

FORD ORION CONTRA SEAT MALAGA



SEMANAL Motor 16

7 de septiembre 1985

Núm. 98 • 175 ptas.

LAS NOVEDADES DEL MES



Ford Scorpio 4x4



Opel Kadett GSi 4x4



Opel Kadett Cabrio



Mercedes serie T



Mercedes 560 SEC

Desde 1.083.800 pts. F.F.

Precio F.F. más impuestos 1 422 515 pts



Vaya por el buen camino.

Es decir, viaje conduciendo un Volkswagen Passat.

Posee un confort de conducción único.

Es potente, fiable, suave...

Con él resulta posible recorrer grandes distancias sin notarlo. Por difícil que se presente el trayecto.

Por supuesto, para quienes no lo conducen, pero viajan en él, el Passat ofrece el máximo confort. Amplio, capaz, seguro, silencioso...

Extremadamente cómoda en todos los aspectos.

Además, como buen Volkswagen, el Passat gasta muy poco: 4,8 litros a los 100 kilómetros.

Lo dicho.

Vaya por el buen camino. Diríjase a su concesionario Seat a ver el Passat de cerca. Descubrirá lo que la avanzada tecnología Volkswagen ha sido capaz de crear.

Volkswagen Passat



1 año de garantía anticorrosión. Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

Gama BS: Passat 1.6 CL - Passat 1.8 CL - Passat 1.6 TL Diesel - Passat Variant 1.6 Diesel - Passat Variant GLD.



Esta semana

Regreso a la esperanza

YA estamos todos en casa, en el trabajo o esperando la apertura del «cole». El siempre temido retorno de la vuelta de las vacaciones se ha producido este año de forma escalonada, lo que se ha traducido en menos agobios en las carreteras y, por consiguiente, menos accidentes. La coincidencia del fin de semana en los últimos días del mes ha hecho el milagro, junto con un eficaz despliegue operativo de agentes de tráfico, que en estos días ha contado incluso con la colaboración de las patrullas rurales de la Guardia Civil en las carreteras comarcales.

Pero no sólo encontrarnos con la agradable noticia de que el retorno ha sido menos traumático es para nosotros el único signo optimista. En las últimas semanas, MOTOR16 se ha hecho eco de la favorable tendencia que se observa en los mercados europeos, que ha tenido un reflejo, aunque coyuntural, en España. La reactivación de las ventas en la mayoría de los países de la Comunidad es un hecho, que indirectamente debe beneficiar a España, aunque no debemos echar las campanas al vuelo si no se confirma el despegue del mercado interior. Para que se produzca esto último, todos tenemos puestos los ojos en el ministro de Eco-

nomía y Hacienda. En su anterior cartera, Solchaga fue un buen valedor de los fabricantes de automóviles y en alguna ocasión manifestó públicamente su opinión de que el tratamiento fiscal del automóvil debería flexibilizarse. Ahora tiene una buena oportunidad de hacer realidad su pensamiento. Por lo menos hemos de pedirle a Solchaga que sea receptivo a las inquietudes de los fabricantes, que a buen seguro le transmitirá ahora su sucesor, Joan Majó.

Por otro lado, muchos usuarios han regresado de sus vacaciones con la clara convicción de que su coche ha cumplido sobradamente el servicio encomendado y necesita rápidamente un sustituto.

Nunca se han visto tantos coches viejos en las carreteras españolas como en este verano. Realidad palpable al más profano. Es, pues, el momento más propicio para que todos se unan en echar una mano al sufrido consumidor: Administración, fabricantes y comerciantes. Para muchos españoles la renovación de su coche es algo más que un capricho, una necesidad. Las novedades que se avecinan serán la guinda, y si las ayudas son reales y sustanciosas, sin duda también nosotros podremos seguir el camino de los otros países de la Comunidad.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16		35 AGENDA	
6 LO ÚLTIMO	Las novedades del mes	36 COMPRAR Y VENDER	
14	Peugeot 205 aire acondicionado	49 DISEÑO	Fuerza para BMW
20 FRENTE A FRENTE	Ford Orion 1.6 GL/Seat Málaga 1.5 GLX	52 OCIO	Vacaciones en el mar
27 MERCADO	Ofertas de la semana	55 DEPORTE	Beatrice Lola de Fórmula 1
28	Precios de coches nuevos	56	Rallye Halkidikis
30	Precios de coches usados	58 CATALUÑA EXPRES	Ibiza: Del sueño a la realidad
31	Precios motos	59 DEPORTE	Motos: Gran Premio de San Marino
32 PASATIEMPOS		62	Mil Kilómetros de Spa
33 CUENTENOS SU CASO		66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

Pág. 14

El futuro Biscuter aún no anda. El proyecto, en principio rodeado de triunfalismo, ahora es un mar de confusión y contradicciones.



Pág. 43

Prueba a fondo del BMW M-535i, una berlina familiar convertida en un deportivo de cuatro plazas, que es capaz de superar los 220.





LO ÚLTIMO DE BMW

BMW ha presentado la pasada semana el modelo K-75-C, la primera motocicleta tricilíndrica de la marca, que aunque cuenta con la misma arquitectura de la K-100, se diferencia de ella en muchos aspectos. El principal cambio se da en el motor, donde se han variado las cámaras de combustión y el calado de los tres cilindros, en este caso a 120 grados. Ese motor desarrolla 75 caballos a 8.500 revoluciones por minuto y la moto alcanza sin esfuerzo los 200 kilómetros por hora. También se ha realizado un modelo en versión deportiva, denominada R. La K-75-C llegará probablemente a España a últimos de noviembre y su precio se aproximará al millón doscientas mil pesetas.

Ford: Suben los importados

Los modelos importados por Ford España han visto incrementados sus precios en los últimos días, con un aumento que oscila entre un 2,5 por ciento para el XR3 y Cabrio, un 4,8 por ciento para los Sierra y de un 4,9 a un 5,2 por ciento para los Scorpio. El precio final para algunos

Michelin, sobre ruedas

Después de varios años de serias dificultades, las cosas comienzan a rodar mejor para Michelin. Este fabricante francés de neumáticos, con números rojos en su cuenta de resultados desde 1981, ha registrado un beneficio consolidado durante el primer semestre de este año de 400 millones de marcos.

RENAULT CONTRA RENAULT

LA agitación sindical en Francia por la crisis que atraviesa la firma Renault ha alcanzado una mayor virulencia. En la capital francesa, sindicalistas de la CGT bloquearon los Campos Elíseos con vehículos de la marca procedentes de España, Bélgica y Portugal. En la costa oeste, un tren repleto de repuestos para la factoría Renault en Palencia pudo atravesar la frontera de Hendaya después de permanecer bloqueado durante veinticuatro horas. Los sindicalistas han denunciado los intentos de los directivos de la empresa de seguir con una política que supone la reducción de puestos de trabajo en Francia, mientras aumenta la importación de vehículos producidos en otros países.



Más dinero para autovías

A 5.340 millones de pesetas asciende el conjunto de obras aprobado por el Gobierno en su última reunión, con vistas a cumplir el programa de autovías. De esa cantidad, 1.295 millones son para el proyecto de la autovía que unirá Madrid y Burgos, en el tramo San Agustín de Guadalix a Venturada. Otros 1.705 millones se destinan a la autovía Murcia-Cartagena, en el segundo tramo del puerto de La Cadena. Junto a otras obras, igualmente se han concedido 1.645 millones para el tramo La Guardia-Madrivejos de la autovía de Andalucía. Todas estas obras se han autorizado por el sistema de concurso restringido.

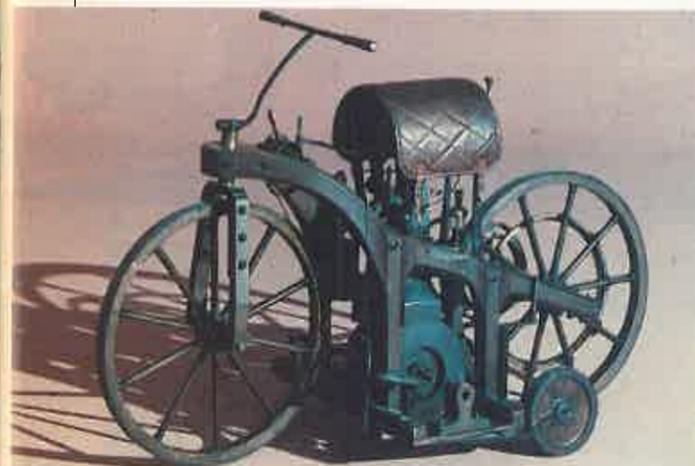
URSS: Escasean los repuestos

Cuando las autoridades soviéticas decidieron que el hombre de la calle podía acceder a un vehículo privado, no valoraron las características de ese mercado y ahora pagan las consecuencias.

Inicialmente pensaron que la vida media de un turismo sería de siete años y ese plazo se ajustó a la fabricación de repuestos y la instalación de talleres. Sin embargo, los años pasaban y los coches no se desguzaban. Y es que hay que tener en cuenta que un turismo en la URSS equivale al salario de cuatro años. Por ello, la vejez del parque comienza a ser alarmante y crece a pasos agigantados el mercado negro de piezas de repuesto. Además, el 60 por ciento de todas las reparaciones las efectúan mecánicos particulares.

HALLEY CON RUEDAS

LA curiosidad y el furor comercial por la cercana presencia del cometa Halley ha llegado también al sector del automóvil. Paolo Martin, un diseñador italiano que ha trabajado para Pininfarina, ha ideado una Berlinetta coupé llamada, cómo no, Halley. Este vehículo, un monovolumen de tres metros y medio de largo, y un índice de penetración aerodinámica (CX) de 0,30, va dotado de un sistema de admisión frontal de aire, que en función de la temperatura del motor admite más o menos refrigeración. El diseñador también destaca del vehículo el fácil acceso de los viajeros a su interior.



CIENT AÑOS DE MOTOS

HACE ahora cien años, el 29 de agosto de 1885, un desconocido ingeniero-mecánico alemán llamado Gottlieb Daimler se presentaba en la oficina de patentes de Berlín para registrar su último invento: la moto. Aquel «artilugio», con un motor de 264 centímetros cúbicos que desarrollaban medio caballo de potencia, fue conocido rápidamente con el nombre de «romperriñones», por la sencilla razón de que carecía de amortiguadores. Pero la vocación de este ingeniero alemán no quedaría ahí. Cinco años más tarde fundaría la Daimler Motoren Gesellschaft, comercializando unos curiosos vehículos a los que llamaría Mercedes.

CIENT OCTANOS

- La marca japonesa Toyota tiene la intención de abandonar poco a poco el mercado norteamericano del coche pequeño, en el que ha basado su reputación, a favor de modelos más grandes y más caros. Ante la presencia en ese mercado de vehículos de Yugoslavia y Corea del Sur, y próximamente de México y Taiwan, Toyota apoyará su estrategia en el nuevo modelo Camry, coche de tamaño medio.
- En Suecia también se aprecia la mejora del mercado del automóvil que se registra en la mayoría de los países europeos. En el primer semestre del año, las ventas de automóviles nuevos ha alcanzado las 146.616 unidades, con un aumento del 23 por 100 respecto al mismo periodo de 1984.
- La Società Italiana del Vetro (SIV), empresa de carácter estatal y

una de las más avanzadas del mundo en la fabricación de vidrio para automóviles, comenzará a instalarse en breve en Sagunto, después de que la firma y la Generalitat valenciana llegaran a un acuerdo. SIV invertirá 6.000 millones de pesetas y creará 432 puestos de trabajo directos.

- El Gobierno ha aprobado una aportación de recursos financieros para las nacionalizadas Autopista del Atlántico y Autopista Asturias-Leonesa por un importe de 4.133 y 1.676 millones de pesetas, respectivamente.
- En otoño próximo entrará en vigor en Francia una nueva norma de circulación según la cual la velocidad mínima para los vehículos que circulen por el carril de la derecha de una autopista debe ser de 89 kilómetros/hora. Esta medida no afectará a los vehículos pesados.

Motor 16

INFORMACIÓN Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: César Pontviante. Editor: Romualdo de Toledo

Director: Félix Lázaro.
 Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, 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: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Giga Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leraudo (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

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

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

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánicas: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

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



de estos modelos queda como sigue: Escort XR3i, 1.769.149 pesetas; Escort Cabrio 1.6i, 2.291.440; Sierra 2.0L, 1.696.681; Sierra 2.0S, 1.971.571; Sierra, 2.3 Ghia, 2.424.640; Sierra 2.3L Diesel, 1.838.362; Scorpio 2.0GL, 2.627.809; Scorpio 2.0 Ghia, 3.248.060, y Scorpio 2.8 Ghia, 3.719.163 pesetas.



LAS NOVEDADES DEL MES

Septiembre, mes de novedades por antonomasia, se presenta este año fiel a la cita rebotante de nuevos modelos, que debutarán en el inminente Salón de Francfort. Y han sido principalmente los fabricantes alemanes los que han hecho los mayores esfuerzos para no defraudar a su público.



MERCEDES 560 SE

MERCEDES Benz, que ya presentó en este mismo salón su actual serie S o W 126 en 1979, adopta ahora una serie de mejoras para *dejar las cosas en su sitio*. Ante la afluencia de grandes berlinas capaces de rozar los 230 kilómetros por hora de velocidad máxima y haber perdido, por tanto, el liderazgo entre los coches más rápidos de cuatro puertas, no ha dudado en ofrecer un coche lo suficientemente potente para que los 250 kilómetros por hora no sean algo reservado en exclusiva a los Porsche o Ferrari. Así, ha incrementado la capacidad de su motor V-8 hasta los 5.547 centímetros cúbicos, y los 300 caballos de potencia al módico régimen de 5.000 revoluciones por minuto, si bien su régimen máximo de giro admisible está mil vueltas más arriba. Esta super rápida berlina es, asimismo, brillante en aceleración: 7,2 segundos para pasar de 0 a 100 kilómetros por hora y 27,3 segundos para cubrir el kilómetro, arrancando a coche parado. El consumo

anunciado es de 12,8 litros a 120 kilómetros por hora. Paralelamente, Mercedes ofrece esta versión equipada de catalizador para los gases de escape. La potencia se reduce a 242 caballos y el consumo se incrementa a los 14,1 litros, mientras que para el mercado alemán, sin catalizador, la potencia máxima es de 272 caballos. La relación de compresión es de 10:1 en la versión de 300 caballos, y de 9:1 en las otras dos.

El motor de 5.600 centímetros cúbicos también se ofrece en los prestigiosos coupés SEC, para los que se anuncian las mismas cifras de velocidad, aceleración y consumo.

La gama de las berlinas de la serie S queda ahora compuesta por los modelos 260, 300, 420, 500 y 560, todos alimentados por inyección y, respectivamente, con potencias de 166, 188, 218, 245 y 272 caballos para el mercado alemán. Adiós, por tanto, a los 280 y 380.

En cuanto a los SEC, los modelos ofrecidos a partir de ahora serán los 420, 500 y 560. Los descapotables SL



inician su última etapa comercial antes de ser sustituidos por el futuro modelo (véase MOTOR16 n.º 95), en versiones 300, 420 y 500, con unos motores que sí se mantendrán cuando llegue el sustituto.

Los nuevos modelos de prestigio de Daimler Benz adoptan al mismo tiempo una serie de cambios que afectan a la presentación interior como un nuevo asiento posterior, un sistema de ajuste eléctrico de la columna de la dirección o un nuevo mando electrónico de la temperatura interior. En el exterior, los leves cambios afectan a los parachoques, faldones y protecciones laterales de la carrocería, con detalles como espejo retro-

visor exterior desempañable eléctricamente. Al mismo tiempo, los técnicos de Mercedes han mejorado el comportamiento con neumáticos de perfil extra bajo (65), anclajes elásticos para el diferencial, que opcionalmente es autoblocante, y frenos de mayor tamaño.

En cuanto a la serie T, Mercedes espera superar el éxito obtenido con la anterior, de la cual se han producido 200.000 unidades desde 1978. Estos familiares empezarán a venderse en el mercado alemán en el mes de diciembre, mientras que en España todo depende de las homologaciones. Tres diesel (200, 250 y 300 Turbo) y tres gasolina (200, 230 y 300) son las variantes ofrecidas, todas ellas alimentadas por inyección.

Mercedes hace hincapié en la buena aerodinámica del conjunto, gracias a la acertada solución de la parte posterior, y anuncia un coeficiente de penetración aerodinámica (Cx) de 0,32, equivalente al de un Ford Scorpio por ejemplo. Otros detalles característicos de estos break son la regulación automática de nivel del eje trasero, un dispositivo eléctrico automático para abrir el portón o el asiento poste-

rior abatible por mitades desiguales. Las prestaciones, que aún no han sido anunciadas, deben ser equivalentes a las de las berlinas de la serie W-124 dotadas de similares motorizaciones.

Salsa Kadett

Otra marca que amplía su oferta es Opel, apoyándose sobre todo en la gama Ka-

Los grandes protagonistas del Salón de Francfort serán los nuevos Mercedes. A la izquierda, el nuevo almirante de la flota de la estrella, el 560 SE, que, con una potencia de 300 caballos, alcanza los 250 kilómetros por hora. En su interior se han añadido algunos retoques que mejoran el confort, como un nuevo asiento trasero. Bajo estas líneas, la nueva serie T, que es la variante familiar o break de la línea W-124. Se sirve en seis variantes, tres diesel y tres gasolina, siendo de las respectivas versiones más rápidas la 300 TE y la 300 TDT.



MERCEDES SERIE T



dett. A partir de Francfort habrá Kadett para todos los gustos. Además del tres volúmenes, que se fabricará en España, habrá un descapotable. El boom de los cabriolets no ha dejado insensible a los directivos de General Motors en Europa, que han optado por ofrecer



MERCEDES 560 SEC



MERCEDES 500 SL

ellos también el suyo. Para su realización han recurrido al carrocerero italiano Bertone, que no se ha apartado de la tendencia hoy generalizada entre los coches abiertos de tamaño medio-pequeño: el correspondiente arco de seguridad y la capota replegada en la parte de atrás, pero de manera visible, en el estilo de los cabriolets de hace ya muchos años. Con la capota puesta, la silueta se corresponde más con el concepto dos volúmenes y me-

dio, tipo Escort; que con el concepto dos volúmenes sin más del Kadett básico. El motor es el del GSi (1.800 c.c. y 115 CV). Pero el Kadett que más va a llamar la atención en Francfort es el GSi 4x4 o, más claramente, el coche que Opel podría utilizar en el Campeonato del Mundo de Rallyes en un futuro. Conserva la silueta del modelo de serie, pero con un capot delantero mucho más plano. La razón está deba-

jo: el motor ya no va situado transversal, sino longitudinalmente en posición muy retrasada, de forma que prácticamente entra en el habitáculo, y los asientos del conductor y el copiloto han debido retrasarse. Todo está pensado, pues, de esta manera, y al pasar a la parte posterior los radiadores de refrigeración se logra un reparto de masas óptimo, del 40 y el 51 por 100, entre los ejes delantero y trasero. La carrocería es de kevlar

y los cristales de las ventanas de plástico. El peso no debe superar los 960 kilos, lo que unido a sus reducidas dimensiones debe proporcionar una óptima manejabilidad. Para el motor se habla de un concepto revolucionario. Se asegura que llevaría una culata de cinco válvulas por cilindro y podría desarrollar una potencia de 550 caballos. La transmisión, a las cuatro ruedas, se ha desarrollado en colaboración

con la firma X-Trac, que habría puesto a punto un sistema electrónico de reparto de la potencia entre los dos ejes. Dicho reparto podría ir desde un 50 por 100 para cada uno de los ejes hasta un 28 por 100 para el delantero y un 72 por 100 para el trasero. La definición del proyecto pasa por la construcción de 20 unidades y la partici-

tipo de transmisión, Ford presentará el Scorpio, que recoge el mismo sistema con un reparto de potencia del 33 y el 67 por 100, respectivamente, en los ejes delantero y trasero. Lleva tres diferenciales, de acoplamiento



OPEL KADETT GSI 4x4

pación oficial del Opel en el Campeonato del Mundo de 1987, con excursión incluida al París-Dakar.

Todos en 4x4

La tracción integral será otra de las características del Salón de Francfort. Después de lanzar su Sierra con este

viscoso el central y el trasero, en tanto que la tracción a las cuatro ruedas es permanente. Incorpora de serie el sistema antibloqueo de frenos ABS.

En un principio, la tracción integral se ofrecerá sólo con el motor 2.8. Más adelante se aplicará al resto de la gama Scorpio con mo-

tores de menor cilindrada. También de cuatro ruedas motrices es el Porsche 959, que los asistentes a Francfort podrán admirar. Cuatrocientos veinte caballos de potencia y más de 300 kilómetros por hora caracterizan a este fuera de serie, que no podrá venderse hasta la próxima primavera, si bien

las 200 unidades previstas ya tienen cada una su respectivo comprador. Porsche presenta también un estudio del 944 descapotable para ir calibrando la aceptación de este futuro modelo de su gama. Por lo demás, destacar la presentación del 924 S, que lleva el motor 2,5 litros del 944, só-



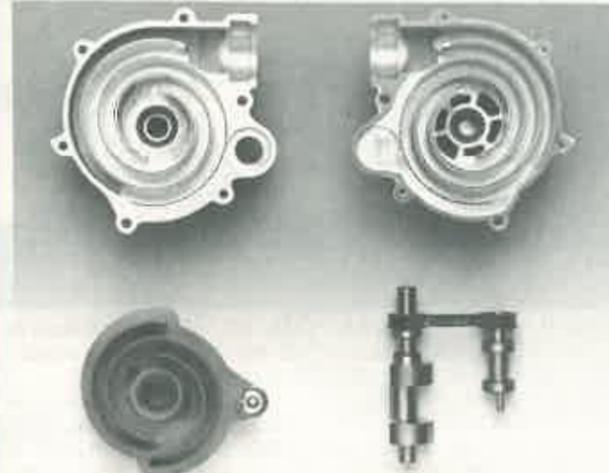
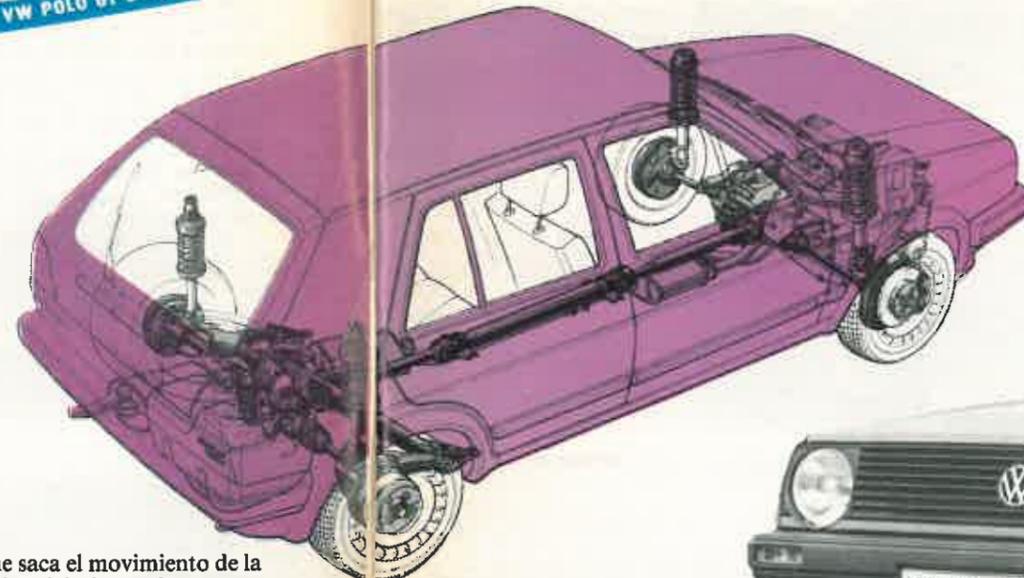
OPEL KADETT CABRIO



Las variantes deportivas de Mercedes también se han puesto al día con sus nuevas motorizaciones, tanto los nuevos descapotables SL. Las dos coupés SEC como los muestran el Kadett Cabrio, el último grito en descapotables de gran difusión, que a su propio encanto añade el prestigio de una firma como la de Bertone. Este ha optado por dejar la capota al descubierto una vez replegada en vez de seguir la técnica del BMW Cabrio, en el que la capota queda completamente escamoteada. Bajo estas líneas, el Kadett 4x4, cuyo motor va en posición longitudinal.



VW POLO GT G 40



Un Polo de 195 km/h

De los otros fabricantes alemanes y aparte de BMW, cuyas nuevas variantes de la serie tres ya son conocidas de nuestros lectores, Volkswagen dará una grata sorpresa con un nuevo sistema de sobrealimentación, que se inaugura en el Polo y que no es ni un turbo ni un compresor volumétrico. Se trata de un soplador que comprime el aire de la admisión a una presión máxima de 0,72 bares. Va accionado por el motor, mediante una correa

que saca el movimiento de la polea del cigüeñal y que es la misma del alternador. No utiliza, pues, los gases de escape para su funcionamiento como los turbos.

El sistema, cuya forma externa podría recordar a un turbo, consta en su interior de unos canales en espiral calibrados. Dos pequeñas masas giratorias excéntricas y una especie de espiral comprimen el aire a través

de los conductos, que tienen forma de G y han originado la denominación de este sistema de sobrealimentación. La relación volumétrica depende de la velocidad de movimiento de la espiral. El aire así comprimido pasa por un sistema de refrigeración o *intercooler*, capaz de reducir su temperatura en 55 grados. La inyección y el en-



VW GOLF SYNCRO

cendido están controlados por un microprocesador conocido con el nombre de Digifant.

La principal ventaja del soplador G es la ausencia de tiempo muerto de respuesta, como ocurre con los turbocompresores y el alto valor de par máximo obtenido: 15 metros/kilo a 3.600 revolu-

ciones por minuto. La potencia es de 115 caballos a 6.000 revoluciones por minuto, brillante resultado para un motor de 1.300 centímetros cúbicos. La velocidad máxima son 195 kilómetros por hora, y el tiempo empleado para acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora es de nueve segundos.

Este Polo, que se denomina GT G 40, incorpora un

El Scorpio cuatro ruedas motrices, que sigue el sistema del Sierra XR 4x4, se distingue por unas llantas exclusivas y por la mención 4x4 en el maletero. A la izquierda de la página, el Volkswagen Polo GT G 40 y su sistema de sobrealimentación al descubierto. El aire de la admisión es comprimido a lo largo de los canales en forma de G por la pieza intermedia o soplador, para ser enfriado a continuación en un «intercooler». Bajo estas líneas, el Volkswagen Golf Syncro, último exponente de tracción integral en el grupo Volkswagen-Audi.

lo que con 150 caballos de potencia en vez de 163 y unas prestaciones muy superiores a las del 924 al que sustituye: 215 kilómetros por hora y 8,5 segundos para pasar de 0 a 100 kilómetros por hora.

Exteriormente, el Porsche 924 S se distingue por la adopción de las llantas de aleación, de cinco perforaciones circulares.

En el otro extremo de la gama, el 928 S ofrece de serie el ABS y el control de velocidad de cruce Tempomat. Se ha mejorado el sistema de gases de escape para conseguir un nivel sonoro más bajo, y se han adoptado nuevas pinzas de frenos de cuatro pistones. El 928 S lleva también, a partir de Francfort, una culata de cuatro válvulas por cilindro... reservada al modelo con catalizador y que ya se utilizaba en las versiones del mercado estadounidense. La potencia es de 288 caballos, algo inferior a los 310 del 928 S normal, sin catalizador.

En un futuro habrá un 928 S con cuatro válvulas por cilindro y sin catalizador, que desarrollará 375 caballos de potencia. Entre los 911, destacar el montaje de neumáticos 245/45 sobre llantas de nueve pulgadas de garganta en el Turbo.



FORD SCORPIO 4x4



PORSCHE 924 S

cambio de cinco marchas, los frenos del Golf GTI y neumáticos de 175/60 sobre llantas de 5,5 pulgadas de garganta.

La otra gran novedad de Volkswagen será el Golf Syncro, la primera berlina compacta del mercado con tracción permanente a las cuatro ruedas, que ha sido equipada con el motor 1.800, de 90 caballos. Su principal aportación estriba en un sistema de distribución de la potencia entre el eje delantero y el eje trasero, de acoplamiento viscoso y automáticamente variable

según las condiciones de adherencia de las ruedas. La transmisión del eje trasero ha reducido la capacidad del maletero a 230 litros.

En Audi, se espera la presencia de un 80 superdeportivo, que montaría el motor 1.800 de dieciséis válvulas y 138 caballos, capaz de alcanzar una velocidad máxima de 200 kilómetros por hora.

También japoneses

Los fabricantes japoneses harán también su entrada en Francfort con nuevos mode-

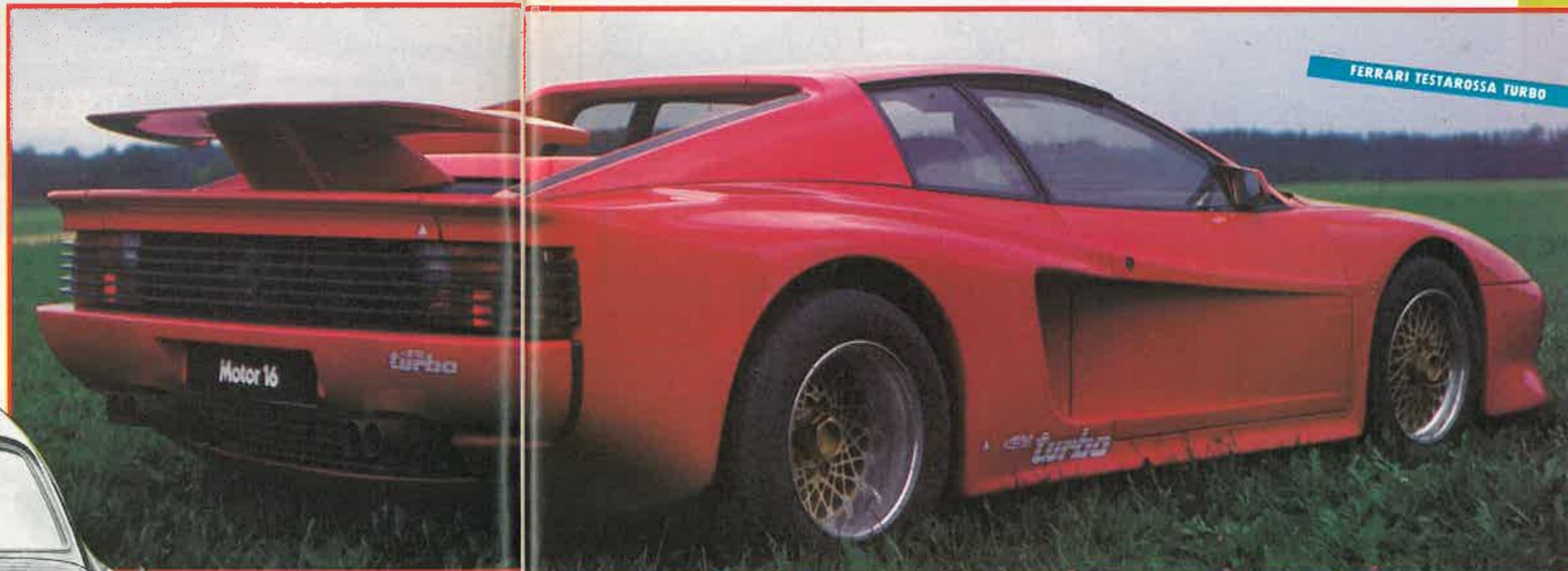
los que ofrecer. Los más interesantes serán los nuevos Nissan: un deportivo de cuatro ruedas motrices y motor central y un turismo multiuso también de tracción integral.

Mazda presenta su renovado 323 y se espera de Mitsubishi una versión familiar del modelo Lancer. Por parte de Honda, el Prelude se distinguirá por una nueva culata de dieciséis válvulas, que le proporciona una potencia de 138 caballos y le permite alcanzar 202 kilómetros por hora de velocidad máxima.



ZENDER VISION 2

Porsche presentará en Francfort su nueva gama para el año que viene, en la que lo más destacable es la sustitución del 924 por el 924 S (motor del 944 con 150 caballos de potencia). El 911 Turbo continúa impertérrito su carrera; ahora, con neumáticos todavía más anchos. Junto a estas líneas, dos productos de artesanía alemana: la maqueta de lo que será el Zender Vision 2, con su extraordinario alerón integrado en el conjunto de la carrocería, y el Ferrari Testarossa Turbo de Koenig, que anuncia una velocidad máxima de 339 km/h.



FERRARI TESTAROSSA TURBO

PORSCHE 911 TURBO



En cuanto a los restantes fabricantes europeos, está previsto que Ferrari dé a conocer los 328, más potentes y de los que hemos hablado en otros números Lamborghini dotaría al Jalpa de unas nuevas culatas con cuatro válvulas por cilindro y al Countach, del correspondiente catalizador. Peugeot no enseñará el nuevo C-28, pero es posible que desvele su 205 Cario. Por último, las noticias más recientes llegadas de Holanda dicen que Volvo no presentará hasta el mes de octubre su nueva línea de modelos compac-

tos con tracción delantera. Entre los carroceros y especialistas alemanes, Zender dará a conocer su nuevo Vision 2, del que hasta ahora sólo ha dejado ver un modelo a escala en arcilla y se sabe que el motor va colocado en posición central. Por último, el coche más rápido de los expuestos en el Salón será el Ferrari Testarossa Koenig, una elaboración del conocido preparador alemán Willy Koenig. El motor de doce cilindros, en este caso sobrealimentado por dos turbocompresores, rinde 710 caballos. La velo-

cida máxima, de 339 kilómetros por hora, se acerca a la de los grupo C que corren en Le Mans, y la aceleración es espeluznante: 12,5 segundos para alcanzar los 200 kilómetros por hora. Koenig ha rebajado la relación de compresión del motor a 7,2:1 y la presión de soplado de los turbocompresores es de 0,8 bares. Koenig también ha personalizado las líneas exteriores del Testarossa, culminando la parte posterior con un voluminoso alerón. Sin duda, en Pininfarina, creadores del Ferrari Testarossa, van a lle-

vase una gran sorpresa. Entre los vehículos comerciales, también se espera que el Salón de Francfort aporte sus novedades. Los más optimistas han asegurado que Renault presentaría allí su nuevo modelo comercial ligero sobre plataforma del Supercinco, cinco puertas, que nuestros lectores ya aconocen. General Motors sí que presentará un Opel Kadett llamado Combo y Ford un pequeño microbús derivado de un Mazda y segmentado en un escalón inferior al del Transit.

PEUGEOT 205 GT CON AIRE ACONDICIONADO BRISA DEL VERANO



NO sin cierto retraso, ya que lo lógico hubiese sido lanzarlo en la primavera, Peugeot nos ha sorprendido con la grata noticia de la incorporación de un sistema de aire acondicionado en sus 205 GT, lo que supone la oferta de este interesante equipamiento en el más pequeño de sus modelos y el coche de tamaño más reducido de cuantos ofrecen el aire acondicionado como equipo opcional de serie. Sería injusto silenciar la

oferta de equipos a estos y a otros modelos más pequeños de fabricantes como Mitchell, Veglia o Mark IV, pero no cabe duda de que el aire acondicionado incorporado en las cadenas de montaje es siempre una garantía de buen funcionamiento y, sobre todo, de facilidades para quienes quieran o necesiten de tal dispositivo.

El equipo que incorpora el 205 consta de un compresor accionado por correa de toma constante y embrague

electromecánico, con conexión por un interruptor en el salpicadero. El caudal de aire soplado lo regula el mismo dispositivo del ventilador interior, con un reostato de intensidad variable.

En el interior, no se aprecia más añadido que el interruptor general, que se ubica junto a otros interruptores de idéntico aspecto.

No hay, por tanto, ningún elemento que rompa la armonía del diseño del salpicadero, que mantiene incluso las



El condensador del aire acondicionado está situado por delante del radiador y no es visible; su situación reduce la refrigeración del motor, cosa que se ha paliado con dos electroventiladores. En el interior, sólo un interruptor nos recuerda la presencia de aire acondicionado.



PERDIDAS MINIMAS

CONSUMOS Y PRESTACIONES, CON Y SIN CONECTAR EL ACONDICIONADOR

CONSUMOS	SIN AIRE ACONDICIONADO		CON A ACOND
	VENTANILLAS ABIERTAS	VENTANILLAS CERRADAS	VENTANILLAS CERRADAS
A 90 Km/h	6,1	6,1	6,2
A 120 Km/h.	7,5	7,3	7,5
PRESTACIONES			
Velocidad máxima	161,6	164,4	162,6
0 a 100 Km/h.	10,6	10,6	11,2

EL FRESCO DEL BARRIO

TEMPERATURA	CON AIRE ACONDICIONADO		SIN A. ACOND
	A	B	C
Exterior	38°	27°	33°
Interior	51°	54°	50°
Interior a los 5'	36°	26°	42°
Interior a los 10'	30°	24°	38°
Final	25°	24°	36°
Al cabo de:	24'	6'	34'
Del aire en boquilla de aireación	13°	13°	35°

COCHE A: Aparcado a la sombra. Conexión inmediata del aire acondicionado. Ventanillas cerradas. Circulación por ciudad.

COCHE B: Aparcado al sol. Conexión inmediata del aire acondicionado. Ventanillas cerradas. Circulación por carretera.

COCHE C: Aparcado a la sombra. No se conectó el aire acondicionado. Abiertas las dos ventanillas delanteras y ventilador de aireación funcionando en su velocidad máxima. Circulación por carretera.

mismas boquillas de aireación: dos en la parte central y otras dos en los extremos.

El condensador se sitúa en el frontal, delante del radiador del sistema de refrigeración, totalmente oculto a los ojos de un profano. Esta disposición reduce notablemente la capacidad de refrigeración del radiador de aire, por lo que se ha procedido a la instalación de dos electroventiladores y a la modificación de la rejilla delantera, todo ello buscando una mejor refrigeración del agua del motor, cuya temperatura subiría peligrosamente ante la incorporación de este elemento (el condensador del aire acondicionado) frente al radiador.

Esto se traduce en un ruido muy notable de los dos electroventiladores cuando entran en funcionamiento, que es cada pocos segundos cuando circu-

lamos por ciudad e incluso en carretera, detrás de otro vehículo a escasa velocidad: es en estas circunstancias cuando el flujo de aire que debería enfriar el agua del motor en el radiador, se reduce de manera importante.

Como quiera que el ruido de los dos electroventiladores es perfectamente percibido por el conductor y es también muy constante, se echa inmediatamente de menos la presencia de un termómetro de temperatura del agua; si ya en el 205 GT es lamentable su ausencia, ante esta versión nos atrevemos a decir que es imperdonable, ya que en todo momento nos estamos temiendo que un simple fusible fundido impida la conexión de un ventilador y nos carguemos la junta de la culata, porque la luz de aviso de exceso de temperatura suele ser síntoma de grave avería en la mayoría de los automóviles de cualquier marca.

Este defecto no empaña el buen funcionamiento del equipo que equipa el pequeño utilitario de Peugeot. La verdad es que en pleno verano, en la gran mayoría de las ciudades de nuestro país, el aire acondicionado es una delicia. Particularmente en los desplazamientos urbanos, tras toda una jornada con el coche aparcado al sol. Basta una temperatura exterior de 30 grados para que en el interior de cualquier coche se superen los 50 grados, y como anécdota diremos que hace un par de semanas hemos medido en Madrid una temperatura interior de 73 grados.

Bastan un par de minutos de funcionamiento para que al menos se pueda sobrevivir en el interior; y si el desplazamiento es largo, en menos de media hora la temperatura interior se estabiliza alrededor de los 25 grados, que es una temperatura primaveral.

La pega que normalmente se le pone a estos equipos es la merma de potencia que suponen y el incremento de los consumos. Hemos realizado con el 205 GT un considerable número de pruebas, que nos permiten asegurar que la pérdida de potencia o el incremento de consumos no es sustancialmente mayor que la que se produce por rodar con las ventanillas abiertas, solución ésta obligada en cuanto la temperatura exterior es superior a los 25 grados. En el caso concreto de la velocidad máxima, siempre hemos obtenido una cifra superior con el aire conectado a la que se obtiene con las ventanillas abiertas. No se olvide que la resistencia aerodinámica es el principal obstáculo a vencer por el motor, y las ventanillas bajadas ofrecen un enorme freno.

En cuanto al precio, supone aproximadamente 100.000 pesetas más que la versión standard, lo que es un importante ahorro sobre los equipos que hasta ahora se han venido ofreciendo para este tipo de coches.

J. M. C.

Fotos: Carlos Rodríguez

RETICENCIAS OFICIALES AL PROYECTO EL NUEVO BISCUTER NO ANDA

El nuevo Biscúter, según se anunció el año pasado, debería estar circulando ya por las carreteras. Pero aún no existe ni siquiera prototipo y la viabilidad del proyecto no está nada clara, salvo para sus promotores y la gente de un pequeño pueblo andaluz —La Palma del Condado—, que puede ver defraudadas sus expectativas de salir de la pobreza.

EN teoría, el nuevo vehículo que iba a sacar a la calle la empresa Biscúter, S. A., debería estar ya en los escaparates de sus distribuidores. Según anunció en el pasado año la cabeza visible de este nuevo proyecto, Juan Andreu, un inquieto hombre de negocios catalán que ya fue en tiempos director comercial de Autonacional, empresa fabricante del antiguo Biscúter, a mediados del año actual el vehículo estaría circulando. Sin embargo, las cosas no han salido como pretendía.

Desde que los promotores de la idea decidieron que el pequeño vehículo se construyera en Andalucía, todo fue triunfalismo, primero, y confusión, después. Por un lado, se hablaba de la consecución de «tecnología punta»,

«de gran innovación industrial», de «erradicación del paro en una comarca» y de afluencia masiva de pesetas... y divisas. Después, las dudas que sobre el proyecto tiene la Junta de Andalucía, a la que se la pidió ayuda, han enturbiado la atmósfera.

Un diputado socialista por Huelva, Antonio del Valle, presentaba una pregunta en junio último a la mesa del Parlamento de Andalucía en la que

cuestionaba la rigurosidad que merece el proyecto de construir el Biscúter en la localidad onubense de La Palma del Condado. Según comentaba ese diputado a MOTOR16, «la operación parece más un "bluf" que otra cosa. Se va a comenzar la fábrica cuando aún no existe un prototipo del vehículo, y la financiación se está obteniendo por medio de la emisión de acciones populares de 25.000 pesetas en un pueblo



Hasta ahora, sólo la primera piedra y una pequeña maqueta han visto la luz. El promotor Andreu y el alcalde Reyes siguen confiando en el proyecto del nuevo Biscúter.

—porque todo se circunscribe al pueblo— donde no abunda precisamente el dinero. El proyecto del nuevo Biscúter no posee rigor y me temo que se esté poniendo en peligro los ahorros de algunas personas. La única inversión oficial —añade— es la del Ayuntamiento, que además es el que está llevando toda la campaña de promoción y las principales gestiones».

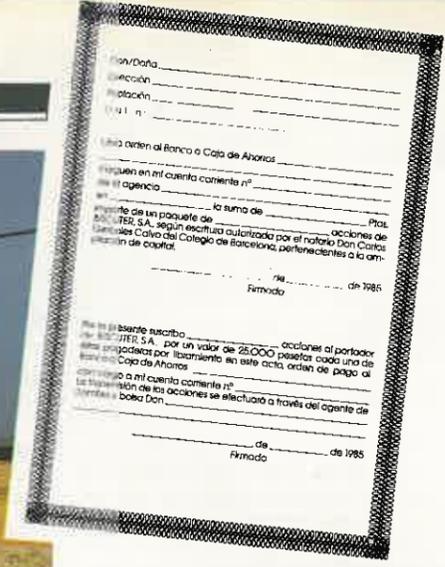
Quien tampoco ve nada claras las cosas es el director general de Industria de la Junta de Andalucía, Manuel Martín, quien afirma a esta revista «que los promotores acudieron a la Junta, en mayo de 1984, planteando la fabricación del vehículo. Pero como no tenían prototipo, se les facilitó un contacto con el CEDETI para que les facilitara la financiación necesaria para hacerlo. Sin embargo, planteamos nuestras dudas sobre los aspectos financiero y de mercado del proyecto. En primer lugar, se contempla una aportación enorme de las instituciones públicas y poca de los promotores. En segundo lugar, en el aspecto de mercado observábamos una cierta temeridad. No creo que tal y como está el mercado de automoción se puedan colocar al año 24.000 vehículos como ellos pretenden. Por eso les pedimos: primero, que se homologara el prototipo, y luego, un plan de mercado sensato y modesto. No se puede pretender hacer coches "como churros" con dinero público, cuando ahí está el caso de los intentos de vender una empresa como Seat. La llamada ha sido la respuesta a estas cuestiones, y esos empresarios no han vuelto venir por aquí».

Mientras, la Junta de Andalucía y sus instituciones financieras se mantienen a la expectativa sin quererse implicar en el tema. Según un informe reservado del Parlamento andaluz, al que ha tenido acceso en exclusiva MOTOR16, hasta ahora la Junta no ha prestado ningún apoyo financiero al proyecto, y



MANUEL G. MUGURIZA

se ignora cualquier tipo de acuerdo o de convenio entre los promotores y el Ayuntamiento de La Palma del Condado. En el mismo informe se señala que Biscúter solicitó de la Sociedad para la Promoción y la Reversión Económica de Andalucía (SOPREA) un aval de diez millones de pesetas para conseguir la financiación necesaria para hacer el prototipo. La garantía quedó constituida por subvenciones concedidas por el CEDETI y la entrega no tenía carácter vinculante al proyecto definitivo, sino sólo de colaboración, y siempre en base a un prototipo. Más tarde —se añade— se mantuvieron una serie de contactos, en los que SOPREA exigió como requisito previo que se presentaran cuatro estudios: de mercado, económico-financiero, técnico y un plan de viabilidad. Hasta ahora no se han presentado esos estudios, por lo cual SOPREA no avaló los diez millones de pesetas, aunque la operación se llevó a cabo.



Con 25.000 pesetas se puede ser accionista y con puesto de trabajo —dicen— asegurado

Los promotores y los responsables del Ayuntamiento de La Palma del Condado, muy unidos, han seguido quemando etapas lentamente. En el pasado mes de junio se ponía la primera piedra de la planta de montaje, acto al que no asistió ninguna autoridad. Al mismo tiempo se presentaba una maqueta del vehículo, calificado por personas asistentes al acto como «un coche de juguete graciosísimo».

El ingeniero del proyecto, Ricardo Marginedas, afirma ahora a MOTOR16 que «es falso que haya retrasos. Estamos ya con el prototipo y quiero presentarlo en el Salón del Automóvil de Barcelona del próximo año. Además, poseemos estudios completos de toda la promoción y un extenso informe de la captación de capital». Esos estudios, un simple folleto al que se acompaña un boletín de suscripción de una «acción popular», aparte de ser un lenguaje triunfalista, no deja de ser un opusculo publicitario con escaso rigor.

El prototipo, que, como es usual, se lleva en el máximo secreto, parece que efectivamente se está construyendo. Y curiosamente, sin el dinero cedido por el CEDETI —20 millones de pesetas—, según declara a esta revista el promotor, Juan Andreu, quien asegura que «al CEDETI no le hemos pedido absolutamente nada, ni a ningún organismo oficial. SOPREA otorgó un aval inferior al que necesitábamos, porque el prototipo cuesta unos sesenta millones. Aunque está a nuestra disposición, no retiraremos ni un duro de ese dinero porque es muy poco». (Hay que señalar aquí que el CEDETI nunca concede el total de la inversión prevista para desarrollar un proyecto y que del total facilitado hay que devolverle la mitad, mientras que el resto depende de la conclusión o no del proyecto.)

Según Andreu, «el desembolso para el prototipo lo está haciendo la empresa. No hemos pedido nada a la Junta ni hemos acudido a ella». Frente a esta afirmación, en el Consejería de Economía de la Junta se recuerda que desde



A primeros de 1987 se prevé que salga el vehículo que aparca de frente. Los promotores quieren colocar al año en el mercado 24.000 unidades

el primer momento se han solicitado ayudas y colaboración, que se les dio el aval para el préstamo citado y que «es asfixiante la insistencia en solicitar una audiencia con el presidente de la Junta, suponemos que para salir todos juntos en la foto de rigor».

En La Palma del Condado, mientras tanto, el triunfalismo es la nota dominante, al menos en lo que al Ayunta-

miento se refiere. Su alcalde, Francisco Reyes, afirma a esta revista que «parece existir una estrategia para que no salga adelante el vehículo», y apunta oscuros motivos con trasfondo político, ya que él no pertenece al PSOE. Como dato anecdótico, hay que recoger su afirmación de no pertenecer a Alianza Popular, sino a la Agrupación Independiente de La Palma, cuando se



CASI DE JUGUETE

EL Biscúter 2000 será un vehículo que, según sus promotores, nada tendrá que ver con aquel viejo diseño de los años cincuenta, y va destinado a «personas jóvenes para solaz y seguridad en sus desplazamientos, a profesionales libres, amas de casa, personas de la tercera edad y minusválidos».

Según el proyecto tendrá tres motorizaciones diferentes. Una de 49 c.c., de dos tiempos y un cilindro, que puede alcanzar una velocidad máxima de 50 kms/h., con un consumo medio de 2,6 litros a los 100 kms. Esta versión está admitida en todos los países de la CEE para ser conducida sin carné. La versión B llevará un motor de 250 c.c., cuatro velocidades y marcha atrás y su velocidad máxima será de 110 kms/h., consumiendo 3,1 litros. Y la tercera con motor diesel de 359 c.c., con una velocidad máxima

de 75 kms/h. y un consumo de gasóleo de 1,8 litros.

Se destaca en el vehículo su anchura, de 1,4 metros; una longitud de 2,20 metros, lo que «le permitirá aparcar de frente», una altura de 1,30 metros, dos o tres plazas y un peso en vacío de 210 a 260 kg., según motor. Se presenta como descapotable con una lona desmontable, aunque opcionalmente se le puede dotar de puertas rígidas en forma de alas de gaviota. También se está estudiando la posibilidad de que la alimentación de las luces se haga por medio de energía solar.

El precio base de este vehículo es, según el proyecto, de 350.000 pesetas y se pretende vender al año 24.000 unidades, aunque el mercado, de acuerdo con los cálculos de los promotores, podría absorber 30.028 vehículos anuales.

recuerda que en el pasado mes de marzo el mismísimo Fraga Iribarne le hizo entrega del carnet del partido en un acto celebrado en Huelva.

Al alcalde onubense no le preocupa en absoluto el que cuatrocientos de sus convecinos hayan adquirido ya las acciones de 25.000 pesetas, sino todo lo contrario. «Esto es bueno —afirma—, porque con accionistas que son trabajadores en la misma empresa nos aseguramos que no haya ni huelgas ni manifestaciones. Además, van a venir hasta multinacionales, y en las negociaciones que se están realizando ahora, el proyecto se está traduciendo al árabe y al inglés», dice, dejando caer lo del «árabe».

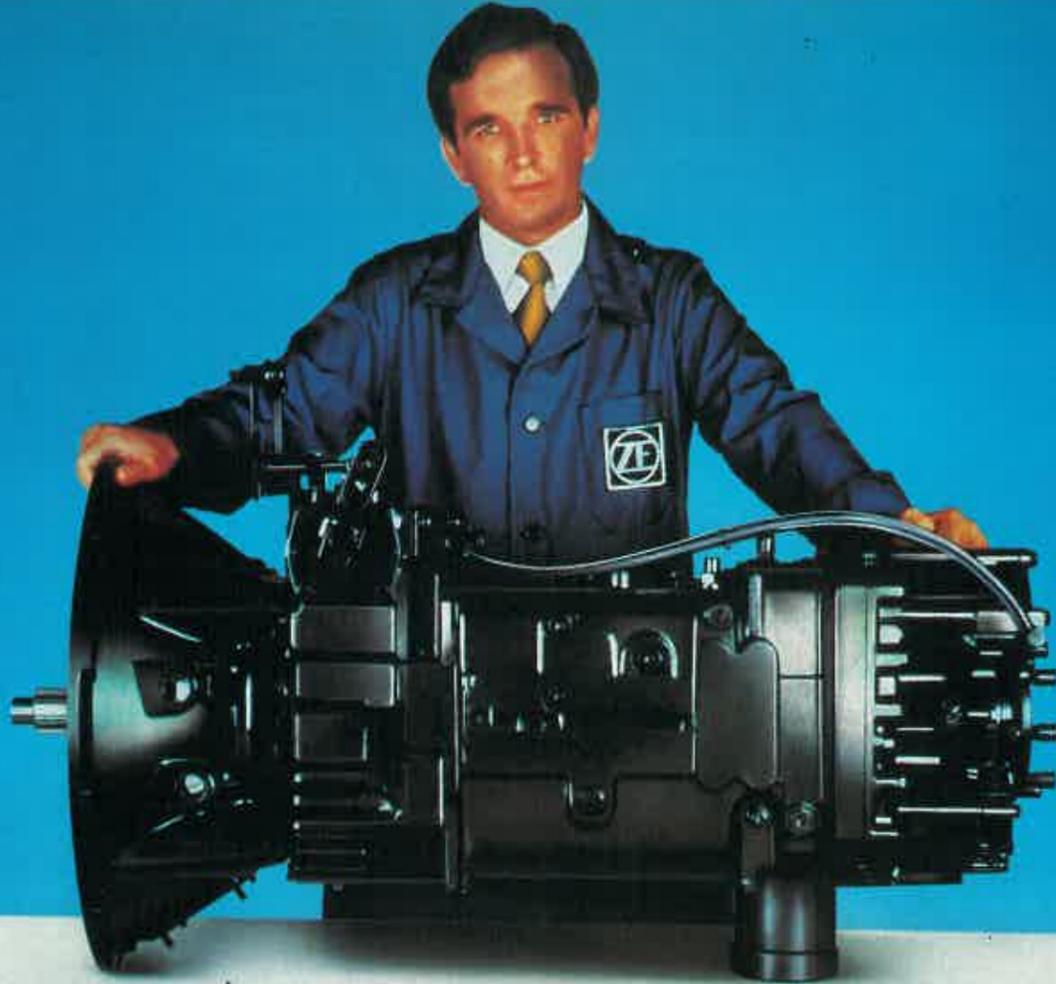
El caso es que el empleo directo para La Palma va a suponer 200 puestos de trabajo. De momento, el pasado día 20 el solar cedido por el Ayuntamiento ya ha sido escriturado a nombre de la empresa, con una cláusula, en la que se establece que si en cinco años el negocio no funciona pasará a propiedad municipal. Las obras de la planta comenzarán a mediados de este mes de septiembre, estando prevista la salida de los primeros vehículos a primeros de 1987.

Por otra parte, se está invitando a numerosas empresas a instalarse en La Palma del Condado para suministrar los componentes del Biscúter. El propio Juan Andreu afirma estar dispuesto a cederles terreno, «para que estén pegados a nosotros». Se pretende, asimismo, que la industria auxiliar sea andaluza al 100 por 100. En este sentido, otro dato curioso a destacar, que es que el retraso en la construcción del prototipo se ha debido a que se necesitan aleaciones especiales que han debido solicitar a empresas extranjeras.

Respecto al tema financiero, la familia Andreu ha aportado los primeros cincuenta millones de pesetas, y el resto, hasta los 150 millones actuales de capital, corresponden a aportaciones particulares de los accionistas populares. Cuando se cubra la segunda ampliación de capital, hasta situarse en 300 millones de pesetas, habrá que esperar a las aportaciones de los concesionarios (hasta ahora sólo se han concertado en tres provincias) y a las instituciones públicas (el Banco de Crédito Industrial aún no ha recibido ninguna propuesta) para completar los 915 millones de pesetas que restan.

El director general de Industria andaluz asegura a esta revista que «hemos pedido datos y nunca se nos han dado. A nosotros nos interesa promocionar cualquier industria. Pero desconfiamos del procedimiento seguido por estos promotores». Ante esta afirmación, Juan Andreu asegura que «la prensa dice tantas cosas...», y el ingeniero Marginedas se limita a contestar: «Ladran, luego cabalgamos.»

Raúl R. Sáez



Cada pieza ZF tiene asistencia garantizada por ZF España.

Todas ellas. Porque el servicio ZF no termina en la instalación de sus productos en fábrica. Continúa dando la asistencia necesaria para un mayor rendimiento de todos los vehículos que confían en ZF.

Para cubrir toda la geografía nacional, ZF dispone de 5 delegaciones puestas a su servicio donde, además de repuestos originales, usted encontrará profesionales cualificados y especializados en la atención de camiones, autobuses,

autocares, turismos y maquinaria de obras públicas que lleven productos ZF (cajas de cambios, servo direcciones, bombas de servo dirección, diferenciales autoblocantes, etc.).

Si los más prestigiosos fabricantes de vehículos industriales y turismos confían en la tecnología ZF, usted también debe confiar en su servicio de asistencia. Recuerde que nadie mejor que nosotros conoce nuestros productos. Es muy difícil que usted tenga problemas con alguna pieza original ZF; pero si esto ocurriera, no dude en acercarse al servicio ZF más cercano. Le serviremos al instante y con profesionalidad.

Desde hoy circule con la seguridad ZF y con la seguridad de una asistencia técnica a la altura de sus necesidades.

ZF-ECOSPLIT

ZF-ESPAÑA, S. A.
Avda. Fuentemar, 9
Coslada (Madrid)
Tels. (91) 671 54 50-54-58
Telex 43076 ZF E



Cajas de cambios, direcciones, ejes: nuestra especialidad.

TRANSMISEVILLA, S.L.
Polígono Industrial Aeropuerto
Parcela 9 y 11. Nave 47 y 48 41007 SEVILLA
Tels. (954) 51 44 30, Telex: 72346

AUTO-MECANICA NORTE, S.A.
C/ Fray Ceferino, 29
33001 OVIEDO
Tel. (985) 29 34 84

COMERCIAL AUTO-SUR, S.A.
C/ Archiduque Carlos, 46
46014 VALENCIA
Tel. (96) 378 20 00

SOBIAUTO, S. A.
Paseo Carlos I, 63
08005 BARCELONA
Tel. (93) 309 55 31

FRENTE A FRENTE



SEAT MALAGA 1.5 GLX CONTRA FORD ORION 1.6 GL

MALETAS PROFUNDAS

El Seat Malaga ha sido uno de los éxitos del verano en el mundo del automóvil. Sus ventas, que se iniciaron con una cierta timidez, se han incrementado de una forma espectacular, haciendo aparecer un plazo de entrega de un mes o más que tiene atónitos a los concesionarios.

Si la versión diesel tiene un atractivo fundamental para taxistas, que han llegado a solicitar a Seat una agilización de las entregas, el usuario normal se ha decantado por la versión de gasolina, bastante bien equipada y presentada con sólo el pago de un paquete de opciones no muy caro.

Esta variante fue probada por MOTOR16 en el número 80 del pasado mes de mayo, pero ahora la queremos comparar con el que es, más que cualquier otro coche del mercado, su más directo rival: el Ford Orion 1.6 GL.

Ambos coches tienen características

paralelas. Si el Orion es la versión tres volúmenes del Ford Escort, al Malaga le ocurre otro tanto con respecto al Ronda; ambos coches equipan motores de alrededor de los 1.500 centímetros cúbicos, y se destacan por una buena habitabilidad unida a un excelente maletero.

A la hora de la compra, el Ford es ligeramente más caro —un 3,5 por 100 aproximadamente—, pero a cambio ofrece un buen nivel de acabado que es la principal laguna del Seat, en el que se echa de menos el esfuerzo que parecía que con el Ibiza se había hecho por acabar bien el producto. A esto hay que añadir que en el Malaga se encuentran algunos pésimos detalles de diseño que sólo se pueden achacar a la falta de experiencia en el desarrollo de nuevos modelos.

Por lo demás, la oferta de ambos coches es semejante, aunque la homogeneidad del Orion es superior.

INTERIORES: TANTO MONYA...

Muy parecidos en sus dimensiones exteriores —el Malaga es ocho centímetros más largo y cinco centímetros más ancho—, tienen una habitabilidad similar. El Malaga, gracias a su mayor anchura, ofrece un poco más de espacio a sus ocupantes. Particularmente a los del asiento trasero, que disponen de cuatro centímetros más de anchura, que hacen que una tercera persona adulta se acomode un poco mejor. Delante, esos cuatro centímetros de anchura interior se mantienen, pero son menos importantes a causa de los asientos independientes, que son más anchos en el Seat que en el Ford, sin que ello quiera decir, como veremos más adelante, que tengan un mayor confort.

En lo que se refiere a espacio para las piernas de los ocupantes del asiento

trasero, echando el máximo hacia atrás el delantero, queda más espacio en el Seat que en el Ford. De todas formas, en la práctica este espacio es igual en ambos, pues Ford, guiándose por cánones ergonómicos germanos, ha dado mayores posibilidades de regulación a sus butacas, y éstas retroceden más que las del Seat. Digamos, pues, que salvo en casos de conductores de altura excepcional —quienes además apreciarán la posibilidad de alejar todavía un poco más su asiento de los pedales y el volante— la amplitud para las piernas de los ocupantes del asiento trasero es la misma en ambos coches.

En cuanto a la accesibilidad, las puertas son amplias por igual en ambos, pero se agradece que las del Ford tengan mayor ángulo de apertura que las del Seat.

Como decíamos, ambos coches tienen un maletero excepcional para su tamaño. Al final, por muy escasas dife-

" Ambos coches disponen de motores muy modernos. El del Seat, más potente, consigue mejores aceleraciones y velocidad.

El del Orion impone su mayor elasticidad y par en las recuperaciones "



FORD ORION 1.6 GL
Precio en la calle:
1.264.748 ptas.

Fecha de presentación: Septiembre de 1983.
 Garantía: Un año.
 Número de talleres: 400.
 Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Silencio de marcha.
- Acabado.
- Coche suave de conducir.

DEFECTOS

- Desarrollos de cambio largos.
- Dirección sensible.
- Equipamiento.

redado la pésima ventilación del Ronda, obligando al conductor a recurrir al ventilador para que salga algo de aire.

En la presentación del Málaga se nota un cierto esfuerzo por hacerlo atractivo, pero todavía, como ocurre con la calidad del acabado, está lejos del nivel del Ford Orion.

AL VOLANTE:
NERVIO LATINO,
CONFORT GERMANO

Ambos coches disponen de motores muy modernos, como lo son el Ford CVH y el Seat-Porsche Sygma. Más pequeño en cilindrada que su oponente,

este último se muestra más potente y consigue para el Málaga mejores aceleraciones y velocidad máxima. Las tornas cambian un poco en recuperaciones, pues el Ford, pese a sus desarrollos algo más largos, impone su mayor elasticidad y par. En cualquiera de los dos casos, las cifras que se obtienen no son particularmente buenas.

En consumos están a la misma altura uno que otro. De todas formas, hay que hacer notar que según se le pide más al motor Seat se dispara en consumo, mientras que, en cambio, a velocidades moderadas es algo más sobrio que su rival.



Los dos motores son de diseño moderno. El del Ford (arriba) es más tranquilo. En cambio, el Seat resulta un motor brioso que pide ser llevado con alegría.

El Málaga presenta un progreso, en lo que a filtrado de ruido y vibraciones del motor se refiere, con respecto al Ronda y el Ibiza. Se ha puesto fin a los temblores que sacudían al coche al ralentí, y se ha paliado bastante el ruido. Sin embargo, sigue siendo ruidoso. Sobre todo si se le compara con el Orion, cuyo motor, además de funcionar de forma extraordinariamente fina, está muy bien insonorizado.

El comportamiento de estos dos co-

SEAT MALAGA 1.5 GLX
Precio en la calle:
1.220.498 ptas

Fecha de presentación: Abril de 1985.
 Garantía: Un año.
 Número de talleres: 1.000.
 Plazo de entrega: Un mes.

VIRTUDES

- Motor potente.
- Buenos frenos.
- Prestaciones.

DEFECTOS

- Suspensión dura.
- Ventilación escasa.
- Acabado.

rencia, resulta un poco más capaz el del Orion, que tiene mayor altura que el del Málaga. El Orion ofrece, además, la posibilidad de poder abatir parcial o totalmente el respaldo del asiento trasero, permitiendo el transporte de bultos largos, como esquís, alfombras, incluso somieres.

Los asientos delanteros del Ford son más confortables. Sujetan mejor a sus ocupantes y la forma del respaldo ofrece un mayor apoyo lumbar. Los del Seat son más anchos, pero carecen del suficiente guarnecido en el respaldo para soportar la parte baja de la espalda y, además, el alto reborde del asiento no resulta cómodo. En los asientos traseros, el confort es parejo.

También es mejor en el Orion la posición del conductor con respecto al volante, pedales y palanca de cambio. En el Málaga, uno se encuentra un poco

bajo. Además, la ventaja de disponer de un volante regulable en altura, a causa de una inútil oreja que protege la llave de contacto por debajo, contra la que roza la rodilla del conductor en cuanto se baja un poco el volante. Nos imaginamos que la razón de ser de esa famosa oreja es proteger la rodilla del conductor de la llave en caso de accidente, pero nos tememos que en la práctica el daño que puede hacer ella misma será peor. Más hubiera valido instalar una llave de las que doblan la empuñadura como las que llevan los Austin-Rover.

Al margen de todo esto, está la incomodidad de los mandos del limpiaparabrisas, luces, claxon, etcétera, iguales que los del Ibiza y, por tanto, ya severamente criticados. En Seat parecen haberse convencido del rechazo general de los famosos satélites que les diseñó Porsche, pero por el momento no pueden prescindir de ellos. Por contra, Ford ofrece una racional distribución de los mandos, aunque con sus propias peculiaridades, como el mando de las luces y algún que otro detalle.

La instrumentación es más completa en el Seat, que lleva cuentarrevoluciones. En el resto son iguales. El diseño del salpicadero es semejante, pero el acabado del Málaga es claramente inferior.

Ambos disponen de cuatro bocas de salida de aire en el salpicadero, pero mientras que de las del Ford sale un flujo de aire suficiente, el Málaga ha he-

SONORIDAD



	Ford	Seat
Al ralentí	54,9	56,8
A 60 km/h.	65,4	70,5
A 90 km/h.	69,5	74,9
A 120 km/h.	71,9	76,2
A 140 km/h.	76,7	80,2
A tope	79,8	82,4

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

PRESTACIONES



	Ford	Seat
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)		
Ambas conseguidas en 4.ª	164,2	168,1
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,7	18,5
1.000 m. salida parada	34,7	34,0
De 0 a 100 km/h.	12,1	12,0
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	19,9	20,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	22,9	23,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	37,3	37,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	41,6	42,3
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	12,5	12,5
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	19,5	19,1

FICHA TECNICA



	Ford Orion 1.3 GL	Seat Málaga 1.5 GLX
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.597 c.c.	1.461 c.c.
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza
Alimentación	Carburador	Carburador
Compresión	9,5 a 1	10,5 a 1
Tipo de carburante	Super	Super
Capacidad del depósito	48 litros	50 litros
Potencia máxima	79 CV a 5.800 rpm.	85 CV a 5.600 rpm.
Par máximo	12,8/3.000	12,0/3.500
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	De 5 marchas	De 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª ..	9,3	8,1
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª ..	15,3	14,6
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª ..	23,0	21,6
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª ..	30,8	29,3
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª ..	38,8	37,5
DIRECCION		
Tipo	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante entre topes ..	3,6	4,4
Diámetro de giro	10,1	10,3
FRENOS		
Sistema	Del. disco, detrás tamb.	Del. disco, detrás tamb.
SUSPENSIONES		
Tipo	Ind. a las 4 ruedas	Ind. a las 4 ruedas
RUEDAS		
Llanta	Chapa, de 5,5 x 13	Chapa, 5,5 x 13
Neumáticos	155 SR 13	Op. alea. 5,5 x 14
PESO		
En orden de marc.	905	975



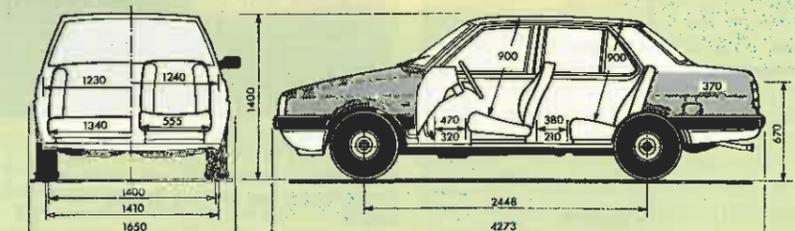
En el Ford (derecha), el cuadro es clásico y los mandos están dispuestos convencionalmente. Los mandos del Seat no están bien resueltos, en cambio lleva un útil cuentarrevoluciones. La amplitud interior es buena en ambos coches, aunque son mejores los asientos del Orion. En éste, el asiento trasero se abate parcialmente.



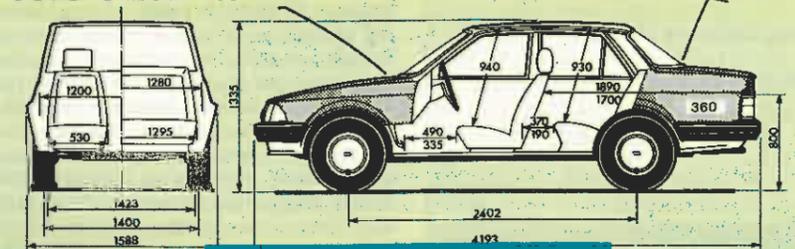
El Málaga (debajo izquierda) tiene una línea más angulosa, pero el maletero está mejor continuado que en el Ford. El Orion tiene unas formas más redondeadas. Es algo más estrecho y corto que el Málaga.



SEAT MALAGA 1.5 GLX



FORD ORION 1.6 GL



ches hay que matizarlo. En conducción normal, la del Orion es más fácil que la del Málaga. Vaya por delante que los dos coches son seguros, pero el Orion, con una dirección más directa, gracias a la cual parece que entra más fácilmente en el viraje. Los frenos son buenos en ambos coches. Sin embargo, el tacto del pedal del Ford es más suave

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Ford	Seat
A 60 km/h.	18,0	11,6
A 100 km/h.	40,3	35,8
A 120 km/h.	57,8	54,2

FRENTE A FRENTE



El Málaga (arriba) incorpora a partir de este verano las llantas de aleación, los elevallunas eléctricos y el cierre centralizado de puertas de serie. Los mandos de la calefacción son muy simples. También lleva un práctico portamonedas.

En el Orion (debajo), las ruedas van cubiertas por un tapacubos bastante vistoso. Las puertas tienen unas bolsas para colocar objetos que a la larga se usan como tiradores, porque éstos se encuentran en una posición incómoda.



EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES: Ford Orion: Radiocassette, 54.900 pesetas; techo solar, 38.400; retrovisores derecha e izquierda control remoto, 5.900; cerradura centralizada, 23.500; pintura metalizada, 13.700. Seat Málaga: A partir de septiembre, las llantas de aleación, los elevallunas eléctricos y las cerraduras centralizadas vendrán de serie.

y progresivo que el del Málaga, y esto también contribuye a dar esa sensación. Lo mismo que la suavidad de la suspensión del Orion, que a velocidades moderadas absorbe mejor las irregularidades, mientras que la del Seat rebota terriblemente. Sin embargo, cuando se rueda rápido, buscando los límites de ambos coches, pese al handicap que supone lo desmultiplicado de la dirección, las reacciones del Málaga son más nobles. El Orion se resiente de ciertos balanceos extraños propiciados por el eje trasero, mientras que su dirección, que es muy sensible, transmite a las manos del conductor las irregularidades del pavimento.

Desde el punto de vista del confort, el Orion, más silencioso y con una suspensión más cómoda, se impone claramente a su rival.

CONCLUSION: LA EXPERIENCIA ES UN GRADO

Aunque el Orion no es un modelo de Ford que vaya a pasar con honores a la historia, no hay por menos que ponerlo por delante del Seat, sin que por

CONSUMO

	Litros/100 km.	
	Ford	Seat
CIUDAD		
A 26,5 km/h. de media.....	9,9	10,1
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,2	5,6
En conducción rápida	11,9	11,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	7,8	7,8
A 140 km/h. de cruceo	9,8	9,9
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponderado	8,6	8,5
Recorrido (kilómetros).....	500	530

ello no se dejen de reconocer los esfuerzos del fabricante español, al que se le nota la falta de experiencia en el diseño de coches. Al final, el Orion, un producto de un fabricante experimentado, es más homogéneo, más adecuado para lo que busca el usuario típico de estos coches: confort y facilidad de conducción.

Al Málaga, cuyo motor tiene mucho



En una utilización familiar, el Orion resulta más cómodo, aunque cuando se apura un poco la marcha el Málaga le da más confianza al conductor. Ambos se comportan como buenos devoradores de millas.

BALANCE FINAL



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

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

Vienen más Málaga

EN Seat no pueden ocultar su satisfacción por las cifras de ventas que está alcanzando su modelo Málaga, tanto en nuestro país como en los mercados exteriores. Desde que viera la luz, a mediados de mayo último, se han vendido —hasta el 20 de agosto— un total de 10.612 unidades. Sólo en el mercado interior las ventas alcanzan hasta final de julio las 7.506 unidades.

En Seat se manejan tres factores para valorar esta evolución: Primero, la novedad de un tres volúmenes de la marca Seat, cuando el último modelo de estas características que se produjo fue el 131; después, su precio que ha resultado más barato de lo que se esperaba,

y, por último, el desplazamiento de las ventas de mayo a los meses de junio y julio (este último mes con cifras para todo el mercado de casi récord). Esto ha supuesto que ahora mismo la cifra de producción sea similar a la de ventas y que no existan prácticamente stock. Asimismo, todos los pedidos en firme sobre el Málaga cubren la producción prevista de aquí a final de año.

Ante esta llamativa demanda, en Seat se ha decidido que en este mes de septiembre se intercambien las líneas de montaje, pasando el Málaga a la del Ronda (unas setecientas veinte unidades por día) y viceversa (poco más de cuatrocientas unidades diarias).

más nervio que el del Ford, le pierde una suspensión dura, una dirección muy desmultiplicada y un acabado mediocre, que habría que mejorar por todos los medios. En cambio, el Orion, que tiene un excelente acabado, es bueno en casi todo sin ser excepcional en nada, a no ser el maletero.

Con la calculadora en la mano, el Málaga puede resultar más económico que el Ford Orion, teniendo en cuenta

la diferencia de cuarenta y cuatro mil pesetas en el precio final a favor del Seat, y que a velocidades moderadas, es decir, en conducción normal, el consumo del Málaga es algo más sobrio, lo suficiente como para repercutir en el consumo medio después de muchos kilómetros.

Sergio Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez

Mercado

OFERTAS DE LA SEMANA

Hertz: Precios interesantes

LA empresa de alquiler de automóviles Hertz pone periódicamente a la venta sus modelos usados. Son coches que en ningún caso tienen más de un año, se venden totalmente revisados y con garantía de piezas y mano de obra de motor y cambio por un año o 12.000 kilómetros. La media de los vehículos oscila entre los 40.000 y los 50.000 kilómetros, existiendo una amplia gama de modelos,

que van desde los pequeños utilitarios a las grandes berlinas de lujo. Además, todos



los vehículos están protegidos por el sistema Esabecar, que es una forma eficaz de di-

suadir a los ladrones. Los coches se venden en las distintas provincias donde Hertz tiene su mayor número de negocios, y los precios están por debajo de los usuales del mercado. Por ejemplo, los Seat Polo cuestan 525.000 pesetas, y los Renault 18, 890.000, aunque a estos precios hay que añadir el Impuesto de Lujo que debe pagar el comprador.

Impecable aspecto

EL Volkswagen Escarabajo que venden por 650.000 pesetas en Citroën Argüelles —Blasco de Garay, n.º 37. Madrid. Teléf. 244 11 91—, está reparado

1.600 c.c. es de color blanco y el tapizado, totalmente nuevo. Lleva, además, contar revoluciones, reloj, luz de marcha atrás y todos las zonas metálicas han sido recientemente cromadas, lo que contribuye a aumentar el excelente aspecto exterior del coche.



a conciencia. El coche, un 1.302, es decir, con motor de

Porsche 911 «turbo look»



PARA los maños o cualquier otro cliente interesado, Importauto tiene a la venta un magnífico Porsche 911 Targa con motor Carrera 3.0 de 205 caballos y carrocería turbo. Este modelo, con matrícula M-ED, tiene 60.000 kilómetros, elevadas lunas eléctricas, llantas es-

peciales Targa, equipo estéreo Pioneer y tapizado y ruedas nuevas. Está revisado totalmente, y cuesta 4.100.000 pesetas. Importauto está en el paseo de Sagasta, número 43, de Zaragoza. Teléfono 38 62 12.

Premio para las tarjetas

PARA promocionar el uso de las tarjetas de crédito en el pago de los peajes de autopista, Aumar —Autopistas del Mediterráneo— ha iniciado un programa de sorteos, uno al trimestre, que durará

cuatro trimestres. Por haber pasado una vez y pagado con la tarjeta el usuario tiene derecho a un número y cada vez que una tarjeta acumule 3.000 pesetas se le da otro. Los premios son un Citroën BX, dos videos

Sony, siete ordenadores y 40 cheques-dinero por el importe de los peajes que se han pagado durante el trimestre con la tarjeta. El próximo sorteo es el 6 de septiembre y el siguiente, el 29 de noviembre.

Mercado

Coste por kilómetro: Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento. * Probado MOTOR16

COCHES NUEVOS

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Consumo Coste/km.						
ALFA ROMEO											
Spider V.1.5. Q.V.*	1.490	105	178	10,4	12,4	1.982	192				
33 Q.V.*	1.490	95	169	9,4	11,5	1.744	787				
33 Q.V. 165 CV*	1.490	105	179	10,4	12,4	1.801	015				
Giulietta 2.0*	1.962	130	182	10,4	12,5	2.339	341				
Alfaetta 2.0 Q.O.*	1.962	130	184	8,8	11,0	2.592	989				
Alfaetta 2.4 TD*	2.394	95	164	10,0	8,1	2.769	377				
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	11,5	2.570	498				
GTV 2.5-16V*	2.492	160	220	11,0	14,1	3.220	238				
Spider 2000*	1.962	128	188	10,5	12,6	3.145	268				
98 2.0 I*	1.962	128	188	9,7	12,5	2.720	438				
98 2.0 Q.O.*	2.492	156	198	9,3	12,1	3.095	288				
98 2.4 TD*	2.393	110	180	8,6	7,8	2.831	852				

ARO											
Ar 10	1.289	54	125	9,5	10,6	1.484	001				
Ar 10 D	1.714	55	115	8,5	5,5	1.575	175				
243 D	3.120	65	110	10,1	7,7	1.713	912				
244 D	3.120	85	110	10,1	7,7	1.767	541				
320 D	3.120	85	110	10,1	7,7	1.640	192				
Hiapara D	2.710	70	120	10,0	7,7	1.921	329				

AUDI											
A0 Quattro	1.521	115	182	6,1	10,6	2.545	465				
80 Quattro	2.144	136	192	12,2	14,8	3.771	392				
80 CD TD*	1.568	79	152	6,9	6,0	2.977	531				
Audi 90*	2.226	156	195	10,8	13,3	2.801	656				
100 CD*	2.144	136	197	11,1	13,2	3.636	322				
100 CD TD	1.986	87	168	7,2	6,3	4.335	625				
Audi 200	2.226	138	197	11,1	13,6	4.475	361				
Audi 200 Turbo*	2.144	182	226	12,0	14,5	5.962	891				
Coupe-80	2.144	130	196	8,3	10,6	3.585	717				
Quattro	2.144	200	222	9,1	12,4	8.392	793				

AUSTIN											
Merita 1.3 HLE*	1.275	63	146	7,6	9,7	872	240				
Merita 1.3 HLE 5P*	1.275	63	146	7,6	9,7	924	448				
MG Merita 1300	1.275	71	150	7,2	9,0	1.081	923				
Merita Mayfair 1.6*	1.598	83	165	8,7	10,8	1.515	939				
MG Maestro 2.0 EFI*	1.994	112	176	9,0	11,9	1.727	294				
Montage HLS Mayfair	1.994	100	173	8,0	10,2	1.745	522				
MG Montage 2.0 EFI	1.994	112	180	9,0	11,1	1.995	422				

AUTOBIANCHI											
A 112 Junior	903	42	130	6,5	6,4	870	401				
A 112 LX	965	48	137	7,6	9,4	998	440				
A 112 Abarth	1.040	70	155	7,7	9,8	1.096	656				

AUTOREPLICA											
AR 50 Roadster	1.592	98	170	10,2	11,9	3.120	972				

BMW											
316*	1.766	90	176	9,1	11,2	2.132	132				
316 A*	1.767	90	171	9,2	11,3	2.369	537				
316 4P*	1.766	90	176	9,1	11,2	2.294	567				
316 A 4P*	1.767	90	171	9,2	11,3	2.531	972				
318 I*	1.766	105	184	8,5	11,0	2.432	012				
318 I A*	1.766	105	179	9,2	11,7	2.669	417				
318 I 4P*	1.766	105	184	8,5	11,0	2.594	447				
318 I A 4P*	1.766	105	179	9,2	11,7	2.831	852				
320 I*	1.990	125	191	11,0	13,5	2.945	348				
320 I A*	1.990	125	191	8,2	10,8	3.195	248				
320 I 4P*	1.990	125	191	11,0	13,5	3.107	783				
320 I A 4P*	1.990	125	191	8,2	10,8	3.357	683				
323 I*	2.316	150	204	11,6	14,7	3.822	713				
323 I A*	2.316	150	204	8,4	11,6	3.532	613				
323 I 4P*	2.316	150	204	11,6	14,7	3.445	148				
323 I 4P A*	2.316	150	204	8,4	11,6	3.695	048				
520 I*	1.990	125	189	9,0	12,4	3.332	693				
520 I A*	1.990	125	179	8,5	10,8	3.582	593				
525 I*	2.494	150	197	10,5	13,0	3.857	483				
525 I A*	2.994	150	190	8,6	10,8	4.107	383				
525 E*	2.693	125	177	12,6	15,1	3.557	603				
525 E A*	1.693	125	177	8,6	11,2	3.682	553				
528 I*	2.788	184	212	10,4	13,5	4.232	333				
528 I A*	2.788	184	206	8,6	11,8	4.482	233				
M535 I*	3.430	200	200	10,0	13,2	5.556	763				
M535 I A*	3.430	200	200	10,0	13,2	5.906	663				
524 TD*	2.443	115	175	10,1	12,5	3.706	502				
524 TD A*	2.443	115	175	7,0	9,5	3.831	452				
626 CSI	2.788	184	212	8,8	12,1	7.131	173				
626 CSI A*	2.788	184	204	8,8	12,1	7.381	073				
635 CSI	3.430	218	229	8,7	12,0	8.119	230				
635 CSI A*	3.430	218	221	8,7	12,0	8.369	130				
M635 CSI*	3.453	286	255	10,2	13,4	10.518	270				
728 I*	2.788	184	201	9,9	13,1	5.007	023				
728 I A*	2.788	184	195	9,9	13,1	5.256	923				

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo 15.000 km/año	Consumo Coste/km.	Consumo 15.000 km/año	Consumo Coste/km.
730 I	3.210	197	208	9,8	13,0	5.869	178
730 I A	3.210	197	211	9,8	13,1	6.119	078
736 I	3.430	218	217	9,8	13,1	7.132	125
736 I A	3.430	218	212	10,0	13,3	7.382	025
745 I A*	3.430	252	226	14,5	17,6	8.256	675

CITROEN											
2 CV 6*	602	29	122	7,3	8,4	651	403				
Mehari	602	29	100	7,0	8,2	656	972				
LNA	652	35	125	7,7	7,0	740	760				
LNA 11 E*	1.124	48	139	8,9	9,8	798	956				
LNA 11 RE*	1.124	48	139	8,9	9,8	874	518				
Visa	652	35	124	6,8	8,4	777	279				
Visa II E*	1.124	57	136	9,3	10,7	868	109				
Visa Challenger	1.124	57	136	9,3	10,7	889	735				
Visa II HF*	1.124	57	136	9,3	10,7	952	154				
Visa TDS 300*	1.390	60	149	6,4	8,0	1.033	351				
Visa GT*	1.580	105	186	8,4	10,3	1.360	131				
Visa 17 D	1.769	60	152	5,9	5,0	1.040	214				
Visa 17 RD 5P*	1.769	60	152	6,8	5,6	1.113	770				
GSA Special	1.299	65	158	8,2	9,7	1.032	225				
GSA X1*	1.299	65	154	8,7	10,1	1.116	270				
GSA X3	1.299	65	158	8,2	9,7	1.213	395				
GSA Special Break*	1.299	65	159	8,7	10,1	1.100	989				
BX	1.360	62	155	7,5	9,3	1.162	631				
BX Caribé	1.360	72	161	8,0	9,8	1.183	610				
BX 14 E*	1.360	72	163	7,1	9,0	1.293	944				
BX 14 RE*	1.360	72	161	8,0	9,8	1.356	363				
BX 16 TRS*	1.580	92	171	9,3	11,1	1.538	021				
BX 16 GT*	1.905	105	191	8,1	9,9	1.689	178				
BX SPORT*	1.905	126	198	9,8	13,0	2.158	163				
BX 19 D*	1.905	65	151	7,2	6,1	1.585	060				
BX 19 TRD*	1.905	65	151	7,2	6,1	1.758	590				
CX 20	1.995	106	176	9,2	11,3	1.919	717				
CX GT*	2.500	138	186	12,5	15,1	2.481	781				
CX Prestige	2.500	138	200	9,3	12,1	3.548	854				
CX GT Turbo*	2.500	168	214	13,0	15,5	3.087	788				
CX 25 D	2.500	75	156	8,1	6,8	2.053	773				
CX Diesel Familiar	2.500	75	151	8,2	6,8	2.467	588				
CX 25 RD Turbo*	2.500	95	169	10,0	8,6	2.553	312				
CX 25 TRD Turbo*	2.500	95	169	10,0	8,6	2.680	222				
CX 25 TRD Turbo*	2.500	95	169	10,0	8,6	2.842	097				

DE TOMASO											
Longchamp	5.769	300	240	17,7	20,3	7.001	515				
Fantasia GT5	5.769	300	280	16,2	19,3	7.312	104				

FERRARI											
360 GT*	2.927	240	250	15,9	19,0	10.336	962				
360 GT5*	2.927	240	250	15,9	19,0	10.680	137				
Mondial	2.927	240	240	11,1	14,3	11.442	316				
Mondial Cabriolet*	2.927	240	242	17,3	20,4	12.644	151				
400 I*	4.823	315	234	23,7	26,6	16.361	806				
Turismo	4.942	390	290	18,4	21,7	24.109	079				

FIAT											
Uno 45 3P*	903	45	140	6,6	8,5	893	482				
Uno 55 3P*	1.116	55	148	6,4	8,3	1.035	431				
Uno 55 5P*	1.116	55	148	6,4	8,3	1.065	419				
Uno 70 3P*	1.301	70	165	6,7	8,6	1.075	415				
Uno 70 5P*	1.301	70	165	6,7	8,6	1.109	151				
Uno Diesel 3P*	1.301	45	148	6,7	5,6	1.159	626				
Uno Diesel 5P*	1.301	45	148	6,7	5,6	1.248	340				
Ritmo Abart 130 TC*	1.995	130	191	10,4	12,5	2.070	698				
Regata 70											

Mercado

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

Esta es la valoración que de los automóviles de segunda mano establece la Asociación Profesional Ganvam. Se trata de unos precios medios orientativos, a los que hay que res-

tar el 15 por 100 como beneficio del profesional y los gastos para su reparación. Estos descuentos, se entiende, son para fijar los precios de compra de usados.



ALFA ROMEO

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Alfasud	810	750	700	645	515	475	440	350
Alfasud TI	865	800	735	680	540	505	465	410
Giulia 1300	-	-	-	-	-	-	310	245
Giulia 1600	-	-	-	-	-	-	440	350
Alfetta 1800	-	-	-	-	-	-	495	395
Alfetta 2000	1080	1000	945	870	685	640	595	-
Alfetta GTV 2000	1510	1400	1300	1200	925	815	755	-
2000 Berlina	-	-	-	-	-	-	320	-
Coupé 2000 GT	-	-	-	-	-	-	425	-
Giulietta 1600	1065	985	885	785	610	-	-	-
Giulietta 1800	1080	1000	925	840	675	-	-	-
Giulietta 2000	1110	1030	950	890	740	-	-	-
Sprint Veloce	1190	1100	1000	900	-	-	-	-
Alfetta GTV 2500	1945	1800	1700	1600	-	-	-	-
Alfa 33	1130	-	-	-	-	-	-	-

AUDI

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
80 GLS 4p	-	945	885	745	585	545	510	475
80 GLE	-	1000	940	800	750	-	-	-
80 CD	-	1400	1300	1000	-	-	-	-
80 GLD	-	1620	1500	1200	-	-	-	-
80 CD TD	-	2000	-	-	-	-	-	-
80 Quattro	-	2400	-	-	-	-	-	-
100 LS	-	-	-	-	-	-	-	380
100 CC	-	1900	1700	-	-	-	-	-
100 CD	-	2300	2100	1460	1205	1065	980	-
100 CD Diesel	-	2300	2100	1460	1205	1065	980	-
100 CC D	-	1900	1700	-	-	-	-	-
200	-	-	1700	1500	1350	-	-	-
200 CD	-	3500	-	-	-	-	-	-
Coupé GT	-	2100	1900	1800	-	-	-	-
Quattro	-	4300	3800	-	-	-	-	-

AUSTIN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Metro 1.0	550	505	-	-	-	-	-	-
Metro 1.3	590	550	-	-	-	-	-	-
Metro MG 1.3	750	645	-	-	-	-	-	-
Metro MG Turbo	850	780	-	-	-	-	-	-

BMW

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
3.0 CSI	-	-	-	-	-	-	-	1285
520	-	-	-	1500	1350	1200	850	750
520 i	2270	2100	2000	-	-	-	-	-
528 i	2485	2300	2150	1565	1480	1250	1160	1080
528	-	-	-	-	-	-	1290	1050
528 i	2800	2400	2200	1750	1600	-	-	-
318 i	1730	1600	1250	1150	950	875	800	750
320	-	-	1425	1325	1250	1050	925	875
320 i	2000	1850	-	-	-	-	-	-
323 i	2270	2100	1680	1570	1480	1210	-	-
728 i	2915	2700	2500	2240	2080	1870	-	-
735 i	3890	3600	3200	2900	2700	2500	-	-
745 i	4645	4300	4000	3500	-	-	-	-
633 CSI	-	-	-	3075	2855	2635	2450	2310
635 CSI	4880	4500	4000	3600	3400	3200	-	-
315	1200	1100	1000	-	-	-	-	-
318	1190	-	-	-	-	-	-	-

CITROEN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
2 CV	295	275	250	220	210	175	165	110
Dyane 6	310	295	270	240	215	190	165	130
Mehari 4p.	405	380	350	320	290	260	220	180
Visa II especial	470	440	410	375	-	-	-	-
Visa II Club	525	495	460	420	-	-	-	-
Visa II Super E	500	480	450	410	-	-	-	-
Visa II Super X	500	480	455	415	-	-	-	-
Visa GT	600	570	-	-	-	-	-	-
Visa 11 E	550	-	-	-	-	-	-	-
Visa 11 RE	590	-	-	-	-	-	-	-
LNA	400	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 E	440	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 RE	460	-	-	-	-	-	-	-
GS	-	-	-	-	-	175	150	120
GS Club	-	-	-	-	-	200	170	140
GS Palas	-	-	-	-	-	230	205	180
GS X2	-	-	-	-	-	260	225	185
GS Break	-	-	-	-	-	190	165	135
GS Break Club	-	-	-	-	-	200	175	145
CX 4V	-	-	-	-	-	-	355	310

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
CX 5V	-	405	365	325	295	600	545	475
GSA 1100	-	395	365	325	295	-	-	-
GSA Break 1100	-	395	365	325	295	-	-	-
GSA 1300	555	530	490	445	-	-	-	-
GSA Club	580	560	520	475	-	-	-	-
GSA Palas	655	610	565	520	475	-	-	-
GSA Break Club	515	485	450	415	380	-	-	-
GSA X3	655	610	565	520	475	-	-	-
GSA X1	645	605	-	-	-	-	-	-
BX 14E	785	-	-	-	-	-	-	-
BX 14 RE	795	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 RS	845	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 TRS	895	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 RD	940	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 TRD	1030	-	-	-	-	-	-	-
CX Preridge	1730	1600	1400	1280	1190	1100	1020	945
CX 2400 GTI	1400	1300	1100	1000	800	-	-	-
CX 2500 Di/Palas	1800	1600	1300	1170	1095	1040	-	-
CX 2500 Di. Fam.	1650	1550	1350	1250	1160	1095	-	-
CX TRD	785	-	-	-	-	-	-	-
CX 2500 GTI	1850	-	-	-	-	-	-	-
CX Reflex	800	750	-	-	-	-	-	-

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Fiesta 1.1	475	445	385	350	320	295	255	225
Fiesta 1.1	490	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta 1.957 cc.	540	510	430	400	360	330	290	250
Fiesta 1.1.117 cc.	555	525	445	425	390	355	315	280
Fiesta S	560	530	450	420	390	350	315	280
Fiesta S 1.300	565	535	455	425	395	355	320	285
Fiesta Ghia 1.1	605	570	510	485	445	410	365	325
Fiesta Ghia 1.3	605	575	515	495	455	415	375	345
Fiesta XR2	690	655	585	-	-	-	-	-
Fiesta L D	650	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	690	-	-	-	-	-	-	-
Escort 1.1	650	610	565	530	-	-	-	-
Escort 1.3	655	635	595	560	-	-	-	-
Escort GL 1.1	695	665	615	580	-	-	-	-
Escort GL 1.3	700	670	645	605	-	-	-	-
Escort GL 1.6	720	690	655	615	-	-	-	-
Escort Ghia 1.3	745	710	660	620	-	-	-	-
Escort Ghia 1.6	770	740	705	665	-	-	-	-
Escort Laser 1.1	635	-	-	-	-	-	-	-
Escort Laser 1.3	640	-	-	-	-	-	-	-
Escort L D	730	-	-	-	-	-	-	-
Escort GL D	730	-	-	-	-	-	-	-
Escort Ghia D	840	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.3	805	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.6	835	-	-	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1100	1000	900	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1300	1200	-	-	-	-	-	-
Taurus GL 1.6	-	585	540	495	-	-	-	-
Taurus GLS 2.0	-	695	675	650	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.0	-	720	675	630	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.3	-	740	720	695	-	-	-	-
Taurus GL Fam. 2.0	-	785	740	720	-	-	-	-
Granada GL 2.3	1130	1045	995	855	800	-	-	-
Granada GL F. 2.3	-	-	950	855	-	-	-	-
Granada GLD 2.1	-	-	950	855	-	-	-	-
Granada GLS 2.8i	1540	1425	1235	1045	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8	-	-	950	855	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8i	1755	1615	1470	1140	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8	-	-	780	655	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8i	1850	1710	1615	-	-	-	-	-
Granada D 2.5	1435	1330	-	-	-	-	-	-
Capri S 2.0	-	945	885	720	-	-	-	-
Capri S 2.8i	-	1170	1080	990	-	-	-	-
Sierra 1.6	1025	950	-	-	-	-	-	-
Sierra L	1080	1000	-	-	-	-	-	-
Sierra GL	1260	1155	-	-	-	-	-	-
Sierra Ghia	1475	1385	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. L	1190	1100	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	1300	1205	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	1535	1415	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. D	1585	1470	-	-	-	-	-	-
Sierra XR-4 2.8i	1925	1785	-	-	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.6i	1500	-	-	-	-	-	-	-

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Fiesta N	475	445	385	350	320	295	255	225
Fiesta 1.1	490	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta 1.957 cc.	540	510	430	400	360	330	290	250
Fiesta 1.1.117 cc.	555	525	445	425	390	355	315	280
Fiesta S	560	530	450	420	390	350	315	280
Fiesta S 1.300	565	535	455	425	395	355	320	285
Fiesta Ghia 1.1	605	570	510	485	445	410	365	325
Fiesta Ghia 1.3	605	575	515	495	455	415	375	345
Fiesta XR2	690	655	585	-	-	-	-	-
Fiesta L D	650	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	690	-	-	-	-	-	-	-
Escort 1.1	650	610	565	530	-	-	-	-
Escort 1.3	655	635	595	560	-	-	-	-
Escort GL 1.1</								

Mercado

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

KTM

250-MX	250	46	107	402.870
250-GS	250	44	107	402.950
250-MC	250	42	107	409.700

LAMBRETTA

125	125	6	87	172.577
150	148	7,6	97	179.399
200	198	9,7	107	385.120

LAVERDA

MSX 1000	981	88	218	1.165.000
----------	-----	----	-----	-----------

MONTESA

Cota 242	233,3	-	-	272.250
Cota 348 Trial	348,6	-	-	270.200
Cota 350	348,6	-	-	283.240
Enduro 85 I.	74,6	32	200	200.540
Enduro 250 H7	248,3	-	119	321.440
Enduro 380 H7	348,6	-	130	242.320

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

MORINI

Impala 125	125	10	100	208.780
Impala 175	174,7	15	100	220.050

MOTO GUZZI

250 Bicilindrica	239,5	50,8	138	341.180
350 Turismo	344,1	38,8	160	464.000
500 Sport	478,6	43	170	501.000
500 Canal	478,6	-	-	568.000

MZ

Y 50 III	490	47	170	608.548
Y 50 Monza	490	48	175	642.473
Y 50 Custom	490	47	165	657.170
Y 85	643,4	62	185	663.660
Y 85-SP	643,4	52	180	770.305
Y 85-Custom*	643,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	168	1.001.728
La Miana III	844	61	220	1.003.934
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.665
1000-Convert	948,8	-	-	819.280
California II	948,8	-	-	1.076.845

MZ

ETZ 250	243	21	130	250.000
---------	-----	----	-----	---------

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

OSSA

250 TE	244,2	-	130	371.950
250 Copa	242	160	180	340.380
303 Trial	302,7	-	-	332.130
350 Ty-To	350,0	-	-	397.990

PUCH

Cobra M 82-TT-AD	73,3	12	88	222.300
Cobra M 82-Cross	73,3	14	70	198.800
Cobra M 82-TD	73,3	10	90	248.000

RIEJU

Strada	74	8,5	-	183.000
Marathon MF-80	75	14	-	264.500
Marathon Enduro	80	20	-	301.000
Marathon Cross	80	20	-	307.000

SUZUKI

GSX 960 ES	572	65	195	791.294
GSX 750 ES*	747	87	210	950.733

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

VESPA

Letana GSX 1100*	1.074	100	231	1.150.724
------------------	-------	-----	-----	-----------

YAMAHA

DT 80	-	-	-	217.550
SR 250	238	17,0	116	358.300
SR 250 Special	248	20,0	117	368.050
XJ 400	398	45,5	175	686.200
XJ 600	588	72,0	200	839.500
XJ 650	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

Pasatiempos

EADES DIFERENTES

Estos cuatro coches corresponden a años muy definidos. ¿A cuáles?



1960.
1903.
1935.
1950.

DOTES DE OBSERVACION



En el dibujo número 1 aparecen nada menos que diez anomalías capaces de erizar el cabello al más avezado conductor. Señalarlas convenientemente y con eso estará cumplida la prueba. Ahora bien, si además de esto el lector es capaz de sacar las diez diferencias que con respecto al primer dibujo surgen en el número 2, entonces el que lo acierte es, sencillamente, un monstruo con unas dotes de observación nada comunes.

T1N
500
ABNOTA100
K

JEROGLIFICO
¿Qué coche se ha comprado?

Cuéntenos su caso

AVERIAS INEXPLICABLES



SCORPIO O R-25

ESTOY estudiando la posibilidad de cambiar de coche próximamente. Dos de los vehículos que mejor se me acomodan son: Ford Scorpio 2.0 i y Renault 25 GTX, les agradecería fueran tan amables de aconsejarme respecto a lo siguiente: Su opinión comparativa entre ambos coches. Las medidas de neumáticos con los que vienen de fábrica ambos coches ¿son las

más adecuadas, en términos generales? ¿Es cierto que el Scorpio no tiene los desarrollos del cambio adecuados?

Eduardo Gozalbo
Apartado 4. Villarreal

Respuesta. Precisamente en el último número de MOTOR 16 (el 97) se publica la prueba comparativa del Ford Scorpio 2.0 y el Renault 25 GTX. En esas páginas podrá usted encontrar respuesta a todas sus preguntas sobre estas dos berlinas.

POSEO un Peugeot 505 GRD Turbo. En el mismo han aparecido averías inexplicables, según el taller donde me lo reparan: Rotura de culata y, casi a continuación, de árbol de levas. Sin reparar esta última avería he hecho llevar el coche al servicio oficial Peugeot, para que allí estudiaran las averías. Desmontado el motor, me indicaron que la avería, la rotura del árbol de levas, era debida a malas reparaciones anteriores y

que por la misma causa aparecen otras piezas averiadas: Cigüeñal y culata otra vez. El importe de la reparación presupuestado por Peugeot es de 330.000 pesetas, he comentado esto con mi taller y me indican que es problema de Peugeot. Ante esta situación, tengo el coche desmontado y sin reparar, ya que, en un sentido o en otro, parece que la responsabilidad no es mía. He pedido a Peugeot y al taller que realicen un informe técnico para las actuaciones a las que hubiera lugar, pues bien, en el taller me dicen que no es necesario, porque el coche fue per-



CRITICA DE TIENDAS

Motos en Valencia

DAYTONA es Yamaha, con esta fórmula publicitaria se conoce una empresa valenciana dedicada exclusivamente al servicio del motorismo. En la calle Conde de Aitea, número 52, se encuentra la tienda con un total de 400 m² dedicados a la exposición de motocicletas nuevas y algunas usadas, que pueden estar en condición de depósito para la venta, sin obligación de compra por parte de dicha firma. Dispone también de un departamento de accesorios y recambios con servicio de montaje. Daytona es concesionario BMW y Yamaha, también lo es de neumáticos Pirelli. Posee un stock de motos nuevas BMW y Yamaha y para su compra se puede disponer de la financiación

Credimoto Yamaha, City Bank y BMW. Junto a la exposición, atendida por cuatro vendedores, se encuentra el taller, con una superficie también de 400 m², especializados en BMW y Yamaha. Asimismo, reparan las de fabricación nacional y colaboran con Garantía Internacional. Disponen de seis mecánicos, maquinaria

electrónica, banco de potencia de rodillos, servicio de urgencia las veinticuatro horas y realizan trabajos en el día previa petición de fecha. Es una empresa perfectamente mecanizada, el servicio de recambios y control técnico se realiza por computadora. La dirección tiene interés por el deporte y colabora con pilotos en competición.



Puntuaciones: Exposición, 8; taller, 7; entregas, 7; repuestos y recambios, 8; vendedores, 5; financiación, 6.

fectamente reparado, y en Peugeot dicen que lo harán, pero sólo de cómo llegó el coche a sus talleres. En fin, todos se tiran la pelota y, al final, tendré que reparar de mi bolsillo la reparación, ya que cualquier actuación pericial o demanda, a parte de no conseguir nada, me costaría mucho tiempo y dinero.

Miguel Ferri
Denia

SOLUCIONES A LOS PASATIEMPOS

EADES DIFERENTES
A: 1935. B: 1960. C: 1903. D: 1950.

DOTES DE OBSERVACION

ANOMALIAS (Núm. 1): Depósito de gasolina en el techo. El gasolinero está fumando. El conductor está bebiendo vino. Los surtidores tienen letras en lugar de números. Hay un error en la palabra «super» (balle de letras). Existe manillar pero no hay puerta. El surtidor se sale por abajo. El coche que está repostando se halla subido en la acera. Hay un bultre en el primer surtidor. La alcantarilla está abierta (sin tapa).
DIFERENCIAS (Núm. 2): El cable tensor de la goma no llega hasta arriba. No hay tapa de la alcantarilla. El cerco inferior del surtidor no existe. La torsión de la goma del surtidor es distinta. Hay dos rayas menos en el embudo. Tachuela en el suelo. La marquesina es más baja. Marca en el frente del surtidor. Menos humo en cigarrillo. El tono de la ropa en ambos es más claro.

JEROGLIFICO
«Tiene un Panda Black».

IDEAS

España necesita

La Violencia que no cesa.



Ideas para la democracia. La revista editada por Grupo 16 que trata los temas que más preocupan a los españoles. Escrita por especialistas en cada materia. En este número 2, IDEAS estudia en profundidad un tema de dramática actualidad: "Violencia Política y Terrorismo". IDEAS. La revista documento de nuestra historia. IDEAS. Lo que España necesita.

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

Deseo me envíen un ejemplar de Ideas para la Democracia por el precio de 650 Ptas.

Nombre

Dirección Tel.

Localidad C.P.

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



DATOS SOBRE EL TR-7

AMIGOS de MOTOR 16, quisiera que me orientaseis sobre el Triumph TR-7, facilitándome su ficha técnica y características principales. También me gustaría saber si habría algún problema de piezas de repuesto, ya que dicho modelo ha dejado de fabricarse hace cinco años.

Nicolás O. Alonso
Valencia

Respuesta. Efectivamente, el Triumph TR-7 dejó de fabricarse hace algunos años, no le será muy fácil

Cuéntenos su

encontrar cualquier pieza de repuesto, pero todo lo que haya disponible lo podrá encontrar en Carlos de Salamanca, C/ Galileo, 104 (Madrid), o en algunos talleres que se dedican exclusivamente a coches de importación, como Talleres Benja. En cuanto a los datos técnicos del TR-7 son los siguientes: Coupé de dos puertas y dos plazas. Motor delantero, cuatro cilindros en línea. Cilindrada: 1.988 c.c. Potencia: 106 CV a 5.500 rpm. Arbol de levas en cabeza, alimentado por dos carburadores horizontales de doble cuerpo. Cajas de cambio manuales de cuatro o cinco velocidades, o automáticas de tres relaciones. Tracción a las ruedas traseras. Suspensión de ruedas independiente delante y eje rígido detrás. Frenos de disco delante y tambor atrás, con servo. Dirección de cremallera. Peso: 1.015 kilos. Ancho: 168 centímetros. Batalla: 216 centímetros. Velocidad máxima: 183 km/h.

Agenda

Del 3 al 9 de septiembre

Televisión

- El domingo día 8, dentro del espacio «Estudio Estadio», que comienza a las 12,30 horas por la Primera Cadena, se conectará con el circuito de Monza para ofrecer la salida del Gran Premio de Italia de Fórmula 1. A las 16,55, también por la Primera Cadena, se ofrecerá la llegada.
- La prueba puntuable para el Campeonato de España de Motocross 125 c.c., que se celebra el domingo día 8 en Pozuelo de Alarcón, Madrid, será retransmitida dentro del programa «Estudio Estadio».

Automovilismo

- Los días 7 y 8 de septiembre tendrá lugar el XIX Premio Ciudad de Alcañiz, que organiza el Automóvil Club Circuito de Guadalupe y es puntuable para el Campeonato de España de Velocidad en Circuito, Copas Renault, Campeonato Sest-Fura y Trofeo Federación Aragonesa.

Motociclismo

- El domingo día 8, el Moto Club Cañada de Soto del Real, Madrid, organiza el Trial de Soto, prueba especialidad para el Campeonato de España de la especialidad.

Veteranos

- La XXII Caravana Internacional de Coches antiguos Gerona-Coasta Brava tendrá lugar del 5 al 8 de septiembre. Dentro del recorrido está prevista una parada en el Museo Claret de coches antiguos.
- El día 8 a las 10 de la mañana se concentrarán en la gasolinera del km. 4 de la carretera Torrelodones-Hoyo de Manzanares los participantes en el Rallye de Hoyo de coches antiguos.

CAVA CLUB 16, Y RIOJAS TINTO SAGASTA 81 Y BLANCO SAGASTA 84

PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEEN LO MEJOR.

Para usted, para todos los amigos del Club 16, están reservadas tres magníficas cosechas. Dos extraordinarias bodegas. El cava Raimat-Brut, por sólo 550 Ptas.; los vinos Rioja Sagasta 81 tinto, por sólo 400 Ptas., y Rioja Sagasta 84 blanco, por sólo 367 Ptas., de Bodegas Olarra.



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

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

Envíeme:

- cajas de 6 botellas de cava Club 16 al precio de 3.300 ptas/caja.
- cajas de 6 botellas de Rioja Sagasta 81, de Bodegas Olarra, al precio de 2.400 ptas/caja.
- cajas de 6 botellas de Rioja Blanco Sagasta 84, de Bodegas Olarra, al precio de 2.200 ptas/caja.

Nombre

Dirección Tel.

Localidad C. P.

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

Como suscriptor n.º de he aplicado un descuento del 10% (total 2.970 ptas/caja cava Club 16) (total 2.160 ptas/caja Rioja Sagasta, 81, de Bodegas Olarra) (total 1.980 ptas/caja de Bodegas Olarra), al importe de mi pedido.

Las cajas serán transportadas por Aitena, S. A.

PEUGEOT 205
CONTIGO
AL FIN DEL MUNDO.



FINANCIACION
ESPECIAL

MOTORLANDIA, S. A. EXPOSICIONES: Paseo de la Castellana, 268. Tel. 733 96 98. Plaza República Dominicana, 6. Tel. 457 65 65. SERVICIO Y RECAMBIOS: Avda. Ma-noteras, 2. Tel. 202 81 40.

Su concesionario
PEUGEOT-TALBOT

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



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

Y NO LO DUDE... LO QUE NO TENGA
ANDREU, NO LO BUSQUE
FERROCARRIL, 4 MADRID 227 62 32

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



EXPOSICION Y VENTA
MADRID

Edificio España
(abierto los domingos)
Tels. 248 58 03/04/05

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

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

GARANTIZADOS
CONTRA ROBO
Garantía Esabe-Car

Todos los modelos 1984



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

autocaravanas



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

BMW 323i
último modelo

Vende particular. 2 años
MA-U. Perfecto estado.
Extras
2.300.000 ptas.
Transferencia incluida.
Tels. (952) 29 50 31 y
29 85 98. Málaga

Vendo R-5 Turbo
de 300 CV

Preparado por
Snobert. Repuestos.
Listo para carreras

Tels. 472 70 17
6 472 70 08

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.



VEHICULO NUEVO SEAT-AUDI-BMW
CON UN RADIO-CASSETTE
TOTALMENTE INSTALADO

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

Vendo R-5 Turbo
de 220 CV

Muchos repuestos.
Totalmente listo para
carreras

Tels. 472 70 17
6 472 70 08

JEEP Volkswagen, todo-
terreno, descapotable,
M-AG. 10.000 km. Impeca-
ble. Admito inferior. Un mil-
lón. 241 88 75. Comercio.
VENDO kits carburación
IRESA. Tel. (923)
46 28 64.
VENDO Volvo 144, buen
estado, 70.000 ptas. Tel.
(942) 27 61 41.

Blasco de Garay, 63
(Madrid 28015)

MOVILAUDIO

S.A. Tel. 244 23 56

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

**INSTALACION Y REPARACION
DE TODO TIPO DE AUTO-RADIOS**

RADIOALARMAS-TELEFONOS-FINANCIAMOS
ENVIOS A PROVINCIAS

JBL

FUJITSU

TEEN

SPARKOMATIC

Sansui

PIONEER

MARVILSA
RADIOCOMUNICACIONES
EMISORAS
BUSCAPERSONAS

Estudios y proyectos equipos. Reparaciones,
ajustes, reformas, revisiones y mantenimiento de
Radiocomunicaciones y teléfonos para el automó-
vil, 40 km. alcance.

VENTA E INSTALACIONES PARA TODA ESPAÑA
TIENDA
Y TALLERES PROPIOS

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



AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

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

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION
Déenos su confianza.

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



HIPERAUTO



VOLVO

LA EXPOSICION MAS IMPORTANTE EN AUTOMOVILES DE IMPORTACION

BMW, Mercedes, Audi, Volvo, Ford, Alfa Romeo, Volkswagen, Pors-
che, etc. 200 modelos de importación de las primeras marcas mundiales
y también nacionales. 7.000 m² de exposición permanente. Divididos en
tres plantas con automóviles de importación y nacionales. Con taller propio
de asistencia técnica, diagnóstico, puesta a punto y túnel de lavado.
Automóviles como a estrenar: de primera. Prácticamente nuevos. Re-
visados por técnicos especializados en cada marca y con garantía total.



También automóviles a estrenar de
la marca que Vd. quiera. Hasta 60 me-
ses y con la garantía de Hiper-Auto. Co-
nózcamos de cerca. Parking gratis para
nuestros visitantes.

CONCESIONARIO OFICIAL
INNOCENTI Y MASERATI



HIPERAUTO

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

SUSCRIBASE A MOTOR 16

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

BOLETIN DE SUSCRIPCION

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

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

- Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.
 Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-28037.

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

Precios EXTRANJERO (1 año): España y Andorra, 6.370 ptas. Portugal, 7.050 ptas. Eu-
ropa, Argelia, Marruecos y Túnez, 11.870 ptas. América, 17.770 ptas. Resto, 22.370
ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.



Motor 16
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41.
Madrid-28037

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

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

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16, SEGUN EL ULTIMO
INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS. MOTOR 16 LE OFRECE CON
SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA
COMPRAR O VENDER

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:

Comprar y vender

Auto Beltrán s.a.

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

MERCEDES 350 SE, V-S
 MERCEDES 350 SLC, B-BT
 MERCEDES 300 SEL 3,5, B-827
 MERCEDES 280E, B-DW
 MERCEDES 240 D, M-DV
 MERCEDES 240 D 3.0, B-CL
 MERCEDES 220 SE coupé, M-405
 BMW 736i, B-EV
 BMW 728, B-DU
 BMW 635 CSI, AB-E
 BMW 320a, NA-I
 BMW 3.0 CS, M-AP
 BMW 2002 TII, B-DD
 PORSCHE 944, B-FX
 PORSCHE Turbo, B-BC
 PORSCHE 928, B-FB
 JAGUAR 3.8 S; M-522
 JAGUAR MK-2; M-283

VW PASSAT TD Fam., sólo es-
 trenado
 SIROCCO GTI, B-FC
 GOLF GTI, B-FN
 GOLF GLS Automático, B-EK
 TRIUMPH TR5, B-EN
 GRANADA GHIA Americano
 LINCOLN Continental Mark IV
 MERCURY COUGART, B-634
 MERCURY COUGART XR-7, B-DG
 FORD MUSTANG Mach I, M-D
 FORD MUSTANG, M-B
 LAMBORGHINI SPADA, B-I
 MASERATI MERAK SS, V-AF
 FORD GRANADA 2.8i, B-EX
 FORD TAUNUS GLX, B-AC
 FIAT 130 Coupé, B-K
 VOLVO 145 Ranchera, B-EV
 CITROËN CX Palas, B-BC

CONCESIONARIO OFICIAL 

Tenemos para usted el
 Nuevo Opel Corsa 5 puertas.



¡Venga a Conocerlo!

EN AGOSTO TAMBIEN LE ESTAMOS ESPERANDO

Encontrará modelos de la gama
 Corsa desde
 554.200 ptas. F.F.

OPEL
 INNOVACIONES EN MARCHA.

Le esperamos en:

TALLERES PRIZAN, S. A.

CONCESIONARIO OFICIAL
 TALLERES: Carretera de Extremadura, Km. 13.400 - Teléf. 619 75 07
 EXPOSICION Y VENTA: Teléf. 619 04 11 - ALCORCON (Madrid)



Comprar y vender en Valencia

Valencia Motors

más cerca de Peris
 Pista de Silla, Km. 4,5
 (a 100 metros desde Carretera)
 Tel. 375 11 11



más cerca de Val.
 Avda. A. Reino de Valencia, 29
 (junto Cines Marit)
 Tel. 334 24 07

ENTREGA INMEDIATA. TODOS LOS MODELOS

**NOVEDAD
 ¡¡SCORPIO!!**

TAPICERO DE AUTOMOVILES

Antonio Llop Ferrer

ESPECIALIDAD EN COCHES ANTIGUOS Y DEPORTIVOS
 TRABAJOS EN PIEL DE TODA CONFIANZA
 DOCTOR SUMSI, 7. Tel. (96) 374 55 26. VALENCIA

GÖTZ AUTO CORSA SEGURA



GÖTZ AUTO le ofrece, desde el 20 de septiembre al
 20 de octubre:

1 ALARMA SEGURA • 1 SEGURO DE ROBO
 al comprar un OPEL CORSA.

Con seguro y alarma segura desprecúpese de que le roben
 su OPEL CORSA. Además, se lo financiamos en unas inme-
 jorables condiciones con Opel Credit. Venga a llevarse su OPEL
 CORSA. Con toda seguridad. 

GÖTZ AUTO S.A.

Le ofrece más por experiencia

Micer Mascó, 27. Tel. 369 44 00. 46010 VALENCIA



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

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



FERNAN GONZALEZ, 39-1F. 274 00 66
 ACACIAS, 20-1F. 488 32 44-MADRID

OFERTAS ESPECIALES DE ESTA SEMANA

- Volkswagen Golf Diesel. Im-
 pecable
- Seat Ronda, último modelo,
 System Porsche. ¡Ojo!
 70 000 pts. entrada y 19 000
 pts. mes, puede ser suyo.
- Opel Corsa Luxus, casi a es-
 trenar.
- Fura 2, últimos modelos, sin
 entrada
- R-5, varios modelos, desde
 8 000 pts./mes
- Ford Fiesta modelo 84, gran-
 des facilidades.
- Granada 2.3, gran ocasión.

**CREDITOS A 4 AÑOS
 9,5 % INTERES**

**INFORMACION:
 274 00 66**

**VISITENOS EN NUESTRAS
 EXPOSICIONES**

Fernán González, 39

Acacias, 20

**NUESTRA MAYOR
 CUALIDAD**

«LA CALIDAD»

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

Senz

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

**ANUNCIESE
 EN
 MOTOR 16**

Este formato
 cuesta 4.000 ptas.

SUSCRIBASE A MOTOR16



Motor 16
 Apartado Nº 330 F.D.
 MADRID

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

Lo que tenemos para Vd.
 es mucho más:



**El nuevo Opel Corsa TR
 4 puertas.**

OPEL
 INNOVACIONES EN MARCHA.

Véalos en:

VALOP, S. A.

PERIS Y VALERO, 170. Tel. (96) 333 95 72

PISTA DE SILLA, km. 4,5. Tel. (96) 375 40 00



Montalt, S. A.

OFRECE

BICICLETAS
 MOTOCICLETAS
 AUTOMOVILES

FURGONETAS
 CAMIONES
 AUTOBUSES
 ACCESORIOS

RECAMBIOS
 NEUMATICOS
 SEGUROS
 TALLERES



Ctra. Madrid-Valencia, Km. 347 - San Vicente, 118. Teléfono 3703150

Gran vía Ramón y Cajal, 5. Teléfono 3411222

**LA MAS COMPLETA ORGANIZACION
 EN EL RAMO DEL AUTOMOVIL VALENCIA**

GRAN POTENCIA DE FRENADO

PASTILLAS
 GOLD



SIN AMIANTO
 SUPREME

PARA SU COCHE
 MONTE PASTILLAS
 SIN AMIANTO
 PIDALAS EN LOS
 COMERCIOS DEL RAMO.

AMADEO MARTI CARBONELL S.A. NULES-CS

Sabemos que Vd. nos quiere...

¡¡GRACIAS!!



Porque conseguir su atención cada día, nos ha situado como la segunda emisora del área metropolitana de Madrid en cuanto a audiencia... y por tercer año consecutivo... ¡¡Sabemos que Vd. nos quiere!!

Según datos del Estudio General de Medios-Marzo-Abril 1985.

Radio España
de Madrid

SU EMISORA

A FONDO

BMW M 535i MUCHA MARCHA



ALEX PUJOL

VIRTUDES DEFECTOS

<u>Prestaciones</u>	<u>Dirección lenta</u>
<u>Frenos</u>	<u>Manejo del cambio duro</u>
<u>Acabado</u>	<u>Ventilación</u>

CON el M535i, BMW ha conseguido una berlina capaz de superar los 220 kilómetros por hora con toda facilidad y de alcanzar los 100 kilómetros por hora en menos de ocho segundos. La M de Motorsport, departamento de competición de BMW, ha marcado la personalidad de este coche —aunque no sea un producto auténticamente suyo como si lo

es el futuro M5—, de tal forma que lo que era un familiar rápido se ha convertido en un deportivo para cuatro plazas de excelentes prestaciones. El coche está dirigido a conductores que desean un coche de altas prestaciones, medidas exteriores relativamente compactas y cuatro puertas, en vez de los dos que caracterizan a los coches de sport. El compromiso está bien logra-

do, de tal forma que el coche se comporta bastante bien, tanto en una utilización deportiva como familiar. Incluso los consumos se mantienen en cifras razonables, aunque creemos que este apartado no preocupará en exceso al posible comprador. El equipamiento del BMW M535i es bastante completo y se puede mejorar aún más con una serie de opciones que, en su totalidad,



El cuadro de mandos es de lectura fácil y todos los botones y palancas quedan bastante al alcance de la mano. El conjunto tiene un aspecto un poco triste. Los asientos delanteros son muy cómodos y recogen bien el cuerpo. Los traseros también cumplen. Todos ellos llevan una banda con los colores de Motorsport.



FICHA TECNICA



BMW M535i

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 3.453 c.c. (84 x 93,4 mm.). Cigüeñal: De siete apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,3 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 218 CV, a 5.200 rpm. Par máximo: 31,6 mkg., a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas, con autoblocante. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.º, 10,1 km/h.; 2.º, 15,7 km/h.; 3.º, 21,4 km/h.; 4.º, 30,5 km/h.; 5.º, 37,8 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

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

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 165 TR 390. Neumáticos: 220/55 VR 390.

PESO En orden de marcha: 1.430 k.

superan las ochocientas mil pesetas. A pesar del endurecimiento de las suspensiones el coche sigue siendo una berlina bastante cómoda, con un acabado bueno y con un buen nivel de equipamiento.

MECANICA



El motor del 535i es el seis cilindros de 3.453 centímetros cúbicos que montan los 635 y 735. El funcionamiento de este motor es impecable y los 218 caballos de potencia se pueden dosificar casi de uno en uno o todos de golpe, a gusto del conductor. Lo primero que destaca al poner en marcha el motor es la suavidad con que gira, tan sólo un leve zumbido que, según se va acelerando, aumenta de tono, pero sin llegar en ningún momento a ser molesto. A pleno gas el rugido del motor es como una melodía de carreras. La alimentación está encomendada a un sistema de inyección electrónica Bosch L-Jetronic, que permite obtener un buen rendimiento del motor, que es el más elástico de toda la gama BMW.

El motor tira desde muy pocas revoluciones con mucha energía, pero es a partir de las 3.500 vueltas cuando se siente el tirón brutal de los 218 caballos.

Donde más se nota la mano de Motorsport es en el apartado de las sus-

pensiones. Para adecuar el coche a la potencia de este motor, las suspensiones se han endurecido y se han bajado; los neumáticos escogidos son unos Michelin TRX de 220/55 que todavía bajan más al coche. En definitiva, se ha tratado de dar el máximo agarre al coche sin penalizar en exceso el confort.

El embrague es de mando hidráulico y funciona con bastante suavidad. La versión probada es la que monta la caja con relaciones de cambio cortas; éstas están en consonancia con el carácter del coche, con una quinta utilizable desde muy pocas revoluciones y capaz

de lanzar el coche de 80 a 120 en tan sólo 11,2 segundos. El 535 monta de serie un diferencial autoblocante tarado en un 25 por 100, que es particularmente necesario en cuanto caen cuatro gotas y se desea ir un poco deprisa. La palanca es de recorridos cortos y precisos, pero requiere manejarla con energía y, en particular, cuando se reduce de tercera a segunda es necesario hacerlo con mucha precisión, porque si no la marcha no entra. La disposición de las marchas no es la habitual, ya que la primera está a la izquierda y hacia atrás, y el resto escalonadas normalmente.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	228,4
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	16,4
1.000 m. salida parada	29,2
De 0 a 100 km/h.	7,8
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	17,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	19,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	31,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	33,0
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	8,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	11,2

CONSUMO



	L/100 km.
CIUDAD	
A 25,8 km/h. de media	13,6
CARRETERA	
A 90 km/h. de crucero	8,8
En conducción rápida	16,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de crucero	9,9
A 160 km/h. de crucero	14,8
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado ...	11,8
Recorrido (kilómetros)	540



La línea del 535 sólo difiere de la de sus hermanos de gama en los spoilers aerodinámicos. Las medidas exteriores son idénticas.

Esta disposición resulta especialmente práctica cuando se conduce rápido en zona de curvas, donde los cambios de marcha son continuos.

Uno de los apartados más brillantes de la mecánica del BMW son los frenos. El coche va dotado de cuatro discos. Los delanteros son ventilados con pinzas de cuatro pistones y de 280 milímetros de diámetro. Todo esto se ve complementado por el sistema ABS antibloqueo, que permite realizar las frenadas más apuradas con gran seguridad.

En lo que se refiere a consumos, es-

El motor es todo un mundo. El resultado de todo este laberinto de cables, tubos y metal son 218 caballos



tán dentro de lo razonable para un coche de esta categoría; incluso si uno se olvida de los 218 caballos que lleva debajo del pie derecho, se pueden llegar a obtener consumos de menos de nueve litros a los 100, pero claro está que para ese tipo de conducción hay otros coches que se adecuan más. Realizando una conducción rápida, pero sin abusar de marchas cortas, se mantiene el gasto entre los 15 y 18, mientras que si se exprime al máximo el motor el consumo se dispara hasta los 25 litros cada 100 kilómetros. En ciudad ayuda el que la inyección corte en retención por debajo de las 1.500 vueltas.

COMPORTAMIENTO



Para poder sacarle todo el jugo a un coche de más de 200 caballos hay que mentalizarse de que las curvas se suceden mucho más deprisa, que la carretera se hace mucho más estrecha y que todas las reacciones del coche son mucho más rápidas que en coches de potencias normales. El BMW es, sin embargo, un coche muy dócil y, sobre todo, muy noble. Su terreno son las autopistas y las carreteras rápidas, pero también se desenvuelve con mucha soltura por carreteras de montaña, en las cuales es una máquina muy divertida de manejar.

Por su condición de tracción trasera,

el coche tiene una clara tendencia a tirar de atrás hacia fuera de la curva. Esta tendencia es muy fácil de controlar jugando con el acelerador y el volante. Cuando la curva es amplia se nota cómo el coche se apoya por sí mismo y el conductor sólo ha de preocuparse por mantener el volante en posición. Cuando la curva es cerrada hay que ayudar un poco al coche y balancearlo hacia el exterior para que se apoye, para entonces soltar toda la caballería. Es en estas circunstancias cuando se nota la acción del autoblocante, ya que las dos ruedas traseras empujan al coche casi por igual sin pérdidas de tracción. Sólo si se llega a producir el derrape se produce una reacción violenta, ya que al seguir acelerando, aunque se corrija la trayectoria con el volante, el coche se tira hacia el interior de la curva, advirtiéndole al conductor que el límite está próximo. Al igual que sus hermanos de la serie 5, el 535 se muestra sensible a las ondulaciones del terreno cuando se está tomando una curva. En estas condiciones se producen unos rebotes que descolocan ligeramente el coche e invitan a levantar el pie, aunque la verdad es que son más molestos que otra cosa.

Por ciudad también resulta muy agradable de conducir, ya que la facilidad con que el motor tira desde muy pocas revoluciones permite utilizar marchas largas continuamente y limitar el uso de las cortas para la salida de los



Las llantas de aleación marcan claramente el aire deportivo. Los neumáticos TRX están bien adaptados a sus características.



El doble faro delantero es común a los serie 5. La luz está un poco descompensada entre la corta y la larga.



Los pilotos traseros son los habituales en este modelo. En la parte posterior monta un deflector aerodinámico.

semáforos. La dirección es asistida y de dureza variable, según la velocidad; así pues, según aumenta la velocidad la dirección se endurece para evitar que a alta velocidad el coche sea muy sensible de conducir. A pesar del mecanismo de asistencia la dirección resulta un poco lenta y hay que volantear mucho cuando se quiere rodar deprisa en carreteras de montaña.

Aunque las suspensiones están endurecidas el confort del coche no es malo. Tanto en carreteras buenas como en autopistas, los asientos suplen las deficiencias de la suspensión, pero en carreteras en mal estado los riñones de los ocupantes después de muchos kilómetros acaban sufriendo con la dureza de la suspensión.

La visibilidad es buena, pero el alumbrado no está a la altura de las prestaciones del vehículo, por la diferencia que existe entre la iluminación de cruce (muy pobre) y la larga (buena).

CARROCERIA



Externamente el 535 se distingue de sus hermanos de serie por toda una serie de elementos de deflectores que sirven para mejorar un poco la aerodinámica de los BMW serie 5. Los neumáticos de perfil superbajo y las llantas de aleación ligera acaban de darle el toque deportivo. En el interior, unos asientos



El ordenador de a bordo es opcional. Se puede utilizar también como antirrobo.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES: Caja de cambio de 5 velocidades de relación cerrada, 131.000 pesetas. Neumáticos de perfil bajo TX 220/55 VR 390 con llantas forjadas de aleación ligera 165 TR 390 (incluye cuatro torillos antirrobo), 71.800 pesetas. Aire acondicionado, 245.000 pesetas. Computadora de abordaje de segunda generación manejo desde la columna de dirección, 73.000 pesetas. Antena automática, 34.000. Preparación para instalación de radio estéreo, 29.000 pesetas. Alfombras en velour delantero y trasero, 16.000 pesetas. Pintura metalizada, 84.000 pesetas. Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero, 14.000 pesetas.

muy envolventes y regulables en altura, y un volante deportivo, son las diferencias básicas respecto a los serie 5 normales. El cuadro es el mismo con el medidor de consumo instantáneo, que creemos que no encaja con el carácter del coche.

La amplitud es notable, tanto en las plazas delanteras como en las traseras, en las cuales se pueden sentar tres personas adultas cómodamente. La posición de conducción es buena y las posibilidades para regular el asiento son muchas; además, el volante es regulable en profundidad, con lo cual se puede adoptar la postura más cómoda para cada conductor.

Lo que no nos gustó fue la ventilación. Se circule a la velocidad que se circule hay que recurrir al ventilador para que entre aire suficiente en el habitáculo, o bien recurrir al aire acondicionado, que es eficaz en las plazas delanteras, pero que no lo es tanto para aliviar a los de las plazas traseras en días de calor.

No hay pegas en cuanto al acabado. La calidad de BMW en este aspecto es buena y todos los pulsadores de ventanillas, calefacción, etcétera, funcionan con suavidad y no se producen ruidos en el habitáculo, debido a paneles u otros elementos.

El maletero es muy grande, capaz de cubrir las necesidades de equipaje de cinco personas; además, en el interior hay una guantera y bolsas en las puer-

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	10,6
A 100 km/h.	33,8
A 120 km/h.	50,2



Cuando se saca al 535 de las autopistas sigue siendo una máquina sumamente eficaz. La nobleza de sus reacciones incita a correr más.

tas para guardar pequeños objetos.

El conductor desde su puesto domina todas las dimensiones del coche, ya que no hay muchos ángulos muertos. Las maniobras de aparcamiento no plantean más que la dificultad de encontrar un hueco lo suficientemente grande para encajar los 4,6 metros de coche. Los mandos principales quedan bien al alcance de la mano y son fáciles de manejar. El interior del coche resulta un poco sobrio, con abundancia de plásticos negros, pero el equipamiento es bastante completo y tan sólo se echa en falta el consabido manómetro de aceite, para tranquilizar al conductor cuando se apuran las posibilidades del coche.

La unidad probada montaba como equipo opcional, además del aire acondicionado, un práctico ordenador de viaje con muchas funciones, tal y como temperatura exterior, consumo medio, velocidad media y una clave para bloquear el sistema eléctrico del coche en caso de robo.

FRENTE A SUS RIVALES

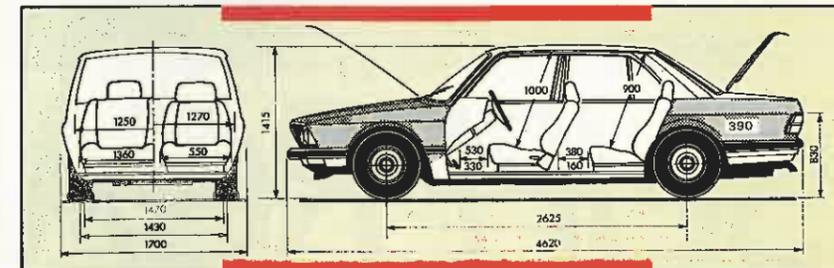
Es difícil encontrar un competidor directo del 535 y tan sólo el Mercedes 190 E 2.3-16 responde a este planteamiento de coche. Para obtener unas prestaciones elevadas en Mercedes han desarrollado una culata de 16 válvulas que, montada en un motor de cuatro cilindros de 2.299 centímetros cúbicos, desarrolla 185 caballos, cifra inferior

a la del BMW. Este, gracias a su mayor potencia, acelera con más rapidez que su rival, pero en cambio las velocidades máximas son similares debido a la mejor aerodinámica del Mercedes. En el Mercedes no se ha sacrificado el confort de forma tan acusada como en el BMW, pero resulta un poco más delicado de conducir.

En cuanto a tamaño, el BMW es más grande, tanto interiormente como en

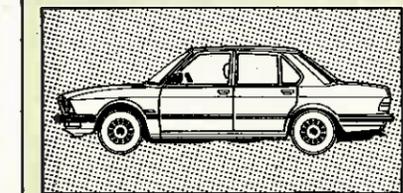
medidas externas. En conclusión: el BMW es más fácil de conducir, corre más y cuesta 700.000 pesetas menos que el Mercedes. Por contra, el Mercedes ofrece una mecánica muy sofisticada, una línea más moderna y atractiva que la del BMW y unos consumos inferiores.

Víctor Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez



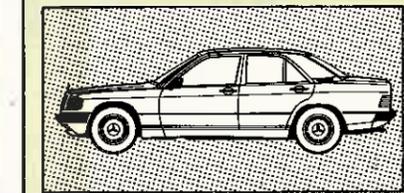
BMW M535i 5.656.763 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.438 c.c. Potencia: 218 CV a 5.200 rpm. Peso: 1.430 kg. Velocidad máxima: 228,4 km/h. Consumo medio ponderado: 11,8 l./100 km. Capacidad del maletero: 390 litros.



MERCEDES 190 E 2.3-16 6.368.978 pts.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.299 c.c. Potencia: 185 CV a 6.200 rpm. Peso: 1.230 kg. Velocidad máxima: 230 km/h. Consumo medio ponderado: 9,6 l./100 km. Capacidad del maletero: 370 litros.

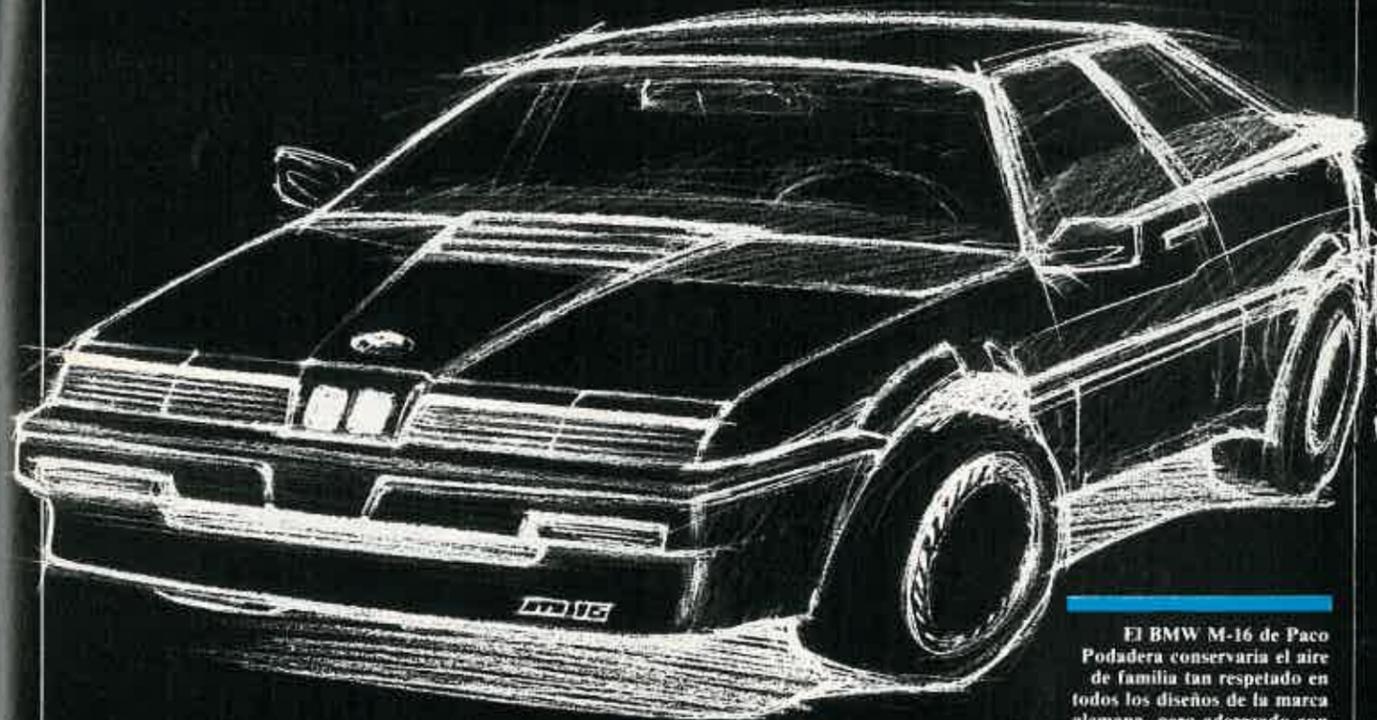




SUPERGARCIA SUPERDEPORTE

antena3
3
La información deportiva
bien hecha.

WISAPACA



El BMW M-16 de Paco Podadera conservaría el aire de familia tan respetado en todos los diseños de la marca alemana, pero aderezado con una auténtica «salsa picante», que acentúa la filosofía deportiva a ultranza del producto

FUERZA PARA BMW

Tras un forzado paréntesis veraniego, Francisco Podadera vuelve con su sección a las páginas de MOTOR16. Esta vez lo hace con un boceto espontáneo y exento de cualquier retoque, sobre base BMW, que podría marcar un estilo más deportivo en los productos de la marca alemana, en un momento en que sus directivos se plantean la posibilidad de crear un sustituto del M-1, que aparecería en dos o tres años.



Francisco Podadera

En uno de los anteriores números de la revista comentaba que en nuestro país podíamos hacer proyectos interesantes en el campo de la automoción sin necesidad de importar tecnología y diseño. Poco después me he visto obligado a abrir un corto paréntesis en esta sección a causa de los proyectos que estoy desarrollando y que me han impedido tomar cualquier tipo de vacaciones.

Por un lado siento esta discontinui-

dad en la publicación de la sección que ya formaba parte de mi trabajo habitual sobre diseño, aunque por otro lado me corrobora, aunque sea por la parte que a mí me toca, que no andaba muy equivocado cuando hacía esta afirmación.

Espero que en breve, los lectores de MOTOR16 puedan ver las primeras fotografías de los prototipos de estos proyectos, que el próximo año circularán por nuestras carreteras convertidos en vehículos de serie.

Hecha esta introducción, vamos a ver el tema de esta semana que presento en estado salvaje, es decir, el primer boceto que se realiza para representar una idea de diseño.

Al analizar los últimos modelos que

aparecen en el mercado, sobre todo las versiones especiales, se puede ver que hay un cierto desfase entre el carácter mecánico y el visual del vehículo. Como ejemplo podríamos contemplar el nuevo BMW M-3 con 16 válvulas y con unas prestaciones realmente soberbias, pero que sigue con la misma piel que un BMW «cualquiera».

Pienso que al lanzar vehículos con estas mecánicas no hace falta transformar su carrocería totalmente para convertirlos en fuera de serie como pueda ser el BMW M-1 de Giugiaro, pero si podrían trabajar un poco más en el frontal, por ejemplo, dándole un carácter más acusado al coche. La inversión es mínima, pero el resultado es mucho más atractivo.

CRONICAS de AMERICA

Las grandes conquistas de América contadas por sus protagonistas.

¡AHORA 12 *Titulos al año!*

Ante la excelente acogida de esta colección, Historia 16 ha ampliado a 12 el número de títulos que publicará anualmente: Los volúmenes 9 a 12, en mayo; 13 a 16, en octubre, y 17 a 20, en febrero del 86.

por sólo 7.300 Ptas.

Crónicas de América puede adquirirse en cualquier librería al precio detallado. Pero si quiere aprovecharse de una oferta excepcional, suscríbase a la colección con un importante descuento. El que le ofrece Historia 16. Por sólo 7.300 ptas.* usted recibirá cómodamente en su domicilio los 12 volúmenes según vayan siendo editados. No se pierda esta oportunidad de conseguir una excepcional colección. (* Más 3.000 ptas. de correo aéreo para las suscripciones a extranjero.)

Rellene este cupón y envíelo a HISTORIA 16. Calle Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

Deseo recibir los 12 tomos de la colección CRONICAS DE AMERICA al precio especial de 7.300 ptas. El sistema de pago que elijo es el que señalo a continuación:

Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.
 Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

Nº _____ Impuesto en _____ Con fecha _____

Nombre _____ Apellidos _____

Dirección _____

Población _____ Provincia _____

CRONICAS DE AMERICA. Una gran conquista de Historia 16.



9. Cristóbal Colón, **Diario de a bordo** (Edición de Luis Ananz). P.V.P.: 700 ptas.

10. Hernán Cortés, **Cartas de relación** (Edición de Mario Hernández). P.V.P.: 950 ptas.

11. Fernando de Alva Ixtlilxochitl, **Historia de la nación chichimeca** (Edición de Germán Vázquez). P.V.P.: 750 ptas.

12. Antonio Pigafetta, **Primer viaje alrededor del mundo** (Edición de Leoncio Cabrero). P.V.P.: 625 ptas.

13. Juan de Villagutiérrez, **Historia de la conquista de Itzá** (Edición de Jesús M. García). P.V.P.: 1.500 ptas.

14. Francisco de Xerez, **Verdadera relación de la conquista de Perú** (Edición de Concepción Bravo). P.V.P.: 600 ptas.

15. N. Federmann y U. Schmidt, **Alemanes en América** (Edición de Lorenzo E. López). P.V.P.: 600 ptas.

16. Fray Toribio de Benavente, **Historia de los indios de la Nueva España** (Edición de Claudio Esteva). P.V.P.: 850 ptas.

17. Pedro de Cieza de León, **Descubrimiento y conquista del Perú** (Edición de Carmelo Sáenz). P.V.P.: 800 ptas.

18. Juan Rodríguez Freyle, **Conquista y descubrimiento del Nuevo Reino de Granada** (Edición de Jaime Delgado). P.V.P.: 750 ptas.

19. G. Carvajal, Pedrarias y P. Teixeira, **La aventura del Amazonas** (Edición de Rafael Díaz Maderuelo). P.V.P.: 650 ptas.

20. Chilam Balam de Chumayel (Edición de Miguel Rivera). P.V.P.: 500 ptas.

BAJA FORCE 250

VACACIONES EN EL MAR

LAS motoras que se conocen genéricamente como *Day Cruiser* son el intermedio entre la pura motora playera y los cruceros de motor de altura. En esencia, y como la traducción del nombre indica (*crucero de día*), estas motoras, generalmente rápidas y potentes, tienen capacidad para encarar travesías de cierta envergadura, excursiones, visitas a calas y turismo entre diferentes puertos.

La lancha que presentamos en esta prueba, la Baja Force 250, es un magnífico ejemplar de esta familia. Se trata de un diseño norteamericano realizado en Almería por los astilleros Baja España. El barco tiene 7,60 metros de eslora por 2,43 de manga. Su peso se sitúa sobre los dos mil kilos, variando según los motores que incorpore.

La Baja es una lancha construida mediante un moderno sistema a base de poliéster reforzado por fibra de vidrio, con sandwich de madera de balsa en el fondo y la cubierta, y refuerzos de madera y kevlar, que constituyen la estructura del barco y los soportes de motores, colas y flaps. Esto hace que el casco resulte ligero y en extremo rígido, cualidades que luego se hacen notar en la navegación.



Rápida y segura, la Baja Force 250 es un magnífico ejemplar de los denominados cruceros de día.



Las olas no impiden que incluso a más de treinta nudos se sientan los mundos y la lancha continúe en línea recta.

Moverse por la costa y buscar calas escondidas son algunas de las posibilidades que ofrece el disponer de una lancha con cierta envergadura.



Este barco admite dos motores dentro —fueraaborda con potencia máxima de cerca de doscientos sesenta caballos cada uno, aunque una motorización razonable se sitúa entre los doscientos y doscientos veinticinco caballos por máquina—. Con estas mecánicas y hélices adecuadas, los 40 nudos se alcanzan fácilmente, e incluso se pueden superar

sin demasiados problemas, a la que el estado de la mar sea favorable.

La cubierta es simple, pero cómoda: detrás del parabrisas se sitúa el puesto de gobierno y el del acompañante. Entre los dos se sitúa la entrada a la pequeña cabina, que ocupa el interior de toda la proa.

El puesto de conducción está muy

cuidado. Tiene un magnífico asiento regulable, y todos los relojes y mandos son fácilmente accesibles y controlables (cuentavueeltas, presiones de aceite, temperatura, baterías y corredera). Los mandos son los de los gases, los trimmer de las colas y, en su caso, los flaps. En el costado de babor se sitúa un asiento igual, y sobre la consola un pequeño

trigadero y alojamientos para los vasos. En el costado de babor de la entrada a la cabina se sitúa una nevera eléctrica, capaz y accesible.

La cabina dispone de una litera doble triangular y de una pequeña mesa escamoteable, de madera de teka; además existe un pequeño servicio químico. Para completar el cuadro, un radio-

cassette está instalado en la cabina.

Detrás de los asientos se sitúa la bañera, bastante amplia, con un pequeño solárium instalado encima de la tapa de los motores. En los laterales existen espacios para guardar cosas. A popa, justo encima de las colas, existe una magnífica plataforma de baño con escalera, construida en madera de teka, sobre bastidor de Inox.

Las pruebas de navegación que realizó Motor 16 en aguas de la bahía de Almería resultaron muy satisfactorias, a pesar de que el estado de calma absoluta en que se encontraba el mar nos impidió probar la capacidad de navegación en condiciones duras. Por lo que pudimos apreciar a lo largo de mu-

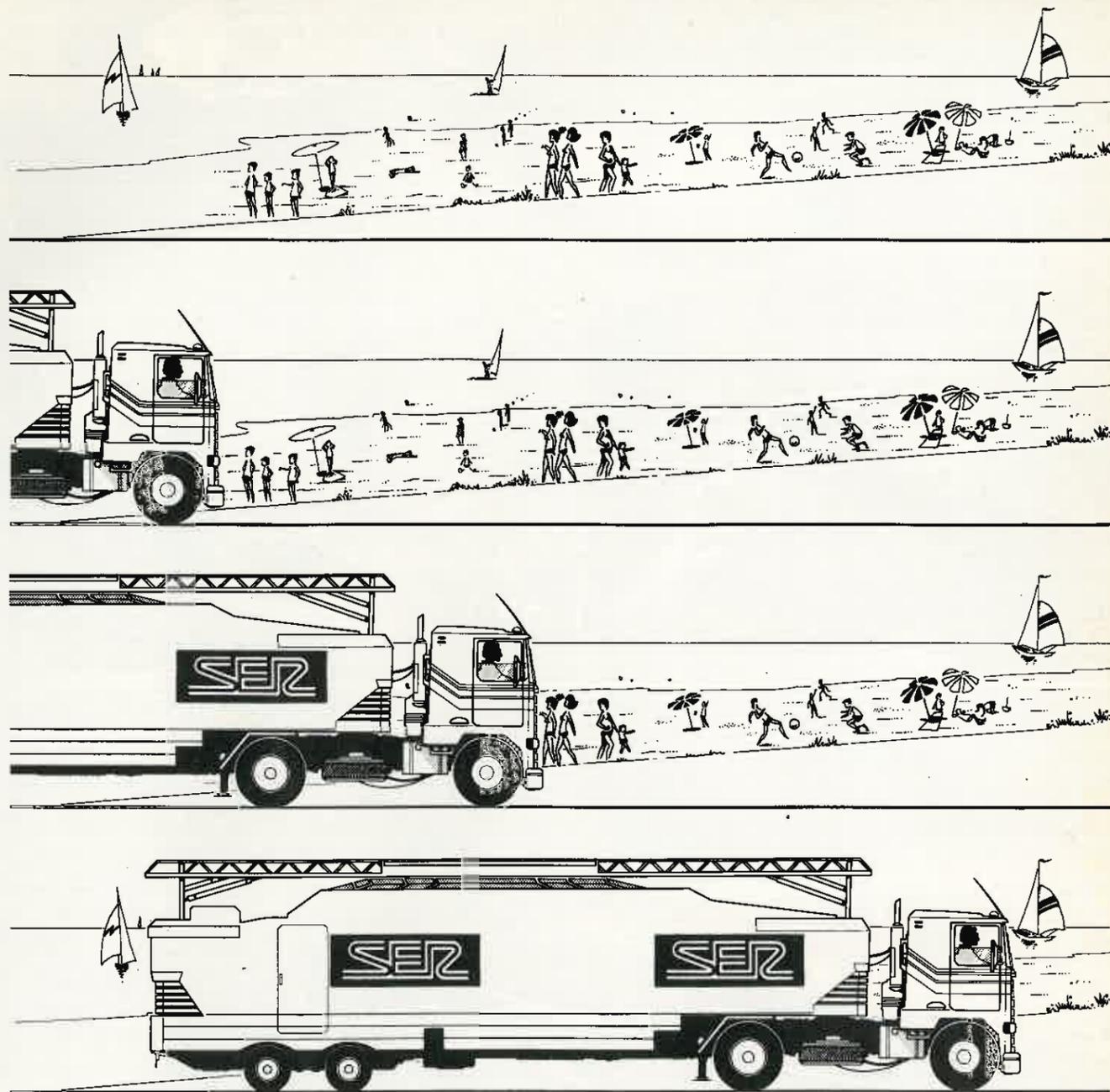
chas millas, se puede deducir que la calidad de navegación de este barco en situaciones de mar picada también es buena, siempre y cuando se trime correctamente.

La Baja 250 que probamos estaba dotada de dos motores de 205 caballos cada uno, y, a pesar de que es una potencia algo ajustada, su aceleración y velocidad punta resultan notables: los 40 nudos se consiguen un poco por encima de las 3.000 vueltas en cada máquina, y aún queda gas, a pesar de que los motores son americanos.

Lo más sorprendente, de todas formas, es su magnífica estabilidad, tanto en marcha como con olas. A más de treinta nudos se le puede dejar solo y mantiene el rumbo perfectamente. Además, gracias a sus formas y a los flaps, se pega al agua en cualquier circunstancia, a pesar de que se navegue a buena velocidad contra las olas. No tiene la incómoda costumbre de saltar, tan característica de muchos barcos de este tipo.

Por último, incorpora un completo equipo standard que incluye los ya citados nevera y radiocassette. Además dispone de bombas de achique, extractor de gases, depósito de agua dulce con ducha eléctrica y depósito para 250 litros de gasolina, lo que le confiere una cierta autonomía (puede gastar entre cuarenta y sesenta litros/hora). El precio de todo esto varía, dependiendo de los motores que se instalen, pero se sitúa sobre los siete millones de pesetas.

Texto y fotos: José Luis de la Viña



NUESTRA RADIO DE ACCION

"SUPER 1, LA FIESTA DEL VERANO EN LA SER"

Para que vivas de cerca la emoción del directo, la SER se lleva la radio de campo y playa. A toda costa. Desde Huelva a Castellón. Contado y cantado.

Con la unidad móvil más completa de Europa —EL SUPER 1—, y con todo un equipo de los que quitan el hipo. Para que te lo pases super. Con la SER a toda marcha.



La radio en acción.

**BEATRICE
LOLA F-1**



A LA ESPERA DE FORD

EN el próximo Gran Premio de Italia debutará el equipo Beatrice Lola, que fue presentado al público en Brands Hatch el pasado fin de semana, como ya adelantamos en nuestro último número. El equipo será dirigido por el antiguo patrón de McLaren, Teddy Mayer, y el piloto será Alan Jones, que dejó su rancho de Australia para retornar a la competición. En principio el piloto escogido fue Mario Andretti, pero después de haber firmado el acuerdo con Jones sus actuaciones quedarán limitadas a la Fórmula Indy, que también está cubierta por el programa del equipo. En tan sólo ocho meses se ha montado un equipo y se ha construido el coche. En lo que queda de temporada em-

plearán los motores Hart de cuatro cilindros y un turbocompresor iguales que los empleados por los Toleman. A principio de la próxima temporada utilizarán el nuevo motor Ford Cosworth V6 sobrealimentado del que podrán disponer en exclusiva durante las próximas tres temporadas. En la actualidad ya están colaborando con Cosworth para la puesta a punto del monoplaza de la próxima temporada. El Beatrice Lola THL1, pues así se llama el monoplaza, ha sido diseñado por los proyectistas de la FORCE (Fórmula One Race Car Engineering), Neil Oatley y Jhon Baldwin. Las soluciones empleadas en el coche son bastante tradicionales, sin innovaciones revolucionarias, pero a decir de Teddy Mayer el

punto fuerte del monoplaza es la calidad de la construcción de las piezas que ellos mismos hacen.

El cambio de marchas es de seis velocidades, con una carcasa de magnesio de construcción propia de dimensiones muy pequeñas. Los neumáticos los proveerá Goodyear.

Beatrice es una multinacional norteamericana que agrupa empresas tan conocidas como: Avis, Playtex o Samsone. Además de la temporada de Fórmula Indy, para este año se tiene previsto participar en el Gran Premio de Italia, en el Gran Premio de Australia y en el Gran Premio de África del Sur, si es que se celebra, lo que servirá para comenzar la próxima temporada con alguna experiencia en carrera.

Un modelo de transición

Chasis

Monocasco realizado en fibra de carbono con paneles de aluminio. Suspensión de brazos de acero de longitud asimétrica. Amortiguadores montados en el interior del chasis. La suspensión posterior está totalmente montada por encima de la plancha inferior del vehículo. La barra estabilizadora delantera es regulable desde el habitáculo. Frenos de disco ventilados montados en el portarruedas.

Llantas de aleación ligera Dymag de trece o quince pulgadas, con neumáticos Goodyear.

Motor

Hart 414 T de cuatro cilindros con doble árbol de levas en cabeza, sobrealimentado por un turbocompresor Holset. Cilindrada 1.406 cc. Potencia, 730 CV a 10.500 rpm a una presión de sobrealimentación de 2,5 bares. Cambio de marchas de seis velocidades con carcasa de magnesio y engranajes Hewland.

Dimensiones

Distancia entre ejes: 279,4 cm. Vía delantera: 180,3 cm. Vía trasera: 162,5 cm. Peso: 540 kg.



RALLYE HALKIDIKIS BENIGNO TRASPIES



EL Team Opel de España, siguiendo con los planes que se había marcado a comienzos de la temporada, se trasladó a Grecia para participar en el Rallye Halkidiki, puntuable para el Campeonato de Europa con el máximo coeficiente. Esta era la segunda salida internacional del equipo, que con anterioridad había participado en el Rallye Arenas de Oro, en Bulgaria, en donde Beni había tenido que retirarse a causa de una avería de la inyección del Opel Manta 400. La fortuna tampoco les ha favorecido demasiado en esta ocasión, pues Beni se tendría que conformar al final con un noveno puesto después de haber perdido cerca de media hora a causa de una salida de pista cuando iban transcurridos tres cuartos del rallye. Sin este contratiempo, Beni hubiera terminado en segunda posición, resultado que si bien no le hubiera permitido mejorar el tér-

cer puesto en el Campeonato de España, que actualmente ocupa, si le hubiera acercado a Salvador Serviá y Carlos Sainz antes de que comience el sprint final del certamen con el Rallye Príncipe de Asturias.

La prueba griega, cuyo recorrido está en su mayor parte trazado sobre caminos de tierra, tenía una magnífica



Beni Fernández tuvo en sus manos el tercer puesto, pero a pesar de su regularidad y prudencia se salió, hundiéndose en la clasificación. Los Lancia —sobre estas líneas— coparon las tres primeras posiciones con Biasion, Zanussi y Pregliasco. Junto a estas líneas, Ragnotti, que perdió siete minutos al pinchar tres veces en un tramo.

inscripción, encabezada por un fuerte equipo Lancia, formado por Massimo Biasion, Andrea Zanussi y Mauro Pregliasco. También estaba Harald Demuth, con su Audi Quattro; Jean Ragnotti, con el R-5 Maxi Turbo; los Nissan preparados en fábrica para los griegos Moschous y Stratissino, así como un par de Audi Quattro más en manos del chipriota Dimi y del griego Jigger, este último líder actual del campeonato helénico.

La prueba comenzó con un fuerte ataque de Demuth, que logró imponerse en los cinco primeros tramos de velocidad. Esto, combinado con la serie

de pinchazos de que fueron víctimas los Lancia, le dieron una importante ventaja que el piloto alemán no supo aprovechar, al salirse de la carretera en el séptimo tramo, dañando seriamente el coche. Para entonces habían desaparecido también los otros dos Audi: Dimi, por salida de la carretera entre dos tramos de velocidad, y Jigger, por enfermedad.

Fue entonces cuando Miki Biasion tomó el mando, por delante de Ragnotti y Beni. El italiano había perdido un minuto a causa de un pinchazo, lo que le hizo verse acosado por Ragnotti. Poco más adelante, éste perdió dos minu-

tos por la misma causa, quedando a partir de ese momento descolgado con respecto al líder.

Beni, regular y prudente en la elección de sus neumáticos —su coche de entrenamientos había quedado bloqueado en la aduana y tuvo que entrenar con un Opel Corsa, no pudiendo hacer pruebas de neumáticos—, se había instalado en el tercer puesto, por delante de Moschous y de los dos Lancia de Zanussi y Pregliasco. El primero de ellos había perdido, entre tiempo de tramo y penalizaciones, ocho minutos al pinchar las dos ruedas traseras en el más largo de los tramos de velocidad, cuyo pavimento era asfalto en los 15 primeros kilómetros y de tierra en los 18 restantes. Zanussi, como había hecho Biasion, optó por la arriesgada táctica de hacer el tramo con neumáticos de asfalto, esperando ganar en éste más de lo que luego perdería en la tierra. Si con Biasion la táctica funcionó —su pinchazo había sido en un tramo anterior—, con Zanussi, que hizo algún que otro trompo cuando llegó la tierra, terminó con los dos neumáticos reventados. Advertido de esto, Pregliasco cambió en el último momento de cubiertas, pero esto le costó cinco minutos de penalización en el control de salida.

En estas posiciones se llegó a la mitad de la prueba. Para Beni, tercero —un puesto que le convenía para el Campeonato de España—, se trataba ante todo de evitar que los dos Lancia le pasaran, en vista de que Moschous y su Nissan no eran lo suficientemente rápidos.

Pero esto iba a tener que hacerlo bajo fuertes chaparrones que mitigaron el calor reinante durante la última jornada. Durante los primeros tramos Beni logró mantener a raya a Zanussi, pero en el cuarto, el famoso largo tramo mixto, le fue fatal. «Llegué muy rápido a un viraje cerrado —contaría el piloto gallego—, el coche comenzó a escaparse de morro y tuve que tirar de freno de mano. El coche se cruzó entonces y nos salimos marcha atrás. Quedamos colgando, apoyados en unos pequeños árboles que un aficionado que tenía una hacha tuvo que cortar.» Al final, después de veinte minutos de esfuerzos, con ayuda del público pudieron poner el coche de nuevo en la carretera y seguir adelante con sólo un abollón en la cola. Este retraso se vio posteriormente, en el control horario, aumentado en seis minutos y medio más.

Esta desventura les hundió a la vigésima posición, de la que lograron al final recuperarse a la novena.

Poco después —dos tramos más adelante concretamente—, Ragnotti pinchó tres veces en el mismo tramo, perdiendo siete minutos. Además, a causa de estos pinchazos, se resintió la transmisión y el piloto francés acabó la



José María Casanovas

Ibiza: del sueño a la realidad

NOS duele el fracaso, pero con la mano en el corazón no hay otra palabra que refleje mejor la pobre aceptación que ha tenido el Seat Ibiza en nuestro mercado. El lugar de ventas que ocupa en el ranking es decepcionante y, por supuesto, está muy por debajo de las expectativas levantadas y de la campaña de lanzamiento.

En el amplio parking de la zona franca de Barcelona, el stock obliga a meditar. Ciertamente los dirigentes de la empresa del INI pueden alegar que fuera se vende bien, mejor incluso de lo previsible. Pero este hecho todavía incide más en el poco éxito de un coche pensado por encima de todo para el gusto español. Vaya por delante que el proyecto se hizo con unas prisas que han sido su talón de Aquiles.

No se puede concebir un automóvil contra reloj y mucho menos lanzarlo cuando no está afinado, superprobado, a punto. Sobre el papel era difícil criticar el proyecto y el anhelo de Seat de abrir una nueva línea de tecnología española, máxime cuando se contó con el diseño de Porsche para el motor y el lápiz de Giugiaro perfiló la carrocería. La verdad es que la idea se merecía mejor resultado. ¿Qué ha fallado? ¿En qué se ha equivocado Seat? Suponemos que estos interrogantes deben estar encima de la mesa de trabajo porque cuestionan el futuro de la compañía desde la perspectiva de nuevos modelos. Habría muchas cosas que indagar, desde la propia competencia que entabló la empresa, lanzando casi paralelamente una gama Volkswagen que incide en el sector —Polo y Clasic— hasta la realidad de un coche que gasta mucho y no aporta nada nuevo respecto a la competencia.

Cuando nos dicen que el Ibiza se

vende bien en Italia, cuando allí el Fiat Uno es el rey indiscutible, todavía sorprende más que en España las ventas estén tan bajas, tan estancadas. Ciertamente la competencia no se durmió en los laureles y, además, el mercado acusa una crisis galopante. Pero lo que está muy claro es que a lo largo de 1985 las cotas de mercado fijadas por Seat no las va a cubrir el Ibiza ni de largo, y esto puede significar un golpe bajo para una firma nacional que intentaba tener personalidad propia frente a las garras de un socio alemán que lo va a engullir.

Quizá la historia tenga una continuidad con el Málaga, pero es demasiado pronto para lanzar las campañas a entierro. Son muchos los que piensan que Seat está pagando ahora unos años en los que era el líder y no estaba a la altura de una clientela que no tenía mucho más donde elegir. La mala reputación es una etiqueta que pesa mucho y no se lava cambiando el logotipo de la marca, aunque éste lo diseñe una multinacional norteamericana a precio de oro.

Es, por ello, que se nos antoja triste y preocupante la singladura del Ibiza. No ya porque el modelo no consiga la penetración de mercado soñada, sino por lo que puede significar a nivel de futuro. Es más fácil, más barato y por supuesto menos arriesgado cobijarse a la sombra de una multinacional que lanzarse en la década de los ochenta a abrir mercado. Y si todo esto, además, lo tiene que aguantar una empresa con unos números rojos escalofriantes y que confiaba en el Ibiza como táctica de salvación, el panorama todavía es más sobrio. Ibiza, una bella isla que sobre ruedas ha pinchado. Un proyecto soñador que vive una problemática de futuro incierta.



prueba rodando prudentemente. No así Beni, que siguió atacando hasta el final.

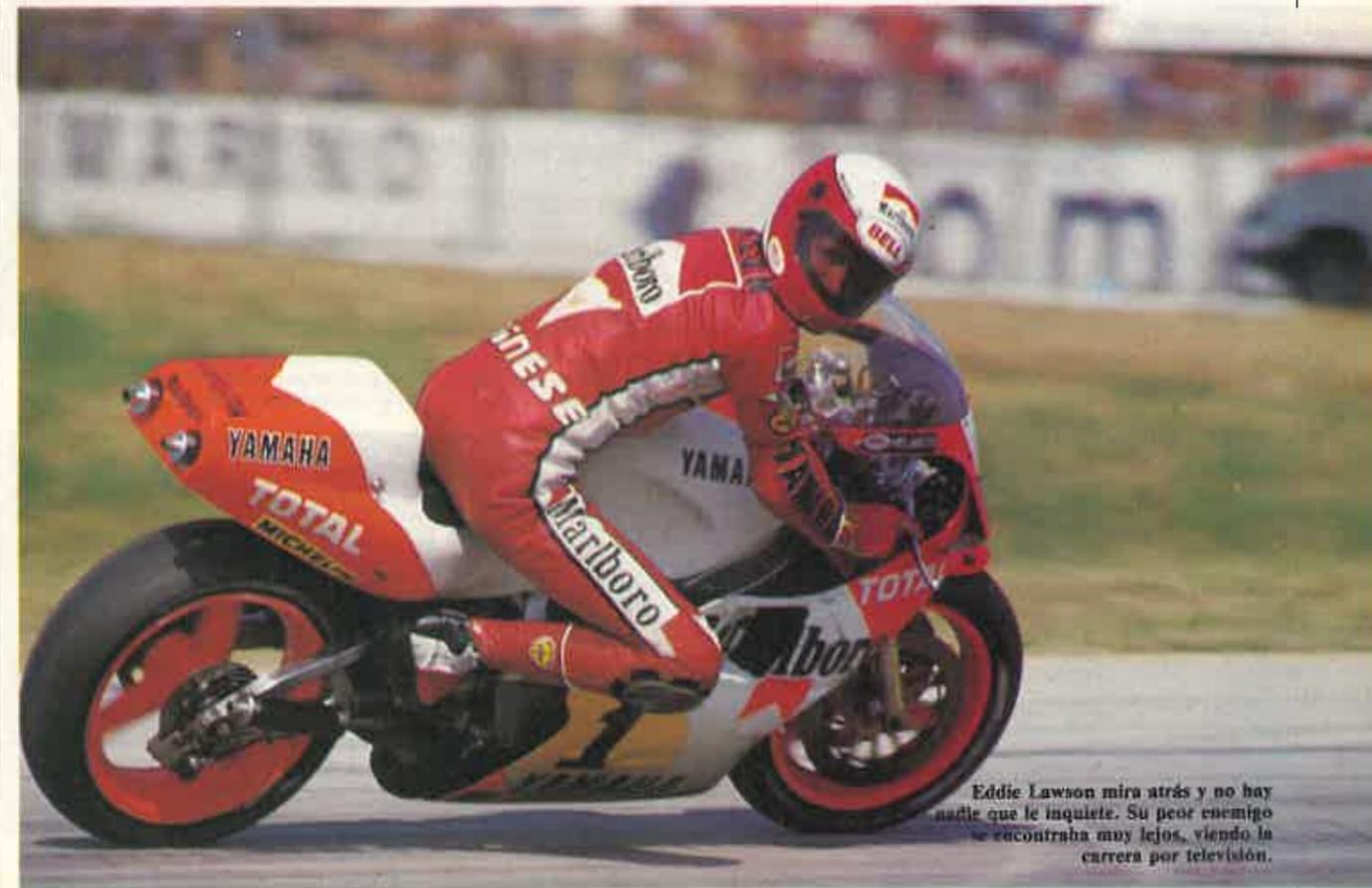
Todos estos acontecimientos dejaron a los Lancia en los tres primeros puestos, con Pregliasco que se echó encima de Zanussi en los últimos tramos pero sin poder adelantarle. Con este resultado, Lancia puede aspirar a copar los primeros puestos del Campeonato de Europa, que tiene prácticamente ganado Dario Cerrato, que al final no tomó la salida.

CLASIFICACION

1, Biasion-Siviero (Lancia Rally Abarth); 2, Zanussi-Cresto (Lancia Rallye Abarth), a 15 min. 10 seg.; 3, Pregliasco-Clauci (Lancia Rally Abarth), a 15-58; 4, Moschous-Fertakis (Nissan 240 RS), a 18-48; 5, Ragnotti-Thimonier (R-5 Maxi Turbo), a 25-18; 6, Stratissimo-Sassalos (Nissan 240 RS), a 25-40; 7, Kuzmic-Sali (R-5 Turbo), a 33-28; 8, Rayneri-Pirollo (Fiat Ritmo Abarth), a 39-18. 1 en Gr. A; 9, Beni Fernández-López Orozco (Opel Manta 400), a 41-00; 10, Melas-Matzagriotis (Lancia Rallye Abarth), a 42-04; 11, Christine Driano-Guyllane Julliot (Citroën Visa 1.000 Pistas), a 47-21, Copa de Damas. Hasta 20 clasificados.

HALKIDIKIS, EN BREVE

- Citroën acaba de comenzar la fabricación del BX 4x4. El interés de la marca está sobre todo en tener un buen coche de turismo.
- Expectativa ante las negociaciones del equipo Ford-RACE para conseguir un piloto. El distanciamiento entre Zanini y el RACE se da como seguro. Carlos Sainz aparece ahora como el candidato número 1.
- Peugeot también necesita piloto. Beni Fernández está entre los pilotos contactados.
- El principal interés de Renault, dado por perdido el Campeonato de Europa, es poner a punto el Maxi Turbo para el Rallye de San Remo. Con el abandono de la Fórmula 1, los rallyes vuelven a potenciarse.
- Parece que está prácticamente hecho el acuerdo entre el RAC de Cataluña, Servia y el Jolly Club para hacer, entre otras pruebas, cuatro del Mundial. Es muy posible que Rothmans no siga patrocinando el coche.
- Según se rumorea, el Ford RS 200 tiene problemas de cambio que van a retrasar todavía más su homologación.
- Son varios los fabricantes decididos a que en un plazo de dos años los grupos B actuales y los grupo S del año que viene sean abolidos.



Eddie Lawson mira atrás y no hay nadie que le inquiete. Su peor enemigo se encontraba muy lejos, viendo la carrera por televisión.

GRAN PREMIO DE SAN MARINO EN AUSENCIA DEL REY...

Cerrojazo al Campeonato del Mundo de este año con el Gran Premio San Marino. En él, Aspar se ha despedido con una victoria que no es suficiente para darle a Derbi el título de marcas. Gresini se proclama nuevo campeón en 125 mientras que en 250 y 500, con la ausencia de Spencer, Lavado y Lawson no han tenido problemas para ganar. Eso, que en ausencia del rey, los cortesanos se divierten...

ESTE último Gran Premio del año ha tenido como escenario el circuito de Misano Adriático, una localidad de una zona de veraneo italiana no lejana a Venecia, aunque inicialmente estaba previsto que se corriera en Imola, en donde no han finalizado los trabajos de acondicionamiento exigidos por los pilotos. Misano es un circuito de pilotaje, pero su asfalto tampoco es ninguna maravilla... En la categoría de 80 centímetros

los hombres de Derbi no tenían muchas esperanzas de alzarse con el título de marcas ya que para ello precisaban ganar y además que no hubiese ninguna Krauser en los cinco primeros puestos... Esta marca se había reforzado en esta ocasión con el piloto británico McConnachie que en carrera ha llegado a rodar en cabeza y terminando segundo tras Aspar. Este había batido el récord del circuito en los entrenos, y era inalcanzable en carrera, pe-

se a que el británico fue líder unas vueltas. Cuando quiso, el de Alcira dijo adiós y se fue en pos de la bandera a cuadros para terminar con una victoria una temporada que debía haberle visto como campeón del mundo. Era precisamente quien se ha alzado con el título, Dorflinger quien terminaba delante de Kafka. Herreiros, sólo era sexto con lo que perdía sus posibilidades de ser tercero del Mundial... En cuanto a Nieto, éste había sido sexto en entrenos y en



Los constantes esfuerzos de Aspar (arriba) sólo le han compensado con el subcampeonato del mundo, que terminó con el buen sabor de boca de una victoria en Misano. Abajo, el campeón, Gresini, que debió luchar por el título hasta el último momento.



La mecánica no estuvo a la altura del piloto y Nieto abandonó a mitad de carrera. Abajo, Bianchi, el derrotado de Misano.



Herreros ha demostrado que también hay que contar con él. Sito Pons (abajo) hizo lo que pudo, con una máquina devaluada.



Con Spencer en casa, el venezolano Lavado se impuso, sin necesidad de utilizar la mejor máquina de la escudería. El siempre espectacular Randy Mamola nos brindó las mejores imágenes de la carrera, como si fuéramos sobre su Honda.



carrera. La carburación no era adecuada y por ello, sin nada que demostrar ni nada que ganar ni él ni la marca, prefería dejarlo sin ruido... Entre los otros españoles, Bolart quedaba décimo sumando un nuevo punto para él y Autisa y Torrontegui, que le secundaba en la marca para cubrir la baja de Gil, era catorce. Muy retrasado terminaba Mateos.

La emoción de la jornada debía estar en la carrera de 125, en la que Bianchi y Gresini, se jugaban el título, con ligera ventaja para el segundo, ya que en caso de victoria del otro le bastaba con ser tercero.

Gresini contaba con la ayuda de su compañero de escudería Gianola y la eventual de Vitali que pese a llevar una moto de la misma marca que la de Bianchi, una MBA, ayudaba a los de Garelli, ya que es para quien corre en 250. Gresini, el más veloz en los entrenos se destacó pronto y los tres restantes se enzarzaban en un duelo en el que Bianchi tras ser segundo acabó por llevar la peor parte terminando en los boxes. Así perdía la oportunidad de lograr su cuarto título mundial a pocos kilómetros de su casa de Rimini. Por parte de los españoles, el habitual calvario para

Sánchez Marín y González de Nicolás, de los que el primero no puede terminar y el otro lo hace muy retrasado.

Se esperaba que en el cuarto de litro volviese a correr Freddie Spencer para despedirse a lo campeón. Pero no, una inoportuna lesión en un dedo entrenando en sus queridos Estados Unidos, le impedía correr. A todos costaba de creer tan burda excusa, pero el americano no se ha andado con escrúpulos y se ha quedado en casa. Tal vez haya visto las carreras en la televisión...

Así las cosas Lavado no tenía nin-

gún problema para imponerse en esta cilindrada donde ya había sido el mejor en los entrenos. Mang no ha podido con él y ha sido segundo por delante de un grupito formado por Reggiani, Herweh, Mattioli y Ricci, que si han terminado por este orden, en carrera han intercambiado constantemente sus posiciones. Cardús, discreto en los entrenos ha hecho una muy buena carrera terminando a las espaldas de ellos, siendo pues séptimo, mientras que Garriga, como él con problemas en entrenamientos, ha acabado en decimotercer lugar. Reyes no ha participado al haberse roto

un hueso del pie en los entrenamientos.

Toni García intentó en vano clasificarse a causa de problemas con su moto y el haberse perdido parte de los entrenos a causa de una avería en su furgón.

En la categoría reina, también se ha notado la ausencia de Spencer y así Lawson no ha sido inquietado en ningún momento por nadie y ha ganado su tercer Gran Premio de la temporada. Gardner ha hecho lo propio con el segundo lugar, respetándose así la jerarquía obtenida en los entrenamientos. Por la tercera plaza ha

habido más lucha y si Mamola, el «cameraman», se la ha adjudicado, en ciertos momentos ha sido acosado por Roche y Sarrón. Por parte española, discreto Sito Pons con una moto que no era la suya habitual, ya que ésta se la habían pasado a Uncini para que se pudiera lucir ante su público. El italiano terminaba sexto y Sito décimo segundo. La sorpresa de la carrera la constituía Luchinelli al rodar sexto con la Cagiva, una Cagiva a la que el haber sido probada por Roberts ha puesto alas a sus pilotos.

J. L. Aznar

Enviado especial

MISANO EN BREVE

EN los bastidores de Misano un tema era el que se llevaba la palma: los pilotos de 500 han elaborado un proyecto según el cual «presentan» a la FIM sus exigencias monetarias para los premios del año próximo. Estas exigencias doblan los emolumentos actuales. En la misma propuesta también incluyen a los de 250, a los cuales se les pidió que suscribieran el documento, aunque Mang y Lavado, por el momento, no aceptaron firmar. Si el documen-

to es de aspecto inocente, tras él los pilotos de 500 han firmado un contrato entre ellos para «estar unidos», y caso de que la FIM no les haga caso piensan boicotear los Grandes Premios hasta que se les dé satisfacción. El asunto huele a «World Series», que hace unos años se fueron a pique.

— Este no es el único «papelito» que firmaron los pilotos, ya que por su parte los de 250 firmaron otro pidiendo que en el paddock se acaben las ventajas de espacio de que gozan algunos grandes equipos —Honda, Yamaha y Suzuki—, que para sí se reservan grandes zonas con sus enormes camiones. Mientras que los equipos más modes-

tos se tienen que apretar en los huecos que quedan.

— En esta ocasión era el piloto de 250 Fausto Ricci el «cameraman» en directo con la cámara en su moto, además de Mamola, éste en 500.

— Rumores que se extendían durante todo el año hablaban del posible retorno de Kenny Roberts. Finalmente éste llevará un equipo, pero la semana anterior probó en Misano la Cagiva, haciendo tiempos excelentes. Estos tiempos han puesto alas a Marco Lucchinelli, muy apagado hasta ahora, y que por una vez, seguramente espoleado por la performance de Roberts, ha hecho un 14.º tiempo en entrenos, y en

carrera mantenía con soltura la sexta plaza hasta la rotura del silenciador.

— Sito Pons quiere hacer en 1986 una temporada en las mejores condiciones posibles, como piloto de un equipo oficial más competitivo que el del actual. Para seguir con Gallina deberá tener muchas seguridades de Japón. Volver en plan figura en 250 tampoco sería a desdén, ello podría ser con Agostini o con Honda...

— Parece ser que no andan perfectamente las cosas dentro del equipo JJ entre éste y el piloto, reprochándose mutuamente la falta de mejores resultados. Para esta carrera se le han colocado dos discos de freno delanteros,

pero ello tras los entrenos, en los que de nuevo se quedó sin frenos. Tras la carrera, Cardús se quejaba de falta de velocidad punta. De no correr con este equipo en 1986, tiene actualmente conversaciones con Honda Italia y con Parisienne, equipo que hace correr la moto diseñada por Muller.

— Hablando de JJ, éstos han hecho un chasis para alojar un motor Autisa para que corra Torrontegui. Mientras éste sustituye a Gil en el equipo Autisa, ya que el piloto tarraconense se lesionó en una carrera de Campeonato de España.

— Reyes se lesionó en entrenos un pie. Es la tercera fractura en lo que va de año, cuando en su vida deportiva no se había

roto nunca ningún hueso. Esta fractura carece de importancia, pero le mantendrá alejado de la moto al menos veintidós días.

— Honda ya ha presentado sus motos para 1986: La 500, tres cilindros, de 125 caballos; la 250, de dos cilindros y 71 caballos, y la 125, monocilíndrica, en previsión de la normativa de 1987, que rinde 34 caballos. La de 250 es la más codiciada y se venderá a unos dos millones y medio de pesetas, siendo versiones de la que este año han pilotado Ricci y Mang, mientras que ocho inalcanzables Spencer-réplica irán para cuatro privilegiados equipos: Alemania, Francia, Inglaterra e Italia. España no tendrá ninguna...

1.000 KILOMETROS DE SPA CARRERA TRISTE



Riccardo Patrese, asociado en esta ocasión a Bob Wollek, ha sido el vencedor de los 1.000 kilómetros de Spa, rompiendo de esta forma el dominio de Porsche.

VICTORIA al fin del equipo Lancia, que rompe así la hegemonía de Porsche en el Mundial de Resistencia, y meritorio octavo puesto del español pareja después de que su compañero Lasig perdiera cuatro vueltas al comienzo de la prueba por causa de un encontronazo con otro coche. Sin embargo, todo esto queda ensombrecido por la muerte del piloto alemán Stephan Bellof, tan sólo veinte días después de la de su compatriota Manfred Winkelhock.

El circuito de Spa, después de las 24 Horas de Turismos, tenía el asfalto bien asentado.

Las vísperas de los entrenamientos oficiales anunciaron el tono trágico que iba a tener la carrera. Jonathan Palmer, conduciendo el Porsche 956 de Richard Lloyd se estrellaría contra la barrera en una de las partes nuevas del circuito.

Palmer fue sacado del coche con un tobillo fracturado y diversos hematomas.

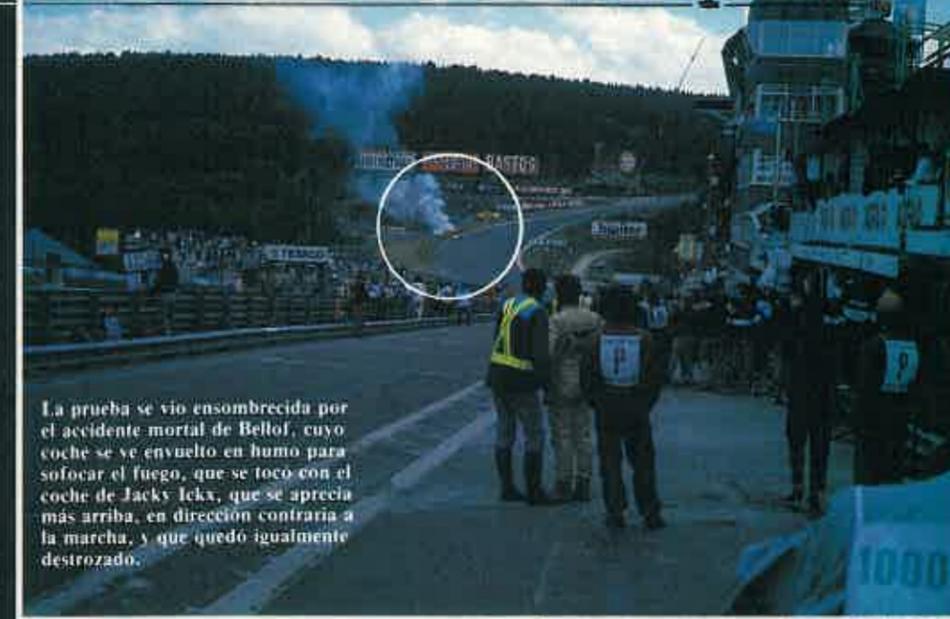
En los entrenamientos oficiales, Riccardo Patrese se empleó a fondo, consiguiendo el mejor tiempo a una media de 198,4 kilómetros por hora. Sólo dos pilotos consiguieron aproximarse a su crono: los alemanes Hans Stuck y Stephan Bellof. El primero a base de darle una altísima presión al tur-

bo; el segundo empleándose a fondo. Todos los demás quedaron a más de un segundo del Lancia. Los Jaguar quedaron bastante descolgados pero, sin embargo, Tom Walkinshaw se mostraba satisfecho.

En lo que se refiere a Pareja, el español pudo rodar poco y se encontraba poco satisfecho de sí mismo en este difícil circuito. Sus entrenamientos se vieron primero aplazados por un problema de caja de cambios y posteriormente perturbados por utilizar neumáticos viejos y pastillas de freno muy gastadas.

A la salida, Patrese se intentó escapar, pero en cuanto comenzó a doblar pilotos rezagados, Mass y Boutsen se le echaron encima. El esfuerzo del italiano se vio definitivamente anulado cuando a tan sólo media hora de carrera tuvo que parar a cambiar el microordenador que regula la inyección.

Tras la parada del Lancia quedaron en cabeza Icks-Mass, pero muy pronto fueron reemplazados por Bell-Stuck, que rodaban a un ritmo elevadísimo, a



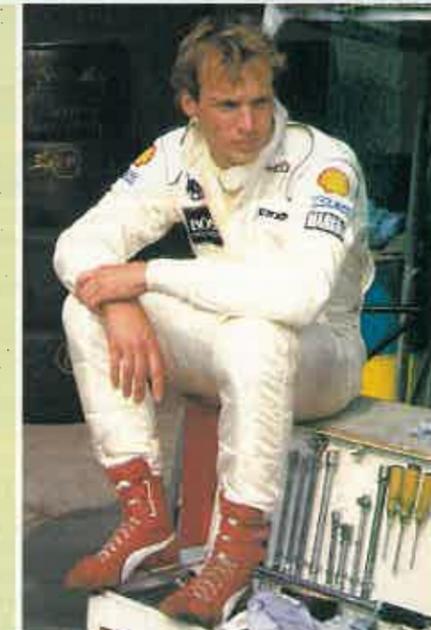
La prueba se vio ensombrecida por el accidente mortal de Bellof, cuyo coche se ve envuelto en humo para sofocar el fuego, que se tocó con el coche de Jacky Ickx, que se aprecia más arriba, en dirección contraria a la marcha, y que quedó igualmente destrozado.

STEPHAN BELLOF

TENIA veintisiete años y estaba casado con Angelica Lange. Su carrera fue meteórica. En 1980 ganaba el título alemán de karting y un año después el de Fórmula Ford. En 1982 debutaba en Fórmula 2 dentro del equipo de Willy Maurer.

En 1984 debutó en Fórmula 1 dentro del equipo Tyrrell, haciendo toda una demostración en Mónaco al llevar su coche al tercer puesto bajo la lluvia. Este año seguía en Tyrrell, que había pagado mucho dinero por mantenerlo en su escudería. Precisamente había participado hasta el viernes último en las pruebas que han tenido lugar en Brands Hatch.

En resistencia fue fichado por Porsche para su equipo oficial en 1983. El año pasado se proclamó campeón del mundo de resistencia, rompiendo la racha de Jacky Ickx precisamente. Este año firmó con el suizo Walter Brun para llevar uno de sus coches, formando pareja con el belga Thierry Boutsen. Es al volante de este coche que ha encontrado la muerte.





Bell-Stuck, cuyo coche aparece seguido por el del infortunado Bellof, fueron segundos. Ludwig-Barilla, los vencedores de Le Mans, fueron terceros.



Jesús Pareja con Jurgen Lassig y Hervé Regeout se recuperaron del puesto veinticuatro al octavo. Un error de Lassig les retrasó al comienzo de la prueba.

costa de un consumo igualmente elevado.

Tras el primer repostaje se produjo un reagrupamiento en cabeza. Con los dos Porsche oficiales se reunieron los de Bellof-Boutsen y Ludwig-Barilla, así como el Lancia de Patrese-Wollek. Tras el tercer repostaje, justo cuando se cumplía la media carrera, Ickx mandaba el pelotón seguido por Bellof. Después venían Patrese, Stuck, Barilla, Thackwell, Nannini, Winter, Sigala, los de Dryver, Lassig, etcétera, fue entonces cuando se produjo el accidente. Bellof, que había alcanzado a Ickx, intentó metérsele por el exterior en el zigzag de Eau Rouge para posteriormente obligarle a ceder en el Radillon, la siguiente curva a la que él llegaría mejor colocado. Pero a la entrada de Eau Rouge ambos coches se tocaron. El Porsche de Ickx, tocado en su parte trasera izquierda, hizo un giro de 180 grados y fue a estrellarse marcha atrás, oblicuamente contra la barrera. Pero el de Bellof, al tocar al de Ickx perdió la dirección y fue a chocar perpendicularmente contra el Guard-Rail.

Mientras que Ickx salía rápidamente de su coche, el de Bellof comenzó a arder. El fuego pudo ser sofocado con rapidez, pero las asistencias tuvieron que trabajar durante diecisiete minutos para poder extraer al infortunado piloto del amasijo de chapa en que quedó convertido el habitáculo del Porsche. Una hora y tres cuartos después de que tuviera lugar el accidente, Stephan Bellof

dejaba de existir. En ese mismo momento, el director de carrera, en señal de duelo, señaló el fin de la prueba, se habían dado 122 vueltas de las 145 previstas.

En cuanto a la carrera de pareja fue de recuperación, puesto que Jurgen Lassig, que hizo el primer relevo, se pasó de frenada en la horquilla de la Source, llevándose por delante al Porsche de Victor-Taverna, al que iba a doblar. A resultados del encontronazo se rompió una suspensión delantera, lo que hubiera sido fatal de haber ocurrido en otro sitio que hubiera estado más alejado de los boxes. La reparación les costó cuatro vueltas y retrasarse al puesto veinticuatro. A partir de ese momento no tuvieron más problemas, terminando en la octava posición.

Sergio Piccione
Enviado especial

CLASIFICACION

- 1.º Wollek-Patrese (Lancia), a 187,3 km/h.; 2.º Bell-Stuck (Porsche 962), a 32 sg.; 3.º Ludwig-Barilla (Porsche 956), a una vuelta; 4.º Nannini-Baldi (Lancia), a una vuelta; 5.º Brundie-Thackwell (Jaguar), a dos vueltas; 6.º Winther-Weidler-Duez (Porsche 956), a dos vueltas; 7.º Los-Danner (March Porsche), a seis vueltas; 8.º Pareja-Lassig-Regout (Porsche 956), a siete vueltas; 9.º Spice-Bellm (Tiga Ford), a ocho vueltas; 10.º De Dryver-Dieudonné (Cheeta Aston Martin), a doce vueltas.

COTILLOS DE SPA

● Fin de semana trágico en Spa. Además del mortal accidente de Bellof y del afortunadamente menos grave de Jonathan Palmer, también hay que reseñar el del belga Eric Bachelar, que sufrió un accidente durante la carrera de Fórmula 3 puntuable para el certamen británico y fue internado en el hospital con una grave conmoción cerebral.

● Lancia había inscrito también a Piercarlo Ghinzani para esta carrera, pero el italiano no se pudo zafar de los entrenamientos en Brands Hatch con el Toleman de Fórmula 1. De todas maneras en Lancia se cuenta con él para la próxima temporada (si es que la marca corre).

● El próximo día 10 de septiembre, la alta dirección del grupo Fiat decidirá el programa deportivo para la próxima temporada. De ahí que en Lancia hubiera tanto interés por hacer un buen papel en esta carrera.

● Quien a lo mejor no forma parte del equipo el año que viene es Riccardo Patrese. Todo depende de que acabe o no firmando con Brabham para reemplazar a Nelson Piquet que pese a todos los rumores que habían corrido sobre que seguiría en este equipo, parece dispuesto a marcharse a Williams.

● Porsche equipaba sus coches para esta carrera con el motor de tres litros. La marca alemana no se lo ha guardado exclusivamente para sus coches sino que lo ha entregado también a los equipos Kremer, Jost y Brun.

● Para el año que viene el campeonato cambiará de nombre. Se llamará Campeonato del Mundo de Sport-Prototipos. Contará con un calendario de 12 carreras de las cuatro serán tipo sprint, de dos horas, 200 millas o 250 kilómetros. Será obligatorio que participen en ellas dos pilotos por coche. Estas pruebas cortas se disputarán dos en Alemania —una serán las 200 millas de Norisring— y otra en Italia.

● Parece seguro que el año que viene habrá dos pilotos españoles corriendo el campeonato de resistencia. Uno será Jesús Pareja, que tiene casi asegurada su continuidad. El otro debería ser Luis Villamil, que ha tenido ya algún contacto con Reynold Jost.

● Para Jesús Pareja, las Seis Horas de Brands Hatch será la última prueba del año. Parece decidido a no hacer ni Australia ni Malasia para preparar mejor la temporada que viene en la que querría correr también alguna prueba norteamericana.



CAMPOS Y VINUESA, SENSACION EN AUSTRIA

Adrián Campos y Alfonso García Vinuesa, los dos participantes españoles en el Campeonato Alemán de Fórmula 3, han pasado al lado del éxito en el circuito austriaco de Salzburgring; Adrián Campos ha terminado en segundo lugar y sólo la mala suerte que parece perseguir al madrileño Vinuesa le ha impedido finalizar en el tercer escalón del podio.

Durante los entrenamientos los dos pilotos asombraron a la competencia, al conseguir el tercer y el cuarto lugar, respectivamente, lo que dio lugar a una segunda línea en la parrilla de salida con color español. En carrera, tanto Adrián como Alfonso arrancaron como balas para ocupar la segunda y la tercera plaza, detrás de Kris Nissen, el piloto oficial de Volkswagen. Cuando los dos estaban a punto de superarle Campos falló un cambio de marchas y Vinuesa se abalanzó sobre la parte posterior del monoplaza del valenciano; el choque dejó el morro del Martini-Epoca-Repsol del madrileño casi destrozado. Vinuesa pudo aguantar a duras pe-

nas hasta la vuelta número catorce, pero en ese instante el motor decidió pararse al no tener alimentación eléctrica por rotura de la batería. Con esta segunda plaza Adrián Campos se asegura el segundo lugar del Campeonato alemán y Alfonso Vinuesa se confirma ya como uno de los pilotos más temibles de esta serie.

RALLYE RACE DE TIERRA DE CASTELLON

José María Serviá, a los mandos de su 124 Proto, que conduce desde el asiento trasero, se adjudicó al Rallye de Tierra que se celebró el sábado pasado en tierras de Castellón. La prueba parecía que iba a ser un duelo entre el Opel de Oñoro y el Renault de Barreras, ya que ambos habían mejorado sus monturas. En el primer tramo fue Oñoro el más rápido, pero a costa de exigir demasiado al motor, ya que en el segundo tramo la culata del Opel cedió. Por su parte, Barreras, que también había revisado el coche a fondo durante el paréntesis estival, tenía que abandonar en el segundo tramo cuando se le soltó un trapecio trasero.

De esta forma la lucha por el primer puesto se quedó sin los dos principales protagonistas tras el segundo tramo, y el camino le quedaba libre a Serviá. A mitad del rallye las posiciones de cabeza eran las siguientes: primero Serviá, seguido de Couret y en tercera posición Pich.

En la segunda mitad, Couret intentó acercarse a Serviá, pero cuando tan sólo quedaban cinco kilómetros para llegar a la meta del último tramo se le rompió una junta homocinética y no pudo acabar la carrera. Pich, por su parte, pinchó dos veces la rueda de su Porsche y quedó retrasado hasta el quinto puesto. Arnella llevó el BMW 524 TD hasta el sexto puesto después de realizar una carrera muy regular.



CLASIFICACION

- 1, Serviá-Corominas (Seat 124 Proto, 1 h. 32 m. 2 s.); 2, Rius-Ortiz (Seat 124), a 4-23; 3, Sunsundegui-Larrinaga (Audi 80 Quattro), a 6-28; 4, Aldecoa-Botella (Opel Ascona), a 7-17; 5, Pich-Bosch (Porsche 911), a 8-23; 6, Arnella-Palauzie (BMW 524 TD), a 9-48. Hasta catorce clasificados.

MONZA, CONTRA LOS «LUISES»

EL circuito de Monza no ha ayudado a los «Luises de Oro», los dos pilotos oficiales del equipo Campsa en el Campeonato italiano de Fórmula 3, que no han podido terminar por culpa de dos accidentes en carrera. Villamil hizo el mejor tiempo de entrenamientos, en una demostración

sensacional que puso en evidencia el enorme trabajo realizado a lo largo del mes de agosto, pero en su manga clasificatoria tuvo, sin embargo, la mala suerte de salirse de la pista enzarzado en un choque múltiple. Pérez Sala arrancó muy atrás en su manga clasificatoria, ya que sólo había logrado el decimocuarto tiempo en entrenamientos, pero consiguió terminar tercero. En la final salió sexto con todas las aspiraciones intactas, pero

cuando luchaba en el pelotón de cabeza frente a otros cinco furiosos, se vio enzarzado en el accidente producido por Forini al doblar a un contrincante; tanto Forini como Apicella y Pérez Sala se quedaron fuera de la carrera con roturas más o menos graves que deslucieron la carrera. Al final se impuso Barbazza, con Dallara Novamotor, seguido de Montaldo, con Ralt-Volkswagen, y Mancini, con Martini-Novamotor.

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

¡¡¡TE ESPERAMOS!! EN: **ATENCION A LA VENTA**

L@B@M **La Boutique de la Moto**

¡RECUERDA! **YAMAHA** **LAMERDA** **MOTO GUZZI** **MONTESA** **Benelli**

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



BALLESTA

¿DONDE HA ESTUDIADO USTED DISEÑO, FLANAFAN?



Tarjetas Postales



Xavier Domingo

Se llama así, la Santa Victoria, una montaña que aparece como desprendida del macizo de Luberon, en la llanura del río Durance, por encima de Aix-en-Provence. Es una montaña casi como cualquier otra y nadie hablaría de ella si Paul Cezanne no la hubiera pintado más de sesenta veces. Y, ciertamente, la Sainte-Victoire adquirió una importancia capital en la historia de la pintura moderna.

Durante mi larga estancia en Francia la fui a ver muchas veces. Se llega a ella por la departamental 10, que sale de Aix-en-Provence camino de Vauvenargues, en donde, por cierto, hay un bellissimo chateau que fue propiedad de Pablo Picasso y en cuya terraza está enterrado. Desde esta terraza Picasso podía contemplar a diario la montaña de Cezanne.

Mide el promontorio algo más de mil metros y la corona una cruz desde la cual se contempla un inmenso paisaje que va por el sur hasta el Mediterráneo y por el norte hasta el coloso de los Alpes provenzales, el Mont Ventoux, en cuya escalada hallara trágica muerte el ciclista británico Simpson durante un Tour de Francia.

Cezanne pintó la Sainte-Victoire durante años, con indómita tenacidad, a todas las luces del día, desde el alba hasta la penumbra y a partir de todos los ángulos. Buscaba el secreto de los volúmenes en el juego de las luces, de las sombras y del color. Durante horas y horas, con la cachimba en la boca y la paleta y los pinceles en la mano, el caballero y la tela ante sí, contemplaba la

La Santa Victoria

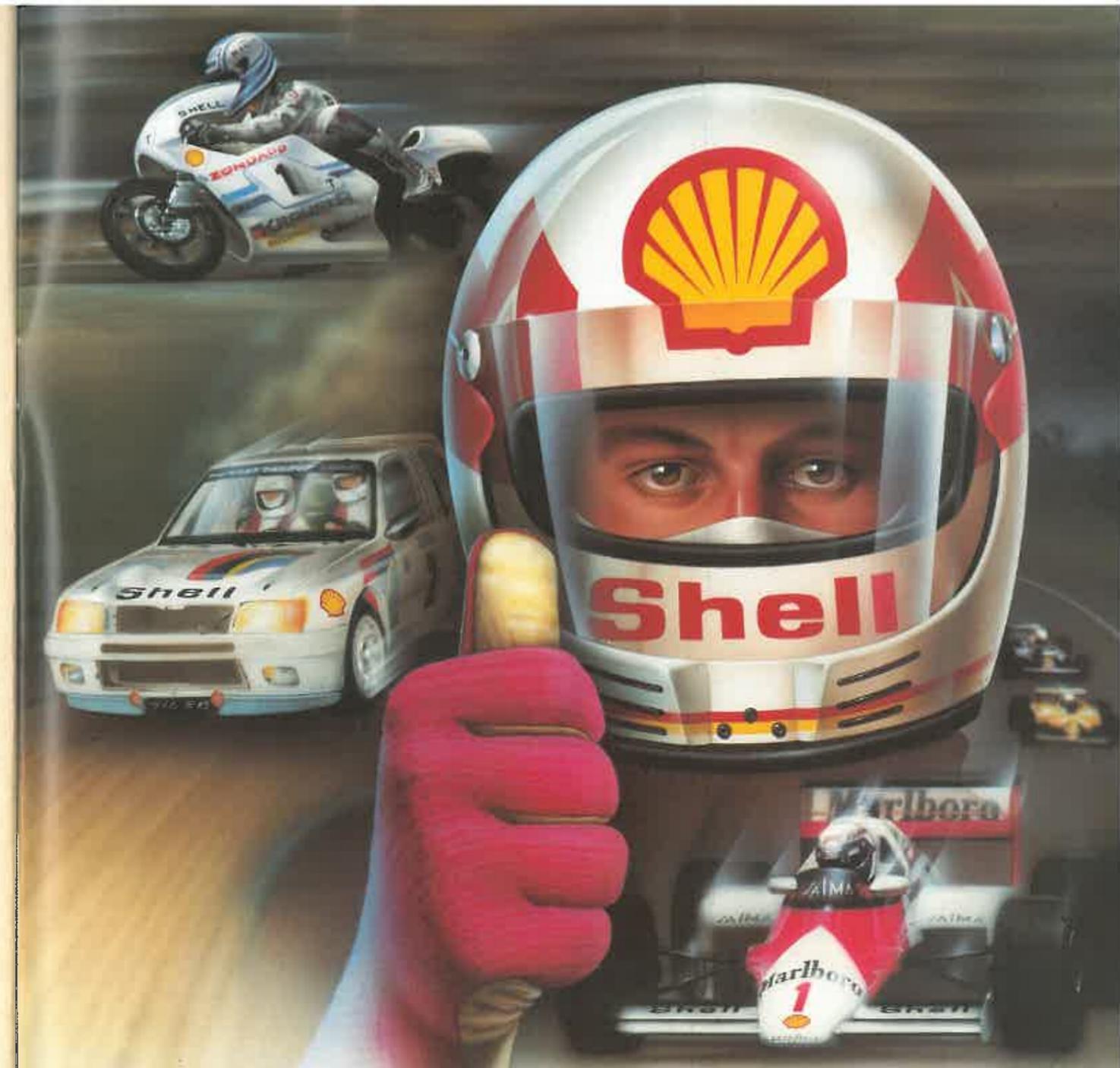
montaña y la veía cambiante, mutante, nunca igual, incapaz de estarse quieta un momento, respirando como un cetáceo en la agonía, varado en una playa. Los estudios de Cezanne sobre la Sainte-Victoire están en el origen del cubismo analítico. A Cezanne le interesaba más el esqueleto de la belleza que la belleza misma. Quizá era tosco de manos, algo torpe dibujando, tal vez en exceso dominado por la idea fija de la forma y del volumen.

Cezanne y Van Gogh fueron los primeros descubridores de la Provence. Luego llegaron Matisse, Derain, Picasso, Braque, Gris y más tarde Masson, Manessier, Tal Coat, De Stael, Vassarely y otros muchos, atraídos por la luz singular del valle del Durance o Durance, ese río largo y perezoso, con nombre de dama de libro de caballerías.

Se extiende desde Avignon hasta el macizo de los Tres Obispos, ya en la raya con Italia, y, naturalmente, como todo lo que

es importante en este lado del mundo, tiene mucho que ver con Italia. La cocina misma, una de las más suculentas de Francia, es de claro linaje italiano. Cocina de aceite de oliva, cocina de hierbas aromáticas, a la vez sobria y sana. Los franceses no la tienen en gran estima y, de hecho, la desconocen bastante. En realidad, los franceses sólo consideran realmente francesa a la cocina del norte de su país, cocina de mantequilla y grasas animales. Y ésta de Provenza es tierra de all i oli, de bacalao, de estofados al tomillo y al romero, de sardinadas, de salsas al ajillo y de sopa de pistou, hondamente perfumada con albahaca.

El visitante de la zona leerá con provecho las novelas de uno de los mejores escritores franceses del siglo, aunque poco conocido en España: Jean Giono. Y tal vez aún mejor que sus novelas, los reportajes que hizo sobre el proceso del llamado «patriarca Dominici», acusado del «crimen de Lurs». Un matrimonio británico y sus dos hijitos que acampaban en tierras del patriarca, en la montaña de la Alta Provenza, fueron asesinados una noche. El asesino fue probablemente un miembro del «clan» Dominici, pero el abuelo, inmensa y ruda personalidad, se dejó condenar a fin de salvar al presunto verdadero asesino, que pudiera haber sido uno de sus hijos. No son raras esas matanzas en la zona. El huracanado Mistral, dicen, que sopla ferozmente durante días y días, ahueca los cráneos y provoca catástrofes.



TAMBIEN SU COCHE GANARA CON SHELL

En la alta competición automovilística, el triunfo se consigue utilizando, exclusivamente, los productos de más elevada tecnología.

En 1984, los ganadores de gran número de campeonatos mundiales, europeos y nacionales, entre los que destacan el Mundial de Fórmula 1, el de Resistencia y cinco categorías del Mundial de Motociclismo, eligieron **Lubricantes Shell**, probando así su gran rendimiento y sus superiores resultados.

Y los triunfos continúan en 1985: rallies de Montecarlo, Suecia y París-Dakar, Fórmula 1 de Brasil y Mónaco...

Los **Lubricantes Shell**, además de ser los elegidos por los grandes campeones, están homologados por los principales fabricantes de automóviles: ello hace que Shell sea la marca de lubricantes que más millones de kilómetros recorre al día sobre la superficie de la tierra.

También su coche ganará con **Lubricantes Shell**. En rendimiento, en duración, en consumo. Como los innumerables automóviles, motos, fuerabordas, tractores, máquinas industriales y camiones que utilizan **Lubricantes Shell** en todo el mundo.



Lubricantes Shell

Lideres Mundiales.

LADA NIVA 4x4

ROCK DURO.



Con el Lada Niva 4 x 4 la fascinación de conducir ya no tiene límites.

Mientras haya suelo bajo sus ruedas sólo tienes que preocuparte de tu aventura.

El Lada Niva 4 x 4 con tracción total a las cuatro ruedas, un motor de 1.570 cc., 78 CV de potencia y carburador de doble cuerpo, alcanza los 130 Km/h. y te eleva por pendientes del 100% a plena

carga. Y dentro, además de asientos regulables, un tablero que no le falta ni un solo detalle. Móntatelo ahora en un Lada Niva 4 x 4. Sitúa tus metas mucho más lejos.

Lada Niva 4 x 4
1.076.497 Ptas. f.f.



LADA IBERICA, S. A.
IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA.
Julián Camarillo. 26 Tels (91) 204 67 46 - 7 - 8 - 9

FORD ORION CONTRA SEAT MALAGA

SEMANAL Motor 16 GRUPO

7 de septiembre 1985

Núm. 98 • 175 ptas.

LAS NOVEDADES DEL MES



Ford Scorpio 4x4



Opel Kadett GSi 4x4



Opel Kadett Cabrio



Mercedes serie T



Mercedes 560 SEC