, la verdad es que el Málaga es un producto de concepto y de realización hispana, con una filosofía muy clara: la sustitución obligada del popular 131, que bajo licencia Fiat era inviable.

En la producción del Málaga ha intervenido, por encima de cualquier otra cosa, el aspecto económico. Así como para el Ibiza se pudo realizar el enorme esfuerzo de diseñar un automóvil totalmente nuevo, para el Málaga se ha preferido hacer evolucionar el conocido Ronda. Esta política es, por otro lado, perfectamente válida y la industria nos ofrece permanentes ejemplos de «berlinizar» coches de diseño inicial compacto. Es el caso del Orión respec-

FICHA TÉCNICA



SEAT MALAGA GLX 1.5

MOTOR Disposición: Delantera, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.461 c.c. (83,0 x 67,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en culata, accionado por la correa dentada. Alimentación: Carburador de doble cuerpo, estérter automático. Compresión: 10,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 85 CV, a 5.600 rpm. Par máximo: 12,0 mkg, a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8,1 km/h.; 2.ª, 14,6 km/h.; 3.ª, 21,6 km/h.; 4.ª, 29,3 km/h.; 5.ª, 37,5 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,4. Diámetro de giro: 10,3 metros.

FRENOS Sistema: Delanteros de disco, traseros de tambor.

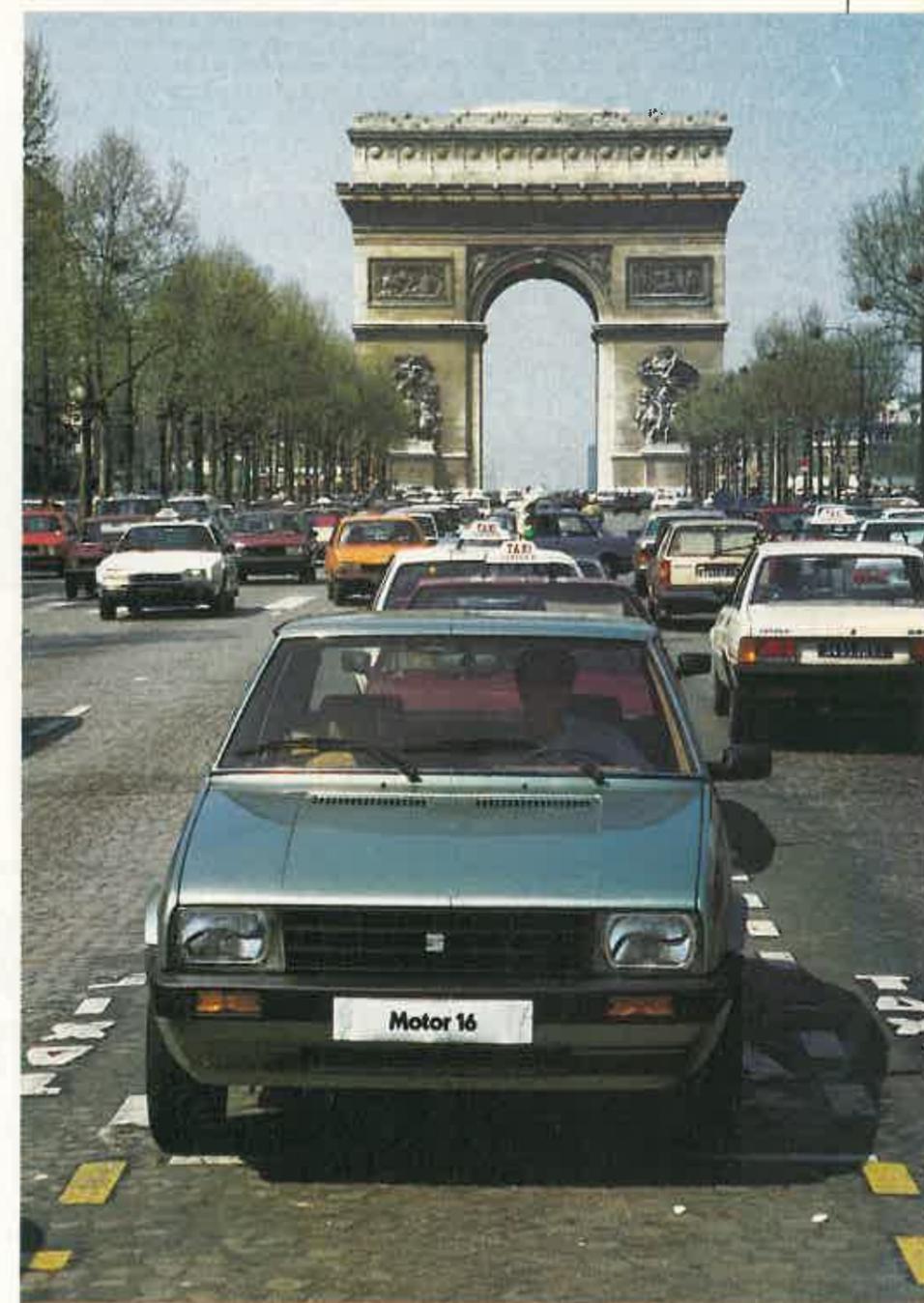
SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las 4 ruedas.

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

PESO En orden de marcha: 975 kg.

to al Escort, del Renault 9 respecto al 11, del Jetta respecto al Golf... y un largo etcétera de más de una docena de modelos. Sin ir más lejos, el propio Ritmo de Fiat se ha convertido en un Regata, con la simple adopción de un maletero separado.

Cualquiera podría pensar que añadir un poco de chapa en la parte posterior está al alcance de cualquier carrocerero mediocre. La verdad es que en el caso del Málaga se ha realizado toda una metamorfosis, hasta el punto de que se aspira a inscribir al nuevo Seat incluso en una categoría superior, marcada por modelos como el Talbot Solara o el Re-



Seat se lanza a la conquista de Europa. En París, bajo el Arco de Triunfo, la tecnología española

nault 18. El tiempo dirá cuáles son los verdaderos rivales de la nueva berlina de Seat, que, en pura teoría, debería limitarse a los tradicionales «4 metros» alargados.

MECANICA



Es desde el punto de vista mecánico desde el que nos encontramos con menores diferencias sobre lo conocido. El Málaga se limita a heredar sin rubor alguno los mismos elementos del Ronda System Porsche, que a juicio de los crí-

ticos y de los compradores no está presentando problema alguno. Todas sus virtudes, que son muchas, se han trasladado al Málaga, y también es verdad que los defectos, tampoco muy trascendentes, no se han corregido para el nuevo. Así, las vibraciones y el nivel de rumorosidad apenas se han mejorado, al menos en la unidad que hemos tenido la oportunidad de probar muy ampliamente.

Entre sus virtudes, por encima de todo, la modernidad del diseño, con la distribución hidráulica que elimina engorrosas puestas a punto. Las culatas de tipo Heron y alta compresión, que

A FONDO

proporcionan un rendimiento energético excelente y que además, ahora, se adaptan mejor a los nuevos carburantes que van a ponerse a la venta en España en las próximas semanas.

No se ha efectuado el menor cambio en las relaciones de cambio, lo que nada tiene de particular, pues ya en el Ronda las encontramos bastante apropiadas. La velocidad punta se obtiene en quinta velocidad ligeramente por debajo del régimen de potencia máxima. Esto quiere decir que el motor va suficientemente desahogado, pero con bastante nervio como para que un simple repecho no nos obligue a cambiar a una marcha más corta.

SONORIDAD



Se puede mejorar

Al ralentí	56,8
A 60 km/h.	70,5
A 90 km/h.	74,9
A 120 km/h.	75,8
A 140 km/h.	80,0
A tope	81,4

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

Los frenos, bien; pese a que el peso del coche es notablemente alto. Una mejor calidad en las pastillas de frenos le vendría mejor al Málaga, que acusa ligeramente el uso intenso del pedal del medio.

EQUIPAMIENTO

Alguna laguna

Cuentarrevoluciones	SI
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 freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	NO
Piloto antiniebla trasero	SI
Aire acondicionado	NO
Volante regulable	SI
Asiento regulable en altura	NO
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevavinas eléctricos (delanteros/traseros)	OP.
Cerraduras centralizadas	OP.
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	OP.
Preequipo de radio	SI
Limpia-lavaluneta trasero	—
Asiento posterior divisible	NO

Lo que nos ha sorprendido agradablemente es comprobar cómo el Málaga supera al Ronda en prestaciones (aunque muy ligeramente) y en consumos. La adopción de un morro más perfilado que en el Ronda, heredado del Ibiza, ha mejorado la penetración aerodinámica, lo que se aprecia a simple vista, ya que el fabricante no ha comunicado el CX del nuevo Seat. Por ello, la velocidad punta es ahora superior a los 170 kilómetros por hora y los consumos a alta velocidad se han reducido. El Málaga se sitúa entre lo mejor de su categoría, con cifras verdaderamente destacables. Es una lástima que el excesivo peso le penalice en el con-

FRENOS

Suficientes

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	11,6
A 100 km/h.	35,8
A 120 km/h.	54,2

A FONDO



Muchos detalles en el interior, con predominio de la utilidad, como el portamonedas. Pero lo más destacable, es el gigantesco maletero.



sumo urbano y, por tanto, en la media ponderada.

COMPORTAMIENTO



Como buen tracción delantera, el Málaga tira de morro en las curvas, pero sin ninguna complicación. Esta tendencia es fácilmente controlable con el volante y el acelerador. Tan sólo cuando uno se acerca al límite, la tendencia cambia para ser el eje trasero el que tire hacia afuera. El punto crítico es el momento en que esta tendencia cambia, ya que la reacción es un tanto brusca, y aunque no conlleva ningún riesgo, es bastante desagradable. Al buen comportamiento general del coche colabora decisivamente la buena elección de los neumáticos. Los Pirelli P8 se comportan de maravilla tanto en seco como en mojado, y aumentan las posibilidades del coche. En zona muy virada, el Málaga tiende a perder tracción en la rueda del interior de la curva, pero tan sólo cuando se acelera a fondo dentro de la misma.

Un punto en el que se ha mejorado notablemente con respecto al Ronda es la dirección. Ahora es mucho más ligera y resulta más fácil de manejar; por contra sigue siendo bastante sensible a los cambios de régimen del motor, por lo que en curvas muy cerradas hay que aferrarse al volante para mantener la trayectoria. El volante es regulable en altura y ayuda a encontrar una posición de conducción cómoda. En viajes largos, si se baja el volante un poco, se puede apoyar el codo en el reposabrazos, con lo que queda una posición muy descansada, pero entonces los testigos del cuadro quedan ocultos detrás del aro del volante.



mantenga **VIVO!** el motor de su coche

métal 5

Tratamiento metalizante antidesgaste eficaz durante 15.000 Kilómetros.

Cuando el motor de su coche se agota a la menor subida, arranca mal en frío, consume demasiado, es sensible a la carga o produce humo en los esfuerzos... ¡No lo dude! Utilice **métal 5**.

- Motor más versátil y con más nervio.
- Menor consumo de aceite y carburante.
- Fácil arranque en frío.
- Mejora el rendimiento.
- Aumenta y reequilibra las compresiones.
- Bajo coste por kilómetro.
- Fácil aplicación.

métal 5 Más de un millón de coches tratados en Europa, avalan su prestigio

métal 5 es un producto fabricado en Suiza y distribuido en España por:



Brudisa
Brugarolas Distribución, s.a.
Polígono Cova Solera Rubí (Barcelona)
Tel. (93) 899 35 00 110 líneas Télex 51453 BRUG E



- Ruego me envíen contra reembolso envases de métal 5 al precio de 2.990.— Ptas. unidad.
- Ruego me envíen GRATUITAMENTE el Catálogo «LA PROTECCION DE SU MOTOR»

Apellidos Nombre

Dirección

Ciudad D.P. Provincia

Prima que se ha derivado del Ronda muy lejanamente sus líneas nos recuerdan a las del otro popular Seat.



para cualquier adelantamiento. La única pega que tiene la caja de cambio es su manejo: las confusiones entre la tercera y la quinta están a la orden del día, con los consiguientes tirones.

Los frenos, como ya hemos mencionado, cumplen a la perfección y se dosifican sin problemas, por lo que las frenadas son progresivas en todo momento.

CONSUMO

Bastante bien



	L./100km.
CIUDAD	
A 23 km/h. de media	9,8
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	5,0
En conducción rápida	10,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	7,4
A fondo	10,2
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	8,1
Recorrido (kilómetros)	560

PRESTACIONES

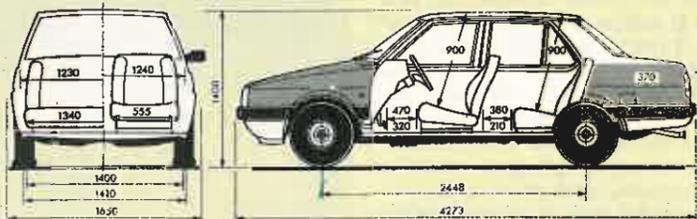
Mejor que el Ronda



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	171,4
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	18,5
1.000 m. salida parada	34,0
De 0 a 100 km/h.	12,3
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	20,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	22,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	37,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	41,3
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	12,1
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	17,0

Los asientos delanteros son cómodos y forrados de un material de tacto agradable. El apoyo es bueno, pero el respaldo resulta un poco plano y no recoge el cuerpo en las curvas. Tan sólo los pedales quedan un poco fuera de lugar, ya que el paso de rueda obliga a desplazarlos hacia la derecha. La visibilidad es buena en todas las direcciones tanto de día como de noche, donde los faros halógenos que equipa el coche cumplen a la perfección.

En carretera de tipo Redia se circula perfectamente con la quinta velocidad; tan sólo cuando los repechos se prolongan muchos kilómetros es necesario recurrir a la cuarta velocidad. En los adelantamientos, la tercera hace maravillas y el motor se estira hasta casi las 6.000 vueltas, que lanzan el coche a 120 kilómetros por hora, más que suficientes



El confort general es bueno, a pesar de que los técnicos de Seat han optado por unas suspensiones un tanto duras, que afectan principalmente a los pasajeros de las plazas traseras. Cuando se circula a velocidad moderada, el nivel sonoro se mantiene en términos aceptables, pero cuando se solicita al motor por encima de las 4.000 vueltas, el ruido y las vibraciones hacen su aparición, pero sin llegar a ser demasiado molestas.

La ventilación se ha mejorado notablemente respecto al Ronda, pero sigue siendo insuficiente y hay que recurrir con demasiada frecuencia al electroventilador. El punto más destacado de este apartado es la existencia de una rejilla de entrada de aire en las plazas traseras, que se puede abrir o cerrar a voluntad de los ocupantes de dichas plazas. El ventilador es de tres velocidades, y aunque la máxima velocidad es muy ruidosa, es capaz de caldear todo el habitáculo en unos instantes.

CARROCERIA



Desde el punto de vista estético, el Málaga es una berlina notablemente atractiva. El conflicto entre las líneas angulosas de procedencia Ritmo/Ronda y los añadidos, más redondeados, podría parecer a priori que iba a resultar extraño; sin embargo, el lápiz de

Giugiaro ha sabido resolverlo con brillantez. Los interiores, al margen del salpicadero, de procedencia Ibiza, los encontramos racionales, atractivos y, sobre todo, con cierta imaginación. Últimamente, y salvo honrosas excepciones, los interiores de los automóviles han caído en una monotonía preocupante.

La herencia del Ibiza en el salpicadero (por aquello de las economías de las que hablabamos al comienzo) se traduce en las dificultades de accionamiento que criticamos en el pequeño Seat, que nos anunciaron que iban a ser corregidas cuando las repitiesen en el modelo siguiente.

Pero lo que es realmente magnífica es la habitabilidad. Es curioso constatar cómo, frente al Seat 131, el nuevo Málaga resulta más ancho, más espacioso y, sobre todo, con un maletín o gigantesco. La ausencia de la rueda de respuesto y las ballestas traseras se han traducido en una capacidad de carga más que notable.

Los pasajeros traseros han sido cuidados con mimo, ofreciéndose unas butacas amplias, cómodas y con apoyacabezas y reposacodos.

FRENTE A SUS RIVALES

Ya mencionamos al comienzo que el Málaga quiere competir incluso en seg-

iada da confianza



IADA presenta una completa gama de líquidos de frenos, líquidos hidráulicos para servodirecciones, anticongelantes, limpia cristales, etc.

Y como novedades lanza al mercado el Fluido hidráulico tipo ATF IADA DEXRON 2, las grasas IADA-AUTO, GRASDUR-IADA, IADA KOTE, el Auto-Arranque IADA SPRAY y el IADA BATERIA.

Pídanos información completa sobre todo lo que podemos ofrecerle. Nuestra voluntad es servir lo mejor.

iada s.a. Experiencia y calidad a su servicio. C/ Trabajo, s/n. - Tel.: 371 15 51 - SANT JUST DESVERN (Barcelona)

A FONDO

Hace unos pocos años, la tendencia se encaminaba hacia el portón trasero; hoy, las berlinas, como el Málaga, son solicitadas por los compradores.



mentos superiores, pero que no debemos perder de vista que es un típico «4 metros» al que se le añade un maletero. Por esta razón hay que compararlo con sus hermanos de otras marcas: el Ford Orion, el Renault 9 y el Fiat Regata. Sólo este último no se fabrica en España, por lo que su precio se ve penalizado. Los otros dos se mueven en torno al millón cien mil pesetas. Del Málaga aún no se ha comunicado el precio. Sólo conocemos el rumor de que escasamente superará el millón de pesetas.

De confirmarse este valor, nos encontramos con un rival durísimo de pelear, porque ofrece un equipamiento tan bueno como el que más, pero más motor y prestaciones, con unos consumos muy ajustados. Esperamos el precio para hacer la consideración final.

Abstraídos del precio, el Málaga es el más potente del lote y el único que alcanza los 170 kilómetros por hora, cifra que incluso supera. Su consumo ponderado sólo se ve mejorado por el R-9 TSE, del que también hay que precisar su menor cilindrada. Pero la comparación más reveladora es frente al Regata, no en vano ambos proceden del mismo patrón y habrá quien considere que es el mismo coche. Pues bien, el español, con menor cilindrada, obtiene tres caballos más, hace seis kilómetros por hora más de velocidad y supera en litro y medio los valores de consumo medio del italiano.

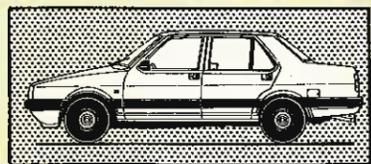
Si a estos datos añadimos que el Seat Málaga va a costar cerca de 350.000 pesetas menos, la verdad es que el Regata va a encontrar un rival muy difícil en nuestro mercado. Será verdadera-

mente interesante conocer las ventas del Málaga en los mercados exteriores frente al gemelo italiano.

Victor Piccione y José M. Cernuda
Fotos: Alfonso J. Nieto

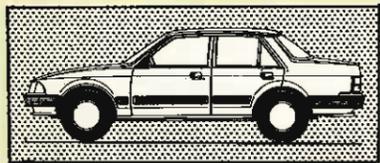
SEAT MALAGA GLX 15 Precio no comunicado

Motor: Delantero. Tracción: Delantero. Cilindrada: 1.461 c.c. Potencia: 85 CV a 5.600 rpm. Peso: 975 kg. Velocidad máxima: 171 km/h. Consumo medio ponderado: 8,1 l/100 km.



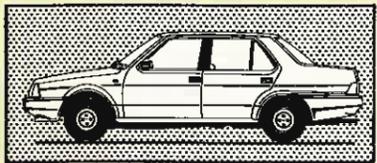
FORD ORION 1.6 GL 1.214.113 ptas.

Motor: Delantero. Tracción: Delantero. Cilindrada: 1.597 c.c. Potencia: 79 CV a 5.800 rpm. Peso: 905 kg. Velocidad máxima: 164 km/h. Consumo medio ponderado: 9,4 l/100 km.



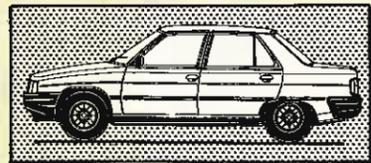
FIAT REGATA 85 ES 1.518.628 ptas.

Motor: Delantero. Tracción: Delantero. Cilindrada: 1.498 c.c. Potencia: 82 CV a 5.600 rpm. Peso: 905 kg. Velocidad máxima: 165 km/h. Consumo medio ponderado: 9,6 l/100 km.



RENAULT 9 TSE 1.145.149 ptas.

Motor: Delantero. Tracción: Delantero. Cilindrada: 1.397 c.c. Potencia: 72 CV a 5.750 rpm. Peso: 845 kg. Velocidad máxima: 158 km/h. Consumo medio ponderado: 7,9 l/100 km.



En carretera, campo y ciudad.

Los neumáticos Continental le aseguran la conducción más precisa.

Somos el primer fabricante de Alemania y el segundo de Europa.

Camiones, automóviles, furgonetas, motos, carretillas elevadoras, maquinaria pesada... y todo tipo de vehículos circulan hoy por el mundo con nuestros

neumáticos, y por supuesto con toda tranquilidad.

Seguridad, agarre y resistencia son los puntos fuertes de nuestros neumáticos, elaborados con materiales de alta calidad, para ofrecerle así las máximas prestaciones, incluso en carreteras en mal estado o sobre suelo mojado.

Tenemos diferentes modelos para ofrecerle la solución precisa en la carretera, el campo y la ciudad.

Continental,
avanzamos
en todos los terrenos.

Continental

Industrias del Caucho, S. A.
Avda. San Pablo, 33. Tel.: 671 12 00. COSLADA (Madrid).



LANCIA

En equipamiento vamos por delante.

En Lancia tenemos una filosofía: estar siempre en cabeza.

Con los mejores coches. Con el mejor equipamiento. Lo que para nosotros es de serie, y está incluido en el precio, para otros es de opción.

Una filosofía que hemos mantenido durante años. Y que nos ha hecho estar siempre por delante de los demás.

Adelántese Vd. también a todos. Póngase a nivel europeo y anticipese al Mercado Común teniendo un coche de vanguardia.

En equipamiento y gama.

Puede ver la gama completa Lancia en el **Salón del Automóvil de Barcelona, del 4 al 12 de Mayo.**



Lancia Prisma
1.858.673 ptas.



Autobianchi A-112 Junior
831.801 ptas.



Lancia Delta HF Turbo
2.100.374 ptas.

Los Lancia son coches importados directamente de Italia por Fiat Hispania, S. A., dependiente del Fiat Auto Spa Turín y comercializados en España a través de una red de concesionarios exclusiva.

Motos

BENELLI S-125

JUEGO DOBLE

LA Benelli S-125 se caracteriza por su doble personalidad. Por un lado, se puede hacer una conducción briosa, usando las cuatro marchas que componen el cambio, los cuales permiten aprovechar al máximo las prestaciones del motor. Por otro, los neófitos se ven favorecidos por el embrague automático que lo equipa, aplicable a cualquiera de las cuatro marchas, por medio de los cuales el uso de este scooter termina por ser tan sencillo como el de un velomotor.

Además de la línea estética, muy cuidada, el fabricante ha prestado un particular interés a la estabilidad, al consumo contenido y a la sencillez mecánica del propulsor.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



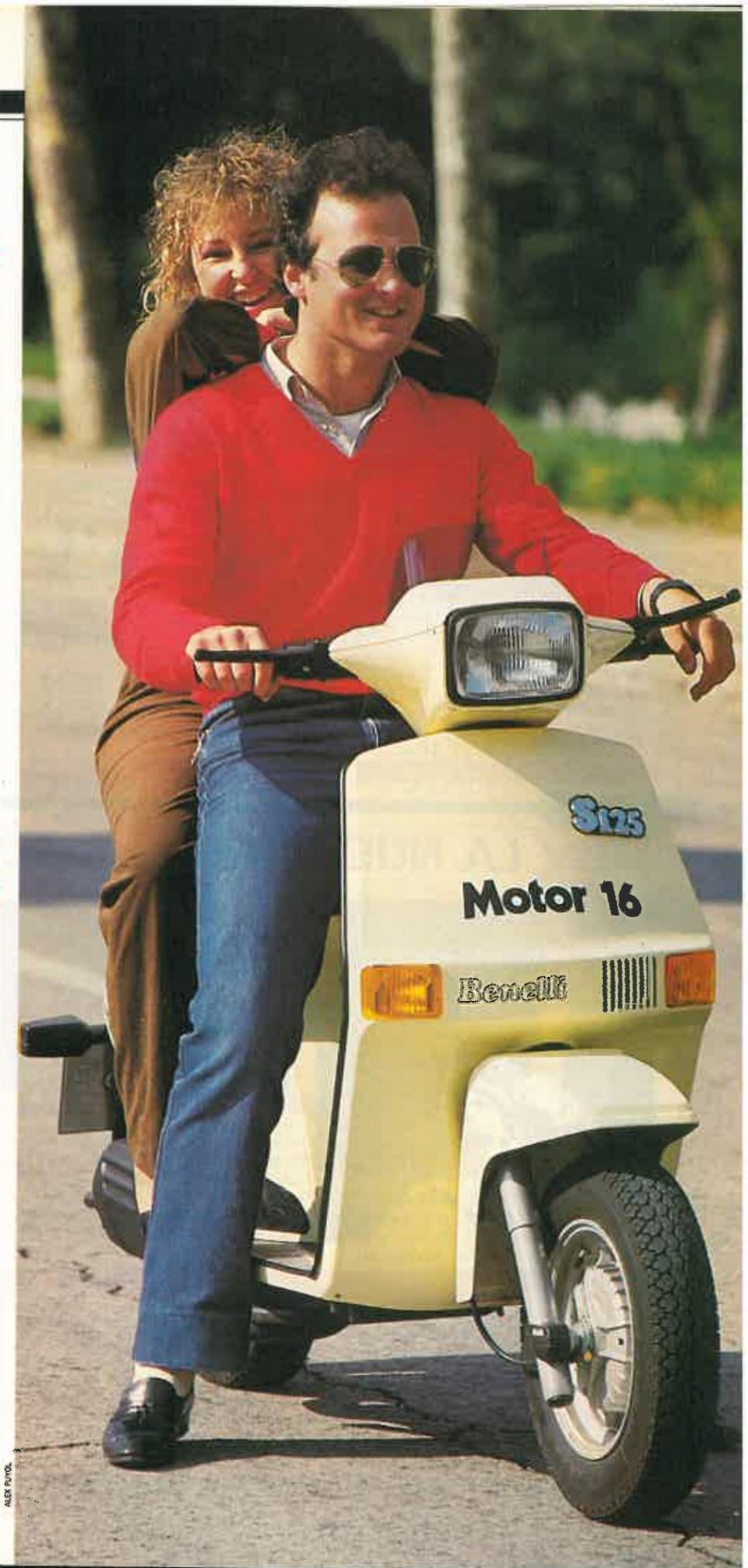
La llegada de Benelli en el difícil campo de los scooters tuvo lugar hace un par de años, cuando presentó el modelo S-125. A primera vista, éste parece una versión más de las muchas que hay en el mercado; sin embargo, en su fabricación se han aplicado soluciones técnicas ingeniosas.

Para el S-125, los técnicos de Benelli se han manifestado partidarios de soluciones mecánicas clásicas, pero actualizadas con soluciones de última hora.

El motor es monocilíndrico horizontal frente a la marcha, que forma un conjunto motor-cambio-transmisión muy compacto y a la vez bascula sobre el anclaje al chasis, situado en la parte anterior superior, haciendo así la función de basculante.

El pistón tiene un diámetro por carrera de 54 x 54,5 milímetros y 124,8 c.c. en su totalidad.

La relación de compresión es de 10,6 : 1, tanto alta al tratarse de un motor utilitario. Sin embargo, las





paredes del cilindro están tratadas con nigusil, un baño base de níquel y silicio que asegura una mejor resistencia al uso prolongado, y también sólo precisa un 2 por 100 de aceite en la mezcla con la gasolina. La refrigeración del conjunto es forzada por aire, con lo cual queda excluida la posibilidad de sobrecalentar el cilindro en la agobiante conducción ciudadana. El sistema de carburación está formado por un carburador Dell'Orto, modelo SY-22, que alimenta el cilindro a través de un doble conducto de admisión, donde uno actúa de forma tradicional, mandado por la falda del pistón, y el otro está dotado de láminas de admisión. El resultado de esta solución, que habitualmente se emplea en motores de alto rendimiento, es una mejor respuesta del propulsor en los bajos regímenes y una correcta alimentación en las máximas revoluciones, sin que el consumo aumente con exceso.

El conjunto cambio-transmisión es lo que diferencia la Benelli S-125 de cualquier otro scooter.

El cambio se compone de cuatro velocidades, que se pueden engranar haciendo uso del embrague de la forma más tradicional. Sin embargo, este mecanismo se complementa con una transmisión automática con embrague centrífugo y variador de velocidad. Las

CONSUMO



Razonable

CAMBIO MANUAL

	l./100 km.
Ciudad	3,7
Carretera	3,4

CAMBIO AUTOMÁTICO

En primera	4,0
En segunda	3,8
En tercera	3,4
En cuarta	3,0

PRESTACIONES



Brillantes en general

Velocidad máxima con una sola persona	104 km/h.
Velocidad máxima con dos personas	87 km/h.
Aceleración, de 0 a 400 metros	23,3 seg.

LA NUEVA GENERACION EN SONIDO



SR-311 G RADIOCASSETTE ELECTRONICO CON ECUALIZADOR GRAFICO

Iluminación nocturna - Ecualizador gráfico de 5 bandas - Sintonización de cuarzo PLL Indicación digital LCD - Scanner y Seek - 6 memorias para cada onda AM/FM/OL - Balance - Mute Traffic - Decoder con indicación de área y señal de aviso - Supresión de parásitos por IAC Conmutación manual y automática deslizante estéreo/mono - Supresor de ruidos DNR - Dolby B y C - Cassette auto-reverse con scanner - Pulsador para repetición automática Repeat y Blank Skip - Cabezal Hard Permalloy - Conmutador cinta normal/metal - Fijación de rebobinado y avance - Potencia de salida 2 x 20 W. - Salida preamplificador B.F.

SPARKOMATIC

COMERCIAL IMPORMA, S. A. - Laforja, 140, 08021 BARCELONA - Tel. 201 32 86

FICHA TECNICA



Benelli S-125

MOTOR Monocilíndrico horizontal frente a la marcha. Dos tiempos. Refrigeración por aire forzado. Diámetro por carrera: 54 x 54,5. Cilindrada total: 124,8 c.c. Relación de compresión: 10,6:1.

ENCENDIDO Electrónico.

ALIMENTACION Un carburador Dell'Orto SI-22.

TRANSMISION Primaria por correa dentada. Secundaria directa cambio-rueda. Embrague: Discos múltiples en seco. Sistema centrífugo automático.

CAMBIO Cuatro velocidades.

BASTIDOR Monoviga en tubo de acero. Suspensión delantera horquilla telescópica con muelles helicoidales. Posterior monoamortiguador hidráulico regulable.

DIMENSIONES Longitud máxima: 1.730 mm. Distancia entre ejes: 1.260 mm. Anchura máxima: 690 mm. Altura máxima: 1.190 mm. Peso en seco: 90 kilos. Capacidad del depósito: 8,6 litros.

Precio en la calle: Sin fijar

Importador: Lezauto. C/ Julián Camarillo, n.º 7. Madrid. Tel. 204 47 40.

Presentación: Marzo de 1985 en España.

Garantía: Seis meses.

Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Estabilidad.
- Línea estética.
- Consumo contenido.
- Buenas prestaciones.

DEFECTOS

- Mandos eléctricos.
- Postura del pasajero.
- Frenos mejorables.

ventajas que derivan de este ingenioso sistema son evidentes: los que prefieren una conducción alegre con el constante uso del cambio manual disponen del sistema, mientras que los menos expertos, o más cómodos, pueden conducir con cualquiera de las cuatro marchas simplemente accionando el acelerador. De este modo, la Benelli S-125 se convierte en un scooter automático. Por tanto, la selección de las velocidades se puede hacer en marcha sin necesidad de pisar el embrague manual. En ambos casos, el manejo de cualquiera de las cuatro velocidades es brusco, pero una vez engranadas, la recuperación del motor es elástica y muy progresiva.

En el tráfico urbano, punto fuerte de la Benelli S-125, es posible disfrutar de una conducción ágil y veloz con el cambio manual. Concretamente, la primera marcha es tan corta que con suma facilidad se puede hacer el *caballito*. Al culebrar entre los coches se percibe una sensación de estabilidad poco frecuente en un scooter. En las curvas amplias, con el acelerador abierto a tope, el S-125 sigue manteniendo su fiabilidad. En términos generales, el sistema automático da su mejor rendimiento con el uso alternativo de la segunda y tercera marcha, que permite arrancar con inmediatez y recuperar después de una frenada. Sólo en caso de reducciones bruscas es preciso el uso del cambio manual, debido a que el automático no goza de esta ventaja.

Por otra parte, los frenos, ambos de tambor, soportan sin fatiga el uso continuado.



La carrocería se compone de seis piezas de plástico fáciles de sustituir y que facilitan la accesibilidad mecánica.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



También en este apartado el 125 ofrece, además de la línea estética conseguida, muchas otras ventajas. La carrocería, hecha en tecnopolímero (un material plástico que absorbe los golpes con un buen margen de flexibilidad), se compone de seis piezas fáciles de sustituir. Debido a la sencillez de su desmontaje, la accesibilidad mecánica es absoluta y las reparaciones de la carrocería también. El asiento es amplio y cómodo para el conductor, pero algo menos para el pasajero, que se ve obligado a estirar demasiado las piernas para alcanzar los reposapiés.

El haz luminoso que proporciona el faro es francamente bueno, lo único que el manejo del mando eléctrico se encuentra escondido y difícil de accionar. El panel de mandos se compone de



Parece un scooter más, pero tiene soluciones mecánicas originales, como su cambio, que puede ser utilizado manual o automáticamente.



varios testigos luminosos, el velocímetro y el indicador del nivel del carburante.

VALOR PRECIO

El precio de la Benelli S-125 todavía está sin fijar. Es evidente que será elevado, debido a los múltiples impuestos que gravan los vehículos de importación. Por lo contrario, en los países de la Comunidad Económica Europea este scooter es el más barato en la gama de los 125 centímetros cúbicos. Sus características más destacadas son la línea estética, moderna, y se complementa con las brillantes prestaciones de aceleración, velocidad máxima y consumo contenido. También la solución de poder conducir con sistema manual o automático es una característica que personaliza a este scooter frente a sus competidores.

Gigi Corbetta



El Campeonato del Mundo de Motociclismo llegará al Jarama el próximo día 5.

Las mejores máquinas de dos ruedas y los mejores pilotos se darán cita en la línea de salida para disputar la segunda prueba del mundial de velocidad.

LA VERBENA EN DOS RUEDAS

EN el Jarama se correrán cuatro categorías: 80, 125, 250 y 500 centímetros cúbicos y si todo funciona a la perfección habrá pilotos españoles en los pódium de tres carreras por lo menos.

Jorge Martínez Aspar es la estrella en la clase de 80 centímetros cúbicos. El piloto valenciano debe imponerse con cierta facilidad a los mandos de la nue-

va-Derbi. La presencia del «renacido» Ricardo Tormo y la de pilotos promesa como Manuel Herreros y Javier Torrontegui animará la prueba.

En 125 centímetros cúbicos los aspirantes al laurel son extranjeros. Los pilotos nacionales tendrán que conformarse con plazas más modestas.

En 250 centímetros cúbicos puede pasar de todo. Cardús, Sito Pons, An-

gel Nieto y Garriga deben enfrentarse con Freddie «El Rápido» Spencer y con Anton Mang, dos verdaderos monstruos de los circuitos.

El mismo Spencer, Lawson, campeón en título, Mamola, Roche y Sarron lucharán de igual a igual con el centauro revelación de los 500, con Sito Pons; el duelo llevará la tensión al máximo.

EXTRANJEROS TRAS LA VICTORIA

CLASE 80 CENTIMETROS CUBICOS

1. Stefan Dorflinger, Krauser.
2. Gerard Waibel, Seel-Real.
6. Hans Spaan, XX.
10. Theo Timer, Huvo Casal.

CLASE 125 CENTIMETROS CUBICOS

3. Fausto Gressini, Garelli.
6. Jean Claude Sellini, MBA.
8. Luca Cadalora, MBA.
10. Bruno Kneubuhler, RCR.
15. Enzo Gianola, Garelli.
18. Pier Paolo Bianchi, XX.

CLASE 250 CENTIMETROS CUBICOS

2. Manfred Herweh, Real.

3. Carlos Lavado, Yamaha.
5. Anton Mang, Honda.
7. Martin Wimmer, Yamaha.
16. Ivan Palazzese, Yamaha.
19. Freddie Spencer, Honda.
32. Maurizio Vitali, Garelli.
34. Fausto Ricci, Honda.

CLASE 500 CENTIMETROS CUBICOS

1. Eddie Lawson, Yamaha.
2. Randy Mamola, Honda.
3. Raymond Roche, Yamaha.
4. Freddie Spencer, Honda.
5. Ron Haslam, Honda.
6. Christian Sarron, Honda.
7. Wayne Gardner, Honda.

PARA VERLOS EN TELEVISION

PRIMERA CADENA (domingo)

— De las 12,00 a las 12,40 horas: Algunas secuencias de la carrera de 125 centímetros cúbicos dentro del programa «Tiempo y marca».

— De las 13,45 a las 14,30 horas: Carrera completa de 80 centímetros cúbicos dentro del programa «Tiempo y marca».

— De las 17,25 a las 18,25 horas: Carrera completa de 250 centímetros cúbicos.

SEGUNDA CADENA (domingo)

— De las 15,30 a las 16,40 horas: Carrera completa de 500 centímetros cúbicos.

ESPAÑOLES DESTACADOS

CLASE 80 CENTIMETROS CUBICOS

- 4 Jorge Martínez Aspar, Derbi.
- 17 Ricardo Tormo, Derbi.
- 23 Joaquín Gali, Bultaco.
- 32 Javier Torrontegui, JJ Cobas.
- 52 Manuel Herreros, Derbi.
- 53 Daniel Mateos, Autisa.

CLASE 125 CENTIMETROS CUBICOS

- 16 Manuel Herreros, MBA.
- 34 Andrés Sánchez Marín, MBA.
- 51 F. G. de Nicolás, MBA.
- 52 Daniel Mateos, MBA.

CLASE 250 CENTIMETROS CUBICOS

- 4 Sito Pons, XX.
- 18 Angel Nieto, Garelli.
- 33 Carlos Cardús, JJ Cobas.
- 39 Juan Garriga, JJ Cobas.
- 46 Antonio García, JJ Cobas.
- 49 Luis Miguel Reyes, JJ Cobas.
- 55 Domingo Gil, JJ Cobas.
- 57 Eduardo Cots, Arbizu.

CLASE 500 CENTIMETROS CUBICOS

- 30 Sito Pons, Suzuki.
- 33 Carlos Morante, Suzuki.

HORARIOS DE ENTRENAMIENTOS Y CARRERA

ENTRENAMIENTOS DE LOS DÍAS VIERNES 3 Y SABADO 4 DE MAYO

- Clase 80 centímetros cúbicos. De 9,50 a 10,35 y de 14,05 a 14,50.
- Clase 125 centímetros cúbicos. De 9,00 a 9,45 y de 13,15 a 14,00.
- Clase 250 centímetros cúbicos. De 11,30 a 12,15 y de 15,45 a 16,30.
- Clase 500 centímetros cúbicos. De 10,40 a 11,25 y de 14,55 a 15,40.

CARRERAS DEL DOMINGO 5 DE MAYO

- Clase 125 centímetros cúbicos. A las 12,00 horas (28 vueltas).
- Clase 80 centímetros cúbicos. A las 13,45 (22 vueltas).
- Clase 500 centímetros cúbicos. A las 15,30 (37 vueltas).
- Clase 250 centímetros cúbicos. A las 17,15 (31 vueltas).

PRECIO DE LAS LOCALIDADES

Tribuna Le Mans	2.500 ptas.
Tribuna final de recta	2.200 ptas.
Tribuna de la recta ...	1.200 ptas.
Tribunas de pelouse ..	1.500 ptas.
Pelouse	900 ptas.



José María Casanovas

Don Juan

TIENE un palmarés incomparable, mejor diríamos irreplicable. En España y sobre cuatro ruedas lo ha ganado casi todo. Su curriculum automovilístico anda parejo con su bondad, y merece punto y aparte. Ha ganado dos veces el **Campeonato de Europa de Montaña**, en sus años mozos sumó tres títulos de **campeón nacional de rallyes**, ha sido dos veces **campeón de España de velocidad** y, si nadie consigue evitarlo, este año alcanzará su **décimo título nacional de montaña**. Un palmarés tan amplio como fantástico, que, sin embargo, se queda eclipsado por un dato escalofriante, digno de figurar en el libro de los récords Guinness: lleva **treinta y cinco años consecutivos** en el mundo de la competición como piloto, o lo que es lo mismo, debutó a los dieciocho años y a los cincuenta y tres sigue en activo... y ganando.

Peina canas, podría ser abuelo y le mantiene la ilusión de un principiante. Juan Fernández es todo un ejemplo. Porque una cosa es correr para matar el gusanillo y otra muy distinta es irse a Tenerife, disputar la Subida a Tamaimo, ganar, sacar casi cinco segundos al segundo y, encima, batir el récord de la prueba. Todo ello con un hijo de veintitún años, que quiere debutar en los rallyes, y con su trabajo profesional, que no puede olvidar porque la crisis en el sector textil aprieta.

Lo que quizá muchos no saben es que Juan Fernández comenzó a correr en moto en el año 1950, como piloto oficial de Montesa. En su palmarés sobre dos ruedas figuran más de 50 victorias, entre las que destaca el **Rallye de Montecarlo** motociclista en 1954. También corrió como piloto oficial de Bultaco y Derbi antes de debutar como copiloto de rallyes en 1956, con Salvador Fábregas, a los mandos de un Alfa Romeo Giulietta, en Montecarlo, naturalmente.

«Las copas no caben en casa.» Pero no es precisamente de los trofeos de lo que se muestra más satisfecho Juan Fernández, sino de los muchos amigos que se ha ganado. Es más, jamás protagonizó ninguna polémica ni nadie puede hablar mal de él. Todo lo contrario. En los boxes ayuda a todos y los jóvenes le admiran por su vocación y seriedad. No

en vano, que un hombre de cincuenta y tres años gane la primera prueba del Campeonato de España de Montaña es noticia en España y en la mismísima Inglaterra. «Este año —nos explicó— tengo un nuevo chasis Osella, tipo Canam, que va como un avión. Me tratan muy bien los italianos, y con Danone de sponsor voy a seguir toda la temporada en primera línea. ¿Retirarme? Mientras disfrute corriendo y siga ganando, no pasa esta posibilidad por mi cabeza.»

En plan de coche camuflado, en periodo de pruebas, realizando recorridos diarios de casi quinientos kilómetros, ha comenzado a rodar una versión **cuatro puertas del Seat Ibiza**. No tiene maletero separado y es un cinco puertas compacto que quizá en otoño pueda ser novedad nacional. De momento, el tema en fábrica es «top secret».

Las magníficas actuaciones de **Salvador Serviá** con su Lancia y la agresiva publicidad de la marca italiana están dando sus resultados. El que más lo nota es Vitsa, el concesionario Fiat-Lancia en Gerona, que ve cómo muchos automovilistas que antes pasaban de largo ahora entran a preguntar precios y más de uno sale motorizado.

Si un buen día contáramos en esta columna el mal humor de los usuarios barceloneses por culpa de

las malditas **grúas amarillas**, que trabajaban a destajo, justo es que ahora reconozcamos el acierto que ha supuesto la implantación desde noviembre de **zonas de aparcamiento regulado**. Una reciente encuesta demuestra que los parkímetros tienen un alto índice de aceptación, y los comerciantes son los primeros en felicitarse.

Más noticias de la **Guardia Urbana** de Barcelona. Por un lado, se inicia lo que se denomina «operación chatarra», que consiste en retirar los coches abandonados y agilizar los trámites exigidos por la ley antes de proceder a su destrucción. Asimismo, se incrementará el número de **patrullas** dotadas de radar, con objeto de sancionar los excesos de velocidad. En este sentido merece resaltarse que el número de muertos y heridos el último año disminuyó en un 20 por 100. Concretamente, en 1984 se contabilizaron 55 muertos, 13 menos que el año anterior. Son noticias que gusta dar...



Rafael Cid Navarro

Alta competición

NO hay cosa más graciosa que un español queriendo hablar —sin pajolera— en el idioma de Camoens.

Cantidades industriales de vocablos de nuestros queridos «coterráneos» peninsulares terminan en «ao», y el que de verdad quiera que le entiendan deberá pronunciarlo aproximadamente como «on», pero no muy cerrado —eso ya depende de que nos guste más el acento norteño que el sureño.

Capitao, famalição, gratificação, competiçao, etcétera, y miles de palabras más terminan en «ao». Ahora bien, oírsele decir a un madrileño, a un catalán o incluso a un andaluz «tal cual» se lee puede resultar «una descojonação»...

Los ejemplos mencionados anteriormente —para terminar de una vez por todas esta improvisada clase— se podrían escribir para pronunciación figurada de la siguiente forma: capiton, famalicon, gratificason, competison, siendo la última «o» pronunciada sobre los labios en postura de «a».

No crean, que resulta también «el desgüeve» —traducción al castellano del vocablo anteriormente mencionado— oír

a un portugués queriendo hacerse el español... Para troncharse. Yo siempre les dije a mis amigos de aquellas tierras: «Si alguna vez necesito descubrir espías portugueses, sólo tengo que hacerles decir «rojo»...» Dirá «jojo», «ojo», «crojo», pero «rojo», lo que se dice «rojo», les cuesta...

Esto viene a cuento de que últimamente estoy metido toda el día entre personal lusitano. Primero, el viaje al Gran Premio de Brasil; después, «llevar o meu carro a fazer os reforços pra competiçao», y esta semana, al Gran Premio de Portugal. Por cierto, desde que vine de Brasil, los conductores portugueses me parecen sensacionales. Llevarme sólo cinco sustos desde Vigo a Lisboa es todo un récord comparado con lo que hubiese sido una travesía similar, por ejemplo, entre Río y Sao Paulo.

... Y qué tendrá, qué tendrá el «ge-

pé» de Portugal, que hasta se ha acreditado la hoja parroquial de Quiruelas de Vidriales. Resulta que ha habido los mismos problemas que el año pasado.

En el 84 decían que era porque como se decidía el Campeonato... En el 85 será que como es el principio del Campeonato en Europa...

Antes hablabas con César Torres o su amable señora, y ya estaba, pero ahora se conoce que ha subido un pedazo más arriba, y al penetrar en la infranqueable cáscara donde lo deportivo se roza ya con lo político, y en lo político, los caminos que conducen a los despachos están plagados de anémonas, anacondas, pirañas y unicornios que te impiden de una forma u otra hablar como hablabas antaño con César. Aunque lo perdamos como amigo, ojalá algún día tengamos en España un César Torres que nos traiga un Mundial de Rallyes y un «gepé» de Fórmula 1.

Y cambiando de tema, la que se puede organizar por estos andurriales con la historia de nuestra entrada en el «marché común». El otro día cace una conversación entre dos paisanos que se despachaban a gusto de la siguiente manera:

—Bueno, carallo, bueno —le decía el primero al segundo—; estes da Mercedes se pensan que eu son parbo. Outro día dixeron na televisión que xa entramos no Mercado Común ese, e o fillo da Benita que está na Alemania me dixera a min que cando entrasemos no chollo ese, os coches baixaban a metade...»

—¿E o fulano que te dixo?

—Faciase o loco e decía que diso nada, que de rebaixas xa chegaban as do Corte Ingles.

—¿E non lle diseches nada?

—Mandeino o carallo... «oforse».

Ustedes no se lo tomen a broma, que a los gallegos ya nos pueden ir explicando bien eso de los nuevos aranceles o más de un concesionario va a sentir las tremendas iras de un garrote aplicado en el costillar de algún despabilado vendedor.



VALLELUNGA

VILLOTA, EN FORMA

LA segunda manga del Campeonato de Europa de Turismos se ha celebrado en el circuito italiano de Vallelunga, al que acudieron nada menos que cuatro equipos españoles. Emilio Zapico, haciendo equipo con el italiano Micangeli, sobre uno de los BMW 635 CSI, que llevó a cabo una excelente carrera. Tras lograr en los entrenamientos el undécimo puesto, Emilio remontó en la segunda parte de la carrera hasta el puesto séptimo. Luego, cuando dio el relevo a su compañero, apenas pudo cubrir cuatro vueltas, pues el italiano se salió aparatadamente de la pista.

Además de Zapico, tres equipos españoles tomaron parte en la División I (los de menor cilindrada), sobre Volkswagen Golf GTi, Javier Castro y Miguel Arias no sólo marcaron el mejor tiempo de entrenamientos de su división, sino que marcaron el récord del circuito y se colocaron en cabeza tras recuperar cuatro vueltas por una mala salida. Desgraciadamente, Miguel Arias tuvo un accidente y tuvieron que abandonar. La misma suerte corrió Dieter Soucek, que hacía equipo con Repolles. Quien sí pudo finalizar la carrera fue el equipo Villota-Romero, que lograron la segunda posición final en la división. Mientras Emilio Villota condujo el coche, lo mantuvo en la primera posición tras el accidente de Arias, llegando a alcanzar 50 segundos de diferencia sobre quien luego sería vencedor. Pero en el relevo, Romero, más lento que su compañero, perdió este puesto y acabó tras el Toyota.



Zapico anduvo muy rápido Pero su compañero Micangeli se salió

CLASIFICACION

- 1.º Walkinshaw-Percy (Rover Vitesse).
- 2.º Brancatelli-Lindstrom (Volvo 240 Turbo).
- 3.º Hahne-Alam (Rover Vitesse).
- 4.º Schesser-Thibault (Rover Vitesse).
- 5.º Ravaglia-Havald (BMW 635).

RALLYE SIERRA MORENA BANDOLERO SERVIÁ



ANTES de que esta temporada de rallyes comenzase, todos nos prometíamos muy felices por lo efóticamente competida que parecía iba a resultar. Sin embargo, cuando ya se han celebrado cuatro pruebas, el dominio del piloto gerundense Salvador Serviá es insólito. La inadaptación de Zanini sobre el Peugeot 205 Turbo 16 y la clara inferioridad mecánica de Carlos Sainz sobre el Renault 5 Turbo y de Beny Fernández sobre el Opel Manta 400, hacen que en estas pruebas transcurridas nunca se haya modificado el orden de llegada y sólo las ausencias o los abandonos hacen cambiar los personajes del pódium.



No tuvo grandes problemas Serviá en controlar a Carlos Sainz, con un coche menos competitivo sobre el asfalto cordobés.

Ante la ausencia de Zanini, cuyo Peugeot 205 aún no estaba listo tras su accidente en el Guillerías, Serviá y su Lancia 037-Rothmans eran los favoritos indiscutibles. Los tenores habituales del Campeonato también estaban en Córdoba, con la esperanza de dar la sorpresa si el gerundense tenía algún problema o la lluvia hacía su aparición, en cuyo caso, el R-5 Turbo de Sainz o el Manta de Beny podían reducir la diferencia de monturas. Pero no fue así y Serviá se permitió incluso el lujo de no apretar demasiado, controlando a la perfección a sus rivales, enzarzados en una espectacular lucha por el segundo puesto. Lucha que tampoco duraría mucho tiempo, pues pronto Beny tiene que abandonar con un rodamiento gripado. Tras los tres hombres de cabeza, es Borja Moratal, sobre el Samba oficial de Talbot, quien impone su espectacular conducción, pero tampoco duraría mucho, ya que cede la bomba de gasolina en el cuarto tramo de un rallye con 18 pruebas especiales.

Así las cosas por la cabeza, la emoción hay que buscarla en los enfrentamientos particulares en las distintas divisiones y trofeos monomarca.

En el grupo N, una vez más Bassas (Renault 11 Turbo) y Rizos (BMW 323i) se enfrentan con el cuchillo entre los dientes. En esta ocasión Bassas corre fuera de su tierra y Rizos es ligeramente más rápido. Bassas tiene problemas en los frenos traseros y el madrileño con sus amortiguadores. A mitad del rallye, en la neutralización de Córdoba, Rizos Muñoz aventajaba a Bassas en veinte segundos. Pero pronto también se acabó la lucha, pues en un tramo de enlace el piloto del Renault se sale de la carretera dos veces consecutivas, perdiendo toda opción.

Entre los grupo A, Arqué no tiene grandes problemas para superar al otro piloto del Manta GTE, Vicente Cabanes, pese a que este último corre en su tierra. La verdad es que Arqué está llevando a cabo un excelente principio de Campeonato y alguien debería ayudar a que disputase el Europeo del grupo A, en el que creemos que tiene bastantes posibilidades. Al menos en el pasado RACE dominó a algunos de los pilotos que ahora son figuras en este cer-



Arqué está llevando a cabo una excelente temporada. En el Sierra Morena ganó el grupo y finalizó tercero

ZANINI, EL AUSENTE

La no presencia de Antonio Zanini en el Sierra Morena ha dado lugar a todo tipo de rumores sobre su posible abandono del Campeonato y su fichaje por otra escudería. A la espera de una próxima reunión entre los responsables del equipo español y de Peugeot Sport, hay que desmentir todos estos rumores. La no presencia del 205 Turbo 16 en

Córdoba sólo obedece al accidente del Guillerías, mientras que el próximo Rallye Vasco-Navarro tampoco verá la presencia del equipo oficial Peugeot porque nunca estuvo en sus planes. Zanini estará en la salida del Rallye Villa de Llanes y seguirá participando en las pruebas del Campeonato de España que entran en su programa.



Juan Carlos Pradera (foto superior) ganó entre los 205 GTi, mientras que Rizos Muñoz acabó cuarto, y primero entre los coches de serie.



Loza se impuso entre los Corsas, pese a la oposición de Eduardo Agustín, que reaparecía en la prueba cordobesa.

tamen continental. Con los abandonos de Beny y Moratal, Arqué se instaló cómodamente en la tercera plaza absoluta y primero en su grupo. Cabanes no tuvo su día, ya que incluso fue superado por los más rápidos grupo N y por el Corsa de Otero (ahora también en grupo A, al no estar homologada la caja de cambios de relación cerrada en grupo N).

Y ya que hablamos de los Corsas, mencionar que su lucha fue espectacular. Prueba del interés de este certamen monomarca es que en cada rallye vemos caras nuevas. En Córdoba, y tras tres años de inactividad, reaparecía Eduardo Agustín, «Pelos» en el mundo, a quien los aficionados recordarán por sus excelentes actuaciones en el equipo Talbot, cuando corría Eugenio Ortiz. Semioculto con el seudónimo de «Skipiol», Agustín estaba acompañado por Susi Cabal, triunfantemente regresada de Túnez.

Desde los primeros momentos, el coruñés Otero es el más rápido, llevando a cabo un excepcional rallye y dominando a Loza y a Collin. Este último tiene un accidente, a primera vista poco serio, pero en el que su copiloto,

Fernando Oltra, sufrió un aplastamiento de vértebras y fue trasladado a un hospital, quedando ingresado, con pronóstico menos grave.

El espléndido rallye de Otero no tuvo un final feliz, ya que a dos tramos del final, se suelta la batería. Por intentar reparar, no revitualla gasolina y se queda sin combustible, perdiendo once minutos y toda posibilidad de buena clasificación. Loza es quien hereda la cabeza de la Corsa, no sin tener que pelear muy duramente en los últimos tramos con Agustín, que con la llegada de la luz ataca muy fuertemente y a punto estuvo de ganar en su primera aparición. Podría posiblemente haberlo hecho, ya que disponía del cambio de serie, lo que, a criterio de los pilotos, es algo más de un segundo por kilómetro más lento. A destacar el abandono de Fermín Sánchez, quien no encontraba el coche a punto y prefirió irse a dormir y esperar a una ocasión mejor.

Entre los GTi ha vuelto a ser el veterano Juan Carlos Pradera el que más rápido ha marchado. Ni Arenillas ni Rodríguez de Lizana pudieron seguir su ritmo, lo que pone de manifiesto las as-

piraciones del piloto bilbaíno para adjudicarse este interesante campeonato. Y una de dos, o los 205 GTi se han quedado estancados en su desarrollo o los Corsas han ganado mucho con las cajas de cambio nuevas, porque los Opel se han mostrado más rápidos que los Peugeot, lo que no deja de ser una novedad. César Argenta, tras el abandono de Pino, ganó entre los Ford.

J. M. Cernuda
Fotos: Alex Puyol

Clasificaciones

- 1, Serviá-Sabater (Lancia 037), 2 h. 51 m. 22 s. 2, Sainz-Boto (Renault 5 Turbo), a 2 m. 57 s. 3, Arqué-Alumá (Opel Manta GTE), 1.º grupo A, a 2 m. 44 s. 4, Muñoz-Olmedo (BMW 323i), 1.º grupo N, a 26 m. 35 s. 5, Cabanes-Sempere (Opel Manta GTE), a 27 m. 52 s. 6, Loza-Larrarte (Opel Corsa SR), a 30 m. 5 s. 7, Skipiol-Cabal (Opel Corsa SR), a 30 m. 13 s. 8, Pradera-Zubizarreta (Peugeot 205 GTi), a 31 m. 39 s. 9, Díaz-Blázquez (Citroën Visa Chrono), a 32 m. 13 s. 10, Lizana-Ferrer (Peugeot 205 GTi), a 33 m. 5 s.

- FINANCIACION 24 HORAS.
- IMPECABLE SERVICIO POSTVENTA.
- REGALO POLIZA ROBO «ESABECAR».
- LAS MEJORES MARCAS EN PRENDAS Y ACCESORIOS.
- TE ACONSEJAMOS BIEN PORQUE «SOMOS MOTORISTAS».

¡¡TE ESPERAMOS!!
EN:

LBO

La Boutique de la Moto

¡RECUERDA!



MOTO GUZZI MONTESA

Benelli

EXPOSICION: Majía Lequerica, 16.
Teléfonos 447 49 99 - 447 00 39.
REPUESTOS: 448 09 42 - MADRID-4.

Los vencedores sorpresa, la pareja compuesta por el suizo Marc Surer y el alemán Manfred Winkelhock. Los Lancia tuvieron una gran actuación, pero sus repostajes fueron demasiado lentos. El equipo oficial Porsche, formado por Stuck y Bell, terminó en segundo lugar.



1000 KILOMETROS DE MONZA

EL VIENTO ACABO CON LA CARRERA

NUEVA victoria de Porsche en los 1.000 Kilómetros de Monza, la segunda prueba del Campeonato del Mundo de Resistencia. Pero en esta ocasión su triunfo se ha visto facilitado por el vendaval que ha soplado sobre el circuito milanés a partir de media carrera. Un viento que produjo el arrancamiento de varios árboles en el parque de Monza, uno de los cuales cayó sobre la pista, bloqueándola. A diferencia de los que cayeron en la zona exterior al autódromo, que llegaron a aplastar a un viandante, el que bloqueó la pista lo hizo en un momento en que no pasaba ningún coche, dando lugar a que los comisarios pudieran avisar a los participantes antes de llegar.

Esto ocurrió cuando se llevaban cubiertas 138 vueltas de las 176 previstas. Es decir, pasados los tres cuartos de la distancia. Y según el reglamento, cuando una prueba automovilista se interrumpe pasados los tres cuartos de la distancia prevista, debe darse por concluida, tomándose como clasificación final la de la vuelta anterior a la interrupción. En ese momento, los líderes de la prueba eran la pareja germano-suiza Winkelhock-Surer, que fueron declarados vencedores de esta segunda prueba del certamen. El único Lancia superviviente, el conducido por Patrese-Nannini, recuperaba terreno a buen ritmo. Después de haber estado en cabeza durante cerca de dos horas, el coche italiano había perdido esa pri-

vilegiada posición a causa de unos repostajes demasiado lentos, que habían dado ocasión a los Porsche de Winkelhock-Surer y Bell-Stuck a pasarle. Pero el Lancia era el coche más rápido en pista y con dos horas por delante todavía podía pretender la victoria.

Los «tifosi», contentos

La inscripción de esta segunda prueba ha estado más a la altura de lo que es un Campeonato del Mundo que la primera. Fueron veintisiete los coches que participaron en los entrenamientos, de los que dos faltaron a la salida, uno por problemas de motor y el otro por causa de los irreparables daños que sufrió en una salida de pista.



Los mejores tiempos correspondieron a los dos Lancia: Riccardo Patrese fue el más rápido, por delante de Bob Wollek. Detrás se alinearon diez Porsche, encabezados por los de Palmer-Lammers y Mass-Ickx. Con sus tiempos, los Lancia habían cubierto la primera parte de sus objetivos en esta carrera y contentaron en parte a los aficionados italianos, que pudieron asistir a un comienzo triunfal de su equipo. Efectivamente, nada más encenderse el semáforo de salida Patrese y Wollek tomaron el mando, distanciándose del pelotón de los Porsche. Esto durante las primeras vueltas. A partir de la sexta, bajaron ligeramente el tren de marcha y permitieron que Palmer se les echara encima.

F-3000: La nieve paraliza el Nurburgring

La cuarta carrera del Campeonato Europeo de Fórmula 3000, que tenía que disputarse este fin de semana en el circuito alemán de Nurburgring tuvo que ser suspendida a causa de la nevada caída tras los entrenamientos del sábado. No es ésta la primera vez que esto sucede en el célebre circuito germano, y así para Adrián Campos, que se estrenaba en esta especialidad, el hecho tampoco era nuevo. Hace dos años, en este mismo escenario y cuando el equipo Avidesa hacía su debut en Fórmula 3, la carrera también se suspendió por idéntico motivo. «Si llego a la Fórmula Uno y mi debut es también aquí, no vengo», decía entre divertido y contrariado el piloto de Alcira. Para éste, el aprendizaje de la nueva especialidad no ha sido difícil en exceso, aunque reconoce que todavía debe rodar mucho más para familiarizarse con la potencia. En seco fue decimocuarto, de los quince pilotos presentes, pero su tiempo no estaba descolgado de los demás. Sin embargo,



bajo la lluvia y nieve de la segunda sesión obtuvo el noveno tiempo cuando todos los participantes salieron a rodar. Para un debut no está nada mal. Su coche es un Tyrrell del Barrón Racing. Del resto, decir que la Fórmula 3000 no parece todavía encontrar su camino, ya que como hemos dicho eran sólo quince los pilotos presentes, de ellos eran Thackwell y el pequeño de los Ferté los más hábiles, puesto que justo al final de la primera tanda, con la pista seca, previendo un empeoramiento del tiempo, pusieron las gomas de calificación, con lo que les metieron dos segundos a sus rivales, encabezados por Pirro y Dumfries. Como en las anteriores carreras esta especialidad sigue siendo asunto de Ralt y March.

J. L. Aznar

En Monza ha hecho su debut Jesús Pareja en el Mundial de Resistencia 1985. Inicialmente inscrito con el equipo Kremer, lo tardó de la firma del contrato con su patrocinador —Ducados—, que después de haber respondido positivamente a su demanda quiso volverse atrás, le ha obligado a meterse en el equipo Obermaier, mucho más modesto, aunque disponga también de un Porsche 956 con las últimas especificaciones (el chasis fue construido en 1983). Con este equipo va a hacer cinco carreras, incluido Monza.

Mala suerte para Pareja

En su primera salida no ha sido demasiado afortunado. Justo en su primer turno de conducción se rompió la bomba de lubricación de uno de los dos turbocompresores, provocando una espesa humareda. Se consiguió reparar la bomba, pero el turbocompresor había resultado afectado al funcionar sin lubricación y el motor funcionaba mal.

Lassig, el primer piloto del equipo, vencedor de esta misma prueba en 1981, dio unas cuantas vueltas más, pero en vista de que sus tiempos eran una docena de segundos más lentos que los hombres de cabeza, y que el tiempo que habían perdido en la reparación ponía en peligro su clasificación, decidieron



Un repostaje del equipo Canon, formado por Palmer y Lammers. Pareja tuvo muy mala suerte, y cuando era séptimo tuvo una avería banal que le retiró de la lucha

retirarse para no cansar el motor inútilmente. Evidentemente no sabían que el aire iba a parar la carrera y que de haber seguido corriendo se hubieran podido clasificar.

El Porsche de la Escudería Canon fue el único en seguir el ritmo de marcha de los Lancia, a costa de irse subiéndolo por los bordillos. Estos excesos los acabarían pagando cuando una rueda delantera se les aflojó y terminaron por perderla. Palmer tuvo de todas formas la habilidad de mantener el coche en la pista y de conducirlo al box en tres ruedas, en donde pudo ser reparado y reanudar la carrera.

Mientras tanto, en cabeza, a causa de la lentitud de sus repostajes, los Lancia habían perdido prácticamente la totalidad de la ventaja conseguida. Pero mantenían sin problemas las dos primeras posiciones. Justo al final del segundo relevo se produjo el accidente que eliminó al segundo Lancia. Este, conducido en ese momento por Mauro Baldi, se mantenía delante del coche de Surer-Winkelhock cuando a la entrada de la variante Ascari ambos coches se tocaron. Si el Porsche pudo seguir sin problemas, el Lancia en cambio se salió de la pista, quedando atascado en la arena.

Tras el segundo repostaje, Patrese-Nannini perdieron el primer puesto en favor del futuro vencedor. Tras ellos, los dos Porsche oficiales de Ickx-Mass

y Bell-Stuck habían ganado posiciones después de una prudente salida. Todavía logró recuperar la primera posición el Lancia una vez más, antes de perderla definitivamente a causa de un repostaje ligeramente adelantado a causa de un toque con el coche de Stuck.

A partir de ese momento el Porsche de Surer-Winkelhock se colocó en cabeza hasta el final. Stuck-Bell, más rápidos que el Lancia en el box, se pusieron segundos, mientras que el segundo Porsche oficial se tenía que conformar con el cuarto puesto a causa de un problema de caja de cambios.

Fue en ese momento en que todo el mundo se preparaba para el sprint final cuando el aire arrancó el árbol, poniendo punto final adelantado a esta prueba.

La consecuencia que se puede sacar de ella es que los Lancia comienzan a poder aspirar al triunfo, lo que sin duda animará un poco más el certamen.

Sergio Piccione,
enviado especial

Clasificación final

1, Winkelhock-Surer (Porsche 962), 138 vueltas en 4 h. 4 m. 1 s. 43/100, a una media de 196,24. 2, Stuck-Bell (Porsche 956), a 31 s. 64/100. 3, Patrese-Nannini (Lancia), a 1 m. 8 s. 7/100. 4, Mass-Ickx (Porsche 962), 1 m. 23 s. 79/100. 5, Boutsen-Beltof (Porsche 962), 1 m. 32 s. 48/100.

Victoria española

La primera victoria de un piloto español en Fórmula 3, la victoria de Luis Pérez Sala en el circuito italiano de Varano, se ha cerrado en apoteosis, con un paseo a hombros por parte de los aficionados italianos, los más fanáticos, que reconocieron así el valor y la calidad del joven piloto catalán. Este, consiguió el cuarto tiempo en entrenamientos a los mandos de su Ralt RT 30 Alfa Romeo, una posición que tiene aún más valor si se considera que los cinco primeros clasificados, Tachino, Barbazza, Larini, Pérez Sala y Caffi, hicieron sus vueltas rápidas en tiempos comprendidos entre 46 segundos con 76 centésimas y 46 segundos con 97 centésimas.

En la primera manga clasificatoria Luis Pérez Sala no dio ya opción a sus rivales y el dominio del piloto apoyado por Campsa sirvió para situarle en primera posición no sólo de esta eliminatoria, sino también de la parrilla final. En la manga definitiva Pérez Sala arrancó en segunda posición y durante cuarenta vueltas estuvo tanteando a Forini antes de lanzar su estocada final; a partir de ese momento puso tierra de por medio entre él y sus seguidores, hasta terminar con tres segundos de ventaja sobre Forini y cuatro sobre Tachino.

Con esta victoria, el piloto español tiene ya diez puntos en su haber y se sitúa en tercera posición del Campeonato Open italiano, precedido tan sólo por la pareja Caffi y Barbazza, los dos con doce puntos.

Clasificación: 1, Pérez Sala, Ralt Novamotor; 2, Forini, Dallara Volkswagen; 3, Tachino, Ralt Novamotor; 4, Barbazza, Dallara Novamotor; 5, Módena, Ralt Novamotor; 6, Larini, Martini Novamotor... 11, Villamil, Ralt Novamotor.



Pérez Sala ganó en Varano. Primer triunfo español en Fórmula 3

QUEREMOS DEMOSTRARLE QUE BMW ES LO MAS RAZONABLE PARA VOLVER A LAS DOS RUEDAS

BMW va a ofrecerle una prueba decisiva para volver a las dos ruedas. Para que conozca y compruebe la clase de las BMW. Su precisión técnica, su seguridad de conducción. En el Salón del Automóvil de Barcelona, Palacio del Cincuentenario, stand 180-M,

puede solicitar una prueba de demostración. De forma totalmente desinteresada. Y si no puede acudir al Salón, rellene y envíe el cupón adjunto. Le llamaremos para concretar día y hora. Para usted, una prueba concluyente.

Nombre _____
Teléfono _____
Dirección _____
D.P. _____
Edad _____ Profesión _____

Enviar a BMW IBERICA, S. A.
Paseo de la Castellana, 149
28046 Madrid





BALLESTA

LA INDIA
YA NO ES
LO QUE ERA



Realiza: Pilar Parra
Fotos: Alex Puyol

Caprichos

1 Un estilo diferente, dinámico y actual. Diseño italiano de Lozza. Las gafas Martini «Racing» cuestan 15.700 pesetas en todas las tiendas de El Corte Inglés.

2 Las gafas Bugatti ofrecen una línea elegante para el hombre de hoy. Su precio es de 20.800 pesetas, en Optica Bravo, Hernani, 60 (Madrid).

3 Modelo plegable de Porsche Carrera. Cuestan 23.500 pesetas en El Corte Inglés.

4 Gafas de sol de Yves Saint-Laurent. Están forradas en piel y cuestan 7.900 pesetas, en Optica Orense, Orense, 7 (Madrid).

5 Gafas Targa, con una pareja de lentes protectoras y cartera para transportarlas, cuestan 17.750 pesetas, en El Corte Inglés.



Mutua Nacional Asistencia: El valor de viajar seguro y tranquilo.



Tarjeta M.N. Asistencia y... ¡buen viaje, problemas!



Si su coche le deja tirado, le echamos un cable



Si su equipaje «desaparece», le ayudamos a recuperarlo



Si surgen problemas legales, le aseguramos la defensa jurídica



Si enferma o se lesiona, nos movemos por usted



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL Con mutua confianza

Sede Social: Doctor Ferran, 3-5. BARCELONA-34. Tel. (93) 204 00 12
67 oficinas propias y 53 delegadas en toda España

en segundos...

...analizará el sistema eléctrico del automóvil



FERVE *Cat* F-45

CON LA NUEVA TECNICA DEL "LED DISPLAY"

Con sólo enchufar al encendedor de su automóvil el ANALIZADOR F-45, éste le indicará inmediatamente, por mediación de sus LED's, el estado de carga de la batería, el buen funcionamiento del alternador o dinamo y el estado del regulador.

BATERIA (Motor parado)

La iluminación del LED rojo indica que la batería está descargada en un -25%, la de los LED's rojo y ámbar que la batería está en estado de carga aceptable, o sea en un 50%, y si sólo se ilumina el LED de color ámbar nos indicará que la batería está en buen estado, cargada en un 100%.

DIMENSIONES: 100 x 40 x 20 mm.

PESO: 25 gramos

ALTERNADOR O DINAMO

(Motor en marcha 2000 r.p.m.)

Si se iluminan los LED's ámbar y verde nos indican que la corriente suministrada por el alternador o dinamo es insuficiente o bien la tensión del regulador demasiado baja, por lo que la batería no se carga lo suficiente. La iluminación del LED verde confirma el buen funcionamiento del circuito de carga de la batería.

REGULADOR

Si la tensión del regulador es demasiado alta, se iluminarán los LED's rojo y verde, y la batería, sobrecargada de forma continua, sufrirá deterioro.

TEST DE COMPROBACION:

- BATERIA**
- BAJA -25%
- MEDIA 50%
- NORMAL 100%
- ALTERNADOR**
- BAJO
- NORMAL
- REGULADOR**
- ALTO

EQUIPOS AL SERVICIO DE LA BATERIA

FERVE

BARCELONA: LOS MODELOS DEL SALON

PRUEBA DEL SAAB 9000 TURBO

MOTOR 16

4 de mayo de 1985

Núm. 80 • 175 ptas.

EL MALAGA EN PARIS

PRUEBA EXCLUSIVA

LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS
1957
Escribe
ZAMORA VICENTE



R-25 TURBO, LLEGA EN VERANO



DESIGN FERRET

PATENTADO

MADE IN SPAIN BY FERVE, S.A.