

EL NUEVO CORSA FREENTE A SUS RIVALES

**BARCELONA:  
SALON DEL  
AUTOMOVIL**

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

11 de mayo de 1985

Núm. 81 • 175 ptas.

# LOS COCHES DEL 86

**NOVEDAD**



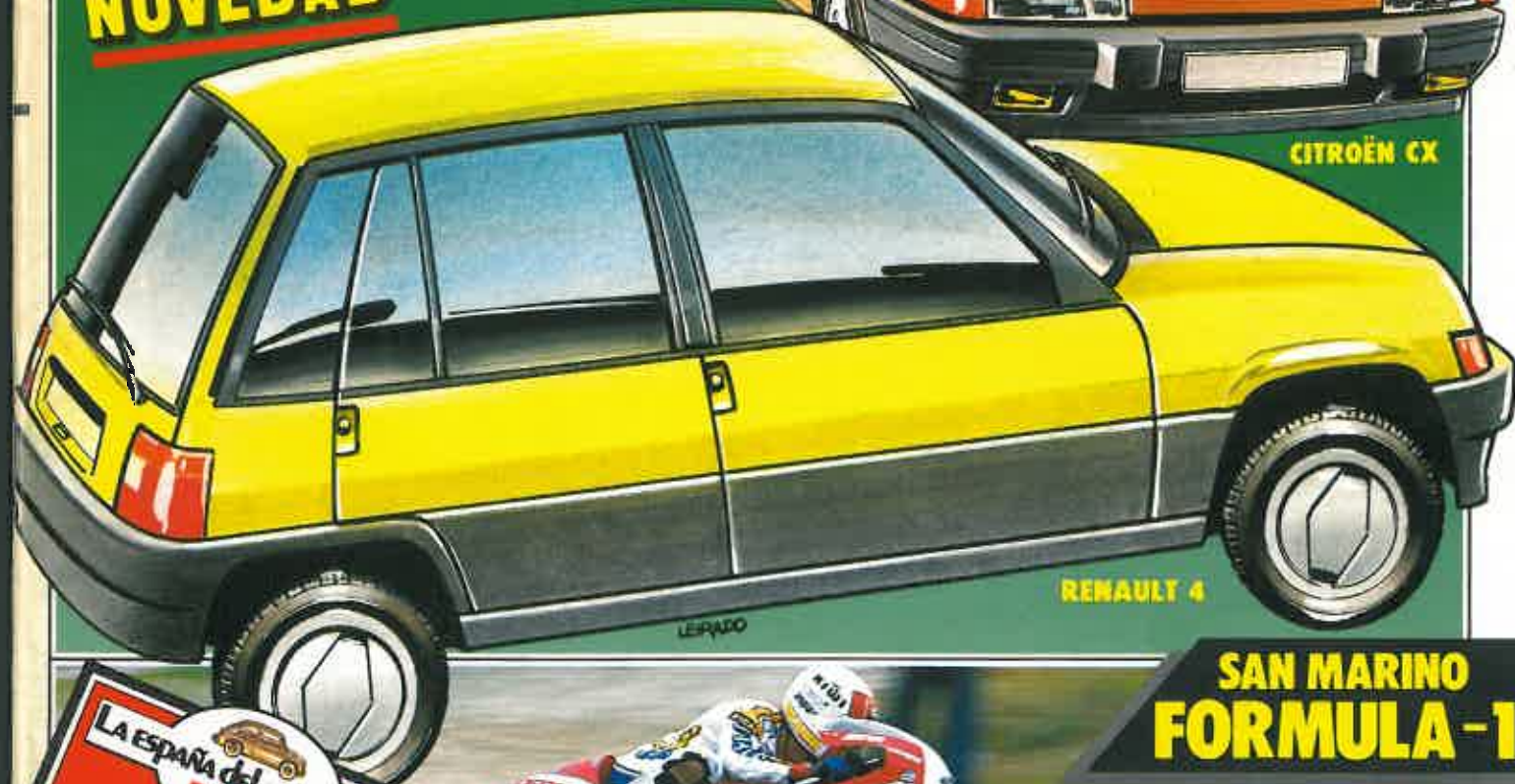
PEUGEOT 505



LANCIA BETA  
TREVI



CITROËN CX



RENAULT 4

**SAN MARINO  
FORMULA-1**

LA ESPAÑA del seiscientos  
**1958**  
Escribe: JESUS  
FERNANDEZ SANTOS

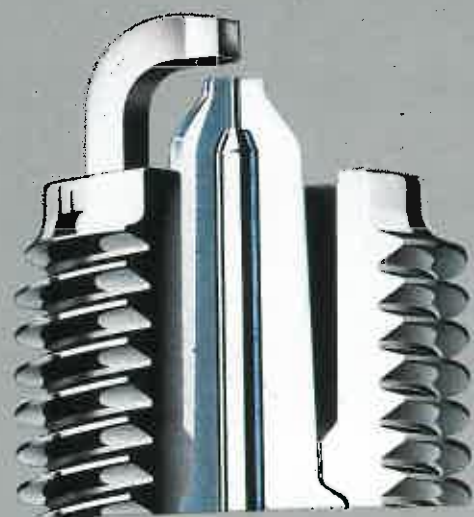


**ASPAR: NACE  
UN CAMPEON**



# PLATINO

Esta técnica evita desviaciones innecesarias del flujo térmico y hace posible prolongar el pie aislante hacia el interior de la cámara de combustión.



La separación de los electrodos durante la vida de la Bujía, es mínima. Así, el arranque, marcha y consumo de combustible son óptimos y constantes.

El electrodo central de la nueva Bujía Bosch Platino está fabricado con una pureza de platino del 99,9%

¿Por qué los ingenieros de Bosch se han decidido por este metal tan preciado, cuya producción mundial no pasa de las 85 toneladas?



Se necesitan 10 toneladas de mineral para obtener 30 gramos de platino.

La razón principal es el elevado punto de fusión del platino: 1.769°C.

Una alta temperatura que permite sinterizar el electrodo central con el cuerpo cerámico de la nueva Bujía: Sin fugas.

Esta innovación hace que:

La Bujía Bosch Platino alcance su temperatura de autolimpieza pocos segundos después de arrancar el motor.

Gracias a su conductibilidad térmica, la nueva Bujía Bosch Platino se calienta de inmediato, incluso cuando el motor está frío. Consiguiendo una marcha más redonda y suave del motor, sin que se produzcan fallos de encendido. Desaparecen todos los problemas típicos de Bujías cuando se circula por ciudad o en caravana, con aprovechamiento óptimo y total del combustible desde el arranque.



La especial construcción de la Bujía Bosch Platino hace que el desgaste, inevitable también en ésta, se produzca por dentro; es decir, en la protección del pie aislante.



Esta es la causa de que la distancia efectiva entre los electrodos sea casi constante, por lo que constantemente el arranque es perfecto, constantemente la marcha es redonda, constantemente el consumo de gasolina es bajo, constantemente el nivel de contaminación es mínimo,... Bujía Bosch Platino constante durante toda la vida.

Todo lo que Vd. puede hacer en favor del motor, del medio ambiente y del consumo de combustible, lo puede conseguir con la nueva Bujía Bosch Platino. A un precio razonable.



**BOSCH**  
Así de seguro



Hemos tratado  
de conseguir  
la mejor Bujía que jamás  
se haya fabricado en serie.

Por eso,  
le hemos dado  
algo muy especial:

# Sonrisas y lágrimas

**E**L fin de semana automovilístico ha tenido un marcado contraste. Por un lado, hemos asistido a la gran fiesta que supone la inauguración del Salón del Automóvil en Barcelona, este año con importantes novedades a nivel internacional. Algo que no era habitual en la muestra catalana y que prueba la importancia que de pronto ha adquirido nuestro mercado para un sector industrial que ha hecho una apuesta de futuro y que está en constante ebullición. El mercado español es uno de los que se consideran en expansión, aunque desde hace años se haya quedado anclado en el fatídico medio millón de unidades matriculadas, que no se corresponden ni a la capacidad productora que tenemos ni al nivel económico del país. La atonía de nuestro mercado no es más que un exponente de lo que está pasando en el país. Una atonía general que se va a intentar remediar con una reducción de las retenciones fiscales y de los pagos a la Seguridad Social. Sin embargo, en lo que se refiere al automóvil, que es un importantísimo sector de nuestra economía, no se ha previsto ninguna reducción de la presión fiscal, pese a que es de los que tienen la más alta. Y va a seguir siéndolo, como lo demuestra ese IVA del 33 por 100 que se nos ha anunciado. Una reducción de impuesto sobre el automóvil, en la forma que fuera, sería una forma no inflacionaria de reanimar el sector e indirectamente la economía nacional.

Otra vertiente que tendría el crecimiento de nuestro mercado sería la renovación de un parque cada vez más viejo y que está afectando seriamente a la seguridad de nuestras carreteras. En la Jefatura

Central de Tráfico se han quedado asustados cuando en las encuestas realizadas en las provincias de Albacete y Granada casi la mitad de los coches con más de diez años eran peligrosos por deficiencias en frenos, dirección o estabilidad —señor Palacín, ¿no era el conductor el responsable en un 90 por 100 de los accidentes?—. Parece evidente que coches más nuevos harían un tráfico más seguro.

Y hablando de seguridad entramos en la parte amarga del fin de semana. El accidente mortal del italiano Attilio Bettega en el Tour de Córcega, la prueba francesa puntuable para el Campeonato del Mundo de Rallyes. El desafortunado piloto había sido víctima de un grave accidente en esta misma prueba hace dos años, sufriendo unas importantes fracturas en las piernas. Nadie tomó entonces nota de este aviso y siguió la evolución de los coches denominados grupo B. Unos coches que han sobrepasado la intención del legislador y se han convertido en auténticos Fórmula 1 con potencias de 400 caballos o más. El problema es que mientras que los Fórmula 1 corren en circuitos, con fuertes dispositivos de seguridad, los pilotos de rallyes se ven obligados a llevar estos monstruos por pequeñas carreteras estrechas, limita-



das por rocas, árboles o precipicios. Ha llegado el momento —es lamentable que se haya tenido que esperar a que ocurriera una desgracia— de volver a replantearse qué coches pueden correr en rallyes. El limitar estas pruebas a los grupos de coches de serie —grupos N y A—, como ha sido siempre en los rallyes, sería un síntoma de lucidez. Por mucho que protesten los fabricantes que se han lanzado a construir coches del grupo B.

## SUMARIO

<b>1</b> PUNTO DE MIRA M-16	<b>36</b> AGENDA PERSONAL
<b>6</b> ACTUALIDAD Saló del Automóvil de Barcelona	<b>37</b> CONOZCA SU COCHE Aire limpio con catalizador
<b>10</b> LO ULTIMO Para pasado mañana	<b>38</b> COMPRAR Y VENDER
<b>15</b> Lancia Prisma Turbodiesel	<b>47</b> XAVIER DOMINGO Ribadavia de Ribeiro
<b>26</b> GENTE SOBRE RUEDAS El Reaganmóvil	<b>48</b> A FONDO Lada Niva 2121 TT
<b>27</b> MERCADO Oferta de la semana	<b>54</b> MOTOS G.C.T. de la Sanglas a las Yamaha
<b>28</b> Precios de coches nuevos	<b>56</b> DEPORTE Gran Premio de España de Motociclismo
<b>30</b> Precios de coches usados	<b>61</b> Camel Trophy
<b>31</b> Precios motos	<b>62</b> Gran Premio de San Marino de F-1
<b>34</b> CUENTENOS SU CASO	<b>66</b> JUAN BALLESTA Y CAPRICHOS

**Pág.  
16**

Prueba comparativa de cuatro coches que se disputan la primacía dentro del segmento de los cinco puertas más pequeños: Austin Metro, Citroën Visa, Opel Corsa y Peugeot 205.



**Pág.  
43**

Tercera entrega de «La España del 600», en la que el escritor Jesús Fernández Santos analiza lo ocurrido durante el año 1958, y además: «La aventura de comprar un 600».



## Renault, sans gloire

La Regie Renault, propiedad del Estado francés, atraviesa uno de los periodos más delicados de su historia. El anuncio de pérdidas por valor de más de 230.000 millones de pesetas durante el pasado año motivó la dimisión de su presidente, Bernard Hanon. Varios sectores de la oposición e incluso algunos miembros del Gobierno verían con buenos ojos una reprivatización parcial, que afectaría a la mitad del capital social. Sin embargo, el presidente Mitterrand es partidario de «una socialización de las pérdidas», dando un amplio margen de confianza a los nuevos responsables, al igual que la anterior Administración francesa realizó con el otro grupo automovilístico, Peugeot-Talbot-Citroën, y que parece haber logrado excelentes resultados, como lo prueba el éxito del nuevo Peugeot 205 en los mercados europeos.



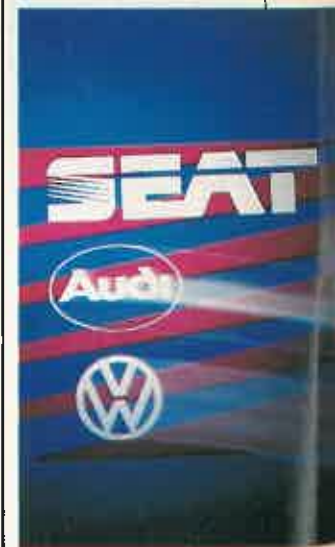
## MEJOR CON 28 RUEDAS

EL avión de fabricación norteamericana C-5 Galaxy es el sueño de los fabricantes de neumáticos; nada menos que 28 ruedas son el apoyo de este enorme aparato que en el interior de sus bodegas puede llegar a albergar hasta dos enormes tanques M-1, cuyo peso conjunto supera las 305 toneladas. Cada uno de los 28 neumáticos empleados en el Galaxy tiene un diámetro de 1,25 metros y una anchura de 0,432 metros, y con el material empleado en su construcción por la fir-

ma B. F. Goodrich (nilón, caucho y alambre de acero) se podrían fabricar siete neumáticos para automóviles de turismo. Los veintiocho descomunales neumáticos del avión C-5 alcanzarían una altura de doce metros en caso de apilarse uno encima de otro en una torre. Gracias al efecto filtrador de tan impresionante colección de ruedas, el avión puede aterrizar en pistas sin preparar y que estén cubiertas por barro, arena o nieve.

## VW se lo sigue pensando

La firma germana Volkswagen va a pedir una prórroga al INI para continuar las negociaciones destinadas a adquirir el paquete mayoritario de las acciones de Seat. Como ya es sabido, en una carta de intenciones se había fijado la fecha del 30 de junio para tomar una decisión al respecto. Pero existen problemas todavía en la discusión del acuerdo industrial y siempre quedarían después los extremos del acuerdo financiero. De momento, el presidente del consejo de administración de VW, Carl Hahn, se ha entrevistado en Barcelona con directivos del INI y Seat para planificar el futuro inmediato.



## Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); Angel Carhenilla (Arte y Fotografía); Sergio Piccione (Producto); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Beneit, 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); Lia Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alfonso J. Nieto, Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Yalcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Balleza (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Guy Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); José Robledo (Pruebas); M.ª Angeles G. Maroto, Caridad Plaza e Inés Prat («Mi primer amor»); Carmen Rico-Godoy (Aquellos locos en sus cacharros); José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsins Rufé. 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 77 00 - 407 41 00. Télex: 43974 nrye e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Difusión controlada por OJD. Es una publicación del GRUPO 16. Director general: Alfonso de Salas. Director de Publicidad: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.



## LOS VIEJOS, A REVISIÓN

TODOS los vehículos que tengan una edad superior a los diez años, incluidos los de particulares, van a tener que someterse a una inspección técnica obligatoria, según un proyecto que tiene en carterla la Dirección General de Tráfico. Estas medidas, en opinión del titular de la DGT, Martín Palacín, están condicionadas por la búsqueda de una «mayor seguridad vial». El caso es que esa Dirección ha realizado una investigación en dos provincias, Albacete y Granada, y los resultados son calificados de «aterradores»: el 45 por 100 de los vehículos revisados tenían problemas de frenos, suspensión o dirección. Va a resultar ahora que esta revista tenía razón cuando rechazaba la idea oficial de que el 90 por 100 de los accidentes son culpa del conductor.

## Más condiciones comunitarias

La negociación del acuerdo final con la CEE sigue destilando novedades para la automoción española. En uno de los últimos «flecós» resueltos por el equipo que dirige Manuel Marín se ha fijado que los automóviles fabricados en España deberán ser completamente «desnacionalizados» en el plazo de cuatro años a partir de la fecha de adhesión. Hasta ahora, el 60 por 100 de sus componentes tenía que ser forzosamente de origen español. Por otra parte, ese ingreso obligará a cambiar la legislación en materia de seguros, ya que tendrá que desaparecer el obligatorio y se fijará un seguro de responsabilidad civil con límites también obligatorios.

## SCIROCCO SOBRE ESPAÑA

EN los próximos días será comercializado en España el Volkswagen Scirocco White Cat, la versión más alta de este modelo en cuanto a equipamiento que ya de serie es más que completo.

El motor es el de 1.800 centímetros cúbicos, con carburador monocuerpo y 90 caballos de potencia. El cambio de marchas es de cinco velocidades, con una quinta «económica», especialmente desmultiplicada para rodar en llano o autopista con consumos muy bajos.

El coche, cuyas entregas comenzarán a partir del día 13 de mayo, tendrá un precio franco-frontera de 1.999.000 pesetas, que equivalen a 2.550.000 pesetas de precio final.

## Parking por abono

Un nuevo sistema de parking de pago va a ponerse en funcionamiento en breve plazo en Barcelona. Por una cuota de 6.000 pesetas cada dos meses, 10.000 si es para cuatro, 14.000 por medio año y



## CIENTOS OCTANOS

- Ya tiene precios el Seat Málaga. Franco fábrica para las motorizaciones gasolina 1.5 son: versión L, 748.400 pesetas; versión GL, 790.300 pesetas; versión GLX, 865.300 ptas. Para los diesel, la versión LD, 860.300 ptas., y el GLD, 965.300 pesetas.
- Alfa Romeo prepara una versión de tres litros de su motor V-6 que equipará el nuevo modelo, con carrocería Tipo Quattro.
- Se rumorea en Italia que las conversaciones entre Fiat y Ford son algo más profundas que un simple intento de colaboración tecnológica e industrial. Las plantas de máquinas y herramientas que posee el grupo Fiat son muy interesantes para Ford.
- Existe la posibilidad de que el grupo estatal italiano IRI proponga

la privatización de Alfa Romeo en breve. Para la marca italiana, 1984 habría sido el último año de números rojos.

● Un automóvil Hispano Suiza ha batido todos los récords de precios pagados en subasta, al ser vendido en Fontainebleau (Francia) por un valor de 46 millones de pesetas. Su comprador ha sido un millonario anónimo norteamericano, que se desplazó a la subasta en el Concorde. Este automóvil fue utilizado por James Bond en la película «Moonraker».

● Motor Ibérica ha solicitado un crédito oficial de 9.200 millones de pesetas para poner en marcha un plan de viabilidad que prevé, entre otras acciones, la reducción de 1.000 puestos de trabajo (de los 8.000 actuales) y la movilidad forzosa de la plantilla.

24.000 para los doce meses, el usuario tendrá derecho a aparcarse gratuitamente la primera hora en los parkings de la sociedad. Por el momento son nueve los que van a comenzar a funcionar, pero se espera un rápido aumento de su número. Se prevé que este sistema, que ya funciona en Estados Unidos, se amplíe a Madrid y Bilbao y más tarde a otros núcleos españoles, y en otra fase de su desarrollo se ofrezca la posibilidad de que la primera hora gratuita se amplíe hasta tres.



## SALON DE BARCELONA

# A TODO REGIMEN



Barcelona afila sus armas de cara al año 1992 y todos los acontecimientos de relieve celebrados en la ciudad constituyen ya una prueba de fuego de cara a esa fecha. Barcelona ha sido un auténtico escaparate de vehículos inéditos para el gran público y el Salón ha tenido este año un real poder de convocatoria; Su Majestad Juan Carlos I fue el primer aficionado en demostrar su interés por todas las novedades.

Seat no quiso perder su oportunidad y estuvo allí con su último modelo, el Málaga. Una pantalla gigante, como las utilizadas en los estadios de fútbol, los focos y los trajes espaciales de Paco Rabanne fueron el marco ideal para la puesta

de largo de un coche que está despertando una atención inusitada. Las gamas Audi y Volkswagen pasaron a un segundo plano y sólo el Ibiza aguantó el tirón de su hermano mayor.

En Citroën había una apuesta por las prestaciones; tres coches lujosamente negros, Visa GTI, BX 19 GT y CX GTI Turbo, personalizaron el slogan comercial de la marca: «los caballos de fuego» y hasta difu-

minaron el próximo lanzamiento previsto para septiembre; una serie limitada de BX Sport. Renault también respondió a su manera y un R-5 GT Turbo situado en medio del pabellón quiso indicar las intenciones de la marca más vendida en nuestro país.

En el espacio reservado al grupo Peugeot-Talbot todas las miradas tuvieron dos puntos de atracción, el sugestivo Quasar y los coches

de rallyes Talbot Samba grupo B y el Peugeot 205 Turbo 16, ambos apoyados por MOTOR16. La ausencia del Peugeot 205 en su versión Diesel fue uno de los hechos más comentados.

Ford dio la nota distinguida con un pabellón lleno de novedades. El Scorpio, el modelo más joven de la marca, hizo su primera aparición pública en un salón; el coche se comercializará en nuestro país en dos versio-

nes de equipamiento, GL y Ghia, combinadas con dos motores, el dos litros de cuatro cilindros y el 2,8 litros de seis cilindros en V; todos irán alimentados por inyección electrónica y estarán provistos del sistema de frenos ABS. El Sierra XR 4x4 y el Sierra Sport 2.0 EFI con carrocería de tres puertas competían, por su parte, en atraer a un público deslumbrado por la presencia del Sierra Cosworth

Turbo y del modelo de rallyes RS 200.

Opel presentó la nueva gama 85 de los modelos Corsa, una gama compuesta por más de treinta y cinco modelos; las versiones cuatro puertas de los Corsa TR y las versiones cinco puertas de los Corsa destacaron con luz propia. Los modelos Mercedes de la serie W-124 fueron las estrellas de un pabellón en donde se expusieron los detalles

más curiosos de estos coches.

En el espacio reservado a los importadores la primera sorpresa fue el Volvo 740 en su versión ranchera, coche que se exponía

Su Majestad el Rey se entusiasmó con el Peugeot Quasar. El Ford Scorpio, el Volvo 740 Break, el BX Sport y el Seat Málaga fueron lo más destacado.





por vez primera en Europa.

El grupo Austin Rover fue a por todas y presentó una gama completa, en la que destacaron las novedades del Rover 216 en dos versiones, SE, de 83 caballos de potencia, y Vitesse, con 102 caballos, junto al Montego, también en dos versiones, 2.0 HLS Mayfair y MG Montego.

En Alfa Romeo no estaba el novísimo Alfa Romeo 75, pero a cambio se presentó una versión especial del GTV 2.5 personalizada a base de elementos plásticos. Este modelo, denominado Grand Prix, es un homenaje a los setenta y cinco años de historia de la casa milanesa.

El Porsche 944 Turbo, preparado para su comercialización en junio, y el Saab 9000 ya en venta, fueron los puntos de atracción del pabellón conjunto Porsche-Saab.

La versión cabriolet del Jaguar XJS 3.6 rivalizó en belleza con un antiguo modelo de carreras de la marca pintado con el clásico color verde Inglaterra. Carlos de Salamanca, el nuevo importador, dio el espaldarazo a una marca tradicional que comienza una nueva vida.

En TVR se dieron a conocer todos los deportivos y descapotables de la marca provistos de mecánicas Ford y Rover.

El despliegue de Fiat-Lan-

cia tuvo cuatro puntos de atracción: la gama Lancia Thema al completo, rodeada de figurines vestidos por Ermenegildo Zegna; la gama Y 10, el Uno Turbo en su puesta de largo europea, y el Regata Weekend. En el centro del pabellón, el Lancia S-4, con los colores de Martini, anunció las intenciones de la marca en competición.

La novedad de Maserati fue el Biturbo con cuatro puertas. Lada presentó una Niva personalizada como un coche de lujo y Aro expuso su gama de todo terreno al completo.

Nissan llevó sus Vanette, así como el nuevo Patrol en versión larga y techo bajo,

el Station Wagon, provista ahora de tres filas de asientos frente a la marcha. Entre los carroceros destacó Emelba, que llevó un Peugeot 205 descapotable con sólo dos puertas laterales.

Derbi presentó su Scoot 50, una versión especial del ya conocido Scoot 75 pero con motor más pequeño, la Variant Sport y un ciclomotor para carreteras, el FDT 50, con carenado y todo el aire de una moto de carreras. En Kawasaki aparecieron ya las Ninja, GTZ 600 R y GTZ 900 R, que se venderán a finales de este mismo mes, así como un trail, la 600 KLR.

Montesa expuso su 330 de trial y una trail 330 para ex-

ursionistas. En Honda fueron a por todas con motos tipo Paris-Dakar como las XL 600 LM o XL 200 PD, y máquinas de carretera como la VF 500 F o la VF 500 F II, con estética de competición. Los dirigentes de la marca nipona expusieron también la NS 400 R, la monocilíndrica XBR 500 y la VF 1000 2 Bol D'or como sondeo de opinión; si son aceptadas, se importarán de inmediato.

Yamaha lanzó la FZ 750, con cinco válvulas por cilindro, plato fuerte de un stand que impresionó a todos los visitantes. La FZ 750 se venderá en los próximos días a un precio inferior en un diez por ciento al de la FJ 1100;

también estaba la XT 600, un trail monocilíndrica, por 631.000 pesetas, y la fabulosa RD 350 de dos tiempos y refrigeración por agua, que valdrá seiscientos mil pesetas en la calle.

En Vespa estaban las nuevas Iris, el Vespino A1 y las Gilera 200 en versiones de carretera, la RV; de campo, la RX, y tipo Paris-Dakar, la Arizona.

Suzuki expuso el scooter Lido, su primera realización española, bien arropada por la 750 con motor de competición; la 550 de nueva línea y una 400, rival directa de Yamaha y Honda de este tipo. Otra marca española, Merlin, eligió la ocasión para lanzar su DG 11, una trail

con la estética de las motocicletas japonesas y el motor MTV que ya se pusiera en marcha hace algunos años, ahora rediseñado.

En KTM estaban las gamas de cross, todo terreno y trail al completo, mientras que Ancillotti expuso su 80 TT y Cross.

Los vehículos industriales y la industria auxiliar demostraron su energía. El despliegue fue importantísimo, en especial por parte de Pegaso, que presentó una nueva gama de cabinas y motores, la gama Tecno.

A. M. y J. L. A.  
Fotos: Alfonso J. Nieto

Nissan Patrol Station Wagon, Jaguar XJS IE 3.6 en versión cabriolet, Alfa Romeo GTV 2.5 Grand Prix, Fiat Uno Turbo, Rover 216 Vitesse y el Peugeot 205 de Emelba recogieron las miradas de todos los visitantes.

La Yamaha FZ 750 F, con su motor de cinco válvulas por cilindro, ha hecho sonar a muchos aficionados a las dos ruedas que esperan con impaciencia su comercialización. El Suzuki Lido trae un aire nuevo al mundo de los scooters.

**ESPECIAL SALÓN**  
La próxima semana ampliaremos la información del Salón de Barcelona en un número especial, en el que serán analizados todos los sectores presentes en la muestra catalana.



## PARA PASADO MAÑANA

Acaba de inaugurarse el Salón de Barcelona, con las novedades del mercado para ahora y para este otoño. Pero la industria no cesa de trabajar y conocemos ya algunas líneas maestras de los coches de pasado mañana.

**E**n Renault no bajan la guardia ni un momento y después de lanzar el nuevo R-5 tienen ya sobre el tablero de diseño los bocetos definitivos de lo que será el Renault de 1988, un coche que verá la luz tras el lanzamiento de otro modelo muy

esperado, el R-19, sustituto definitivo del ya veterano R-18 y máxima novedad para 1986 —MOTOR16, número 79—. El R-4 es un coche que ya tiene un cuarto de siglo a sus espaldas, pero a pesar de su veteranía personaliza un concepto, el de coche robusto y utilitario,

fácil de manejar tanto en la ciudad como en el campo, que hasta ahora no ha tenido continuidad en los restantes modelos del constructor francés.

El R-4 que está naciendo va a ser un vehículo muy sencillo, económico no sólo en cuanto se refiere a consumo,

sino también a mantenimiento, y con un precio de choque que debe revolucionar el mercado de los coches pequeños. El futuro R-4 se construirá, con toda seguridad, sobre la base mecánica del Renault Supercinco y sus motores, que serán de nuevo diseño, tendrán tres cilindros



LEIRADO

En Renault se trabaja ya para sustituir al R-4, que deberá hacer su aparición a mediados del 87. Lo más destacado es la presencia de dos puertas laterales.



El Citroën CX necesita un profundo lavado de cara. Antes de que finalice este año, lo veremos por nuestras carreteras.

LEIRADO

en la versión básica, con mil centímetros cúbicos y una potencia del orden de los cuarenta y cinco caballos.

El primer modelo de la gama Renault, que podría llamarse R-4 o R-3, tendrá un estilo de carrocería que no va a romper con lo ofrecido por el actual vehículo; el futuro

taña sin que exista el menor peligro de quedar atrapados por los obstáculos.

Si Renault necesita con urgencia renovar su modelo más sencillo el reto para el grupo Peugeot-Citroën llega desde el otro lado de la gama; tanto Peugeot como Citroën necesitan poner al día sus dos modelos alto de gama, el 505 y el CX, dos coches que tienen ya un largo historial. Una primera operación de maquillaje dará paso a un trabajo más profundo que debe hacer su aparición pública a lo largo de 1987.

La nueva imagen del CX está ya preparada para saltar a escena en otoño de este mismo año. El modelo Citroën, que lleva diez años en el mercado, va a beneficiarse de una puesta al día en el plano estético que se centrará, sobre todo, en las aletas delanteras, en el capó anterior y en los paragolpes, elementos que ya se están construyendo a buen ritmo en las distintas factorías de la marca. El nuevo CX tomará muchos rasgos del BX y su aerodinámica mejorará hasta ponerse al nivel de los mejores vehículos europeos; el coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el CX, descenderá desde los 0,39 puntos del modelo actual a

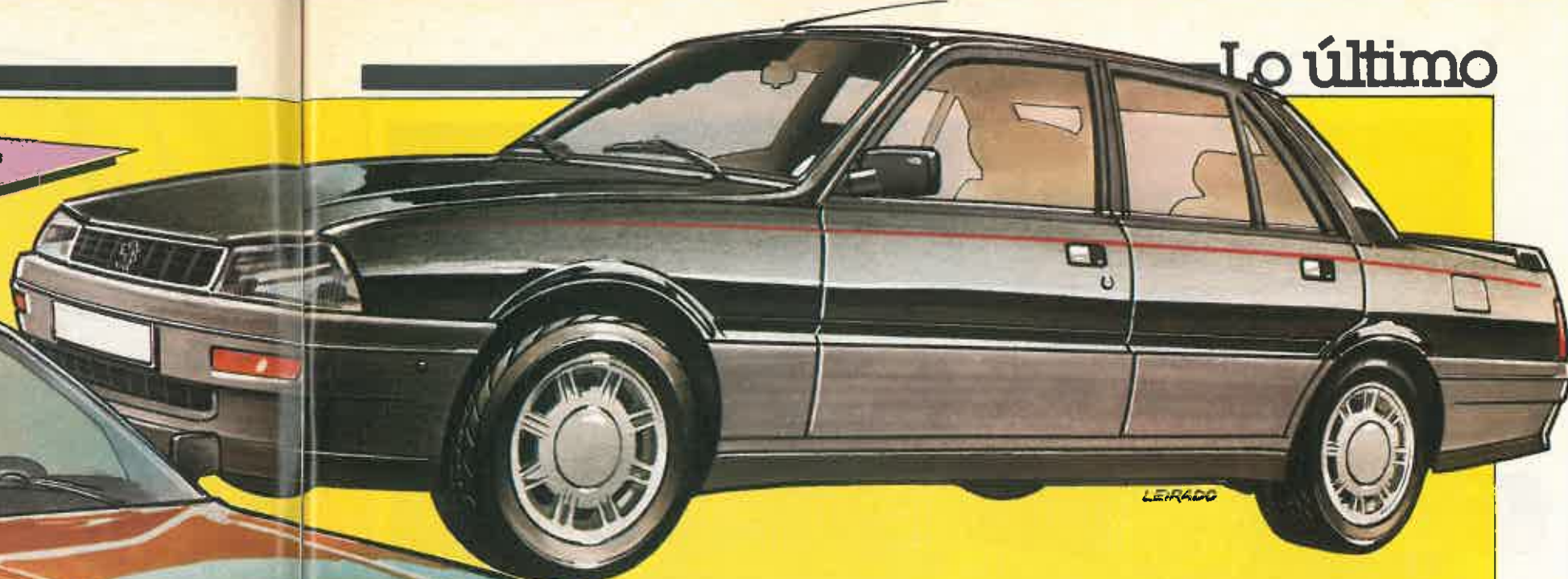
R-3/R-4 tendrá cuatro puertas laterales y portón posterior dispuestos en una carrocería compacta, bastante alta y con mucha distancia libre al suelo, de esta forma podrán hacerse trayectos por senderos de mon-



algo menos de 0,32, un valor que le dará competitividad frente a las berlinas más recientes: Audi 100, Ford Scorpio, Lancia Thema, Saab 9000, etcétera. También habrá grandes cambios en el interior del coche: todo el ta-

puesto de moda el Mercedes 190E 2.3 con motor de 16 válvulas. También se comercializará una versión con cuatro ruedas motrices que atacará frontalmente a los modelos alemanes que utilizarán tal solución.

Un morro más suave y una estética más moderna van a caracterizar a los futuros Peugeot 505, que llevarán el motor de seis cilindros en V.



LEIRADO

canso para renovar su gama media, la gama compuesta por los Beta, ya desaparecidos y los Trevi.

El nuevo Lancia, a medio camino entre los Delta/Prisma y los Thema verá la luz a lo largo del año 86. Este coche debe ser una berlina familiar algo más larga que el Trevi, 4,40 metros de longitud para el futuro modelo frente a los 4,35 metros del coche actual, y también más ancha, lo que traerá como consecuencia un aumento

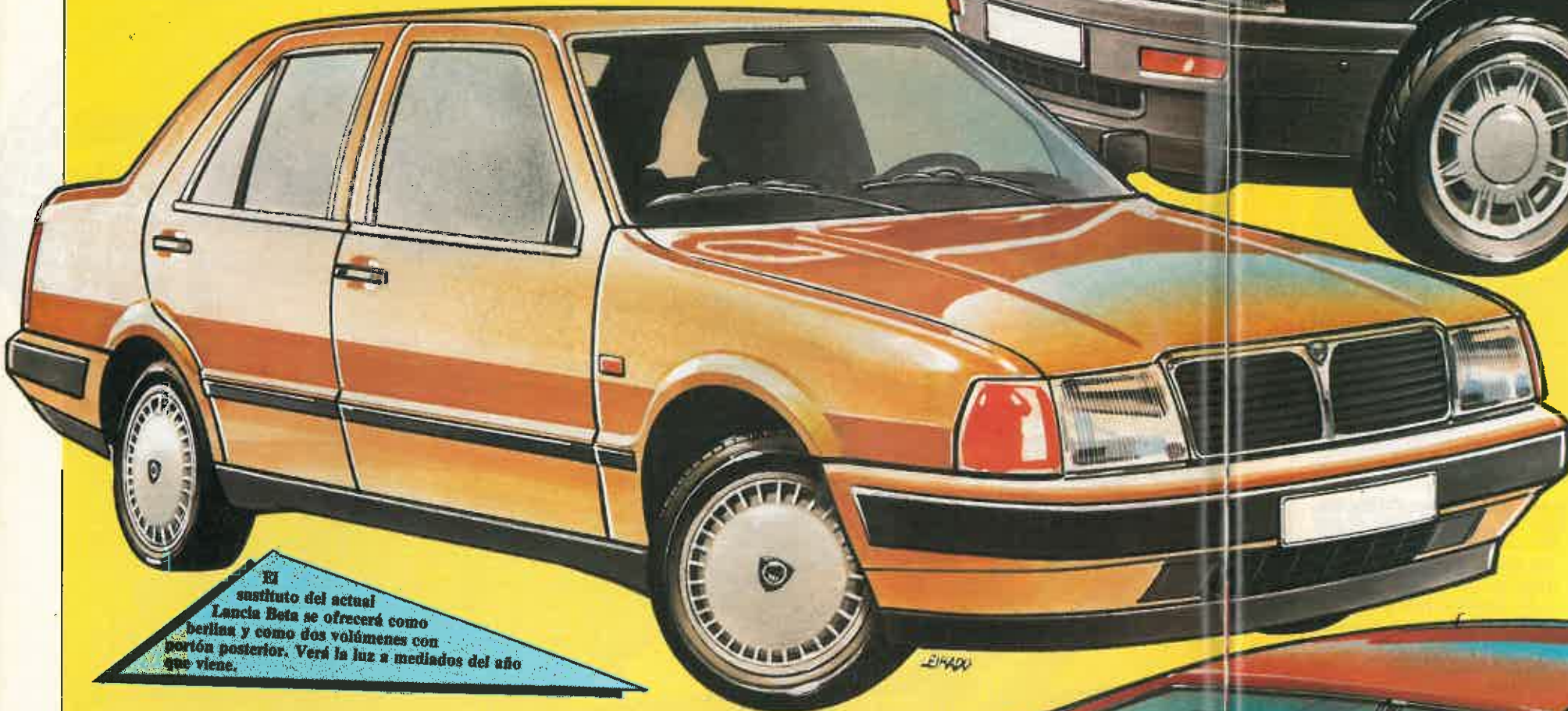
considerable de la espaciosa interior.

Es muy probable que el próximo Lancia salga al mercado en dos versiones diferentes de carrocería: con maletero integrado y quinta puerta, junto a otra con maletero independiente, para contentar así a todos los usuarios. El frontal del nuevo coche será, en cualquier caso, muy similar al del Thema para sacar partido al aire de familia.

Para este coche se prepa-

ran varios motores de gasolina: el 1,6 litros de 100 caballos de potencia, el dos litros con inyección de carburante y 122 caballos, el dos litros con compresor volumétrico, el motor Volumex, con 135 caballos y dos motores Diesel, uno atmosférico con dos litros de cubaje y 65 caballos de potencia, junto a otro turbo-alimentado con 90 caballos, potencia suficiente para llegar hasta los ciento sesenta y cinco kilómetros por hora.

El nuevo Audi Quattro, con su tradicional tracción total y ahora con un motor más potente y mejor aerodinámica.



El sustituto del actual Lancia Beta se ofrecerá como berlina y como dos volúmenes con portón posterior. Verá la luz a mediados del año que viene.

blero frontal, uno de los elementos más peculiares, variará radicalmente en la nueva versión y aumentará el volumen del espacio habitable para dar cabida a cinco adultos sin el menor problema.

El Peugeot 505, por su parte, experimentará una dulcificación de todas sus líneas que debe dar lugar a una versión más en consonancia con la estética actual: este nuevo Peugeot 505 entrará en el mercado durante los primeros meses de 1986. El frontal será la parte más retocada del futuro Peugeot, que gracias a ese trabajo tendrá un aire de familia bastante marcado con sus hermanos menores, el 205 y el 305. En las versiones más deportivas, los 505 GTI y 505 GTI Turbo, recibirán un alerón separado sobre el capó posterior, en la línea que ha

El grupo PSA prepara una reunificación de 505 y CX para mediados de 1987; tal reunificación dará lugar, sin embargo, a dos coches, los futuros «buques insignia» de las dos casas principales. Peugeot y Citroën. Los estilistas de una y otra firma trabajarán sobre una base común que podría definirse como «Super 505» y desde esta plataforma saldrán un Citroën CX de los años 90 y un Peugeot 605 que acabará con los 505 y con los muy veteranos 604.

En Italia los diseñadores de Lancia trabajan sin des-



**CHRYSLER EN CLAVE Q**



LOS buenos lazos que unen a Chrysler con Maserati, o mejor dicho, a Lee Iacocca, gran jefe de la marca americana, con Alejandro de Tomaso, cabeza visible de la firma italiana, van a dar como resultado un nuevo coche deportivo, el Coupé Q, un deportivo que saldrá a la venta en la segunda mitad de 1986 o a primeros de 1987. Según todas las

declaraciones de este coche será un estricto dos plazas, con dos puertas, que, a petición del cliente, podrá ofrecerse con techo rígido o en versión descapotable. El Coupé Q se está diseñando en los estudios Chrysler Motor Co. de Detroit, pero el coche será fabricado en la ciudad italiana de Módena por Maserati.

Los futuros Chrysler-Ma-

serati Q van a ser coches caros, con un precio comprendido entre los cuatro millones y medio de pesetas, dispuesto a competir con los Mercedes 380/5 SL y con el Cadillac Allanté, que ahora mismo está preparando Pinfarina.

Los diseñadores de Chrysler tienen ya preparado el motor que llevará el

futuro coupé; será un cuatro cilindros de 2,2 litros de cubricaje provisto de culata con 16 válvulas y turbocompresor, cuya potencia aún no está definida, pero será, sin duda, superior a los 160 caballos.

El futuro deportivo Coupé Q será un tracción delantera y el motor irá montado transversalmente en el vano anterior.

**PIRELLI AVANZA**

LA firma italiana Pirelli acaba de presentar a los medios informativos una nueva generación de neumáticos, bautizados P600 y P700, cuya comercialización en nuestro país se efectuará a mediados del año próximo.

Conscientes en Pirelli de la importancia cada día mayor de los neumáticos de perfiles bajos y del tipo HR y VR (lo que los técnicos denominan categoría «performance»), han llevado a cabo un enorme esfuerzo de investigación, para superar el rendimiento de sus ya excelentes P6 y P7, a los que sustituyen las nuevas cubiertas, si bien en el caso de la P6 se mantendrá en los dis-

tribuidores durante algunos años.

De la mano del campeón del mundo Nelson Piquet, tuvimos la oportunidad de rodar en el Jarama, sobre seco y sobre mojado, con los nuevos P700, poniéndose de manifiesto el extraordinario comportamiento de estas gomas, que han sido ya homologadas para sus modelos por fabricantes tan exigentes como Porsche, Saab y Renault para su nuevo Alpine V6.

La P600 es de clase H (velocidad máxima de 210 km/h.) y se ofrecerá en perfiles 65 y 60. Respecto a la actual P6 mejora, porcentualmente, un 6 por 100 en maniobrabilidad, 10 por 100



en agarre en seco, 10 por 100 de maniobrabilidad en mojado y 5 por 100 de frenada en mojado, 15 por 100 de resistencia al aquaplaning y 10 por 100 en duración.

En cuanto a la P700, respecto a la sustituida P7, la mejora en un 20 por 100 en maniobrabilidad en seco y 40 por 100 de eficacia en

conducción deportiva, 10 por 100 en frenada en mojado, 50 por 100 más de duración en conducción deportiva.

Como se desprende de estas cifras, obtenidas en pruebas exhaustivas en laboratorio y pistas de pruebas, los nuevos neumáticos de la firma se sitúan en cabeza entre la competencia.



**LANCIA PRISMA TURBODIESEL**

**SOPLO VIVACE**

FIAT se encuentra en estos momentos entre los constructores europeos que luchan por la supremacía tecnológica; la tasa de dieselización del mercado europeo ha crecido en los últimos doce meses en más de un 40 por 100, situándose en los alrededores del 25 por 100 del mercado.

Con estos tres ingredientes y sin necesidad de posteriores explicaciones, acaba de nacer en Italia el Lancia Prisma Turbodiesel, que en el mes de junio llegará a nuestro país.

Para las aspiraciones del Prisma, que en el fondo es un vehículo de cierto nivel, estaba claro que el motor diesel atmosférico era insuficiente y la opción del otro motor diesel del grupo, el Sofim 2,5, se presentaba descabellada. Hubo, por tanto, que recurrir a un minucioso estudio de la evolución de ese motor, que ahora culmina con su lanzamiento en serie en el Prisma y tal vez en otros modelos del grupo en un futuro no muy lejano.

Siguiendo la tendencia ac-

tual de los motores de combustión, se ha utilizado un turbocompresor; concretamente, un KKK del tipo K/16, de carcasa pequeña y, por tanto, muy buen rendimiento a bajas revoluciones, junto con un excelente tiempo de respuesta, que es el problema tradicional de los turbos y siempre difícil de resolver.

No se han limitado a estudiar los problemas de acoplamiento del turbo, sino que han instalado también un *intercooler*. Gracias a ello, la presión de soplado es notablemente más efectiva y, por tanto, la potencia se incrementa sustancialmente.

En definitiva, nos encontramos con un incremento de potencia más que notable, que sitúa el valor máximo en 80 caballos y un par máximo de 17,5 metrokilogramos. Pero lo que es más importante es el diseño de las curvas de potencia y par. Esta última pone de manifiesto que a partir de 1.800 revoluciones por minuto nos encontramos con el 75 por 100 del par. Esto se traduce en una progresividad del motor extraordi-



El próximo mes de junio podría venderse en España esta nueva versión del Lancia Prisma.

naria. Es una verdadera delicia su conducción, lo que se ha puesto de manifiesto en la breve toma de contacto, en la que pudimos anotar algunas prestaciones. Por ejemplo, la velocidad máxima obtenida fue de 176,5 kilómetros por hora, cifra ligeramente superior a la que se ofrece en los catálogos, pese a que la unidad probada apenas contaba con 500 kilómetros.

El equipamiento de este turbodiesel es idéntico al de la versión más lujosa de los Prisma: servodirección, cierres centralizados, elevallas eléctricas, check control, tapicería de velour... etcétera.

Sobre los planes de comercialización, se espera que se importen a nuestro país en el próximo junio, para comenzar los problemas de homologación inmediatamente y, si los técnicos y burócratas del INTA no se van de vacaciones, ponerlos en el mercado a comienzos de septiembre. Los precios aún no se han comunicado, pero se estima que resulten entre un 8 y un 10 por 100 más caros que su homónimo de gasolina. Los Turbodiesel serán los primeros Prisma que lleguen a nuestro país.

J. M. C.



**FRENTE A FRENTE**

**AUSTIN METRO, CITROËN VISA,  
OPEL CORSA, PEUGEOT 205**

**CINCO PUERTAS  
EN UN PAÑUELO**

**P**ARA el usuario español, las cuatro puertas laterales son sinónimo de coche grande y caro. Estas cuatro puertas son también un atributo que transforma al coche en un vehículo más familiar, en el que todos los pasajeros pueden moverse con absoluta libertad e independencia. El grado de movilidad que dan esas dos puertas suplementarias, y el tono aristocrático que confieren al coche, son un argumento comercial que pocos fabricantes desprecian. Citroën y Peugeot lanzaron el Visa y los primeros 205 equipados con una carrocería de cinco puertas, después llegó el Austin Metro equipado con esta solución y hace escasos días se ha presentado el Opel Corsa, con una carrocería provis-

ta de esas dos puertas suplementarias.

Los cuatro coches que se disputan la primacía dentro del segmento de los cinco puertas más pequeños son: Austin Metro 1,3 HLE, Citroën Visa 14 TRS, Opel Corsa 1.2 S GLS y Peugeot 205 GR. Los cuatro tienen unas dimensiones exteriores similares, sus motores dan, más o menos, la misma potencia, 60 caballos; sus soluciones mecánicas son muy similares, y el precio final está siempre por debajo del millón de pesetas, en un margen que va desde las novecientas treinta mil del Metro hasta el millón de pesetas de Visa.

Los coches se han probado durante un recorrido de más de mil quinientos kilómetros por el País Vasco; los cuatro rivales se han enfrentado entre sí

dentro del tráfico urbano de Bilbao, en las carreteras de montaña que unen diferentes caseríos por la zona de Durango, y en los rápidos trayectos de autopista que van desde Bilbao hacia San Sebastián. El Citroën Visa y el Peugeot 205 son los dos coches que destacan en este grupo por ser los más homogéneos en todas las circunstancias, gastan poco y tienen buenas prestaciones. El Visa se dirige a aquellos usuarios que buscan un coche casi de lujo, fácil de conducir en ciudad, pese a su dirección, y con un consumo mínimo en tales condiciones. Su precio le separa, sin embargo, un poco del de sus restantes competidores. El Austin Metro es el más barato de los cuatro rivales, pese a ser importado; desenvuelve a la per-





## FRENTE A FRENTE

fección en medio de los congestionamientos y es muy espacioso interiormente, pero carece casi de maletero, su mecánica da lugar a bastantes vibraciones, es demasiado tranquilo en carretera y su acabado admite mejoras. El Opel Corsa no destaca en ningún aspecto, pero es el mejor hecho, es muy ahorrativo en carretera, su mecánica es moderna y no necesita entretenimiento, pero falla en lo referente a elasticidad, lo que le resta muchos puntos en trayectos urbanos.

### INTERIORES: CENTIMETROS DE ORO

Los cuatro pequeños, Austin Metro, Citroën Visa, Opel Corsa y Peugeot 205, hacen gala de una accesibilidad magnífica que supera en muchos casos a la ofrecida por coches de mayores dimensiones. Las cuatro puertas laterales facilitan al máximo las operaciones de entrada y salida. El acceso a las plazas posteriores del 205 exige algunas contorsiones por causa del extremo del asiento posterior, que está algo más adelantado que en sus rivales.

Las primeras diferencias importantes entre los cuatro rivales aparecen en el capítulo de amplitud interior; el Metro, que es el modelo de dimensiones exteriores más reducidas, es algo más amplio que el nuevo Corsa, el 205 y el Visa. En las plazas delanteras hay una ligera ventaja del Peugeot, que ofrece

cuatro centímetros más de anchura que los mejores rivales, Metro y Corsa. El Austin y el Opel son los que ofrecen más anchura libre en las plazas traseras: el Peugeot está casi al mismo nivel de sus dos rivales, mientras que el Citroën es el más estrecho, defecto que debe achacarse a la rectitud de sus paredes.

Los asientos delanteros del Metro son los mejores, por delante de los del Corsa y los del 205; las butacas del coche inglés tienen un buen tamaño y la forma anatómica, tanto de la base como del respaldo, no admite el menor reproche; además, recogen bien el cuerpo lateralmente. Los asientos del Corsa son buenos, pero carecen del suficiente apoyo lumbar. Las butacas del 205 recogen poco el cuerpo y la base es demasiado corta, por lo que los pasajeros más altos se quedan con los muslos al aire. En el Visa hay que criticar la estrechez de todo el asiento y la excesiva blandura del mullido, que cansa bastante en viajes largos.

Los asientos traseros de los cuatro rivales no son ningún prodigio de comodidad. El de Peugeot 205 es el más agradable para los pasajeros, no sólo por el buen tamaño de la base y el respaldo, sino también por el buen ángulo entre los dos elementos. Los asientos posteriores del Austin, el Citroën y el Opel son menos acogedores por lo pequeño del asiento propiamente dicho y por tener el respaldo demasiado perpendicular a la base.

El Metro y el 205 son los coches que ofrecen la mejor postura de conducción. Los usuarios con estaturas comprendidas entre 1,65 y 1,75 metros se encuentran muy a gusto al volante de los dos coches. En el Corsa no hay ningún problema, pero es necesario acostumbrarse a la verticalidad del volante, mientras que en el Visa debe criticarse también la situación del volante, algo alto y bastante horizontal, así como de la palanca de cambio, que queda ligeramente adelantada.

Los cuadros de mandos más completos son los del Citroën y el Opel, mientras que los del Metro y 205 son bastante pobres. No hay el menor problema de visibilidad en ninguno de los cuatro rivales. La visera que protege el tablero de instrumentos del Corsa se refleja en el parabrisas de forma muy molesta cuando el sol cae de lleno.

### AL VOLANTE: FÁCILES DE CONDUCIR

Los cuatro coches son fáciles de conducir y no plantean problemas en ningún tipo de tráfico. Dos modelos, el Austin Metro y el Citroën Visa, se adaptan mejor a la circulación urbana que los otros dos competidores. El Metro y el Visa tienen una mecánica, motor y caja de cambios, que se desenvuelve con toda naturalidad en medio de las mayores congestiones; los dos seducen al usuario porque no piden cambios de

#### FICHA TÉCNICA



	AUSTIN METRO 1.3 HLE	CITROËN VISA 14 TRS STILO	OPEL CORSA 1.2 S	PEUGEOT 205 GR
<b>MOTOR</b>				
Disposición	Delan. transversal	Delan. transversal	Delan. transversal	Delan. transversal
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.275 (70,6 x 81,3)	1.360 (75 x 77)	1.196 (77,8 x 62,9)	1.204 (74 x 70)
Distribución	Arbol de levas lateral, accionado por cadena.	Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena.	Arbol de levas en cabeza, accionado por correa.	Arbol de levas lateral, accionado por cadena.
Alimentación	Carb. monocuerpo	Carb. monocuerpo	Carb. monocuerpo	Carb. monocuerpo
Compresión/carburante	9,4:1/96 octanos	9,3:1/96 octanos	9,2:1/96 octanos	9,5:1/96 octanos
Potencia máxima/régimen	63/5.650	60/5.000	54/5.600	63/6.000
Par máximo/régimen	9,9/3.100	10,7/2.500	9,2/2.200	10,4/3.000
<b>TRANSMISION</b>				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 4 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	7,6 km/h.	8,1 km/h.	7,4 km/h.	7,9 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	12,7 km/h.	13,7 km/h.	13,4 km/h.	14,0 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	19,3 km/h.	21 km/h.	20,2 km/h.	20,5 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	27,7 km/h.	28 km/h.	29,5 km/h.	27,1 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	—	34,9 km/h.	37,1 km/h.	34,7 km/h.
Mando del embrague	Mecánico	Mecánico	Mecánico	Mecánico
<b>DIRECCION Y FRENO</b>				
Tipo de dirección	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,3	3,7	3,9	3,8
Diámetro de giro	10,2 m.	9,9 m.	9,3 m.	9,9 m.
Frenos delant./traseros	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
<b>SUSPENSIONES Y RUEDAS</b>				
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Independiente	Independiente	Semiindependiente	Independiente
Llantas	Chapa, 5 x 12	Chapa, 4,5 x 13	Chapa, 4,5 x 13	Chapa, 5,5 x 13
Neumáticos	155/70 SR 12	155/70 SR 13	145 SR 13	165/70 SR 13
<b>PESO</b>				
En orden de marcha	805 kg.	830 kg.	735 kg.	803 kg.

#### Precio en la calle: 924.448 ptas.

Fecha presentación: Marzo de 1985.  
Importador: Austin Rover Ibérica.  
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.  
Número de talleres: 46.  
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES	DEFECTOS
● Aptitudes urbanas.	● Maletero mínimo.
● Consumo en ciudad.	● Terminación floja.
● Espaciosidad interior.	● Motor ruidoso y con vibraciones.

#### Precio en la calle: 999.163 ptas.

Fecha presentación: Noviembre de 1984.  
Fabricante: Citroën Hispania, S. A.  
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.  
Número de talleres: 866.  
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES	DEFECTOS
● Consumo.	● Frenos ruidosos.
● Buena estabilidad.	● Posición de conducción.
● Equipo completo.	● Inclinaciones de la carrocería.

#### Precio en la calle: 970.000 (\*) ptas.

Fecha presentación: Abril de 1985.  
Fabricante: General Motors España.  
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.  
Número de talleres: 220.  
Plazo de entrega: Inmediato.

(\*) Estimado.

VIRTUDES	DEFECTOS
● Calidad de acabado.	● Transmisión inadecuada.
● Consumo.	● Frenos.
● Posición de conducción.	● Reflejos en el parabrisas.

#### Precio en la calle: 959.406 ptas.

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

VIRTUDES	DEFECTOS
● Comportamiento.	● Acabado interior.
● Postura de conducción.	● Iluminación insuficiente.
● Velocidad máxima.	● Reflejos en el parabrisas.





# EL 2 LITROS MAS INTELIGENTE.



### Por su alto nivel en Tecnología

Todos sus componentes han sido estudiados científicamente, con la ayuda de la Informática y los más desarrollados sistemas de fabricación, para lograr un automóvil técnicamente perfecto. Todo un modelo en precisión.

### Por sus bajos índices en Consumo

Gracias a su potente motor de 2 litros, con encendido programado y sistemas electrónicos de carburación o inyección, el nuevo Montego equilibra al máximo potencia y economía de consumo con un rendimiento sin límites.

### Por su elevado coeficiente en Seguridad

En sus cinturones, con cuatro posiciones desarrolladas por ordenador, con una completa adaptabilidad. En sus nuevos neumáticos TD, con mayor eficiencia y agarre. Con visibilidad panorámica en el 84 por ciento del entorno, más espacio interior útil y un equipamiento inmejorable.

Conozca ahora el nuevo Montego en sus versiones: Montego HLS Mayfair y MG Montego EFI, en cualquiera de los concesionarios Austin Rover.

Desde 1.370.588 ptas F.F.

El nuevo Austin Montego es el primer automóvil seleccionado por el Design Centre de Londres.



## MONTEGO DE AUSTIN ROVER

MONTEGO 2.0 HLS MAYFAIR: Motor: 1.994 c.c. 100 CV; 5 velocidades; Velocidad máxima: 173 km/h. Aceleración: 0-100 en 10,5 seg. Consumo: 6,6 litros a 90 km/h - 7,6 litros a 120 km/h - 9,2 litros en circuito urbano. Equipamiento: Tapizado asientos en terciopelo. Moldura de las puertas en madera. Tapacubos embellecedores. Cierre centralizado. Elevación delantera eléctrica. Cristales tintados. Espejos exteriores con mando interior. Pre-instalación de radio con antena. Dirección asistida. Techo abierto. MG MONTEGO 2.0 EFI: Motor: 1.994 c.c. 112 CV; Inyección electrónica; Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración: 0-100 en 9,6 seg. Consumo: 6,5 litros a 90 km/h - 8,4 litros a 120 km/h - 10,3 litros en circuito urbano. Equipamiento adicional: Asientos y volante deportivos. Spoiler delantero y trasero. Llantas de aleación. AUSTIN ROVER ESPAÑA, S.A. Apdo. n.º 14.845. Tel. 676.82.11. MADRID. Austin Rover garantiza todos sus vehículos durante un año, sin limitación de kilometraje. La red de concesionarios Austin Rover cubre toda España, garantizando sus necesidades de piezas y servicio.

### FRENTE A FRENTE

marcha continuos, porque pueden ir al paso de una persona, en tercera en el caso del Metro, y en cuarta o quinta en el caso del Visa, sin el menor traqueo. Estos dos coches son, además, los que menos consumen en sus recorridos urbanos, especialmente el Citroën, que en tales circunstancias hace gala de una sobriedad excepcional.

El Opel Corsa y el Peugeot 205 tienen, por contra, una mecánica poco elástica, que exige jugar de continuo con la palanca de cambio si se quiere obtener unas reacciones rápidas.

En carretera se aprecian algunos cambios en el panorama; el Visa es el que vuelve a dar los mejores resultados en elasticidad, seguido a corta distancia por el Corsa y el 205. El último lugar queda para el Metro, que es demasiado tranquilo. El Visa hace gala de su buena potencia en todos los regímenes, por lo que se puede adelantar con cierta rapidez a cualquier vehículo que vaya a 90 ó 100 kilómetros por hora; con el Visa 14 TRS no hace falta poner tercera en el instante del adelantamiento, porque la mecánica tiene el suficiente empuje para que la operación sea relativamente corta cuando se va en cuarta y un poco más larga si se va en quinta. La caja de cambio del Peugeot 205 está mejor adaptada a las exigencias de

nuestras carreteras que la del Corsa, aunque las dos tienen una quinta de estilo económico que no sólo se agota ante el menor repecho, sino que alarga mucho las maniobras de adelantamiento. El Metro, que tiene sólo cuatro velocidades, sufre bastante en carretera, porque su cuarta es una marcha de tipo ahorrativo que da muy poco juego en nuestras carreteras.

El comportamiento de estos cuatro rivales no plantea ningún problema cuando el suelo está en buenas condiciones. Todos son muy dóciles y van siempre por donde manda la persona sentada al volante. El 205 es el más noble cuando el suelo está bacheado, hay muchas curvas y se conduce a un ritmo muy vivo; a corta distancia se sitúan el Visa y el Corsa, mientras que el Metro

#### SONORIDAD



No dan la nota

	Metro	Visa	Corsa	205
Al ralentí .....	52,9	50,3	56,1	47,7
A 60 km/h. ....	66,7	64,5	67,4	67,9
A 90 km/h. ....	70,3	68,2	68,4	70,9
A 120 km/h. ....	74,9	70,5	71,2	74,6
A 140 km/h. ....	78,1	74,0	73,7	76,0
A tope .....	80,5	76,2	79,3	79,4

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

#### FRENOS



El Corsa por debajo

#### DISTANCIAS DE FRENADO (en metros):

	Metro	Visa	Corsa	205
A 60 km/h. ....	14,5	15,0	18,5	13,0
A 100 km/h. ....	39,6	39,0	48,3	39,8
A 120 km/h. ....	51,5	56,0	70,0	57,1

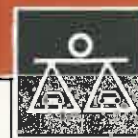
### FRENTE A FRENTE

queda al final del grupo. El 205 tiene un equipo de neumáticos más que dimensionado para sus prestaciones, lo que unido al buen trabajo del conjunto de suspensión hace que el coche vaya siempre sobre raíles; el Peugeot devora las curvas sin problemas y sólo

cuando se va muy rápido se nota que el coche tiene una leve tendencia a seguir derecho en la entrada de las curvas más cerradas. El Visa y el Corsa tienen un comportamiento similar, pero cedan puntos por la blandura de sus suspensiones; en el Citroën, esa blandura permite que el coche se incline

mucho en las curvas, con el consiguiente susto de los pasajeros; en los modelos Corsa 85 tal blandura produce cierta desconfianza en carreteras de muy mal piso, porque parece que las ruedas no tocan el suelo y deben cubrirse mu-

#### BALANCE FINAL



Pocas diferencias

	Metro	Visa	Corsa	205
Velocidad máxima .....	4.º **	2.º ***	3.º ***	1.º ****
Aceleraciones .....	2.º ***	1.º ***	4.º **	3.º ***
Recuperaciones .....	4.º **	1.º ****	3.º ***	2.º ***
Consumo .....	3.º ***	1.º ****	2.º ***	4.º **
Transmisión .....	3.º ***	1.º ****	4.º **	2.º ***
Caja de cambio .....	3.º ***	3.º ***	1.º ****	1.º ****
Frenos .....	3.º ***	1.º ****	4.º **	1.º ****
Dirección .....	1.º ****	4.º **	2.º ***	2.º ***
Comportamiento .....	4.º **	2.º **	2.º ***	1.º ****
Aptitudes urbanas .....	1.º ****	1.º ****	4.º **	3.º ***
Autonomía .....	4.º **	1.º ***	3.º ***	2.º ***
Habitabilidad .....	1.º ****	4.º **	3.º ***	1.º ****
Maletero .....	4.º **	1.º ****	3.º ***	2.º ***
Confort .....	4.º **	1.º ****	3.º ***	1.º ****
Posición conductor .....	2.º ****	4.º **	2.º ****	1.º ****
Sonoridad .....	4.º **	1.º ***	3.º ***	1.º ****
Equipamiento .....	3.º **	1.º ****	1.º ****	3.º **
Calidad-Precio .....	2.º ****	4.º **	2.º ****	1.º ****

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

#### PRESTACIONES



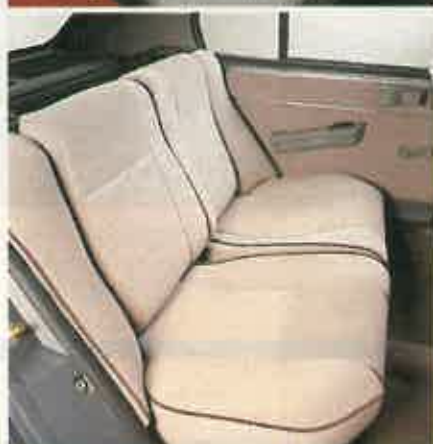
La energía del Citroën

	Metro	Visa	Corsa	205
<b>VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)</b> .....	146,3	149,4	148,9	150,3
<b>ACELERACION (seg.)</b>				
400 m. salida parada .....	20,0	19,5	20,4	20,1
1.000 m. salida parada .....	36,6	37,0	37,6	36,9
De 0 a 100 km/h. ....	14,6	13,6	14,6	14,7
<b>RECUPERACION (seg.)</b>				
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	22,3	19,9	22,4	21,3
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ...	—	21,9	24,9	24,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .	41,2	37,4	40,0	39,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .	—	41,3	44,7	43,3
De 80 a 120 km/h. en 4.ª .....	18,3	13,3	13,8	16,6
De 80 a 120 km/h. en 5.ª .....	—	17,2	20,1	19,4

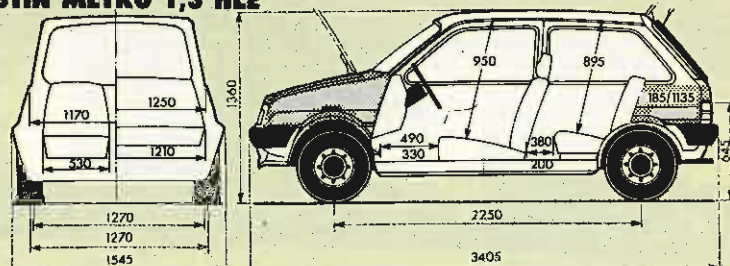


**FRENTE A FRENTE**

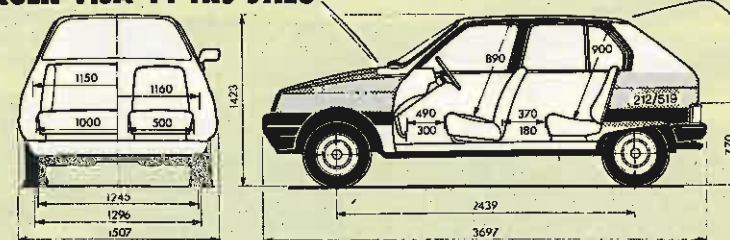
chos kilómetros para darse cuenta de que tal sensación es falsa. El Metro no plantea problemas con pisos en buen estado, peor cuando las condiciones empeoran el coche inglés salta como un potrillo y el conductor, por instinto, levanta el pie del acelerador.



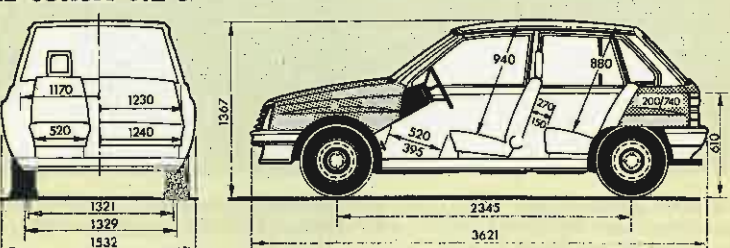
**AUSTIN METRO 1,3 HLE**



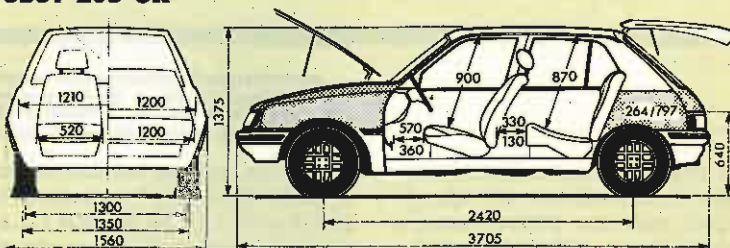
**CITROËN VISA 14 TRS STILO**



**OPEL CORSA 1.2 S**



**PEUGEOT 205 GR**



Los asientos traseros no son un prodigio de comodidad en ninguno de los cuatro modelos. El del Peugeot 205 (abajo) es el más cómodo para los pasajeros. Los asientos del Austin, el Opel y el Peugeot son también los más espaciosos.

**CONSUMO**



**El Visa sale mejor**

	Metro	Visa	Corsa	205
	Litros/100 km.			
<b>CIUDAD</b>				
A 22,6 km/h. de media ...	9,0	6,9	9,8	9,9
<b>CARRETERA</b>				
A 90 km/h. de cruceo ....	5,3	5,5	5,1	5,0
En conducción rápida .....	7,2	8,3	8,8	10,4
<b>AUTOPISTA</b>				
A 120 km/h. de cruceo ..	6,6	6,5	6,6	6,1
A fondo .....	7,8	9,4	9,4	9,7
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>				
Consumo medio pond. ....	7,7	6,4	7,1	8,0
Recorrido (kilómetros) ....	340	600	540	570

**LA MAS AVANZADA  
TECNOLOGIA EUROPEA  
ESTA EN PEGASO.**



*Gente que sabe lo que hace.*





Estos cuatro coches son los más pequeños del mercado nacional equipados con una carrocería de cinco puertas. Los dos clásicos, Citroën Visa y Peugeot 205, acaban de recibir la competencia del Austin Metro y el Opel Corsa.

## FRENTE A FRENTE

### EQUIPAMIENTO



#### Citroën y Opel, por delante

	Metro	Visa	Corsa	205
Cuentarrevoluciones .....	NO	SI	SI	NO
Cuentakilómetros parcial .....	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua .....	SI	NO	SI	NO
Manómetro presión de aceite .....	NO	NO	NO	NO
Reloj .....	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje .....	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante .....	SI	NO	NO	SI
Testigo de freno de mano .....	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno .....	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado .....	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla .....	NO	NO	NO	NO
Piloto antiniebla trasero .....	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado .....	NO	NO	NO	NO
Volante regulable .....	NO	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura .....	NO	NO	NO	NO
Retrovisor regulable .....	SI	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros .....	SI	SI	SI	SI
Elevalunas elect. (del./tras.) .....	N/N	S/N	S/N	N/N
Cerraduras centralizadas .....	NO	SI	SI	NO
Luz lectura mapas .....	NO	SI	NO	NO
Tapón carburante con llave .....	SI	SI	SI	NO
Llantas aleación .....	NO	NO	NO	NO
Preequipo de radio .....	SI	SI	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero .....	SI	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible .....	SI	SI	SI	SI

que tiene mejor comportamiento, uno de los que mejor frena y el que más comodidad de marcha ofrece a sus pasajeros. El Visa, por su parte, se defiende excepcionalmente bien en ciudad y tiene muy buenas maneras en carretera, pero sufre los inconvenientes de una espaciosidad reducida, de una dirección dura y de una postura al volante mejorable. La ventaja del 205 es más clara cuando se consideran los precios, ya que el Citroën es 50.000 pesetas más caro que sus rivales, a consecuencia de su equipamiento más completo.

El Metro es el vehículo más indicado para los usuarios que se mueven de forma exclusiva por ciudad. Su precio es el menor de los cuatro rivales y el coche da lo mejor de sí mismo en recorridos urbanos, pero pierde muchos puntos en carretera. En su contra tiene un maletero mínimo, un equipamiento reducido y un acabado flojo.

El Corsa viene a ser una reproducción del 205, pero en un escalón inferior; el coche está bien equipado, su terminación es excelente y el comportamiento es sano, aunque algo saltarín, pero a éste le traicionan no sólo la transmisión, que no está muy adaptada a las carreteras españolas, sino también los frenos, que actúan bien a alta velocidad pero carecen de energía a baja velocidad.

Angel Marco

Fotos: Ramón Rodríguez

En el capítulo de frenos hay dos destacados, el 205 y el Visa, que dejan atrás al Metro y muy alejado al Corsa. En el Opel es necesario hacer bastante fuerza sobre el pedal para lograr una retención efectiva; la supresión de las partículas de amianto de los forros de freno ha restado mordiente a la frenada, sobre todo cuando se marcha a velocidades inferiores a los 40 kilómetros por hora. En el Austin no hay problemas a velocidades bajas, pero en el momento de frenar a velocidades elevadas se notan ciertas vibraciones de todo el tren delantero.

Los cuatro modelos son muy cómodos para los pasajeros, ya que sus suspensiones filtran bien todos los baches e irregularidades; en última instancia, con suelos en muy mal estado, el Visa y el 205 se muestran más confortables que el Corsa y el Metro, más propensos a saltar. El Peugeot y el Citroën son los rivales que tienen una mecánica más discreta al ralentí; el Corsa y el Visa son los que hacen gala de un mayor silencio de marcha en cuanto se pisa el acelerador.

#### CONCLUSION:

#### LA FUERZA DEL DINERO

Hay dos coches que están por encima de la media, el Peugeot 205 y el Citroën Visa; el primero es el más homogéneo en todas las condiciones; no brilla en consumo, pero en cambio es el

# En Rioja, el tinto es oro.



Carta de Oro. Rioja bien criado.







## EL REAGANMOVIL

**D**E las cuarenta y una horas que pasará Ronald Reagan en España, al menos tres, el doble de tiempo que concederá a Felipe González, si no encuentra algún atasco, que no es previsible, la pasará en su automóvil, el Cadillac Limousine traído especialmente de Estados Unidos para la visita de la ronda europea del presidente norteamericano. Como no se podía esperar menos de la cortesía de la Administración española, el Gobierno ofreció lo mejor de su flota de automóviles, en especial el Rolls que habitualmente utilizan las visitas de Estado. Pero los norteamericanos, argumentando necesidades de comunicación, han preferido su coche.

La Limousine presidencial fue construida por Cadillac, bajo las directrices del departamento de ingeniería de General Motors. El equipamiento especial y las modificaciones fueron diseñadas y desarrolladas por la compa-

ñía Hess & Eisenhardt Armouring de Cincinnati, todo, lógicamente, se realizó con el control y aprobación de los servicios secretos de Estados Unidos. La transformación más importante es el alargamiento del chasis en 93,5 centímetros, que proporcionan al coche una longitud total de 6,63 metros. La documentación del servicio secreto que



La cinematográfica sonrisa de Reagan servía para todo. Lo mismo mataba sioux que anunciaba el Buick en los años cuarenta

ha llegado a nuestro poder sólo dice que el motor es un V-8 de gran cilindrada, que suponemos se situará entre los siete u ocho litros de capacidad.

Al margen de las medidas de seguridad, que entran dentro del más estricto secreto, lo más llamativo de este coche es el sistema de comunicaciones, que mantiene al presidente al mismo nivel de contactos radiotelefónicos que en su despacho.

Este coche se construyó en la primavera del pasado año, y lo mismo que el resto de la flota presidencial, está pintado de color negro. El interior se encuentra tapizado de azul oscuro. El techo está 7,6 centímetros sobreelevado. Exteriormente sólo las dos banderas que flanquean la parte delantera del automóvil indican la personalidad de su ocupante. Sólo cuando los escoltas tienen que cubrir el recorrido del coche se despliega en la parte trasera el paragolpes, a modo de plataforma, y se levanta un aside-ro para las manos.

## VENTAS DE TURISMOS DE IMPORTACION

En lo que al primer trimestre se refiere, no cabe duda de que General Motors ha sacado buena tajada, ya que el veterano Ascona y el reciente Kadett se han llevado la mejor tajada del pastel. Aguanta muy bien el Sierra, que lógicamente debe aumentar sus ventas con las nuevas versiones que ahora se presentan en el Salón, mientras que el Renault 25, tras unos meses de buenas ventas, parece que ha caído ligeramente, aunque se mantiene entre los mejores. Destacar también las ventas del Fiat Uno, que tiene que luchar con una fuerte competencia en el segmento de los pequeños, en los que el precio es fundamental.

Primer trimestre de 1985	
1.º Opel Ascona .....	1.720
2.º Opel Kadett .....	1.240
3.º Ford Sierra .....	1.037
4.º Renault 25 .....	921
5.º Opel Rekord .....	723
6.º Fiat Uno .....	556
7.º BMW Serie 3 .....	530
8.º Citroën CX .....	459
9.º Rover .....	294
10.º Volvo 340/360 .....	260
11.º Volkswagen Golf .....	251
12.º Austin Metro .....	231
13.º Fiat Regata .....	187
14.º Alfa Romeo 33 .....	185
15.º Mercedes 190 .....	159



### Oferta de la semana

## Maserati de ocasión

El concesionario oficial Austin, Rover, Jaguar, Fiol Roca, de la calle Diputación, 43, de Barcelona, teléfono (93) 325 15 50, dispone en la actualidad de dos coches poco comunes: un De Tomaso Longchamp, con 32.000 kilómetros, del año 82, y un Maserati Quattroporte, también con pocos kilómetros (30.000). El precio de este último es de 3.200.000 pesetas.





# Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

## KTM

250-MKT	250	46	—	492.800
250-GS	250	44	—	482.000
250-MC	250	48	—	489.300

## LAMBRETTA

125	123	6	87	172.577
150	149	7,8	97	176.289
200	196	9,7	107	185.120

## LAVERDA

MS-1000	991	88	215	1.185.000
---------	-----	----	-----	-----------

## MONTESA

Cota 242	233,3	—	—	272.220
Cota 348 Trail	348,8	—	—	270.290

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

Cota 350	349,8	—	—	283.240
Enduro 80 H7	74,8	—	82	230.540
Enduro 250 H7	246,3	—	119	321.440
Enduro 360 H7	349,6	—	130	242.220
Impala 125	124	10	100	208.780
Impala 175	174,7	13	100	220.050

## MORINI

350 Biciclónica	230,5	25,0	135	347.180
350 Turismo	344,1	30,0	100	404.000
500 Sport	479,6	43	170	501.000
500 Carrel	478,6	—	—	598.000

## MOTO GUZZI

V 50 II	490	47	170	606.548
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 65	643,4	52	186	663.680
V 65-SR	643,4	52	180	770.305
V 65-Custom*	643,4	52	184	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
La Mota III	844	61	220	1.003.934
1000-SP-MT	948,8	71	200	988.685
1000-Convert	948,8	—	—	819.280
California II	948,8	—	—	1.076.845

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

## OSSA

250 TE	244,2	—	130	271.990
250 Copie	34,7	190	160	343.380
300 Trial	307,7	—	—	322.130
350 Tv-Ye	250,0	—	—	237.990

## PUCH

Cota M 82-TT-AD	13,3	12	95	272.300
Cota M 82-Cross	13,3	14	70	199.660
Cota M 82-TD	13,3	10	90	348.690

## RIEJU

Strada	74	8,5	—	183.000
Marathon MR-80	75	14	—	264.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

## SUZUKI

GSX 550 ES	572	65	105	701.294
GSX 750 ES*	747	87	210	950.733

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

## Katana GSX 1100\*

1.074	103	231	1.150.724
-------	-----	-----	-----------

## VESPA

PK 75 S Junior	74,0	4,0	90	167.215
PK 75 PKS	75,0	4,4	80	185.890
PK 75 S Elastart	75,0	4,4	80	202.290
125 CL	123,3	8,2	100	179.990
125 PK-S	123,3	8,2	100	189.560
125 Elastart	123,3	8,2	100	206.350
PK 150 E	148,6	8,2	100	175.706
PK 200 E	195,0	10,2	110	187.231

## YAMAHA

DT 80	—	—	—	217.550
BR 250	239	17,0	115	368.300
BR 250 Special	249	20,0	117	368.060
XJ 400	399	45,5	176	596.200
XJ 600	589	72,0	200	839.500
XJ 650	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.087	125,0	250	1.537.315

## NOTICIAS DE EMPRESA

### MERCEDES-BENZ SE PREPARA

MERCEDES-Benz España, la filial española de Daimler-Benz A. G., con vistas a la entrada de España en la CEE va a modernizar su programa actual de vehículos de transporte ligero para adaptarlo a las exigencias comunitarias. Los nuevos vehículos estarán equipados con los motores diesel de 2 y 2,4 litros de la serie OM 615/616, fabricados en Barcelona. También está en proyecto completar, hacia abajo, la serie de furgonetas de Mercedes-Benz España, con un vehículo más ligero que se desarrollará conjuntamente con Mitsubishi, en base al vehículo de Mitsubishi L 300.

### LA FORMULA 1 Y SHELL

MCLAREN Int. y Shell Int. Petroleum Company han firmado un acuerdo de colaboración para el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de 1985. Ya durante la pasada temporada, McLaren, ganador del Mundial, utilizó lubricantes Shell en todas las carreras disputadas.

Este acuerdo supone la vuelta de Shell a la Fórmula



### EL MARISCO VIAJA EN VOLVO

La compañía Alvarez Entrena, S. A., ha adquirido 62 camiones Volvo F 12 Intercooler para renovar su flota dedicada al transporte de pescado y marisco. Esta compra confirma la confianza que esta gran compañía lleva depositando desde hace años en la marca sueca.

El F 12 Intercooler monta un motor TD 121 F, de 385 caballos, que le permiten transportar un peso total en arrastre de 38.000 kilogramos.

En la foto, el presidente de Alvarez Entrena, señor Alvarez Cornejo, y el presidente de Volvo Concesionarios, Germán López, firman la operación.

la 1, después de diez años de ausencia. No obstante, Shell ha tenido siempre una participación muy activa en competiciones automovilísticas.

### AVENTURA EN CASA

La firma Cefa, S. A., fabricante de los conocidos

juegos «El Palé», «La Ruta del Tesoro», «Misterio», «Alerta Roja», etcétera, ha creado un club cuyos miembros serán todos los compradores de los juegos de aventura Cefa.

Cefa, que sigue anotando éxitos en los juegos de aventura para todas las edades, presenta este año tres nuevos juegos: «Drácula», «La Maldición del Templo» y

«La huida del Imperio Cotra II».

### ALEACION PARA TODOS

LAOR, distribuidor de las llantas de aleación ligera que fabrica la empresa Aleaciones Ligeras Europeas, S. A., de Madrid, proveedora de Talbot, acaba de lanzar al mercado un nuevo catálogo. La novedad es la presentación de llantas de atractivo diseño que permiten al usuario personalizar su automóvil. Como complemento de este producto, Laor comercializa un kit antirrobo de ruedas para todos los vehículos nacionales e importados, y un limpiallantas Laor, el único producto nacional para la limpieza efectiva de las llantas de aleación.



# Agárrate a JUNIOR que vienen...

Toda precaución es poca. Para estar seguro de que el coche te responderá a la perfección, llévalo a revisar y exige que te comprueben los amortiguadores. Son vitales para la seguridad de tu coche, la tuya y la de los tuyos.

### Cuándo debes cambiar los amortiguadores:



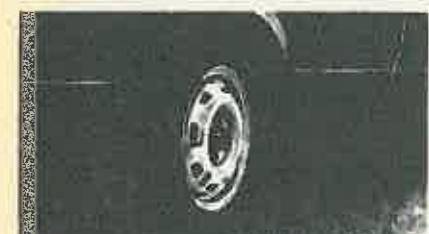
El coche se va en las curvas.



Necesita más metros para frenar.



Las ruedas no se agarran al firme.



Los neumáticos se gastan rápida e irregularmente.



Si llevas mal los amortiguadores, cámbialos por unos JUNIOR nuevos.



## AMORTIGUADORES JUNIOR

para ir sobre seguro



# Cuéntenos su caso

## VENDER LOS IBIZA

El día 5 de enero pasado me presenté en Serhusa, agencia de Seat en Gijón, con la intención de comprar un Seat Ibiza GLX con paquete opcional en color negro.

No disponían de él, pero me aseguraron que tratarían de localizarlo en otro concesionario y si no lo solicitarían a la fábrica como pedido urgente, en este caso tardaría dos semanas en tener el coche allí, siempre y cuando formalizara el pedido, para lo cual deposité una fianza de 30.000 pesetas.

Esperando que hubieran recibido el coche de algún concesionario, fui el día 12, pero no había sido posible; me dijeron que lo habían pedido a fábrica y que tratarían de que me viniese sin subida, pero a la semana siguiente tampoco llegó. Me dijeron entonces que vendría con el envío periódico que hace la Seat y que llegaría a principios de febrero. No, tampoco llegó.

La siguiente fecha que me dieron era para finales de febrero, principios de marzo; tampoco apareció. El agente de Serhusa llamó repetidas veces sin obtener contestación clara alguna por parte de Seat. A mediados de marzo, aún no se había recibido el coche, pero me dieron una fecha tope de entrega, me garantizaron que el 10 de abril tendría el coche en Gijón. Esta fecha fue facilitada por el señor

Darío, de Logística de Valladolid a la agencia Serhusa.

El día 13 de abril fui a recoger el coche, pero no se había recibido dicho coche, ni se sabía cuándo se iba a recibir; lo que sí se sabía es que subían un 3 por 100, algo realmente preocupante si no fuera por la atención y dedicación con la que me ha tratado Serhusa, en la que me han dado palabra, en el caso de que el coche venga con subida, que la comisión que perciben por la venta del coche anulará totalmente dicha subida.

Después de estos casi cuatro meses de «estrecho contacto» con Seat he ampliado mucho mis conocimientos sobre la única fábrica que podría utilizar aquello de «consume productos nacionales», y francamente, la experiencia es desalentadora. No tienen informados a los clientes, ni tan siquiera a los concesionarios. Hacen desaparecer del equipamiento standard del GLX la luz del maletero, el volante regulable en altura, cristales laterales abribles a compás y el volante de material mullido.

Pedir desde aquí a un paisano, al señor Juan Antonio Díaz Álvarez, que cuida más el mercado nacional, que, aunque no termino de comprender qué clase de coordinación existe en las alturas de la Seat, al menos sí puedo decir que tiene buenos agentes de ventas, como es el caso de Serhusa.

Ignacio García  
Gijón

## CRITICA DE TIENDAS

### T.V.R. ESPAÑA Nuevo Importador

La firma T.V.R. España, importadora de los coches T.V.R., Sun Car y Panther, abre sus puertas en Madrid con una sede central en la calle O'Donnell, número 6, teléfono 431 50 65, en la Torre de Valencia, junto al madrileño Parque del Retiro, en donde los amantes de los deportivos descapotables pueden soñar despiertos. Mecánicas Ford 2,8 i, o Rover 3,5 configuran el alma de los T.V.R. Los precios oscilan, ya en la calle, entre los cinco millones doscientas cincuenta mil pesetas y los seis millones. Los Panther Kallista con motores Ford 2,8 ó

1,6 i, oscilan entre los 3,7 y 4,7 millones de pesetas. Los Sun Car son el escalón más bajo de los coches comercializados por esta firma. Su precio está a la altura de sus prestaciones. Las instalaciones en la central son buenas, con un almacén de repuestos en el que los recambios son enviados directamente desde Inglaterra. Con cada coche llega el 30 por 100 de su valor en piezas. La garantía puede ser atendida en lo que se refiere a los elementos mecánicos en cualquiera de los concesionarios oficiales de Ford o Rover, teniendo la misma duración y cobertura que la de cualquier coche de serie.

En breve plazo se abrirán concesionarios en distintas ciudades españolas y es fácil que estas concesiones sean compartidas con las marcas de las que utilizan motores.

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



## 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  
Llusá, 3 • 08028 Barcelona  
Tel. 330 33 59

# Los Patrol, reyes de Túnez

Hace muy pocos días, sobre los históricos lugares de las luchas entre romanos y cartagineses, un equipo español logró una de las más brillantes victorias automovilísticas de estos últimos años: los Nissan Patrol vencieron en el durísimo Rallye de Túnez, marcando la primera victoria de un coche con motor diesel en una prueba de esta naturaleza.



La victoria de los Nissan en Túnez ha marcado todo un hito en el automovilismo: el triunfo de un diesel por primera vez en los anales de la historia.







**D**ESDE que en España, de la mano de Motor Ibérica, se fabrican los Nissan Patrol, la compañía de Barcelona ha estado empeñada en acometer empresas deportivas. Tras las participaciones en las dos ediciones de la Baja Montes Blancos y en el Campeonato de España de Tierra se había puesto de manifiesto las posibilidades de los Patrol, habiéndose logrado éxitos más que notables. Pero lo de Túnez ha sido la culminación internacional de un equipo español que ahora tiene el compromiso moral de seguir ofreciendo satisfacciones a los aficionados.

**Un equipo homogéneo y animoso, absolutamente amateur, ha derrotado a otros más experimentados**

El éxito de Túnez se explica por varios puntos: material muy bien desarrollado, equipo humano homogéneo y de calidad y buen planteamiento deportivo.

Hablemos primero del material, de los coches. De los

primeros Patrol de 70 caballos a los actuales hay todo un mundo. Los motores, desarrollados por Motor Ibérica en su centro de Cuatro Vientos, en Madrid, no tienen nada que ver con los primitivos. Bajo la supervisión de Pepe Antelo se ha logrado que los actuales A4.28 (que ya se montan ahora de serie, con 76 caballos) rindan más de 120 CV y sobre todo una cifra de par por encima de los 32 mkg. Esto se logra por la incorporación de un turbocompresor Garret, con presión de soplado de 0,7 atmósferas y un intercambiador de calor aire-aire que se montaba en dos unidades co-

mo novedad para el Rallye de Túnez. Miguel Prieto y Juvanteny disponían de estas versiones, siendo ligeramente más potente la de Juva, por diferente dimensión de la carcasa del turbo. El coche en esta definición es sorprendentemente competitivo. Su velocidad máxima, pese a las dos toneladas de peso, es superior a los 160 km/h. y en la etapa de Tozeur, en la que la salida se daba en línea, todos los coches a la vez, Juvanteny sólo fue superado por los dos Lada con motor de gasolina de 250 caballos y por el Land Rover con motor de 280 caballos.

Mariano Lacasa debía con-

formarse con el motor turbo sin intercooler, algo menos potente y las niñas, con un atmosférico de 90 caballos. La falta de tiempo para preparar los cuatro motores iguales ha sido la causa de que hubiese estas diferencias de material. En la próxima Baja se espera disponer de cuatro motores similares, todos de una potencia igual a la de los dos coches punteros.

También los chasis han sido concienzudamente preparados, aprovechándose de la experiencia de los talleres TR2, que dirige Ramón Termens, que también se encontraba en Túnez como equipo de apoyo. Los trenes delante-

**En la etapa de Tozeur, con salida en línea, se puso de manifiesto la enorme eficacia de los nuevos motores de Motor Ibérica.**

ros se han reforzado, se han estudiado unos amortiguadores especiales y se montan ballestas de mayor dureza. Todo ello buscando una superior robustez, pero sin alejarse mucho de los vehículos de serie. En el fondo, lo que

se quiere demostrar es que los Patrol de los clientes son unos vehículos notablemente robustos sin necesidad de refuerzos especiales y sólo su utilización en pruebas deportivas recomienda algunos refuerzos.

El equipo humano es sobradamente conocido. Lo componen ocho parejas: los dos hermanos Juvanteny, de Olot, con enorme experiencia en pruebas todo terreno, no en vano Juva fue el ganador de las dos ediciones de Jeep Cross y tercer clasificado en la última Baja. Mariano Lacasa y Jaime Balañá son más de rallye que de todo terreno, pero llevan desde el principio

corriendo con los Patrol, logrando el pasado año el título nacional en la categoría diesel. Miguel Prieto y Julio Vázquez son de Vitoria. Prieto también ha participado en los Jeep Cross y siempre ha destacado por su fogosidad. Ha corrido en todo lo que se mueve, desde motos a velocidad en circuito, casi siempre con buenos resultados. Por último (y lo de último no tiene la menor significación) se completa el equipo con un equipo femenino, formado por Begoña Kaibel y Susi Cabal. Si en sus comienzos la inclusión de un equipo femenino podría parecer más una decisión de imagen, hoy Be-





goña y Susi se han convertido en unas rapidísimas conductoras. Baste decir que en el primer tramo del Rallye de Túnez aventajaron por tres horas (en 360 kilómetros) al segundo equipo femenino, que venía aureolado por tres participaciones en el Dakar y contaban con un competitivo Toyota Pick-up, mucho más potente que los Patrol.

Pero un equipo no sólo lo forman los pilotos y copilotos. A Túnez se desplazaron Ramón Termens y Pepe Antelo, inscritos como asistencia, sobre un Patrol de serie. El director del equipo, Paco Crous, se desplazaba en una nueva furgoneta de asistencias acompañado por Pascual Ruiz, que no sólo es un excelente mecánico, sino que tiene un sentido del humor que hace levantar el ánimo en las horas malas, que también las hubo. Un tercer equipo de apoyo estaba integrado por Tomás Villaroya, responsable logístico de la expedición, acompañado por Ramón Casademon, que echaba una mano en cualquier aspecto, técnico o mecánico, que pudiese surgir.

En cuanto al planteamiento deportivo la cosa estaba bastante clara desde el inicio. Ha sido la primera salida al extranjero, frente a rivales de gran categoría y en un rallye de condiciones de dureza extrema. El planteamiento era, en los comienzos, de ir a aprender. Luego, cuando ya en la primera etapa se comprobó que las diferencias respecto a los líderes no eran excesivas, se pensó en que la cosa podía ir mejor de lo esperado.

Hubo tres fases o momentos en la carrera. En la primera etapa se adoptó un ritmo elevado, pero sin asumir grandes riesgos. Resultado: se estaba muy arriba. Se inicia entonces la segunda fase: atacar a fondo. Resultado: entre los tres primeros, pero un notable desgaste de material. Tercera fase: cuando los dos equipos en cabeza han abandonado o marchan retrasados a causa de los accidentes, los Patrol están en cabeza, adoptándose una táctica ya notablemente conservadora. Resultado: triunfo final de Miguel Prieto.

El desarrollo de la carrera

es de sobra conocido por nuestros lectores, por lo que no vamos a extendernos en él. Digamos que, equipo por equipo, Prieto llevó a cabo una inteligente carrera, no cometió errores y fue quien menos problemas mecánicos padeció. Le ayudó el marchar detrás de Lacasa y ver su accidente, pudiendo evitarlo.

Mariano fue el más desafortunado. Pese a un coche de menor potencia, se situó en cabeza cuando el Lada y el Range Rover se fueron por el barranco. Su inexperiencia en este tipo de pruebas fue la causa de su accidente y del único abandono entre los Patrol.

Juventeny ha sido el piloto más rápido de los cuatro. Dis-

**A partir de ahora, las participaciones de los Nissan, en la Baja o en el Rallye Faraones, van a ser seguidas con enorme atención. El listón ha quedado fijado muy alto.**

tintos problemas mecánicos le retrasaron desde el segundo día, por lo que se vio obligado a remontar posiciones. Las niñas fueron todo un prodigio de regularidad. Su seguridad y rapidez le recompensaron con un séptimo puesto final, que pudo ser un quinto si no fuera por un inoportuno pinchazo.

Ahora, tras el éxito de Túnez, viene lo más difícil: el mantener el nivel que se ha puesto de manifiesto en Túnez. Hay proyectos muy ambiciosos, como el aligeramiento de las carrocerías e incluso el incremento de potencia, así como el refuerzo de algunos elementos que en pruebas de este tipo han demostrado poca fiabilidad. Por ahora, lo único seguro es la participación en la Baja, el próximo mes de julio, y posiblemente el Rallye de los Faraones, en Egipto, en septiembre. De momento, ahí queda la hazaña de Túnez y el reconocimiento internacional de un equipo genuinamente español.

# MICHELIN

Serie M



## los neumáticos fuera de serie

**MX**

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

**MXL**

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

**MXV**

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

**MICHELIN**





## Museos

### Historia del automóvil

El próximo mes de junio el príncipe Carlos de Inglaterra abrirá las puertas de la exhibición denominada «Wheels», en el Museo Nacional del Motor de Beulieu. Esta será una memorable ocasión para realizar un interesante viaje cultural por la historia del automóvil a través de una exposición recreativa, que comienza en 1885, con los primeros modelos de la automoción, hasta la exhibición de los proyectos del futuro, hasta el año 2000.



## TALLERES DE GUARDIA

**D**URANTE el sábado 11 y el domingo 12, los talleres que recogemos a continuación están de guardia:

**CITROËN:** En Madrid, la central en Doctor Esquerdo, 62. Tel. 273 76 00, y Talleres Castillo, Avda. Pablo Iglesias, 87. Tel. 450 12 12 (sábado). Comercial Citroën, c/Llodio, 5. Tel. 729 02 91 (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 Auto Castillo, Balmes, 184. Tel. 218 85 60. En Madrid, de 9,30 a 13,30 horas, en Ventauro, P.º Olivios, 117-119. Tel. 464 01 00.

**RENAULT:** En Barcelona. Tel. 247 25 29. En Madrid, T. Tineo (B.º Lucero), tel. 464 89 08. G. del Prado, tel. 429 01 25. 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., Wirtado, 59-61. Tel. 321 82 83. Recambios Puig, Aragón, 11. Tel. 224 51 57. Talleres Roque, Padilla, 285-287. Tels. 235 22 66 y 236 60 01. En Madrid, la central, en paseo Castellana, 278. Tels. 215 31 40 y 215 33 40. Ancri, Ocaña, 94-100. Tel. 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.

## La foto premiada

### Más claro, agua

**S**IEMPRE se ha dicho que una imagen vale más que mil palabras, y como muestra este botón. Aunque tan malo es pecar por defecto como por exceso. La foto la remite Luis Miguel San José, de Madrid, que recibirá como premio una suscripción por seis meses a MOTOR16.

## Coches

### Empiezan los circuitos

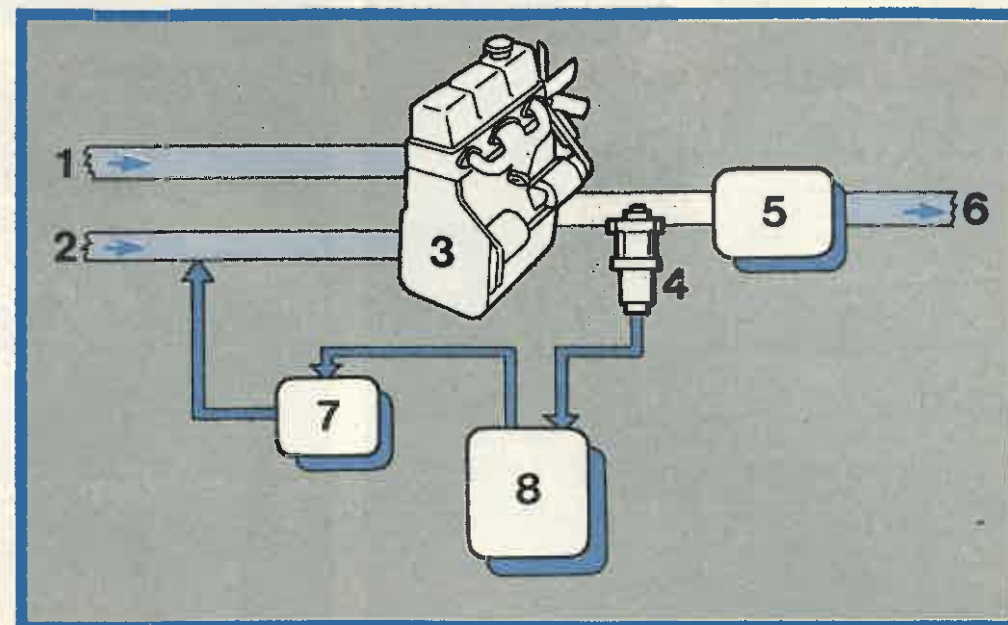
El domingo 19 de mayo, y no el día 12, como estaba previsto, en el circuito madrileño del Jarama, se inaugurará la temporada A las diez de la mañana se iniciará la jornada con la Fórmula Fiesta, a la que seguirán la Copa Renault Iniciación, Fórmula Nacional, Campeonato Fura, Copa Renault Turbo y Campeonato de Producción, esta última prevista para las 13,45 horas. Los días 11 y 12 de mayo se celebrará el Rallye Internacional Vasco-Navarro, la quinta prueba puntuable para el Campeonato de España. La salida se dará a las 16 horas del sábado día 11 en Guecho, donde está prevista la llegada el domingo 12 de mayo, a las diez de la mañana, tras recorrer los 637 kilómetros de que consta el Rallye.

# Conozca su coche

## AIRE LIMPIO CON CATALIZADOR

**E**N Europa ha comenzado la lucha contra la contaminación. Aunque con algunos años de retraso con respecto a Estados Unidos, las normas que se están imponiendo en algunos países europeos son tan estrictas o más que allí. Para hacer que las emisiones de gases tóxicos desciendan hasta los límites establecidos, se recurre a la instalación de catalizadores en los tubos de escape de los coches. Para la instalación del catalizador es necesario toda una serie de modificaciones en el sistema de alimentación y encendido del automóvil.

Básicamente lo que se trata de conseguir con la instalación de un catalizador es que se produzca una reac-



Los elementos básicos de un vehículo dotado con catalizador son los siguientes: Entrada de aire (1), entrada de gasolina (2), motor (3), sonda Lambda (4), catalizador (5), salida de gases (6), dosificador de mezcla (7) y la central electrónica (8).

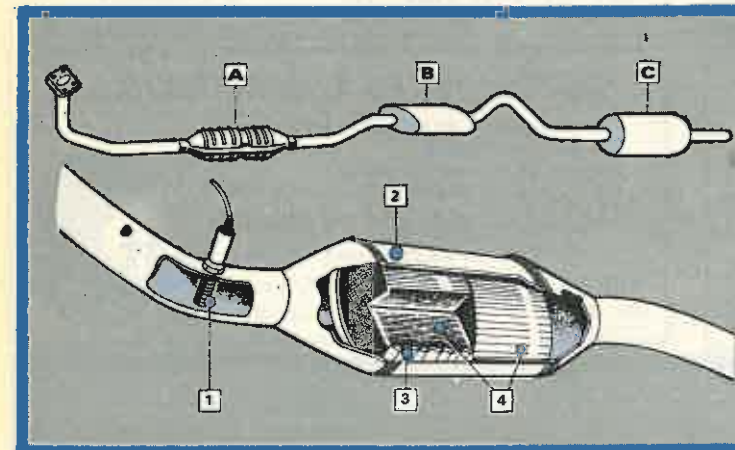
ción química controlada para reducir los productos tóxicos que contienen los

gases del escape. Para conseguir esto hay que comenzar por utilizar gasolina sin plomo, ya que, de lo contrario el plomo contenido en la gasolina «envenenaría» el catalizador y no podría cumplir su función, al quedar saturado de plomo. La mezcla de gasolina y aire debe estar dosificada en su proporción justa, mediante un regulador electrónico.

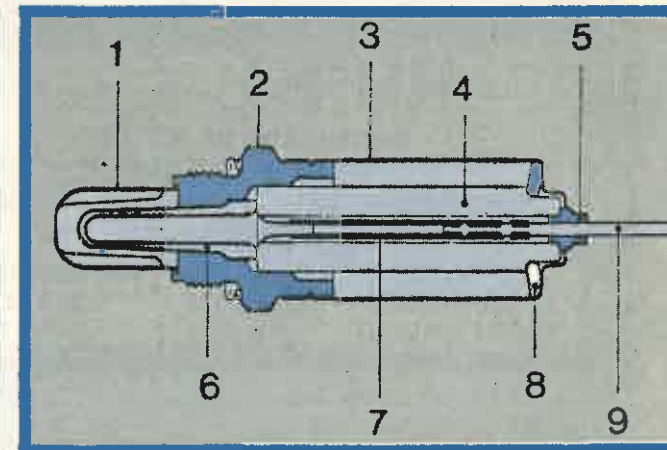
Este regulador recibe la información de una sonda situada en el tubo de escape. Esta es la llamada sonda Lambda, que está construida con un material cuya principal propiedad es que genera una corriente proporcional a la diferencia de iones de oxígeno que contienen los gases de escape con respecto del aire exterior. Esta señal es evaluada por la

central electrónica y adecua la proporción de mezcla para reducir la proporción de iones de oxígeno contenidos en los gases de escape.

Todo el sistema de escape debe ser modificado para soportar unas temperaturas más elevadas: la distribución, alimentación y encendido se tienen que modificar para poder utilizar gasolina sin plomo.



El sistema de escape queda de la siguiente forma: A, catalizador; B y C, silenciadores. En el interior del catalizador nos encontramos con una sonda Lambda (1) antes de la entrada, después una malla metálica para amortiguar las vibraciones (3) y el soporte del material cerámico que contiene el catalizador (4). El recubrimiento del conjunto (2) debe de estar preparado para resistir muy altas temperaturas.

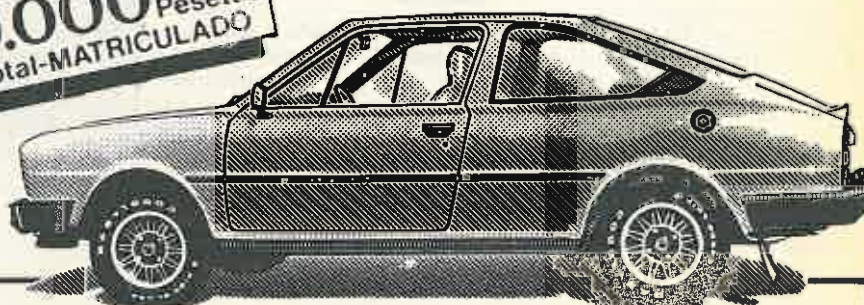


Radiografía de la sonda Lambda. (1) recubrimiento, (2) soporte, (3) funda de protección, (4) cuerpo de cerámica, (5) aislante, (6) sonda de cerámica, (7) terminal eléctrico, (8) muelle y (9) cable eléctrico.



en todas las regiones

799.000 Pesetas  
Precio total-MATRICULADO



### MODELO COUPE

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

### MONTALBAN, S. A.

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

DISTRIBUIDOR OFICIAL



# Comprar y vender



## REPUESTOS IMPERIO

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

### AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL)  
SPARKOMATIC  
PIONEER  
**ALPINE** (PIONEER)  
SPARKOMATIC

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

### 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

## AUTOMOVILES CANALCAR

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

EMPRESA  
RECOMENDADA

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

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



## RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

Exposición y venta: Antonio López, 117 - Madrid-28026. Teléfono 475 47 93

Instalador oficial



### COLECTORES DE ESCAPE

- Mayor potencia • Mayor aceleración
- Mejor combustión • Menor consumo

### KIT DE CARBURACION

- Aumento de potencia
- Mayor reprise y velocidad punta



FERRAN GONZALEZ, 39-TF 274 00 84  
ACACIAS, 20-TF 488 32 44-MADRID

### USADOS NUEVOS OPERACIONES ESPECIALES

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

### SIN ENTRADA

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

## MINUSVALIDOS

Aparatos adaptables a todos  
los vehículos nacionales e im-  
portados. Remitimos a toda Es-  
paña e instalamos en nuestros  
talleres. Veintiocho años de  
experiencia.

### AUTOESCUELA



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

### SE VENDE

**RENAULT-5 GTL**  
MATRICULA M-DC

375.000 pesetas

Tel. (91)  
458 24 72

## SUSCRIBASE A MOTOR 16



**Motor 16**  
Apartado Nº 330 F.D.  
MADRID

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



# LA ESPAÑA DEL SEISCIENTOS 1958

## A la rueda de los americanos



**E**l año anterior el general estuvo a punto de ingresar en el Tratado de Roma. Olvidados quedaban los sueños locos de fabricar gasolina de modo artesanal y otros tantos destinados a salvar los caminos de una España maltrecha aún, apenas salida de la guerra. Sin embargo, allí estaban Ullastres y

Navarro Rubio dispuestos a sacar adelante la economía española y convertirla en dama repleta de salud y carne, tal como entonces gustaban las estrellas célebres; a librar su gran batalla con el mal, a costa



Jesus Fernandez Santos



del cuerpo, ya que no al alma, de distintas maneras. Los mineros lo castigaban con las primeras huelgas en Asturias, que traían a la memoria un pasado no muy lejano ni demasiado grato, y en tanto De Gaulle aspiraba a jefe de Gobierno, el general visitaba Barcelona y Juan XXIII era nombrado Papa. Había muerto Pío XII, aquel que, según Castiella, supuso «una nueva epifanía de la Iglesia y del Pontificado en el mundo actual». La prensa en general aseguraba que con el muerto tendríamos un nuevo indulto, tal como se acostumbraba

se divide dando paso a una ETA todavía en mantillas. Es verdad que para nosotros el Plan Marshall llegó sólo en película, que la radio vomitaba abominables seriales, junto al humor de Gila y los gritos de Bobby Deglané, mas, ¿quién pensaba en ello? Para borrar tales preocupaciones se hallaba, además del «seiscientos», la carne moderadamente erótica de Carmencita Sevilla, a la que andando el tiempo Bardem quiso convertir en actriz. No era cosa de dejarse amilanar por algún que otro revés meteorológico o político, ¿qué importaba que un tal Juan Ramón Jiménez muriera en el exilio, cuando se puede disfrutar cada domingo de ese mundo cantado por el cine? Sólo era preciso meterse en el pequeño coche, cambiar la habitual motocicleta, heladora en invierno, pura brasa en verano, y salir de las ciudades para volver roto a la noche velando el sueño de los niños. No en balde las peticiones llegan ese año a los cien mil vehículos. «Luego se quejarán», comentaba el general y se iba a inaugurar algún pantano, ceremonia habitual en las pantallas de los cines antes de la llegada de la televisión.

Mas hasta la televisión estaba ya como quien dice al alcance de la mano. Ya lo decía la canción: «La televisión pronto llegará / Yo te cantaré y tú me verás».

Son cinco horas de programas y las antenas medran en los tejados cubriéndolos con sus dedos oscuros y medrosos. Cincuenta mil de receptores hay sólo en Madrid, que había visto aterrizar a Foster Dulles en la vecina base de Torrejón de Ardoz. Los ministros españoles se apiñan mientras pontifica: «Hoy he aterrizado en una de las nuevas bases que hemos construido en virtud de una utilización conjunta. Es el símbolo de las estrechas relaciones entre nuestros dos países y prueba nuestra resolución de defender juntos nuestra independencia y la civilización occidental contra la amenaza de un despotismo materialista y



## Ya están aquí los franceses

EN 1951, apenas un año después de la constitución de Seat, surge otra nueva empresa automovilística, ligada al grupo francés Renault y que, bajo la denominación de Fabricación de Automóviles, S. A. (FASA), se instala en Valladolid. En 1953 comienza a montar el bien conocido 4/4, que iría preparando el terreno de la popularización del automóvil al que sería luego su gran competidor, el 600. La producción de ese año en FASA sería de 707 unidades.

Peru el gran despegue de Renault vendría a partir de 1958, año en que produce un total de 1 000 unidades del Dauphine, el primer utilitario rápido que se fabrica en este país. Con cuatro puertas y un modesto consumo (se publicaban seis litros a los cien kilómetros), podía conseguir los 115 kilómetros por hora. Pero pronto sería conocido como el «coche de las viudas», dada su tendencia a salirse de la carretera.

En la década de los cincuenta, dos firmas francesas —Renault y Citroën— se instalan en España. La primera empieza a hacer competencia a Seat, y la segunda se centra inicialmente en furgonetas de exportación.



El otro francés que viene a España es Citroën, cuya sociedad Citroën Hispania se constituye en 1957 con un capital social de cien millones de pesetas, y que sigue la línea de fabricar vehículos de escasa potencia en su fábrica de Vigo. En 1958 fabrica 401 furgonetas 2CV-425 c.c., conocida como AZU, destinadas prácticamente a la exportación. Los primeros vehículos eran simples montajes con un coeficiente de fabricación de un 8 por 100. Hasta el año siguiente no comenzaría a producir vehículos con unos niveles más significativos, alcanzando las 1 700 unidades de furgonetas y 75 unidades de la AZL, la berlina 2CV, muy popular también en años posteriores.

Mientras, en la edición del 58 de la Feria de Muestras de Barcelona, se recoge ya un amplio muestrario de por dónde va la motorización española. Allí están presentes los David, Isetta, Maquitrans, PTV, Huracán, Roa, etcétera. Y destaca la ausencia del Pegaso deportivo, el recordado Z, que ha sucumbido ya en 1957, pese a los esfuerzos de Wilfredo Ricart. Al tiempo se construye en Zaragoza el Sider TZ, y ya se anuncia el Land Rover de Santana.

ateo.» O sea que los Estados Unidos no estaban dispuestos a dejarnos de la mano, no se sabe bien si para defendernos o para obligarnos. Al otro lado de los Pirineos se alzaba además la Cruz de Lorena y eran sordos por allí los oídos y ciegos los ojos ante las luchas de obreros y estudiantes, de comunistas, socialistas, o simples liberales. Cuando desfilan las nuevas tropas que han luchado en Ifni frente a los marroquíes, la gente aplaude, luego, a la tarde, se mete en su «seiscientos» y se aleja a matar las horas hasta la noche en las afueras de Madrid. En el suyo, un poco más potente, va el general de caza. En su interior a veces concede entrevistas:

— Mi general, ¿ha sufrido influencias ideológicas en su formación de hombre de Estado?  
— Ninguna.  
— ¿Ni siquiera la de Mussolini?  
— Ni siquiera.  
— ¿No ha pensado usted en ningún momento de la guerra poner su país al lado del Eje?  
El general apenas se inmuta, sólo contesta:  
— No; Nunca.  
O sea, que los españoles pueden mirar tranquilos al porvenir como al pasado, con tal de que hagan suyos los principios de una Cruzada que algunos comienzan a ver demasiado lejana. Llega a España el famoso «Cinerama», donde la realidad aparece unida como por espaldas en una gran pantalla, y en tanto los ingleses llegaban al Polo y los americanos ponen en órbita su primer satélite, el Atlético de Bilbao gana como de costumbre la copa del general, convertido en Generalísimo ahora. Por entonces, un tal Dionisio Ridruejo, antiguo consejero nacional de propaganda, fundador de la Falange y autor de su himno, declaraba a la prensa de fuera que muchos de los vencedores del treinta y nueve se

sentían ahora vencidos, mas los juicios sumarios continúan sin otro control jurídico que el de los comisarios en los bajos de la Dirección General de Seguridad. Naturalmente tales avatares no asoman a la prensa; sólo vagos rumores que a veces llegan hasta el lugar del trabajo, donde a veces se duda como en tiempos de aquellos alemanes y sus campos de exterminio o los rusos después. En ocasiones, un tibio escalofrío remueve las conciencias

## Turismo TRIVER



Para dos plazas y dos niños  
Potencia 5 HP.  
Precio: 56.000 pesetas

ENTREGA INMEDIATA

Finanzauto, S. A.  
Velázquez, 42  
MADRID

Cincuenta unidades del Triver con motor de dos tiempos se hicieron en Bilbao.

de los españoles, pero a poco se apaga y olvida cuando el nuevo Papa trae consigo la sombra feliz de una amnistía al fin concedida. «Generosidad y fuerza, alegría y satisfacción para los amnistiados y para todos los españoles», comentarán los periódicos. Y, sin embargo, no pasa un mes y de nuevo los calabozos se llenan. Los obreros no ceden. Primero es en Asturias, donde cierta mañana el pozo María Luisa queda cerrado y la huelga corre a lo largo de la

UN AUTOMOVIL PEQUEÑO Y ELEGANTE  
ECONOMICO SEGURO PRACTICO

ANTONIO BAIGORRI  
MADRID TELEFONO 35448

Después del Biscúter y el Isetta, el PTV fue otro de los «pequeños». En 1958, costaba 73.000 pesetas.

en tales casos, y gracias a él nos enterábamos de que aún quedaban en nuestras cárceles dieciséis mil y pico españoles detenidos. Tras de Asturias se piensa en cerrar las principales fábricas de Cataluña, van a prisión los primeros estudiantes y los lejanos territorios africanos pasan a ser provincias españolas. Las colmenas de la Sagrada Familia reanudan su trabajo en el solar de Gaudí y, allá en el norte, el PNV



vega y la veta, camino de Oviedo, como en otros tiempos. Parán quince mil obreros. El Fuero de los Españoles se tambalea a causa de «unos cuantos revoltosos», más allá, en la lejána Barcelona, cinco grandes empresas se cruzan de brazos. La misma Seat va a la huelga y a poco se les unen también los vascos. Los sindicatos clandestinos van ganando terreno a los del Gobierno; las consecuencias de la huelga no son temidas ya, lo cual supone una cierta promesa de victoria más allá de disensiones, debilidades y fracasos de los que, sin embargo, el general sacará todavía tajada en las Cortes. Ante ellas reunidas hablará como siempre del comunismo y sus cómplices que en balde tratan de atacar el reducto español, inaccesible ante sus maniobras. «Todo ello —clama— justifica el celo que aplicamos en desarmar cada día sus tentativas de infiltrarse.» Es preciso seguir saliendo al campo, a la playa y esperar ese día señalado que todo el mundo sitúa en Navidad.

— Este año sí que lo dice.  
— ¿Qué va a decir?  
— Que se va.  
— Ni loco. Ese se muere en El Pardo.  
— Lo verás.  
Mas el discurso anual nada decía, tras el balance de empeños y logros; ni una sola palabra nos hacía adivinar a los españoles cuál sería nuestro destino inmediato. Fue preciso que pasaran años para verle tendido recibiendo el homenaje de aquellos que, a decir verdad, si en vida le temieron mucho, una vez muerto le recordaron poco. Y es que nacido como el «seiscientos» para durar hasta la eternidad, del coche aún queda por ahí algún que otro ejemplar sirviendo entre discreto y modesto. Del general, en cambio, sólo quedan unos cuantos pantanos, una viuda invisible y la constante algarabía en portadas de colores de sus nietas y nietos.

J. Fontes

Jesús Fernández Santos. Madrid, 1926. Novelista. Premio Nadal en 1970 por «Libro de la memoria de las cosas» y premio Fastenrath en 1979. Director del primer teatro de ensayo universitario (TEU) y Premio Nacional de Literatura en 1979 por su obra «Extramuros».

## Lo que dio de sí... 1958

- España ingresa en el Fondo Monetario Internacional y en el Banco de Reconstrucción y Desarrollo, y firma un pacto con la OCECE
- Ifni, Sahara y Guinea son declaradas provincias españolas
- En enero se establece la ley de Procedimientos Sumarísimos en consejos de guerra
- Se recrudescen las huelgas laborales y estudiantiles en todo el país. Escisión en el PNV que dará lugar al nacimiento de ETA
- El general Franco inaugura los pantanos de Entrepeñas y Buendía. Crimen de El Jarabo.
- Se crea la NASA y se lanza al espacio el primer satélite USA,

el submarino nuclear «Nautilus» atraviesa el Polo Norte, y Hillary llega al Polo Sur. Kruschev sucede a Bulganin como primer ministro de la URSS

- Año decisivo para Televisión Española. En Madrid se pasa de 15 000 a 50 000 antenas
- Nueva ley de Convenios Colectivos. Se retiran las monedas de níquel de cinco pesetas y se pone fin a las restricciones eléctricas
- Se constituye en Francia la V República y el general De Gaulle es elegido presidente. El cardenal Roncalli es elegido Papa con el nombre de Juan XXIII, tras la muerte de Pío XII

## La aventura de comprar un 600

Al comienzos del año 1958, más de cien mil solicitudes se agolpan a la puerta de Seat para hacerse con un flamante 600, solicitantes que tendrán que esperar casi cuatro años para verse correspondidos. Pero algunos automovilistas, más avisados, habían empezado ya en 1956 a mover el lento entramado burocrático. Esta es la historia de uno de ellos, que sólo tardó dos años en conseguirlo y unos meses más de papaleo.

— Febrero de 1956: Seat registra la petición de un modelo de 600.

— En octubre del 57, Seat solicita al cliente una serie de datos «que deben llevar conocimiento de firma, notarial o bancario».

— Ante la avalancha de solicitudes, «alguna de ellas con fines especulativos», se pide al cliente que deposite una fianza de 20.000 pesetas en junio de 1958.

— El 9 de julio de 1958, Seat comunica que el coche está disponible a partir del día 28. También se pide que se ingrese un total de 70.000 pesetas en determinadas entidades bancarias. Esta cifra es 5.000 pesetas superior a la prefijada, «dado que se han incluido en el coche las siguientes modificaciones: mando de conmutador de luces e indicador de los desvíos bajo el vo-

lante, para choques reforzados, embellecedores de lujo y otros pequeños detalles».

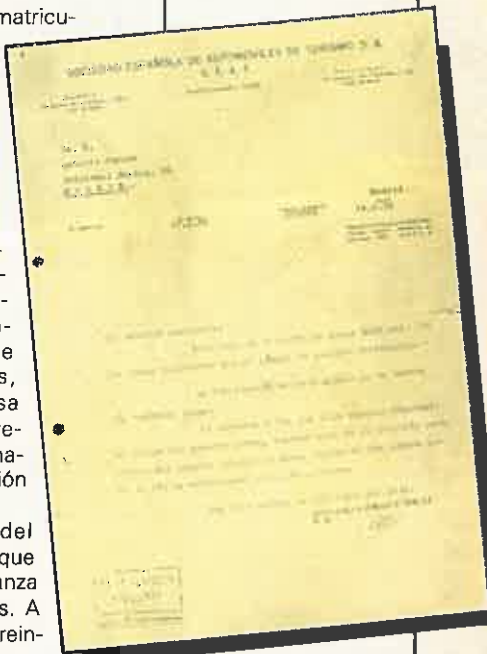
— En septiembre de 1958, Seat remite al comprador el número del certificado de fabricación para poder matricular el coche. Esta matriculación se produce el 30 de diciembre, tras abonar 838,50 pesetas por «chapa verde, derechos de las Jefaturas de Industria y Obras Públicas, visado gubernativo, exención del pago de Derechos Reales, cartilla de requisita militar, chapa precinto y patente nacional de circulación de 1958».

— En enero del 59, el cliente pide que le devuelvan la fianza de 20.000 pesetas. A los once días se la reintegran.

— Y, por último, el 7 de septiembre del 59 se abonan 11.313,50 pesetas por el Impuesto de Consumos de Lujo y suplidos en la matriculación. El proceso había concluido.

R. R. S.

**D**EL 600 queda aún por ahí algún que otro ejemplar. Del general, sólo quedan unos cuantos pantanos, una viuda invisible y la algarabía en las portadas de colores de sus nietas y nietos



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

## Tarjetas Postales



## Xavier Domingo

## Ribadavia de Ribeiro

**L**EGANDO a Ribadavia en coche desde Orense, y así que se entra en la zona de Denominación de Origen del vino de Ribeiro, surge la densidad de un viñedo repartido en infinitas pequeñas propiedades.

El Consejo Regulador me pidió que les hiciera el pregón de la fiesta del vino de este año, y hubo suerte con el tiempo. Brillante primavera gallega, verde y jugosa, con todos los frutales en flor. La delicia lírica de los valles del Miño, del Avia y del Arnoia. La viña, en las colinas o en los abruptos barrancos, está cultivada con enorme mimo y ojalá se pusiera el mismo en la vendimia y en la elaboración del vino.

Ribadavia es una bella y antigua ciudad con una gran judería bien conservada. Fue una de las más importantes, ricas y activas de España hasta la inmundicia de los decretos de expulsión y aun algo después, porque los judíos gallegos supieron jugar bien el disimulo de la conversión mientras les fue posible.

Hasta que se tuvieron que ir de su país al ser expulsados, los judíos de Ribadavia fueron grandes cultivadores, cosecheros y comerciantes en vino y estaban tan aferrados a su ciudad que, cuando en el siglo XIV fue atacada por los ingleses del duque de Lancaster, unidos a los cristianos, que probablemente eran minoría en la villa, resistieron durante largo tiempo un sitio muy duro y lucharon hasta la muerte. En el bien documentado «Los judíos en el reino de Galicia», de José Ramón Orega, publicado por Editora Nacional, hay un par de excelentes capítulos sobre los judíos de Ribadavia.

Hoy, de todo aquello, sólo quedan piedras, bellas y nostálgicas piedras y una hermosa tasca en la entrada de la judería se llama O Xudio y sirve apreciados vinos de Ribeiro.

La Cooperativa del Ribeiro está en la entrada de Ribadavia. Entre sus productos destaca un blanco francamente notable, el bradomín. Acaba de salir a la venta el 84, que es delicioso. Es un vino elaborado con seriedad y visión de futuro, muy respetuoso de las cepas autóctonas. De esa calidad superior de ribeiro la cooperativa sólo hace unas 30.000 ó 40.000 botellas y ha comenzado a exportarlo con éxito. Sutil, aromático y sabroso, el bradomín difiere del acostumbrado y a menudo fraudulento ribeiro de taza y tasca, casi siempre en exceso ácido.

En la feria se degustan ribeiros de cosechero, algunos más interesantes que otros. Me gustó mucho uno de Arnoia, que justamente está de vino de la casa en donde Paco Vilas, en Santiago de

Compostela. Me sirvió, el día de mi partida, para acompañar medio kilo de percebes en la amable compañía del presidente del Consejo Regulador de Ribeiro, el amigo Fernández Anguiano. Los percebes, de primera, venían de la parte de Camarinhas. Eran de esos de zumo y pie rojizo, fuertemente iodados, puro mar bravío, el mejor de los mariscos.

También se come en la feria, aunque no percebes. Sigue presente, cómo no, el pulpo cocido y aliñado con pimen-



tón picante que tanto va con el ribeiro y que tan bien saben macer las pulpeiras en sus brillantes marmitas de cobre. Pero gana terreno el churrasco de cerdo, costillares y chorizos, que son gruesas salchichas de asar. De las parrillas alimentadas con carbón de brasa sale el más apetitoso de los olores y, a menudo, esas salchichas asadas son de muy buena calidad.

El ambiente es familiar y borrachín. En la parte alta del pueblo se instala la

norria, los autos de choque, el castillo de la bruja, los tiros al blanco y otras rutilantes atracciones. Abajo, en la plaza del Ayuntamiento, de la que arranca el laberinto de callejuelas de la judería, el tinglado de la orquesta de rock que da a la mocedad baile epiléptico. Circula visiblemente el porro, mientras un par de parejas de la Guardia Civil y los urbanos vigilan, buena gente, que la cosa no pase a mayores.

Expresé, en mi pregón, mi fe en el vinho de ribeiro si se impone la seriedad en la zona, si se respeta el reglamento, si se lucha contra el fraude eficazmente, si todos ponen inteligencia, corazón y manos en la obra.

Son muchos «sies» pero, a pesar de ellos, tengo confianza en los gallegos. Sé que el reto europeo les afecta profundamente y ellos saben que en sus vinos tienen una baza considerable.

En la zona de Ribeiro hay blanco y tinto. El tinto es de implantación relativamente reciente. El ribeiro, antiguamente, era siempre blanco. Y actualmente, el tinto está lejos de la calidad del blanco. Son esos tintos de ribeiro vinos en pañales, muy bebés, saben a do-dotis. La afición local, sin embargo, los

aprecia y gusta de ellos para acompañamiento de la laconada o del pote. También se beben en taza y dejan en los bordes una mancha intensamente morada.

Les dije a los de Ribadavia en mi pregón que en los tiempos que corren el vino es el mejor sustituto de la esperanza y que nunca fue tan actual como hoy la máxima salomónica de comamos y bebamos que mañana moriremos. A juzgar por la considerable cantidad de botellas que se vaciaron, estuvieron de acuerdo.





**A FONDO**

**LADA 2121 TT  
CAMARADA NIVA**

Los todo-terreno están de moda en todo el mundo. La Unión Soviética aporta a este mercado un pequeño vehículo, el Niva, sencillo y eficaz.

**VIRTUDES DEFECTOS**

<u>Comportamiento</u>	<u>Dirección dura</u>
<u>Relación calidad/precio</u>	<u>Acabado</u>
<u>Consumo todo terreno</u>	<u>Respaldo de asientos muy bajo</u>

**N**O es muy frecuente tener la oportunidad de probar productos que provienen de Rusia, exceptuando el caviar y el vodka, y menos cuando se trata de automóviles. En esta ocasión traemos a nuestras páginas a uno de los mejores representantes de la tecnología automovilística soviética, el Lada Niva. Este vehículo tiene otras características extraordinarias, además de su procedencia, ya que a pesar de tratarse de un todo-terreno su carrocería es autoportante, su suspensión delantera es independiente y su comportamiento es muy similar al de cualquier turismo. El Niva nació como un utilitario económico, capaz de transitar por cualquier camino de las estepas rusas en cualquier época del año. Y lo cierto es que cumple a la perfección no sólo como vehículo rural, sino como un vehículo muy cotizado en el mercado del ocio, objetivo que no creemos que estuviese

en los planes iniciales del fabricante, pero que al ver los resultados que se obtenían en los mercados exteriores ha ido introduciendo mejoras en el coche para adaptarlo a las nuevas exigencias. En muchos detalles se nota la mano de Fiat, ya que la marca fabrica otros modelos bajo licencia italiana. Así pues, el bloque y la caja de cambio son de origen Fiat, al igual que otros muchos elementos de menor importancia, tal y como los interruptores y mandos de las luces o las manecillas de las puertas. Al comprador español esto puede llegar a serle incluso ventajoso, ya que le resultará fácil encontrar una serie de repuestos que son comunes a los 124 y 127 que fabricaba Seat. Aunque el coche ya tiene más de nueve años en el mercado, su línea no desentonaba con respecto a modelos más recientes, y tan sólo algunos detalles secundarios dan muestra de cierta añejez. Un lavado de cara, en particu-

El Niva es un vehículo sumamente eficaz en todo terreno. Tanto en zonas muy trialeras como en caminos rápidos el comportamiento es ejemplar. La elasticidad de la suspensión es notable

lar de los interiores, sería muy de agradecer, ya que tecnológicamente el Niva es uno de los modelos más avanzados de su categoría. Por su tamaño, cumple los requisitos que se exigen a un utilitario de tamaño medio, mientras que por sus cualidades técnicas destaca como uno de los vehículos todo-terreno con más posibilidades del mercado.

**MECANICA**  
★★★

En el Lada se han olvidado algunas de las soluciones clásicas que se adoptan en la mayoría de los todo-terreno para adoptar otras más vanguardistas, que se muestran tan eficaces o más que las convencionales. La primera peculiaridad es la construcción del chasis. En lugar de adoptarse un chasis con largueros sobre el que se montan los elementos mecánicos, se ha optado por una carrocería autoportante sobre la que van anclados dichos elementos. El conjunto resulta sumamente rígido, y todos los anclajes de la suspensión están calculados para resistir las más fuertes sollicitaciones. La suspensión delantera es independiente, rechazándose el sistema de eje rígido, que, aunque resulta muy robusto, penaliza el comportamiento del coche, tanto en



## A FONDO

campo como en carretera. Los elementos elásticos de la suspensión son muelles helicoidales, con lo cual se consigue que los recorridos de suspensión se vean incrementados con respecto a modelos dotados de las tradicionales balistas. Todo este conjunto de elementos hace del Niva un vehículo muy utilizable en cualquier circunstancia.

El motor es de origen Fiat, pero la culata y todo el sistema de distribución han sido modificados por los técnicos soviéticos para adaptarlos a las necesidades de un todo-terreno. Este objetivo ha sido cumplido sólo en parte, ya

que, aunque el motor tira bien y sube de vueltas con alegría, está falto de respuesta por debajo de las 2.500 revoluciones por minuto, por lo que en con-

ducción todo-terreno hay que hacer uso intensivo del cambio de marchas.

El consumo se mantiene con niveles aceptables, teniendo en cuenta el tipo de vehículo de que se trata. Sorprendentemente, la cifra más razonable de todos los consumos obtenidos es la del consumo en utilización todo-terreno, que, aunque supera los quince litros a los 100 kilómetros, se ha obtenido en unas circunstancias muy difíciles de barro y agua.

La tracción es permanente a las cuatro ruedas, sin posibilidad de desengranar ninguno de los ejes. La caja de

### EQUIPAMIENTO

#### Pequeñas ausencias

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



### SONORIDAD



#### Lo normal en estos casos

Al ralentí .....	54,0
A 60 km./h. ....	73,7
A 90 km./h. ....	78,6
A 120 km./h. ....	83,5
A tope .....	89,2

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

### FRENOS



#### Aguantan bien

#### DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h. ....	13,2
A 100 km/h. ....	38,6



cambio es de cuatro marchas, y con una caja de transferencias que multiplica por dos el número de marchas. En este punto sólo cabe decir que la reductora resulta poco corta, ya que se puede circular por caminos en buen estado a cincuenta o sesenta kilómetros por hora con la reductora engranada, mientras que cuando se abordan pasos difíciles hay que recurrir a la primera velocidad con demasiada frecuencia.

Al tratarse de un vehículo con transmisión total permanente, para evitar tirones y desgastes, monta un tercer di-

ferencial central que reparte la potencia entre los dos ejes. Este diferencial hay posibilidad de bloquearlo mediante una palanca que hay en la consola central. De esta forma, aunque uno de los ejes pierda tracción el otro seguirá empujando sin perder potencia. El freno de mano actúa sólo sobre las ruedas traseras, y para una utilización todo-terreno es más práctico que actúe sobre la transmisión.

A lo largo de toda la prueba todas las partes mecánicas han dado prueba de gran resistencia y fiabilidad, aguan-

tando la dureza de nuestro recorrido de pruebas sin ningún síntoma de flaqueza.

### COMPORTAMIENTO



Este es, sin duda alguna, el punto fuerte del Niva. Tanto en carreteras asfaltadas como por los peores caminos, muestra un comportamiento noble y seguro. En carretera se pueden mantener velocidades de cruce superiores a los

## ¡PRUEBA LA «ALETTA ELECTRA» Y COMPRENDERAS EL EXITO DE CAGIVA



UNA SUPER BIKE DE 125 C.C.

Arranque eléctrico/Engrase separado/Suspensión Soft Damp/Admisión por láminas/Sistema antivibraciones/Batería 12V. etc.

IMPORTADOR: GICASA. Ampurdán, 35, Prat de Llobregat (Barcelona). Tel. 370 82 51.

### CONSUMO



#### Sobresaliente en todo terreno

CIUDAD	l./100 kms.
A 24,3 km/h. de media .....	12,2
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h. de cruceo .....	10,3
En conducción rápida .....	11,1
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h. de cruceo .....	13,7
Conducción todo terreno .....	15,6
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Consumo medio ponderado .....	11,5
Recorrido (kilómetros) .....	315

### PRESTACIONES



#### Suficientes

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b> (km./h.) .....	126,8
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m. salida parada .....	23,8
1.000 m. salida parada .....	45,6
De 0 a 100 km./h. ....	26,9
<b>RECUPERACION (seg.)</b>	
400 m. desde 40 km./h. en 4.ª ..	23,1
1.000 m. desde 40 km./h. en 4.ª ..	47,2
De 60 a 100 km./h. en 4.ª .....	19,6

### FICHA TECNICA



#### LADA 2121 TT

**MOTOR** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1570 c.c. (79 x 80 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Carburador doble. Compresión: 8,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 93 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 78 CV a 5.400 rpm. Par máximo: 12 mkg a 3.400 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual de 4 marchas y reductora. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,0 km/h; 2.ª, 12,3 km/h; 3.ª, 19,0 km/h; 4.ª, 25,9 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

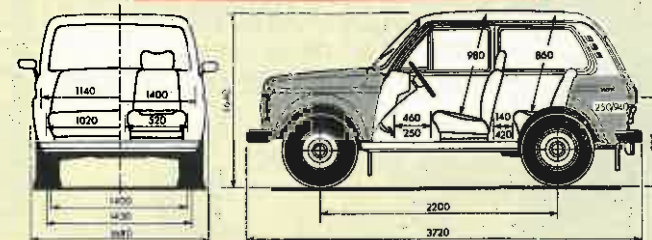
**DIRECCION** Tipo: De tornillo. Vueltas de volante entre topes: 3,3. Diámetro de giro: 11,6 metros.

**FRENOS** Sistema Disco delante, tambor detrás, servo.

**SUSPENSIONES** Tipo: Independiente delante y eje rígido detrás.

**RUEDAS** Llantas: De chapa, de 5 x 16 pulgadas. Neumáticos: 175 R 16.

**PESO** En orden de marcha: 1150 kgs.





## A FONDO



La instrumentación es muy completa. Tan sólo se echa en falta un amperímetro.



El acceso a las plazas traseras es difícil. Los asientos delanteros se abaten poco.



El negro predomina en los interiores. El conjunto resulta bastante austero.

cien kilómetros por hora. En zona de curvas el comportamiento sigue siendo irreprochable, aunque hay que tener en cuenta que la tracción a las cuatro ruedas impone unas técnicas de conducción un poco distintas a las de los vehículos convencionales.

Es conveniente llevar el motor a régimen alegre de vueltas para poder aprovechar la capacidad de tracción de los dos ejes. El coche es perfectamente neutro, pero jugando con el acelerador se puede conseguir que el eje trasero tire y el coche se inscriba en la curva casi como lo haría Ari Vatanen. En utilización todo-terreno lo primero que

sorprende es la capacidad tractora del vehículo. En este aspecto influye notablemente el tipo de neumático que monta de serie. Estos tienen un taco muy separado y, aunque penalizan el confort, aumentan las posibilidades del vehículo en su conducción por campo. No obstante, si no se va a hacer un uso intensivo del coche por campo, es recomendable montar unos neumáticos mixtos, que mejorarán el confort y el agarre del coche en carretera.

La suspensión delantera independiente absorbe perfectamente las irregularidades del terreno y permite circular a bastante velocidad por caminos en

mal estado sin tener que corregir permanentemente la trayectoria con el volante. En terrenos blandos o resbaladizos es donde el Lada da más de sí. El buen hacer de su suspensión, unido a la ligereza del vehículo, le permiten salir de terrenos que serían insalvables para otros vehículos más pesados.

El punto negro del coche es la dirección. En principio resulta aceptablemente precisa y no muy desmultiplicada, pero los esfuerzos necesarios para moverla son dignos de un transportista de pianos. En conducción por carretera resulta dura en ciudad, incómoda, y aparcando es un suplicio. El coche

monta de serie un volante igual al que tenían los 124, pero en la versión probada montaba un volante de cuero, que aunque era de menor diámetro resulta más cómodo por ser grueso y de tacto muy agradable. El coche mejoraría mucho si se variase el mecanismo o se adoptase una dirección asistida.

El manejo del cambio es bueno, y las marchas entran con facilidad; el único reproche es que queda un poco alejado del conductor, y éste se ve obligado a inclinarse hacia un lado para meter la tercera y la cuarta. Al lado de la palanca del cambio se encuentra la palanca de la caja de transferencias y la del bloqueo del diferencial. La de transferencias tiene tres posiciones, larga: corta y neutra, y la otra bloquea y desbloquea el diferencial. La primera se maneja muy bien, aunque es necesario que el coche esté parado. En cambio, la otra se muestra bastante reticente a la hora de desengranar el bloqueo, por lo que es necesario meter una marcha y dar algunos golpes de embrague para que el mecanismo se suelte.

Los frenos cumplen muy bien su cometido, aunque tienden a fatigarse en frenadas muy prolongadas, pero sin llegar a situaciones críticas.

El confort general no es malo, teniendo en cuenta que se trata de un todo-terreno y las suspensiones tienen que ser duras. Gracias al gran recorrido de la suspensión se ha podido suavizarla, de forma que el coche no se sacude mucho. El nivel de ruido tampoco es excesivo, y mejoraría sensiblemente montando otro tipo de neumáticos.

Al volante la posición es buena y todos los mandos quedan al alcance. La visibilidad es buena en todas las direcciones, y el alumbrado, suficiente para las prestaciones del vehículo.

### CARROCERIA



Estéticamente, el Niva resulta agradable y, aunque el coche es un poco alto, tiene casi más apariencia de turismo que de todo-terreno. Interiormente la decoración resulta muy monótona, y el color negro impera en paneles, tapicería y salpicadero. El cuadro es muy completo, aunque de diseño un poco anticuado; tan sólo se echa en falta un



El equipo es suficiente para atravesar Siberia de cabo a rabo. La bomba es un elemento muy necesario en un todo-terreno. El motor es de origen Fiat.



amperímetro, lo que tratándose de un todo-terreno es una falta importante. El equipamiento es muy completo, ya que el Niva viene equipado con cinturones en todas las plazas y un muy completo equipo de herramientas, en el que hay hasta desmontables para las ruedas. Los asientos son de material plástico y resultan calurosos. Los de delante recogen bien los rifones, pero el respaldo es muy bajo y los hombros quedan al aire. El asiento trasero es para dos plazas, y el espacio para las piernas es bastante amplio.

El acabado, en general, deja algo que desear y hay elementos que tienen un mal diseño evidente, tal y como el mecanismo de abatimiento del asiento trasero, o el mero hecho de que los asientos delanteros no se pueden echar para

delante con el reposacabezas levantado. También se echa en falta un limpiacristales trasero, que resulta imprescindible cuando se circula por campo.

La ventilación resulta escasa y es necesario recurrir al ventilador para que entre una cantidad de aire aceptable. El maletero es amplio y de forma regular, pero no lleva ningún tipo de bandeja que oculte el equipaje interior.

### FRENTE A SUS RIVALES

En el mercado español del todo-terreno no hay ningún rival directo; tan sólo el recientemente aparecido Suzuki SJ410 se aproxima al concepto del Lada, aunque evidentemente van dirigidos a mercados distintos. El tamaño del Suzuki le da una manejabilidad en utilización todo-terreno increíble, mientras que el Niva tiene de su parte una potencia y capacidad ascensional superiores. En carretera la ventaja es para el soviético, cuyas prestaciones superan al hispano-japonés. A nivel de acabado y calidad ambos vehículos se encuentran más o menos al mismo nivel, aunque el aspecto del Suzuki es más llamativo por tratarse de un diseño más moderno.

Victor Piccione  
Fotos: Ramón Rodríguez

**NUEVA**  
**VESPA IRIS**  
20 Novedades al TIEMPO

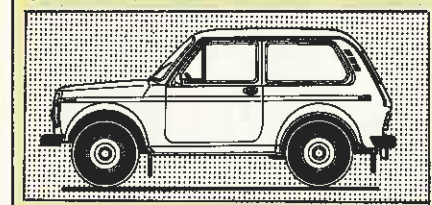
Es la respuesta al reto de la Alta Tecnología en el Mundo de hoy. La VESPA, en una continua evolución Técnica y Estética, ahora con 20 NOVEDADES AL TIEMPO, se perfecciona para ganar el Futuro. Depura la TÉCNICA y la LINEA con las que es LIDER. VESPA IRIS, en 200 y 150 c.c. da un fuerte paso. Así SUBE VESPA. **SUBE con VESPA**

VESPA. La GAMA más completa en 200, 150, 125 y 75 c.c.

4.000 puntos de venta y asistencia técnica.

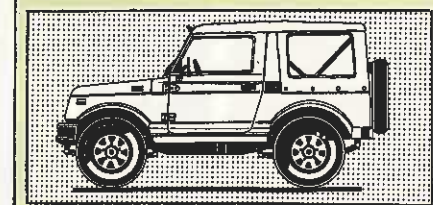
#### LADA NIVA 2121 TT 1.370.555 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción a las cuatro ruedas. Cilindrada: 1.570 c.c. Potencia máxima: 78 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.150 kg. Velocidad máxima: 126,8 km/h. Consumo medio ponderado: 11,5 l/100 km. Capacidad del maletero: 250 litros.



#### SUZUKI SJ 410 1.107.835 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción a las cuatro ruedas. Cilindrada: 976 c.c. Potencia máxima: 45 CV a 5.500 rpm. Peso: 890 kg. Velocidad máxima: 118,9 km/h. Consumo medio ponderado: 9,5 l/100 km. Capacidad del maletero: 110 litros.





# GUARDIA CIVIL DE TRAFICO DE LAS SANGLAS A LAS YAMAHA

La Guardia Civil de Tráfico está renovando su parque. Pese a que algunas de aquellas famosas Sanglas ya han sido jubiladas, todavía muchas de ellas siguen prestando sus servicios. Sin embargo, la cosa queda en familia, ya que son Yamaha 650 las sustitutas, y como bien es sabido, de las cenizas de Sanglas ha salido Samsa-Yamaha...

MOTOR16 tuvo la oportunidad de ver las primeras unidades que en estos momentos están saliendo para los distintos destacamentos de la Guardia Civil. Son 436 unidades las que están terminadas en la factoría de Hospitalet de Llobregat.

La base de partida de estas motocicletas es el chasis de la XJ 750 Seca, al que se le monta el excelente cuatro cilindros de 650 centímetros cúbicos de la XJ 650 que tanto éxito comercial ha tenido en nuestro país. Con sus 73 CV a 9.000 r.p.m., esta motocicleta alcanza los 180 kilómetros hora.

Dentro del equipo especial para las funciones que ha de desempeñar, destacan la sirena, la luz trasera telescópica, carenado integral, dos maletas, dos faros azules, la emisora y el altavoz. A ello hay que añadir el llamado *Digital Police Meter*, un contador de velocidad digital, que mediante la presión de un botón determina la velocidad. Su utili-

zación es la siguiente: el motorista nos sigue, aprieta el botoncito y al detenernos nos indica la velocidad a la que circulábamos.

Samsa-Yamaha entrega estas motos con una garantía similar a la de los clientes de la calle: un año. Además está impartiendo cursillos al personal de la Benemérita para familiarizarse con la mecánica de sus nuevas motos.

Así que ya lo saben, a ser buenos chicos por la carretera, que además la Guardia Civil nos vigila con motos que casi llegan a los doscientos kilómetros por hora...

Texto y fotos: J. L. Aznar

Las primeras Yamaha ya están en manos de la Guardia Civil. Dentro del equipo especial destaca el *Digital Police Meter* —foto superior—, un contador de velocidad digital.



# Déjese llevar



## POR UN AVANZA-SOLO

Disfrute del placer de conducir un pequeño avanza-solo con todas las ventajas de los grandes cortacéspedes:

El avanza-solo Outils Wolf para jardines de hasta 1.500 m<sup>2</sup> de césped.

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



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

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

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



## GRAN PREMIO DE ESPAÑA

# EL JARAMA DESBORDADO



**N**UNCA el circuito del Jarama había registrado una entrada como la del pasado domingo, que ha convertido al público en el principal protagonista del XXXV Gran Premio de España de Motociclismo, que aguantó todas las inclemencias del tiempo, sol, aire y lluvia, para no perderse el magnífico espectáculo que nos ofrecieron los mejores pilotos del momento. Jorge Martínez «Aspar» confirmó todas las esperanzas que los aficionados pusieron en él, dominando a un duro oponente co-

mo Dorflinger, que puso toda su experiencia para vencer al valenciano, que en todo momento se mostró superior. La carrera de 80 c.c. fue la segunda de la mañana, y para los miles de aficionados que se apretaban en el circuito y otros muchos que siguieron la carrera a través del televisor resultó el plato más emocionante de la jornada. Salió primero Aspar, con el suizo Dorflinger a su rueda, que no estaba dispuesto a que el español se le escapara. Aspar aguantó todos los recursos que el suizo puso en juego, con el fin de po-

nerle nervioso, cosa que en ningún momento ocurrió, demostrando el valenciano que ya está en condiciones de batirse con los mejores y, si es necesario, hacer que los demás bailen a su ritmo. Por otro lado, la Derbi se mostró superior e incluso, viendo la seguridad con que se movía Aspar, pensamos que aún pudo dar más de sí, de haber sido necesario. Tan entusiasmados estábamos todos con la lucha de Aspar y Dorflinger durante toda la primera mitad de la carrera (en las diez primeras vueltas cruza-

ron primeros por la línea de salida, cinco veces cada uno), que casi no nos dimos cuenta de la escalada del segundo piloto de Derbi, Manuel Herreros, que desde el puesto once alcanzó al grupo de cabeza y durante dos vueltas (la 12 y 13) rodó en cabeza. Herreros quiso demostrar que puede ser un buen segundo en el equipo Derbi, y agradecer de paso la confianza que habían puesto en él. Al final acabó en el tercer puesto, que permitió a Derbi algo que nunca había logrado: ganar y subir dos pilotos al podio.

Toda la experiencia de Dorflinger no pudo con la agresividad de Jorge Martínez «Aspar» y su bien afinada Derbi.



Aspar, el mejor español en el Jarama.



Bianchi remontó hasta lograr el éxito.



Lavado aprovechó la avería de Spencer.



Honda y Spencer son superiores en 500.





Con veinte minutos de retraso comenzó la carrera de 500, a causa de la lluvia. Todas las miradas estaban en Sito Pons, que el día anterior a la carrera sufrió una seria caída, que destruyó la moto, lo que le obligó a salir con la de reserva. Pero una cosa son las ilusiones que todos teníamos por ver a Sito delante y otra la dura realidad. Sito ya ha pasado la etapa de pupilo y ahora necesita una moto a la altura de sus posibilidades, y Suzuki aún está lejos, al menos en esta temporada, de proporcionársela. Honda y Freddie Spencer están muy por delante y en el Jarama se permitió colocarse en cabeza, a pesar de una mala salida, con la arrogancia de quien se sabe superior. Una vez el primero, puso tierra por medio, para hacer una carrera en solitario. Eddie Lawson ofreció un recital de pilotaje que por sí solo justificó cualquier esfuerzo por haber acudido al Jarama. Mientras que Spencer y Lawson nos dejaban boquiabiertos, Sito Pons se esforzaba por mantener su honrado no-



Sito Pons, a pesar de una terrible caída en entrenamientos del sábado, cumplió con mucha valentía y no defraudó a sus seguidores, aunque su moto está por debajo de las de sus competidores.

En 500 abundaron las salidas —hasta siete a final de recta— y las caídas. A pesar de su aparatosa no dieron mucho trabajo en la clínica. Herreros hizo una carrera extraordinaria.

veno puesto, que le obligó en ocasiones a ir un tanto «pasado». El segundo piloto de Honda, Randy Mamola, sólo dio cuatro vueltas, estrellando su moto al final de recta.

Andrés Pérez Rubio y Carlos Morante, los dos con Suzuki, realizaron una carrera a la altura de sus posibilidades y terminaron en los puestos 16 y 18.

El norteamericano Spencer a punto estuvo de lograr un doblete en el Jarama, a pesar de que apenas pudo descansar de su carrera de medio litro, para subirse en la moto de dos y medio. En la última carrera de la jornada todos los aficionados pusimos las esperanzas en Carlos Cardús. La victoria era difícil, pero no imposible verle rodar entre los cinco primeros. No fue posible, en la sexta vuelta perdió el control de su moto en Le Mans, terminando en el suelo a la salida de la curva. El piloto no sufrió lesiones de importancia, pero la máquina quedó fuera de carrera.

Entre este accidente de Cardús y la superioridad que mostraba Spencer



Los paisanos de Aspar celebraron con tracas el triunfo del piloto valenciano.



puso en un punto de aburrimiento la carrera, que por ser la última dio excusa para que los primeros espectadores abandonaran su sitio en las pelouses y tribunas. Pero la mayoría retornaron sobre sus pasos, porque la Honda de Spencer comenzó a perder fuerza, momento que Carlos Lavado aprovechó para forzar su marcha y pasar al americano. El escape de la Honda quemó la parte derecha del carenado, pero lo más grave fue la falta de potencia que le ocasionó, relegándole al noveno lugar. Tras Lavado pasó por línea de llegada Wimmer y Mang. El segundo piloto español, Luis Miguel Reyes, con Cobas, mantuvo el tipo, muy cerca de Vitali y Roth. La moto española puede dar aún una sorpresa este año.

En la carrera de 125 las posibilidades de los pilotos españoles eran escasas a priori, pero no por ello dejó de tener emoción. Desde el comienzo, Fausto Gresini, con Garelli, se situó en el primer lugar, rodando con cierta comodidad, porque el peligro estaba muy lejos, que era Pier Paolo Bianchi, que se había quedado descolgado. Bianchi nunca dio por perdida la carrera y rodando siempre un segundo más rápido que Gresini terminó por darle alcance, e incluso sacarle casi trece segundos de diferencia en la llegada. El mejor resultado de un piloto español fue el de Andrés Sánchez Marín, que llegó a rodar en quinta posición y terminó en el décimo lugar. Manuel Herrerros, que aspiraba a una honrosa calificación, abandonó en la quinta vuelta.

F. B. R. y J. Robledo  
Fotos: A. Puyol y R. Rodríguez

## Nieto: tiempo de descanso

EN el ánimo de todos los espectadores del Jarama había dos nombres ausentes de la pista, Angel Nieto y Ricardo Tormo. Los dos hubieran preferido estar sobre la moto, pero sus lesiones no se lo permitieron. Al menos a Ricardo Tormo le quedó la satisfacción de ver en el «cajón» a sus compañeros Aspar y Herrerros.

Para Angel Nieto la jornada del domingo será de las que nunca olvidará. Durante el fin de semana los medios de comunicación habían especulado con el anuncio de su retirada definitiva, ante la imposibilidad de éste para clasificarse en los entrenamientos. Lo cierto es que las circunstancias no son las más propicias y retirarse con trece títulos a la espalda no es ninguna deshonra. Pero Angel aún no ha tomado esta drástica decisión. El pasado sábado se reunió con su amigo Agostini, que, según parece, le aconsejó que no se preocupara demasiado por su situación y que dejara



pasar el tiempo para que terminara de recuperar su mano y que en Italia lograrán una perfecta puesta a punto en la Garelli. Este es un buen consejo, que a buen seguro seguirá Angel Nieto, aunque ello implique que la presente temporada esté prácticamente perdida para el piloto español.

En la actualidad, Angel tiene treinta y ocho años, pero éste no debe ser el mayor problema. Lo que es indudable es que con esta edad ya no puede arriesgarse a correr, sólo por lograr un puesto de segundón. Eso podría llegar a ser mucho más desmoralizante, para alguien que está acostumbrado a salir siempre a ganar. Prueba de este afán de superación es el interés por correr precisamente en 250, cuando le hubiera resultado mucho más sencillo mantenerse en 125 y 80 y conseguir un título fácil. La pena es que nadie antes se interesara por proporcionarle una máquina oficial de 250 o de 500.

## EL CAMEL TROPHY MAS DURO

### BORNEO, UN INFIERNO

LA sexta edición del Camel Trophy, que ha discurrido por la selva de Borneo, ha sido la más dura de cuantas se han celebrado. Las torrenciales y repentinas lluvias ecuatoriales y las intransitables veredas e infranqueables ríos con caudales de más de seis metros de profundidad, hicieron necesario recortar considerablemente el recorrido, que quedó reducido a cuatrocientos kilómetros en lugar de las mil millas —1.600 kilómetros— previstas en principio, pese a que las últimas jornadas de conducción finalizaron a las cuatro de la mañana y se reiniciaron tan sólo tres horas más tarde.

Tras estos durísimos quince días, en los que se hizo necesario evacuar los vehículos en helicóptero, el primer equipo alemán se alzó con la victoria tras apuntarse el triunfo en las nueve pruebas especiales realizadas. Los españoles Javier Casasús y Jaime Masferrer terminaron en octava posición, pues aunque en las últimas pruebas realizadas obtuvieron buenas clasificaciones, debieron remontar la baja puntuación de la segunda prueba, en la que sufrieron un pequeño despiste. Por su parte, el equipo canario quedó en segundo lugar en la clasificación especial al espíritu Camel Trophy por haber logrado cambiar el embrague de su Land Rover en el tiempo récord de seis horas, ser los primeros en vadear un río de 60 metros de anchura, paso en el que habían fracasado cinco coches, y dar al resto de los equipos la clave para poder pasar al provocar un desvío en la salida del filtro de aire.

Los vencedores de esta clasificación especial han sido los componentes del segundo equipo brasileño, que continuaron en la expedición y llegaron hasta el final, después de caer por un barranco de diez metros y dar cinco vueltas de campana.



## José María Casanovas

### Paseando por el salón

AL mal tiempo, buena cara. Vale la pena echar mano del refranero español en nuestra primera visita al Salón-85 para entender un brillo y esplendor que sitúa al certamen barcelonés al mismo nivel que París o Ginebra. Cuando la palabra crisis parece tristemente ligada a la industria automovilística, cuando nuestra pactada adhesión a la Comunidad Económica Europea se contempla con esperanza y temor, el salón del automóvil inaugurado por el Rey Juan Carlos nos sitúa en otro mundo. Los fabricantes han tirado la casa por la ventana y la verdad es que constituye una gozada darse un paseo por una muestra que mueve millones, de cambio. Lo primero que sorprende, extraña y duele a la vez es que se han cargado la plaza del Universo en la Feria de Muestras, la plaza del bocadillo, para que nos entendamos todos. Un craso error. Los símbolos hay que mantenerlos y unos metros cuadrados más de exposición no justifican romper con la tradición. Otro cambio notable es que los coches de importación han sido desplazados al palacio de Alfonso XIII, y cuando un constructor como BMW, por ejemplo, se gasta 50 millones en su stand, merece una ubicación más céntrica y adecuada, máxime cuando hay favoritismos, como es el caso de Mercedes, que al pertenecer al ANFAC, tiene el privilegio de mostrar sus coches en el palacio de la metalúrgica, favor que parecía reservado a los constructores españoles de automóviles..., no de furgonetas. Las discriminaciones, siempre son peligrosas.

Paseando por el salón, tan pronto te puedes encontrar con un periodista extranjero que te pregunta si es verdad que Zanini ha roto su contrato con Peugeot-Talbot o con un dirigente de multinacional que lanza la piedra y esconde la mano. Su frase merece recordarse y analizarse:

—El mercado español del automóvil es como la medalla del amor, pero al revés.

—¿Y cómo es eso? —inquirimos con mira atónita.

—Muy sencillo. Hoy vendemos menos que ayer, pero más que mañana. Esto es lo que dicen, pero viendo el

lujo de los stands, la belleza de las azafatas y el derroche de luz y vídeos, uno creería todo lo contrario. Los que parece que se han gastado todo el dinero en un spot de TV con portaaviones y submarino incluido son los de Citroën. Andan tan preocupados en identificar un objeto volador, que han dejado al Visa GTi como tirado en el stand, sin el realce ni presentación que la campaña de publicidad parecía aconsejar. Tampoco entendemos el papel de segundón que ocupa el Ibiza en la parcela de Seat. Todos los honores se los lleva el Málaga, modelos ingleses incluidos, mientras que el Ibiza está casi escondido tras un modelo vestido y pintado aprisa y corriendo por Paco Rabanne. ¿Será porque los alemanes de Audi y Volkswagen se han reservado el espacio preferencial?



No todo van a ser críticas. Magníficos los Corsas de cuatro puertas: el que tiene maletero parece un semi-Senator. Un acierto de los americanos de Figueruelas, que demuestran que saben lo que se hacen. También espectacular la exhibición Ford con el Scorpio en plan «crak». Para los aficionados a la competición muestran el cuatro ruedas motrices 200 RS, que dicen malas lenguas pilotará Zanini el año que viene.

No terminamos de entender por qué Talbot se ha guardado en la bocamanga un coche que podía ser noticia en el Salón. Nos referimos al Peugeot 205 con motor diesel, que, según nuestra noticias, se fabrica ya en nuestro país con vistas a su lanzamiento al mercado en otoño. Debe ser algún secreto de marketing.

No podían faltar los coches del futuro, estos modelos de ciencia-ficción surgidos del corazón de un ordenador y que constituyen una avanzadilla del futuro. Se llevan la palma un Opel junior que como coche de ciudad puede tener pronto su oportunidad y el Eco 2000 de Citroën, con sólo 480 kilos de peso, y un CX de 0,21. No dejen de echar una ojeada al Quasar, algo así como un capricho a la moda de los petrodólares.

El Salón-85, sin trampa ni cartón, da para mucho más. La próxima semana seguiremos paseando...





# GRAN PREMIO DE SAN MARINO DE ANGELIS, POR UNA RAZON DE PESO

**E**L Gran Premio de San Marino de Fórmula 1 pasará a la historia como uno de los más rocambolescos de cuantos se hayan disputado. Hasta horas después de terminada la carrera no se pudo conocer la identidad del vencedor. Aunque quien pasó la meta en primera posición fue el francés Alain Prost, éste fue descalificado, teniendo que dejar los laureles del triunfo al italiano Elio De Angelis, que conseguía así la segunda victoria del año para Lotus.

Todo esto ocurría después de que en la última vuelta, el primer puesto pasara de Ayrton Senna a Stephan Johansson, y, posteriormente, de éste a Prost, que conseguiría mantener el motor de su coche en funcionamiento hasta haber pasado la meta, lo que no consiguieron ni el sueco ni el brasileño, que

se quedaron sin gasolina poco antes. Junto con ellos, también se vieron obligados a aparcar su coche en el arcén sin gota de combustible Nelson Piquet y Derek Warwick, mientras que el belga Thierry Boutsen tenía la fortuna de quedarse parado en la recta de tribunas, pudiendo empujar su coche hasta cruzar la línea de meta y lograr así un segundo puesto inesperado.

### Lotus desde el principio

Hasta ese momento de «débâcle» final, la carrera había sido preciosa. Aunque Senna parecía capaz de controlar a sus adversarios, la ventaja de que dispuso entre él y sus seguidores nunca fue demasiado grande. Mejor tiempo en los entrenamientos, por delante de Rosberg, Senna se colocó en cabeza a

la salida, por delante de su compañero De Angelis, y ambos intentaron escaparse. Pero tras ellos saltaron Alboreto y Prost, dispuestos a no dejarles ir. Rápidamente se abrió un amplio hueco entre este grupo y los hombres del peletón, del que sólo Lauda logró escaparse.

Presionado por su público, Alboreto se empleó a tope. Tras adelantar a De Angelis se dedicó a buscar un hueco para pasar a Senna hasta que la rotura de un colector afectó al rendimiento del motor y le obligó a retirarse. Fue entonces cuando Prost comenzó a inquietar a Senna, cosa que hizo sin éxito hasta pasada la mitad de carrera, todo esto bajo la mirada de Lauda, que tras haber adelantado también a De Angelis, se había integrado al grupo de cabeza.



Lotus ha vuelto a ganar. Esta vez por medio de Elio de Angelis, que adoptó un prudente ritmo de marcha desde el comienzo de la prueba y gracias a ello no tuvo problemas de falta de combustible. De todas formas, necesitó que Alain Prost fuera descalificado, por falta de peso en su McLaren, para poder recibir los laureles del triunfo.



Hesnault en pleno trompo. En Brabham ya están hartos de sus malos resultados y se habla de su posible sustitución

Al llegar a los dos tercios de carrera, los dos McLaren comenzaron a perder terreno espectacularmente, mientras que desde atrás emergía Johansson, el nuevo fichaje del Comendatore, con el segundo Ferrari, para júbilo de los cien mil tifosi que llenaban el circuito de Imola. Uno tras otro fue adelantando a Lauda (cuyo motor fallaba y había sido adelantado por De Angelis), De Angelis y, finalmente, a Prost.

### La sorpresa de Johansson

En ese momento, Senna contaba con una decena de segundos de ventaja, que en pocas vueltas logró recuperar el suelo, que en la penúltima vuelta, en medio de un clamor ensordecedor, lograba ponerse en cabeza. Mientras tanto, Senna rodaba con su Lotus al ralentí,



A TODO GAS

● El piloto italiano **Attilio Bettega** murió víctima de un accidente en la cuarta prueba cronometrada del **Tour de Córcega**, al salirse de la pista. El italiano, cuyo Lancia 037



del equipo oficial chocó contra un poste, quedó muerto en el acto.

● La prueba fue ganada por **Jean Ragnotti**, con el **Renault Maxi Turbo**, quien mandó de principio a fin. Segundo fue **Bruno Saby**, con el único **Peugeot 205 Turbo 16** que logró terminar. Ragnotti se mantuvo en cabeza desde los primeros compases del Rallye sin que tuviera los más mínimos problemas de motor. En cuanto a los neumáticos, aguantaron, a base de emplear compuestos muy duros.

● Se ha aplazado la carrera inaugural de la temporada en el circuito del **Jarama**. A petición de **FASA-Renault**, retrasada en las entregas de los **R-5 GT Turbo**, se retrasa del día 12 al 19 de este mes de mayo.

● **Adrián Campos** ha terminado tercero en la carrera del Campeonato alemán de **Fórmula 3**, que se disputó en el circuito de **Wundtsdorf**, trazado en un antiguo aeródromo. El español, que desconocía la pista, fue sólo octavo en los entrenamientos. En carrera, en la que rodó netamente más rápido, se recuperó hasta el segundo puesto, pero un error de conducción le obligó a dejar pasar a **Reuter**, teniendo que conformarse con el tercer puesto. La carrera fue ganada por **Weidler**, con un **Martini Volkswagen**. El español, que conduce un **Ralt Volkswagen**, ocupa el segundo puesto del certamen.

● Sólo dos **Jaguar** participarán en las **24 Horas de Le Mans**. **Tom Walkinshaw** ha decidido no presentar los suyos para tener a punto el nuevo coche en la carrera que se disputará en **Hockenheim**.

● **Carlos Reutemann** está en tratos con **Peugeot** para disputar con un **205 Turbo 16** el **Rallye de Argentina**, el próximo mes de julio. El ex piloto de **Fórmula 1** podría conducir un tercer coche, junto a **Ari Vatanen** y **Bruno Saby**.



**Stephan Johansson** hizo soñar a los tifosi. Aunque también se quedó sin gasolina, al final salvó un punto de consolación



**Boutsen** fue un inesperado segundo. Entró en meta empujando el coche



A **Lauda** le traicionó su motor. Desde la mitad de la carrera había bajado el ritmo de marcha

Las reglas del juego

CUANDO alguien se sienta en una mesa a jugar una partida de cartas lo primero que pregunta son las reglas que rigen ese juego. Este Gran Premio ha tenido una serie de alternativas que nadie se podía imaginar antes de su inicio y que son pura consecuencia de la nueva reglamentación que existe dentro de la **Fórmula 1**.

Lo que ya nadie pone en duda es el valor de esa antigua promesa y hoy realidad que se llama **Ayrton Senna** da Silva. Pese a contar con la desventaja de un motor que no es actualmente de los punteros en el «circo» dio todo un recital de pilotaje aguantando a dos hombres muy rápidos como son **Alboreto** y **Alain Prost**. Senna no se ha dormido en los laureles tras su victoria en Portugal y ha seguido experimentando. La gran novedad que presentaban los Lotus en el anterior Gran Premio había desaparecido como por arte de magia de su coche. Los dos pequeños alerones traseros sólo se montaban en el monoplaza de su compañero, mientras que él confiaba poder terminar



la carrera en cabeza sin ellos. Cuando disponga del nuevo propulsor **Renault** será sin duda el hombre a batir gracias a la reducción de peso que supondrá unos diez kilos y a su menor consumo. De **Angelis** lo ha demostrado.

Ferrari ha firmado en este Gran Premio su fracaso más bonito. Los dos hombres del equipo rosso han dado una lección de pundonor, pero no de cabeza. **Alboreto** ensayó unos conductos nuevos entre el intercambiador de calor y la válvula de escape en titanio, que podría ser perfectamente el lugar donde se produjo la rotura. Durante la semana

anterior habían probado intensivamente en el circuito de Fiorano el nuevo motor con cuatro turbos. Parece que la ganancia de potencia se centra en unos ciento diez caballos, pero aún quedan muchos kilómetros por hacer. Quien se vio obligado a cubrirlos fue **Stefan Johansson**. Bajo la atenta mirada del propio comendatore el sueco rodó no menos de dos mil kilómetros. En esas larguísimas sesiones además se mojó la pista para comprobar si todos los cambios efectuados eran válidos en esas condiciones.

En McLaren, conscientes de su falta de potencia, que en esta pista es primordial, intentaron por todos los medios exprimir al máximo el ya «viejo» motor **Tag**. **Prost** estuvo cambiando de turbos como de camisa cada entrenamiento, pero no lograban acercarse a los tiempos de cabeza. Como casi siempre esperaron a que el «warm up» pusiese las cosas en su sitio, y es que ya se sabe, ahora más vale tener un motor parco en consumo que no muy potente.

Las dos grandes decepciones —y van ya no se sabe cuántas— fueron **Williams** y **Brabham**. Los primeros porque lograron unos increíbles tiempos en los entrenamientos que más tarde en carrera se quedaron en nada. **Rosberg** tenía la mano izquierda dañada de la salida de pista en Portugal, pero el gran problema está ahí, que el coche es una bailarina. En la casa de al lado, **Piquet** había dado con el fallo de **Estoril**, los neumáticos, y decidieron montar, por si llovía, el mismo tipo que llevó **Senna** en su remontada monegasca el año pasado. Con lo que no contaban era que dejase de llover justo antes de la carrera.

Eduardo de Aysa

IMOLA CONFIDENCIAL

■ **François Hesnault** parece tener sus días contados en **Brabham**. En Imola acabó también en un trompo, en las primeras vueltas. Para reemplazarle se rumorea el nombre de **René Arnoux**.

■ Los **Toleman** también estuvieron ausentes en Imola. Pese a los buenos oficios de **Enzo Ferrari**, ni **Goodyear** ni **Pirelli** quieren saber nada del equipo. Ahora intentan comprar **Spirit** y el contrato que ésta tiene con **Pirelli** para poder correr. Por el momento, **Spirit** no acepta el trato pese a sus apuros económicos.

■ **Enzo Ferrari** y **Bernie Ecclestone** cenaron juntos la víspera del Gran Premio. El futuro de la **Fórmula 1** fue el tema de su conversación.

■ **Debut** del motor **V-6 Motori Moderni**. Pese a lo nuevo, no dio problemas, con gran contento del ingeniero **Carlo Chiti**, antiguo responsable de **Alfa Romeo**. Sin apretar el turbo, da 710 caballos y es muy ligero. ■ **Tyrrell** ha confirmado que tendrá los motores **Renault** después de **Mónaco**, pero duda que pueda alinearlos en el Gran Premio de **Bélgica**. Antes tiene previstas largas jornadas de pruebas en el circuito **Paul Ricard**.



tratando de sacar el máximo partido a la poca gasolina que le quedaba. Pero no fue muy lejos. Como tampoco fue muy lejos **Johansson**, que en la bajada hacia la meta se quedó también sin combustible, ante la desesperación de los **ferraristas**, dejando el primer puesto a **Prost**. Este pudo completar la última vuelta, aunque poco más, pues a pocos metros de la línea de meta, pero después de haber recibido el banderazo, su coche se paró también.

La guerra de los consumos

El único que logró pasar la meta sin problemas fue **De Angelis**, que disponía del nuevo motor **Renault**, más elástico y económico que el viejo. Al margen de que **De Angelis** no quiso entrar en el peligroso juego de tirar a fondo de su mecánica, para no quedarse sin gasolina, cosa que sí hicieron **Senna**, **Alboreto**, **Johansson** e incluso los hombres de **McLaren**, pese a que disponen en sus monoplazas de un ordenador que les suministra el dato de cuánta gasolina le queda. Fue en el momento en que se dieron cuenta de que a aquel ritmo no terminarían cuando comenzaron a perder terreno.

Tras la carrera llovieron las críticas contra la reglamentación actual, que limita el consumo de carburante, cuando lo cierto es que son los fabricantes quienes, tratando de sacar la máxima potencia a sus motores, no controlan el consumo de los mismos.

De todas formas, estas discusiones quedaron solapadas por las que se produjeron tras el pesaje de los coches. El de **Prost**, pesado cuidadosamente, dio 536,5 kilos, contra los 540 que son preceptivos. Por tanto, fue descalificado, mientras que **Elio De Angelis** era declarado vencedor y nuevo líder del Mundial, en lugar de **Alboreto**. Un italiano sucedía a otro italiano, los tifosi tenían con qué consolarse.

Gigi Corbetta  
Enviado especial

Parrilla de salida

- 1, Senna (Lotus-Renault), 1-27-327; 2, Rosberg (Williams-Honda), 1-27-354; 3, De Angelis (Lotus-Renault), 1-27-852; 4, Alboreto (Ferrari), 1-27-871; 5, Boutsen (Arrows-BMW), 1-27-918; 6, Prost (McLaren-Porsche), 1-28-099; 7, Mansell (Williams-Honda), 1-28-202; 8, Lauda (McLaren-Porsche), 1-28-399; 9, Piquet (Brabham-BMW), 1-28-489; 10, Berger (Arrows-BMW), 1-28-697; 11, Tambay (Renault), 1-29-102; 12, Cheever (Alfa Romeo), 1-29-259; 13, De Cesaris (Ligier-Renault), 1-20-406; 14, Warwick (Renault), 1-29-466; 15, Johansson (Ferrari), 1-29-806; 16, Laffite (Ligier-Renault), 1-30-982; 17, Palmer (Zakspeed), 1-31-028; 18, Patrese (Alfa Romeo), 1-31-108; 19, Martini (Minardi-Motori Moderni), 1-32-770; 20, Hesnault (Brabham-BMW), 1-33-142; 21, Alliot (Ram-Hart), 1-34-201; 22, Ghinzani (Osella-Alfa Romeo), 1-34-209; 23, Winkelhock (Ram-Hart), 1-34-579; 24, Bellof (Tyrrell-Ford), 1-35-653; 25, Brundle (Tyrrell-Ford), 1-36-397; 26, Baldi (Spirit-Hart), 1-36-922.

Clasificación final

- 1, De Angelis (Lotus-Renault), a un promedio de 193,119 km/h.; 2, Boutsen (Arrows-BMW), a una vuelta; 3, Tambay (Renault), a 1 v.; 4, Lauda (McLaren-Porsche), a 1 v.; 5, Mansell (Williams-Honda), a 2 v.; 6, Johansson (Ferrari), a 3 v.; 7, Senna (Lotus-Renault), a 3 v.; 8, Piquet (Brabham-BMW), a 3 v.; 9, Brundle (Tyrrell-Ford), a 4 v.; 10, Warwick (Renault), a 4 v.

Clasificación del Mundial

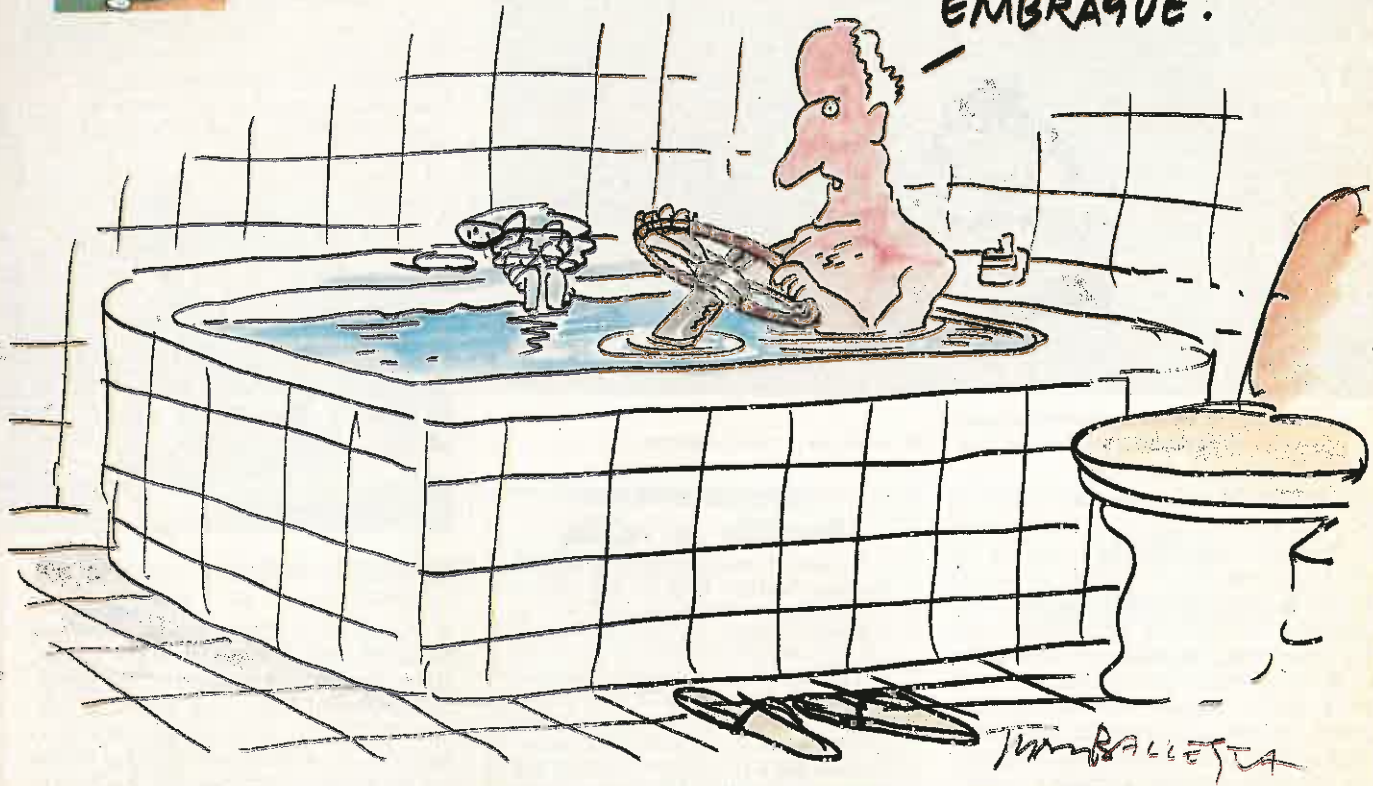
- 1, De Angelis (Italia), 16 puntos; 2, Alboreto (Italia), 12; 3, Tambay (Francia), 10; 4, Prost (Francia) y Senna (Brasil), 9; 6, Boutsen (Bélgica), 6; 7, Mansell (G. Bretaña), 4; 8, Arnoux (Francia) y Lauda (Austria), 3; 10, Laffite (Francia), Bellof (Alemania) y Johansson (Suecia), 1





# BALLESTA

¡MALDITO EMBRAQUE!



Realiza: Pilar Parra

## Caprichos

1 Camiseta de algodón con cuello deportivo. Colores vivos y juveniles. Cuesta 500 pesetas.

2 Anorak de Ciré, hidrofugado con interior de pluma. Cuerpo azul marino con mangas en blanco. Cuesta 3.500 pesetas.

3 Un nuevo estilo de anorak a rayas. Protege contra el frío y permite libertad de movimiento. Cuesta 4.500 pesetas.

4 Pluma estilográfica Citroën de caracteres estéticos que armonizan a su proceder. Su precio es de 3.500 pesetas.

Nota: Este material puede adquirirse en Citroën, Doctor Esquerdo, 62 (Madrid), en sucursales y concesionarios.



# FUJITSU TEN CAR AUDIO

Los milagros del nuevo sonido de la avanzada tecnología de Fujitsu Ten



La experiencia de muchos años y la continua investigación de FUJITSU TEN garantizan que sus productos están siempre a la cabeza del avance tecnológico. Por ejemplo, eche usted una mirada a estos radio-cassettes ETR, SERIE H. Sus circuitos integrados IC son altamente compactos. El producto del saber electrónico de FUJITSU TEN que le asegura un excelente sonido y alta fiabilidad a un coste reducido. Además, para garantizar el confort y seguridad del conductor, los modelos de la SERIE H están diseñados con un frontal plano que permite el fácil acceso a todos los mandos y posee unos

botones especiales PRE-SET de alta sensibilidad que responden con un «click» para confirmar la entrada de información. El exclusivo LCD (display de cuarzo líquido) de amplia visibilidad, es posible a través del uso del micro-computador extraplano, proporciona una amplia extensión de visibilidad y el OPTI-MI (indicador de modo óptico) le informa por el color del display si está funcionando la radio o el cassette. Todo ello añade, a las noticias excitantes para el oyente en el coche, otro ejemplo más de la alta tecnología de FUJITSU TEN, como los nuevos milagros del nuevo sonido.

MUSICOM sa  
Car Audio



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



Coca-Cola



## Premios... ¡A toda marcha!

¿Te gustaría estrenar un estupendo coche y disfrutar en él de tu música favorita?

¡CON COCA-COLA, COCA-COLA sin cafeína y COCA-COLA light, TAMAÑOS DE LITRO, tienes tu gran oportunidad!

A partir de ahora y hasta el 15 de Junio, los tapones de las botellas de 1 LITRO DE COCA-COLA, COCA-COLA sin cafeína y COCA-COLA light llevan en su interior VALES para participar en el sorteo de 30 magníficos OPEL "CORSA" y miles de auto-radio-cassettes "stereo".

¡UN OPEL CADA 2 DIAS DURANTE 2 MESES!

Participar es sencillísimo: pega cada VALE en una hoja de papel con tu nombre y dirección y envíalo en un sobre al Apartado de Correos 52 052 de Madrid.

Con COCA-COLA, COCA-COLA sin cafeína y COCA-COLA light tamaño 1 LITRO... PREMIOS... ¡A TODA MARCHA!

Basas

- Los vales para el sorteo deben recibirse en el Apartado indicado antes del 15 de Junio de 1985
- El resultado del sorteo notarial se comunicará directamente a los agraciados y se publicará en medios de difusión nacional
- Los empleados de la Organización Coca-Cola de España no pueden participar en esta promoción



EL NUEVO CORSA FRENTE A SUS RIVALES

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

BARCELONA:  
SALON DEL  
AUTOMOVIL

11 de mayo de 1985

Núm. 81 • 175 ptas.

# LOS COCHES DEL 86

NOVEDAD



PEUGEOT 505



LANCIA BETA  
TREVI



CITROËN CX



RENAULT 4

SAN MARINO  
FORMULA-1



ASPAR: NACE  
UN CAMPEON

LA ESPAÑA del seiscientos  
1958  
Escribe: JESUS  
FERNANDEZ SANTOS