

14 PRUEBAS DE 15.000 KMS.

NUEVO SUPERCINCO 5 PUERTAS



SEMANAL Motor 16 GRUPO

21 de septiembre 1985

Núm. 100 • 175 ptas.

ESPECIAL-NUMERO 100

LO ULTIMO EN COCHES

SALON DE FRANCFORT



SORTEAMOS UN IBIZA



LA BUENA FAMILIA ALEMANA DE POCAS PESETAS



TRANS 585.000 PTAS. RODANDO SIN SEGURO.



FAMILIAR 690.000 PTAS. RODANDO SIN SEGURO.



BERLINA 630.000 PTAS. RODANDO SIN SEGURO.

Wartburg - Trabant Española, s.a.

SAN BERNARDO, 114 • TELS. 447 20 63 - 447 29 77 • 28008 MADRID

RED DE CONCESIONARIOS PROVINCIALES WARTBURG TRABANT

ALBACETE. ALBA TRACCION (967) 22 78 62
 ALGECIRAS. AUT. S. MARTIN-NAJARRO (956) 65 56 69
 ALMERIA. ESPAL, S.A. (951) 25 73 11
 BILBAO. ALFAVISA (94) 441 89 86
 CASTELLON. AUT. SIMON, S.L. (964) 20 57 99
 CIUDAD REAL. REYMAUTO (926) 22 98 50
 CUENCA. TALLERES ALCAZAR (966) 22 36 04
 GRANADA. AUT. SIERRA NEVADA (958) 25 80 68

GRANOLLERS. AUTOMOVILES MACOA (93) 849 23 82
 JAEN. TALLERES LOPEZ (953) 22 85 01
 HUELVA. AUTOTRAMSA (955) 22 64 62
 LERIDA. AUTO SERVEI GRAU (973) 23 31 51
 MADRID. WARTBURG TRABANT
 ESPAÑOLA, S.A. (91) 447 29 77
 MALAGA. AUTOMOVILES MARTIN (952) 32 25 08
 MIRANDA DE EBRO. TALLERES ESCUDERO, S.L. (947) 31 10 12

OVIEDO. PRINCIPADO MOTOR, S.A. (985) 29 02 19
 PALMA MALLORCA. ESCALAS SPORT (971) 46 89 13
 PONTERRADA. JAVIER MARQUES (987) 41 66 01
 SAN SEBASTIAN. AUT. ONDAR BIDE, S.L. (943) 28 90 45
 SEVILLA. JAVIER FUERTES (954) 41 57 62
 VALENCIA. COVASU (96) 342 36 42
 VIGO. VIGO MOVIL (986) 23 83 60

FINANCIACION HASTA 4 AÑOS SIN ENTRADA

- Tracción delantera.
- Chasis a prueba torsión.
- Suspensión independiente en las cuatro ruedas.
- Cubiertas radiales.
- Parabrisas laminado.
- Luneta térmica trasera (turismos).
- Faros alógenos.
- Limpia parabrisas eléctrico de 4 velocidades.
- Económetro digital
- Proyectores delanteros y traseros antiniebla.
- Cinturones automáticos.
- Limpia luneta trasera eléctrico.
- Frenos delanteros de disco y traseros de tambor.
- Dirección de cremallera.
- Dosificador automático de aceite.
- Techo corredizo (turismos).

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.
 Vicepresidente: César Pontvianne.
 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); Lía Levit (Argentina); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseñador: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez.

Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Obliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Pilar Parra (Caprichos); Víctor Piccione (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 Calaña Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

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

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

Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserin. Teléfono: 268 04 02-03. Fotonoticias: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

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

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA

6 A FONDO Renault 5 cinco puertas



14 LO ULTIMO Porsche 944 Turbo

19 MERCADO Precios de coches nuevos

22 Precios de coches usados

24 Precios motos

27 ACTUALIDAD Importación de usados



32

Salón

de Francfort

40 MG EX-E

42 Ford Eltec

46 Toyota Celica

57 AGENDA

59 BAJO LA LUPA Renault Supercinco

62 Resumen de 14 pruebas



68

DEPORTE

F-1 Gran

Premio

de Spa

72 Jarama

73 CATALUÑA EX-PRES

74 JUAN BALLESTA / XAVIER DOMINGO

Vamos a cien

PASITO a pasito, semana a semana, hemos llegado a nuestro número cien. Con casi dos años a nuestras espaldas hemos conseguido también penetrar de lleno en el mundo de la información del motor, convirtiéndonos en una de las publicaciones punteras del sector. Y lo hemos conseguido gracias a la inestimable colaboración de nuestros lectores, que han acudido puntualmente a nuestra cita, y gracias también al apoyo decidido de todas las marcas.

A lo largo de este primer centenario pasamos revista a millares de coches y a centenares de motos, hasta el punto de poder asegurar que no se nos ha quedado ni un solo modelo en el tintero. Para contarles cómo son los coches que tenemos en el mercado, hemos rodado con ellos centenares de miles de kilómetros y en numerosos casos los hemos «destripado» para ofrecerles un análisis completo del producto. También nos hemos ocupado de analizar los componentes del automóvil (parabrisas, extintores, líquido de frenos, gasolina, etcétera), los temas de actualidad (impuestos, carreteras, transporte ilegal, accidente del duque de Cádiz), y los grandes aspectos económicos de un sector que con valentía se juega día a día su futuro.

Está claro que el panorama de la industria automovilística española no es, ni mucho menos, halagüeño. Una vez más pedimos a la Administración rapidez en sus decisiones. Basten como ejemplo las últimas declaraciones de Jacques Calvet, presidente del Grupo PSA, propietario de las compañías Peugeot, Talbot y Citroën, sobre las conversaciones que mantiene con la Administración española. No son una amenaza, un SOS, para garantizar la continuidad del grupo francés en España, a los que el próximo día 30 les finaliza el plan pactado con el anterior Gobierno. Los ministros de Industria, Trabajo y Economía tienen la palabra.

MOTOR16 hoy ha alcanzado el mítico «vamos a cien», que se decía siempre para cantar las maravillas del automóvil. Si, vamos a cien, intentando siempre hacer buen periodismo con estas máquinimas maravillosas que cada día se renuevan en el mercado.

Félix Lázaro



Bocinazos



¿Se decidirá por fin Seat a llamar a revisión a los Passat con fallos en los frenos, detectados en toda Europa?

¿Llegará el día en que la mayoría de los fabricantes dejen de engañar con precios irreales en su publicidad?

¿Veremos algún día una denuncia de la Policía Municipal contra un autobús urbano?

¿Hasta cuándo van a seguir consintiendo las ventas de auto-radios robadas?

¿Cuándo se solucionarán los colapsos de la travesía de Tordesillas, en la nacional VI?

¿Por qué General Motors es la única firma nacional del automóvil que no hace públicos sus balances?

¿Por qué siguen rodando tantos taxis, con un insoponible olor a gas?

¿Cuándo pasará definitivamente a depender la Dirección General de Tráfico del Ministerio de Transportes?

¿Les crecerán las narices, por mentirosos, a los vendedores que dicen que la prensa especializada engaña a los lectores?

¿Quién pedirá responsabilidades a Campsa por la calidad de las gasolinas de reciente comercialización?

¿Hasta cuándo los pequeños coches utilitarios tendrán una fiscalidad igual a la de los yates, las joyas y otros artículos de lujo?



CAMIONES

CABINAS DE LUJO

EN el Salón de Francfort, la firma sueca Volvo ha presentado su nueva gama de camiones, con nuevas mecánicas y especificaciones, en la que destaca una nueva generación de cabinas.

Su mayor particularidad es que el plano de conducción es notablemente más bajo de lo normal, siguiendo la moda impuesta hace aún muy poco tiempo para los autocares.

Pero no sólo este aspecto formal es destacable, sino todo el cuidado que se ha puesto en la seguridad y co-

modidad del conductor y pasajero: aire acondicionado de serie, absoluta ausencia de vibraciones y notable filtrado de ruidos, cuadro de instrumentos con información electrónica de averías, mandos ergonómicos y un largo etcétera. Esta cabina está fabricada en acero galvanizado, con estructura de seguridad sobre la que se anclan los cinturones de seguridad de inercia y permite un incremento de visibilidad más que notable, gracias a la posición de los asientos como al aumento de las superficies acristaladas.

versión se cifra en 4.000 millones de pesetas; el incremento de puestos de trabajo, en 200/300, y la producción, en 22.000 coches/año, si bien esta cifra podría aumentar en caso de que la demanda lo exigiera.

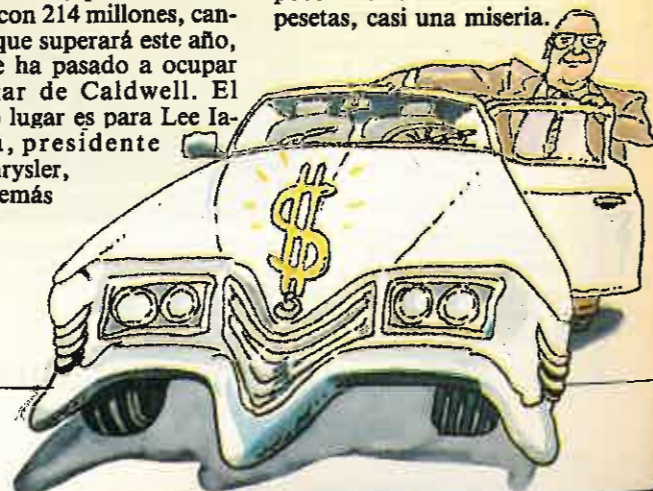
EJECUTIVOS

GANAN MILLONES A MONTONES

LOS grandes jefes de la industria americana del automóvil son una raza de privilegiados en ganancias económicas y ninguno de ellos va a la oficina por menos de 190 millones de pesetas al año. Entre los siete

primeros nombres de una clasificación general de ganancias astronómicas a lo largo de 1984 están: el que fuera administrador general de Ford, hasta febrero de 1985, Philip Caldwell, que ocupa el primer lugar de esa lista multimillonaria, con 273 millones de pesetas de sueldo al año; el tercero en la clasificación es Donald E. Petersen, presidente de Ford, con 214 millones, cantidad que superará este año, ya que ha pasado a ocupar el lugar de Caldwell. El cuarto lugar es para Lee Iacocca, presidente de Chrysler, que además de ha-

ber sido distinguido como uno de los diez viejecitos más «sexy» de los EE.UU. se ha embolsado la cantidad de 207 millones de pesetas durante el pasado año, mientras que el séptimo lugar de la clasificación es para el «pobre» Roger B. Smith, número uno del gigante General Motors, que debe conformarse con poco más de 190 millones de pesetas, casi una miseria.



NEGOCIOS

ALFA NO SERA VENDIDA

DESMINTIENDO los rumores de venta de la sociedad, primero a Chrysler y, posteriormente, a General Motors, la alta dirección de Alfa Romeo ha anunciado que la marca no será vendida a ningún grupo extranjero. Después de la renovación de la gama, que culminará en 1987 con la aparición del Alfa 106, con la carrocería tipo Quattro, se espera que la situación financiera pueda mejorar.



Por contra, cada vez va a ser mayor la relación entre Alfa Romeo y VM, el fabricante de motores diesel que utilizan además de la marca italiana los Rover, que también pertenece al grupo estatal IRI Finmeccánica.

DESCONTO

PEUGEOT PIDE APOYO

EL grupo francés Peugeot está estudiando la posibilidad de reducir sus operaciones en España en el caso de que no consiguiese el apoyo del Gobierno para reestructurar sus actividades industriales, entre las que se incluye un recorte de cuatro mil puestos de trabajo en la planta de Villaverde. En el anterior acuerdo —rubricado en 1982 y ahora a punto de expirar— de Peugeot con la Administración se veía reducir esa plantilla también en 4.000 empleos, aunque, hasta ahora, sólo se han alcanzado 2.000.



POLO ROMPE-RECORDS

El Volkswagen Polo Coupé GT, con motor sobrealimentado por un nuevo compresor del tipo G —por la forma que tiene su interior—, ha batido el récord de las 24 horas y los 5.000 kilómetros para la categoría de los 1.300 centímetros cúbicos. Conducido por un grupo de técnicos de la marca, mantuvieron una media de 208,13 kilómetros por hora durante las 24 horas, y de 204,41 kilómetros por hora en los 5.000 kilómetros. Como referencia hay que recordar que el récord anterior de las 24 horas estaba en posesión de un Ford Escort 1.3, a una media de 168,63 km/h.

DEPORTIVO

EL RS 200, A LA VENTA

CUALQUIERA que tenga ganas y más de diez millones de pesetas, puede dirigirse a un concesionario Ford a encargar el flamante RS 200, que ha iniciado su producción en la factoría británica de Reliant. Como se sabe, sólo van a fabricarse 200 unidades de este coche.

Ford tiene previsto un atractivo programa de formación de mecánicos y curules de conducción en el circuito de Snetterton. Siempre,

en color blanco, se ofrece en versión calle (puesta a punto por Jackie Stewart) o en versión rallye (Peter Ashcroft es su responsable).



Verde y Rojo

La tomadura de pelo del proyecto Biscuter preocupa muy seriamente a las autoridades económicas de la Junta de Andalucía. Parece ser que todo puede venirse abajo ante la negativa del doctor Rosado a participar en el proyecto.

Que Paco Costas haya logrado realizar un excelente programa tiene mucho más mérito si tenemos en cuenta que lo hace en TVE. Con un profesional así al frente de la información automovilística estamos seguros de que «todo volverá a funcionar».

El restaurante del área de servicio de Lérida, en la autopista Zaragoza-Barcelona, está a punto de aparecer en la guía

gastronómica Michelin, pero en las páginas dedicadas a los neumáticos. El día menos pensado nos ofrecen una TRX a la plancha y nos la cobran como un chuletón de Avila.

Seat está logrando un notable éxito con el modelo Málaga, que a las pocas semanas de su comercialización ya se ha encaramado a los primeros puestos en las listas de ventas. Está clarísimo: en verano, el Málaga, y en invierno... el Polo.

No parece de recibo que los transportistas conocidos como «piratas», además de ejercer como tales, amenacen con bloquear Madrid para que sean atendidas sus peticiones. Si por ley no tienen derecho a una autorización, ¿qué es lo que piden? ¿Una subvención para adquirir garfios de fibra de vidrio? ¿O una línea blanda de créditos para disponer de patas de palo en madera de ébano?

GENERAL MOTORS

McDONALD INVIERTE

JAMES McDonald, número dos de General Motors, precisó en Francfort algunos datos respecto a la fabricación del Opel Kadett cuatro puertas, en Figueruelas, Zaragoza. La in-



A FONDO

PRUEBA DE LA GAMA COMPLETA

SUPER **5** PUERTAS

VIRTUDES DEFECTOS

<u>Suavidad de manejo</u>	<u>Recuperaciones lentas</u>
<u>Posición de conducción</u>	<u>Reflejos en el cuadro de mandos</u>
<u>Confort de marcha</u>	<u>Motor algo ruidoso</u>

LOS nuevos Renault 5 con cinco puertas tienen un objetivo claro, van directos al usuario que busca un coche pequeño, manejable, económico y con el atractivo suplementario de una accesibilidad excepcional. Los Renault aportan, además, una buena calidad de acabado, que da mucha confianza a la hora de la compra.

Los coches que componen la nueva familia de Renault 5 con cinco puertas ofrecen una ventaja suplementaria con respecto a los modelos ya conocidos: son coches más amplios en su interior, porque la distancia entre los ejes delantero y trasero ha crecido en seis centímetros; ese incremento beneficia directamente a los pasajeros acomodados en el asiento posterior, ya que ahora pue-

den mover las piernas con más libertad, y no se siente la sensación de claustrofobia que a veces producían los modelos con dos puertas laterales.

Las tres versiones del modelo cinco puertas, distinguidas por las siglas TL, GTL y GTS, se diferencian entre sí por la potencia de sus motores, el número de marchas de la caja de cambio y en nivel de equipamiento; los tres modelos tienen, sin embargo, virtudes muy similares. Son coches fáciles de conducir, con mandos suaves, coches que se llevan sin hacer el menor esfuerzo. Son bastante económicos y tienen esa comodidad de marcha que invita a recorrer grandes distancias sin temor al cansancio. El sistema de climatización está muy conseguido, y los asientos tienen una forma agradable, sin ser ma-

ravillosos. Las prestaciones son honorables y el consumo se mantiene dentro de unos límites muy correctos.

Los defectos comunes a los tres modelos de la gama R-5 con cinco puertas hay que buscarlos en la mecánica: es más ruidosa de lo deseable en cuanto se superan los 120 kilómetros por hora y su elasticidad de funcionamiento podría mejorar. El usuario medio de este tipo de coches es una persona que busca el confort más absoluto, tanto al ir por carretera como cuando se mueve por ciudad, es un usuario al que no apetece estar cambiando de marchas con frecuencia; pues bien, los R-5 exigen utilizar la palanca con cierta asiduidad si se quieren reacciones rápidas al acelerador.

A la hora de decidirse por cualquiera de las tres versiones hay que tener muy en cuenta el uso que se va a dar el coche. Las personas que se mueven casi en exclusiva por tráfico urbano y buscan un coche tan barato como sencillo deben fijarse en la versión TL. Los



**El TL cuesta 857.372 pesetas;
el GTL, 966.162 pts.,
y el GTS, 1.079.189 pts.**



restantes usuarios tendrán en su punto de mira tanto el modelo GTL como el GTS; el coche más caro ofrece mejores prestaciones y consume algo menos que el modelo intermedio, pero la diferencia de más de cien mil pesetas entre uno y otro puede actuar como una barrera infranqueable a la hora de la compra.

MECANICA



Al abrir el capó delantero de los nuevos R-5 con cinco puertas no hay sorpresas: allí están los clásicos motores Sierra, que ya aparecieron en un modelo tan veterano como el Renault 8. Son motores de cuatro cilindros que tienen una bien ganada fama de fiabilidad, y que dan, en cualquier caso, una potencia bastante justa para su cubicaje. Son motores tranquilos que no se encuentran bien cuando se les quiere sacar el máximo rendimiento, pero que dan muchas alegrías de cara al bolsillo si se utiliza el acelerador sin brusquedades.

Las versiones GTL y GTS disponen de encendido electrónico integral, un elemento que facilita mucho el funcionamiento. En estos modelos no se sienten los ruidos y vibraciones que suelen aparecer en el momento en que se pisa el acelerador con fuerza y el coche va muy despacio tanto en cuarta como en quinta. La versión TL no lleva tal dispositivo y se nota una ausencia no sólo

porque son necesarias más operaciones de mantenimiento, sino también porque esas respuestas al acelerador en las condiciones más difíciles se saldan con unos ruidos y algún que otro tirón.

La buena voluntad de los motores para empujar con bastante energía desde regímenes muy bajos queda sacrificada por las cajas de cambio, que tienen siempre un carácter muy ahorrativo en cuarta y quinta. Las recuperaciones del GTL y el GTS son demasiado tranquilas, mientras que las del TL son parecidas a las de una tortuga; con el GTL hay que pensar muy bien cualquier adelantamiento en carretera abierta y se debe jugar con la caja de cambio si no se quiere alargar la maniobra durante bastantes segundos.

Los tres modelos llevan una caja de diseño muy reciente que impresiona de forma favorable por su precisión y suavidad. En los R-5 la maniobra de cambiar de marcha es una auténtica delicia: no hace falta ninguna fuerza física, y las distintas posiciones quedan bastante próximas entre sí. Para poner la marcha atrás hay que tirar con los dedos de un collarín, un sistema seguro que evita cualquier posible error.

Los cuarenta y tres caballos de potencia del TL son algo justos para circular en carretera, pero en ciudad se muestran bastante sobrios, ya que permiten hacer 100 kilómetros por tráfico bastante congestionado sin superar la barrera de los ocho litros.

La mayor potencia de las versiones GTL y GTS se nota claramente al acelerar en marchas cortas, y cuando se quiere mantener una velocidad de cruce algo alta. El consumo se muestra siempre bastante contenido, aspecto en el que destaca, sobre todo, el GTS, modelo que ofrece un buen compromiso entre prestaciones y ahorro de gasolina.

La mecánica de las versiones TL y GTL se vuelve bastante escandalosa en cuanto se superan los 120 kilómetros por hora; es posible mantener una conversación, pero hay que subir bastante la voz.

COMPORTAMIENTO



El R-5 en su nueva versión cinco puertas hace gala de esa misma facilidad de conducción que ya caracteriza al modelo conocido. El R-5 se inclina bastante al tomar una curva algo deprisa y los pasajeros notan ese movimiento a veces con algo de respeto, pero no hay problema, el coche va siempre por su sitio y es casi insensible al estado del suelo. Su buena forma aerodinámica hace que el coche siga su trayectoria rectilínea, incluso cuando el viento lateral es muy fuerte o cuando se cruzan en sentido contrario camiones de gran tamaño.

Los R-5 en sus nuevas versiones más alargadas y con dos puertas laterales

FICHA TECNICA



	R-5 TL	R-5 GTL	R-5 GTS
MOTOR			
Disposición	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada	1.108 c.c. (77x72)	1.237 c.c. (71,5x77)	1.397 c.c. (76x77)
Cigeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de levas lateral accionado por cadena	Arbol de levas lateral accionado por cadena	Arbol de levas lateral accionado por cadena
Alimentación	Carburador	Carburador	Carburador
Compresión	9,5 a 1	9,25 a 1	9,25 a 1
Tipo de carburante	Gasolina de 97 octanos	Gasolina de 97 octanos	Gasolina de 97 octanos
Capacidad del depósito	43 litros	43 litros	43 litros
Potencia máxima	46 CV a 5.250 rpm	55 CV a 5.250 rpm	71 CV a 5.500 rpm
Par máximo	8 mkg a 2.500 rpm	9,1 mkg a 2.750 rpm	10,6 mkg a 4.000 rpm
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, de 4 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm en 1.ª	6,9 km/h	6,9 km/h	7,8 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 2.ª	12,6 km/h	12,6 km/h	13,2 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 3.ª	19,6 km/h	19,6 km/h	18,4 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 4.ª	28,7 km/h	26,8 km/h	25,1 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 5.ª	---	32,6 km/h	32,4 km/h
DIRECCION			
Tipo	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Vueltas de volante entre topes	3,8	3,8	3,8
Diámetro de giro	9,8 m	9,8 m	9,8 m
FRENOS			
Sistema	Discos delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo
SUSPENSIONES			
Tipo	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente a las cuatro ruedas
RUEDAS			
Llantas	De chapa, de 5x13	De chapa, de 5x13	De aleación, de 5x13
Neumáticos	155/70 SR 13	155/70 SR 13	165/65 SR 13
PESO			
Peso en orden de marcha	735 kg.	760 kg.	775 kg.

SONORIDAD



	R-5 TL	R-5 GTL	R-5 GTS
Al ralentí	42,2	42,2	49,5
A 60 km/h.	67,4	67,4	67,7
A 90 km/h.	70,0	70,0	70,1
A 120 km/h.	78,7	78,7	72,9
A 140 km/h.	80,6	80,6	75,7
A tope	---	---	78,5

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

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

	R-5 TL	R-5 GTL	R-5 GTS
A 60 km/h.	13,1	13,4	14,6
A 100 km/h.	32,6	32,9	34,8
A 120 km/h.	52,6	53,7	56,7

40.000 SUPERCINCOS

Esta es la cifra que FASA Renault pretende vender del Supercinco en nuestro país, lo que supondría un 8 por 100 de nuestro enclenque mercado. Con la versión de tres puertas ha conseguido ya, hasta el momento, el 6 por 100. Con la versión de cinco puertas espera conseguir ese 2 por 100 que les falta para su objetivo. De todas las maneras, la versión de cinco puertas va a restar ventas a la versión tres puertas, puesto que se espera que se vendan igual número de unidades de uno y otro modelo.

suplementarias con respecto a los modelos habituales se comportan a las mil maravillas, siempre y cuando el coche se conduzca en plan familiar. Los R-5 no muestran ningún vicio especial en su comportamiento. El morro del R-5 comienza a demostrar cierta pereza a la hora de entrar en las curvas más cerradas cuando se aumenta mucho el ritmo de marcha y se llega bastante deprisa. En tales condiciones el balanceo de la carrocería se hace bastante acusado y la rueda delantera que queda más descargada tiende a patinar a poco que se pise el acelerador con cierta rabia. Estos nuevos modelos de Renault son familiares poco preparados para ir de carreras, por lo que es mejor tomarse las cosas con calma.

La suspensión, que es bastante blanda, absorbe sin problemas todas las irregularidades del suelo, y los pasajeros no notan nunca en su cuerpo el estado del asfalto.

La dirección de estos R-5 de la nueva generación no es demasiado lenta, ya que se necesitan 3,8 vueltas para llevar las ruedas de un extremo a otro. Es aceptablemente suave y precisa. En carretera no plantea el menor problema y contribuye de forma muy positiva a reforzar la agilidad natural del coche.

Los frenos son uno de los puntos fuertes de los Renault 5 en todas sus versiones, tanto con tres puertas como con cinco puertas. El sistema da mucha seguridad al conductor, ya que actúa con energía y el pedal tiene un buen tacto, por lo que la frenada se puede dosificar con bastante exactitud. En cualquiera de las tres versiones es imposible poner el menor reparo, tan sólo en el modelo más caro, el GTS, equipado con neumáticos de baja resistencia a la rodadura, se nota un cierto alargamiento de las distancias de frenada con respecto a los otros dos modelos cuando los frenos actúan a más de cien kilómetros por hora. De todas formas, los valores obtenidos son más que aceptables.



El aumento de la distancia entre ejes en seis centímetros permite al Supercinco con cinco puertas ofrecer una buena amplitud interior, a la que se accede a través de puertas suficientemente amplias.

EQUIPAMIENTO



	R-5 TL	R-5 GTL	R-5 GTS
Cuentarrevoluciones	NO	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI
Termómetro de agua	NO	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO	NO
Reloj	NO	SI	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	SI	SI
Piloto antiniebla trasero	NO	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	NO	NO	SI
Apoyacabezas delanteros	NO	SI	SI
Elevavinas eléctricos (delanteros/traseros)	N/N	N/N	N/N
Cerraduras centralizadas	NO	NO	NO
Luz lectura mapas	NO	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO	SI
Preequipo de radio	NO	SI	SI
Limpia-lava luneta trasero	NO	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO	SI



CAIROCERIA



Los seis centímetros de más que el nuevo R-5 cinco puertas luce en su exterior frente a su hermano de tres puertas tiene su repercusión dentro, donde los pasajeros disfrutan de casi cuatro centímetros suplementarios para sus piernas; el R-5 más joven es más amplio en lo que se refiere a longitud, pero no en anchura, que sigue siendo la misma de la versión ya conocida, y es algo escasa para cinco adultos si estos



Los interiores no han cambiado con respecto al tres puertas. La foto del salpicadero y la de los asientos corresponde a la versión intermedia GTL, que absorbe el 75 por 100 de la demanda.

Los asientos de los R-5 más jóvenes son de gran calidad, sobre todo, en las dos versiones más caras, GTL y GTS; las butacas delanteras no son muy anchas, pero sin embargo tienen buena forma anatómica y recogen el cuerpo con eficacia; el asiento trasero es cómodo en todos los casos, porque el mullido es casi excelente, mientras que el ángulo entre la base del respaldo es bastante agradable, incluso para las espaldas más delicadas; sentados en estas plazas se pueden hacer largos viajes sin temor al cansancio. Las butacas delanteras del modelo TL son mucho más sencillas que las montadas en los otros modelos de mayor precio, pero cumplen bien su función.

El tablero frontal y cuadro de mandos de las tres versiones con cinco puertas es conocido, no difiere en nada de los que montan las versiones con tres puertas; los relojes y los indicadores ópticos se leen sin problema, pero la cubierta transparente que lo recubre re-

hacen largos viajes con frecuencia.

La accesibilidad de los nuevos R-5 es excelente y no hay el menor problema para entrar o salir del coche sea cual sea el sitio que se ocupa en su interior. Las cuatro puertas laterales son muy amplias, tienen un buen ángulo de apertura y no hay obstáculos que entorpezcan los movimientos; todos los usuarios, incluso los menos ágiles, disfrutan de una gran facilidad de movimiento en el nuevo R-5, cosa que no sucede en la versión con sólo dos puertas laterales por culpa del respaldo de los asientos delanteros, que se abate poco, y del molesto anclaje del cinturón de seguridad.

CONSUMO

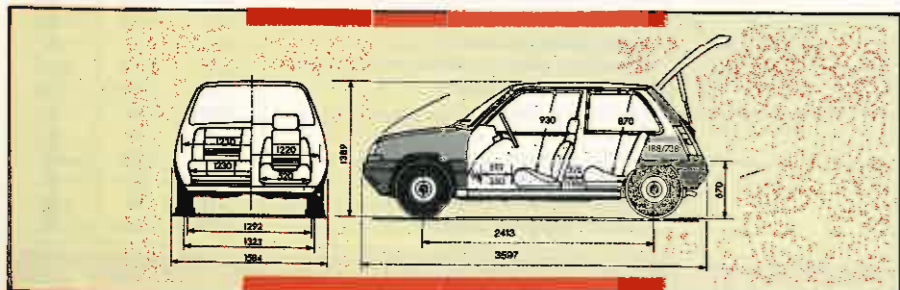


	Litros/100 km.		
	R-5 TL	R-5 GTL	R-5 GTS
CIUDAD			
A 26,4 km/h. de media	8,1	8,8	8,8
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruceo	5,8	6,0	5,4
En conducción rápida	8,5	9,5	8,7
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruceo	7,6	7,2	6,8
A fondo	8,3	8,9	8,7
AUTONOMIA MEDIA			
Consumo medio ponderado	7,4	7,8	7,6
Recorrido (kilómetros) ..	530	500	510

PRESTACIONES



	R-5 TL	R-5 GTL	R-5 GTS
VELOCIDAD MAX. (km/h.)	138,0	148,3	162,4
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada ..	21,0	19,8	18,1
1.000 m. salida parada	39,4	36,9	33,5
De 0 a 100 km/h.	17,0	14,9	11,5
RECUPERACION (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	22,8	21,1	18,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	—	23,6	21,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	42,1	39,6	36,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	—	43,2	39,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..	21,0	15,9	10,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..	—	20,7	15,1



Ponemos en su mano todas las soluciones.

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

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



Soluciones a mano para la reparación y mantenimiento de vehículos.



El comportamiento de los Supercinco con cinco puertas no difiere de los de tres puertas, pese al alargamiento de seis centímetros. No ha aumentado su tendencia a derrapar de morro y si es más estable en curva rápida.

El GTS lleva llantas de aleación. Neumáticos de baja resistencia a la rodadura.

El GTL tiene unos grandes embellecedores. La llanta es igual, y las cubiertas, de perfil 70.

La llanta de chapa va al descubierto en el TL. Su medida es igual a la de la versión GTL.



coge demasiado polvo en poco tiempo y se queda casi opaca; el mando del limpiaparabrisas se acciona muchas veces de forma involuntaria al dar al contacto, ya que queda demasiado cerca de la mano derecha. En algunas ocasiones el sol se refleja en la cubierta transparente e impide la lectura rápida.

La posición de conducción es excelente; el volante, los pedales y la palanca de cambios están situados en posición muy cómoda para el usuario me-

dio español que tiene una talla comprendida entre 1,65 y 1,75 metros.

La climatización funciona con mucha eficacia y el ventilador manda una buena corriente de aire al interior; el único problema es el escándalo que arma ese ventilador cuando funciona a todo ritmo.

El maletero de los nuevos R-5 no ha perdido nada de su capacidad con respecto a lo ya conocido en las versiones de tres puertas. Renault no ha movido

ni un milímetro el respaldo del asiento trasero, por lo que sigue quedando el mismo espacio libre, más de doscientos centímetros cúbicos, que es un hueco bastante amplio para un coche de dimensiones tan reducidas.

La calidad de terminación de los R-5 es sensacional y en las nuevas versiones se mantiene esa norma. La única queja hay que dirigirla al nivel de equipamiento, que es bastante pobre, incluso en la versión GTS.

FRONTE A SUS RIVALES

Los rivales de los nuevos R-5 con cinco puertas son el Peugeot 205, en su versión cinco puertas, el Opel Corsa, también con cinco puertas, y el Citroën Visa, que las lleva desde su lanzamiento. Son los coches a los que la salida del nuevo Renault va a afectar más y

los que van a oponer más resistencia de cara a la consecución de una buena parte del mercado. También hay que contar con el Fiat Uno y el Austin Metro, que aunque son importados tienen precios muy competitivos y pueden ser una alternativa de compra interesante.

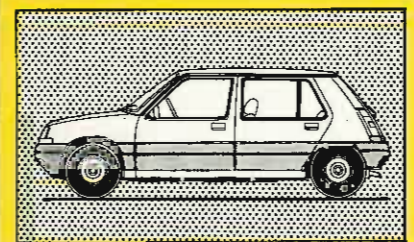
El nuevo R-5 tiene sus mejores argumentos en: la amplitud interior, semejante a la del 205 y sólo superada por

la del Fiat Uno; en su confort, que es notable, tanto como el del 205 y el Visa. El rendimiento de su motor ya sea en prestaciones o en consumos está algo por debajo de la mayoría de sus competidores si exceptuamos el Metro, el más compacto y ciudadano de todos ellos.

Angel Marco
Fotos: Ramón Rodríguez

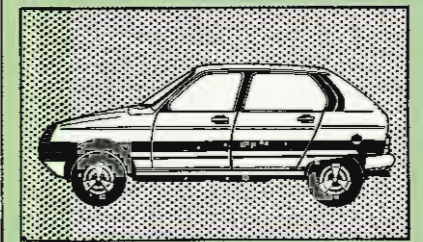
RENAULT 5 GTS 1.079.189 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.397 c.c. Potencia: 71 CV a 5.500 rpm. Peso: 775 kg. Velocidad máxima: 162,4 km/h. Consumo medio ponderado: 7,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 188/738 litros.



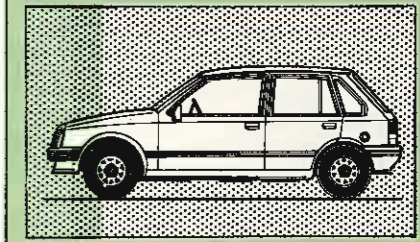
CITROËN VISA TR5 STILO 1.033.351 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.360 c.c. Potencia: 60 CV a 5.000 rpm. Peso: 830 kg. Velocidad máxima: 149,4 km/h. Consumo medio ponderado: 6,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 300/690 litros.



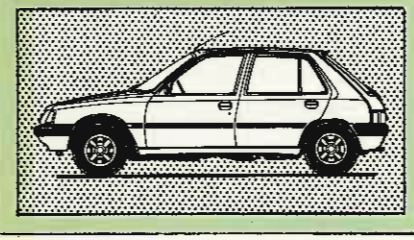
OPEL CORSA GLS 1.3 1.038.018 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.297 c.c. Potencia: 70 CV a 5.800 rpm. Peso: 740 kg. Velocidad máxima: 161 km/h. Consumo medio ponderado: 7,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 200/740 litros.



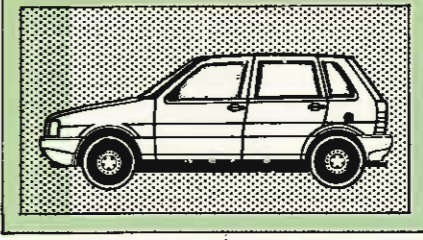
PEUGEOT 205 GT 1.131.814 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.442 c.c. Potencia: 83 CV a 5.600 rpm. Peso: 850 kg. Velocidad máxima: 166,6 km/h. Consumo medio ponderado: 8,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 215/1.096 litros.



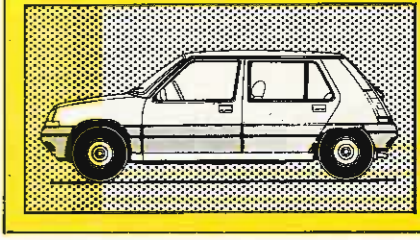
FIAT UNO 70 S 1.109.151 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.301 c.c. Potencia: 70 CV a 5.700 rpm. Peso: 750 kg. Velocidad máxima: 161,2 km/h. Consumo medio ponderado: 7,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 298/1.122 litros.



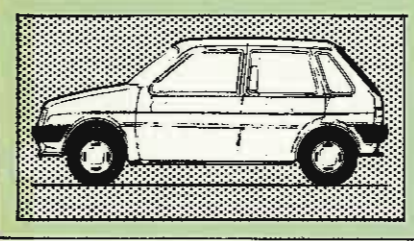
RENAULT 5 GTL 956.152 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.237 c.c. Potencia: 55 CV a 5.250 rpm. Peso: 775 kg. Velocidad máxima: 148,3 km/h. Consumo medio ponderado: 7,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 188/738 litros.



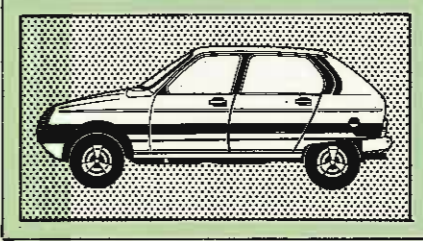
AUSTIN METRO 1.3 HLE 924.448 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.275 c.c. Potencia: 63 CV a 5.650 rpm. Peso: 805 kg. Velocidad máxima: 146,3 km/h. Consumo medio ponderado: 7,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 185 litros.



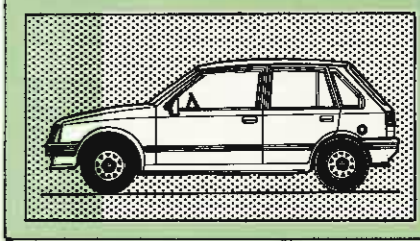
CITROËN VISA 11 RE 952.154 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.124 c.c. Potencia: 57 CV a 6.250 rpm. Peso: 810 kg. Velocidad máxima: 146,8 km/h. Consumo medio ponderado: 9,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 300/690 litros.



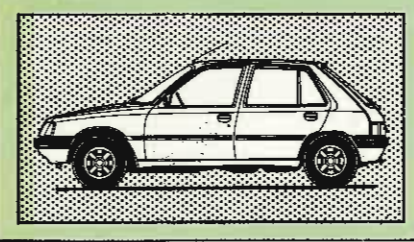
OPEL CORSA GL 1.2 961.545 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.196 c.c. Potencia: 54 CV a 5.600 rpm. Peso: 735 kg. Velocidad máxima: 148,9 km/h. Consumo medio ponderado: 7,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 200/740 litros.



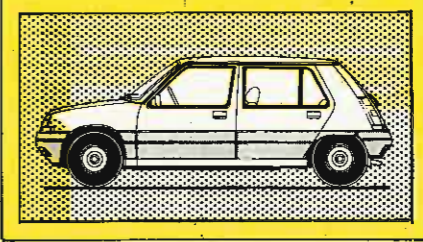
PEUGEOT 205 GR 959.406 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.204 c.c. Potencia: 63 CV a 6.000 rpm. Peso: 803 kg. Velocidad máxima: 150,3 km/h. Consumo medio ponderado: 8,0 l/100 km. Capacidad del maletero: 264/797 litros.



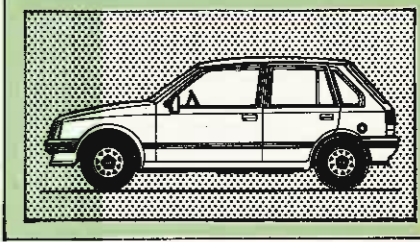
RENAULT 5 TL 857.372 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.108 c.c. Potencia: 46 CV a 5.250 rpm. Peso: 735 kg. Velocidad máxima: 138 km/h. Consumo medio ponderado: 7,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 188/738 litros.



OPEL CORSA LS 1.0 826.820 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 993 c.c. Potencia: 45 CV a 5.400 rpm. Peso: 735 kg. Velocidad máxima: 142,4 km/h. Consumo medio ponderado: 7,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 200/740 litros.



IMPACTO PUBLICITARIO

ilumineme, póngame música y écheme a rodar!

731.000 ptas.

Precio total matriculado como vehículo industrial



Automóviles UBEDA

Automóviles UBEDA TORRELODONES Madrid Tel. 859 23 07

El Porsche 944 Turbo en el monumento del Castro de Vigo. Hay cuatro unidades de este coche rodando ya por España. Su interior puede ser completado con una larga lista de opciones



marchas; ha sido también reforzada. Como en el 924 y el 944, la caja de cambio forma un conjunto con el diferencial sobre el eje trasero, para conseguir una mejor distribución entre ejes.

La dirección es asistida, y los frenos, de disco ventilados en las cuatro ruedas. Los traseros llevan acoplados unos tambores para el freno de mano.

En lo que se refiere al equipamiento, quizá el aspecto que más destaca es que incorpora el nuevo salpicadero que desde comienzos de esta primavera equipan los 944 atmosféricos. De todas formas, es lo que parece estar a menor altura, en vista de la larga lista de opciones para completarlo.

El Porsche 944 Turbo ha sido presentado a sus clientes por algunos concesionarios, como el radicado en Vigo, que es propiedad de Beni Fernández. En esta ocasión tuvimos la oportunidad de una corta toma de contacto que puede servir de aperitivo de una prueba «A fondo» que les ofreceremos en breve.

Vaya por delante que esta versión turbo del 944 es otra historia. Aunque se nota el aumento de potencia, la aceleración es suave y progresiva desde muy bajo número de revoluciones. Se ha conseguido una respuesta del turbo tan acertada, que hace innecesaria la precaución de dosificar la presión del pie sobre el acelerador. El conductor puede dedicar

un sistema de enfriamiento por agua del propio turbo. Los pistones son forjados y se ha montado un detector de picado de bielas, con sonda, en el segundo y tercer cilindro, que corrige el avance de encendido de forma que acepta el empleo de gasolinas de hasta 91 octanos.

La transmisión, manual, de cinco

Precio en la calle
9.165.127 ptas.

OPCIONES

	Pesetas
Pintura metalizada	115.286
Calefacción en asientos ..	30.459
	(cada uno)
Aire acondicionado	377.638
Techo practicable	183.164
Batería compacta	6.868
Retrovisor eléctrico	33.597
Retrovisor eléctrico cóncavo	36.635
Autoblocante	137.820
Cerraduras centralizadas	61.817
Tapicería en cuero	287.212
Volante de cuero	10.459
Asientos deportivos	88.994
Paneles de puertas en tela	22.994
Protecciones laterales	92.406
Check control	73.319
Parabrisas de seguridad ..	15.677
Parabrisas sombreado	7.315
Amortiguadores deportivos	49.276
Alarma	44.497

PORSCHE 944 TURBO SOBREALIMENTACION A SOBREPRECIO

CUANDO estas páginas vean la luz, cuatro privilegiados españoles serán ya poseedores de un Porsche 944 Turbo. El coche no es sólo lo más nuevo de la marca, sino uno de sus modelos más caros, pues sólo está superado en precio por el 911 Turbo y el 928 S.

Exteriormente son pocas sus diferencias con respecto al 944 normal, que es tres millones más barato. Residen casi en su totalidad en el morro, más redondeado y con entradas de aire más amplias. También hay un faldón aerodinámico trasero, al estilo de los coches de competición. Bajo el capot, el motor es el cuatro cilindros de 2.479 centímetros cúbicos —el mismo que el del 944 atmosférico— con un turbocompresor, gracias al cual la potencia sube de 163 caballos a 220 caballos. Este motor ha sido cuidadosamente estudiado para que pueda resistir sin problemas las condiciones de trabajo que impone el turbocompresor. Además de los lógicos sobredimensionamientos que han sufrido algunas piezas, se ha dotado de un recubrimiento cerámico al colector de escape y se ha estudiado





su atención al manejo del volante y al rápido paso de las velocidades.

Hemos notado como úni-

co defecto en este breve recorrido que cuando empiezas a estar dentro del torbellino de la velocidad, el asiento te

empuja y te empiezan a faltar metros de carretera; lo único que desentona en la partitura es la resistencia que ofrece el selector del cambio a subir de relación y las décimas de segundo perdidas en la operación.

Cuando toca detenerse, te encuentras un pedal consistente que te permite una excelente progresividad en la frenada y el alivio de controlar la distancia con el primer obstáculo que se presenta.

El coche es compacto, confortable y dotado de un excelente puesto de conducción, permitido por la variada regulación del asiento y el

conciencioso estudio ergonómico de los diversos posicionamientos de volante, palanca y pedales.

Como crítica al apartado chasis-suspensión, se me ocurriría sugerir un tarado más firme de los amortiguadores delanteros, solicitados duramente por el enorme par transmitido a las ruedas posteriores, que permitiría una mejor direccionalidad en los metros de aceleración.

El poseedor de un 944 Turbo tiene algo más que un automóvil. Tiene una llave que da paso a otro mundo de posibilidades sobre cuatro ruedas.

«PORCHISTAS» SATISFECHOS

● Manuel Sanjurjo, conocido piloto vigués que se iniciaba en las artes de la velocidad allá por los años sesenta, adquiriría hace poco tiempo un Pors-



che 911 Carrera, con el que colmaba sus anhelos y sueños color de rosa de los tiempos en los que uno sólo puede estrellar la nariz en las lunas de los escaparares donde se exhiben esos coches que siempre nos han fascinado.

Al ir cediendo paulatinamente sus contactos en el mundo de la competición, el Porsche ha venido a llenar ese hueco cotidiano, convirtiéndose en el opio que hace menguar el síndrome de «abstinencia».

«Me considero un purista del automóvil, con unas aficiones muy definidas. Mi asignatura pendiente podía dejar de serlo al presentarse la oportunidad de adquirir este coche ha-

ce poco tiempo. Naturalmente, no la dejé escapar.

Todo lo que pensaba de él se ha confirmado, e incluso superado. Por motivos profesionales, tanto mi hermano como yo hacemos más de cincuenta mil kilómetros al año, siempre hemos tenido coches rápidos para estos desplazamientos. Fijate si ha influido la compra del coche, que antes hablaba por teléfono con algunos clientes de Marín o La Coruña, y ahora he suprimido las llamadas telefónicas y les visito personalmente.

Conducir el Porsche es casi erótico, un cúmulo de satisfacciones por doquier. También tiene algunos defectillos, pero te acostumbras a ellos.»

Hablamos después del resto de la gama y del nuevo modelo 944.

«Sí, he andado en todos ellos, pero el mío es el Porsche más puro, mi ilusión iba por ahí. El 944 Turbo lo probé hace unos días, y me ha gustado mucho, pero es otra cosa. Comprendo que el 911 es un coche más apto para el que ha pasado por las carreras, y que hay que conducirlo siendo "del oficio".

Aquí, en Galicia, y con un turbo, hay que sentarse con San Cristóbal al lado.»

● Modesto Vázquez Noguero, también viene del

mundo de los rallies. Doctor en Medicina y Psiquiatría, recuerda de sus tiempos de estudiante en Austria.

«Casi todos mis profesores en Austria tenían modelos Porsche, y yo veía que nunca se estropeaban.»

El doctor Vázquez Noguero tiene un modelo 928, adquirido hace ya cuatro años, y al que dice haberle cambiado sólo neumáticos y un juego de pastillas de frenos.

«He tenido antes otros automóviles, BMW, Jaguar, etcétera, pero mi ilusión era tener un Porsche, y ahora he podido comprobar que es cierto todo lo que se dice de él.»

Hablamos sobre las cualidades Porsche...

«Es un coche muy cómodo, francamente cómodo, y va muy poco al taller. A mí me gusta la técnica alemana, porque, además de haber vivido allí, he podido comprobar la seriedad con la que trabajan. Los italianos no tienen esa seriedad, ese sistema de fabricación. Me rebela que cada año cambien de modelos, los alemanes mantienen más tiempo cada automóvil.»

● «Tito» Amaro es un conocido comerciante vigués que posee otros automóviles, pero su punto flaco es el Porsche.

«Tuve hasta ahora tres

modelos, un Targa, un 911-C, y ahora hace año y medio que compré el 928. Lo considero un coche que reúne todas las condiciones que yo exijo: rapidez y confort. Es, además, muy suave de conducción.»

Tito, por su condición de hombre de negocios, algunos de los cuales están ubicados en México, ha tenido ocasión de conducir variados tipos de automóviles europeos y americanos.

«Ocurre que tuve una experiencia muy satisfactoria con Porsche. Me invitaron a Stuttgart a visitar la fábrica, y allí pude presenciar cómo se fabricaba el coche. Me convenció plenamente todo el proceso constructivo, con mucha parte artesanal.»

Parece ser que hay un común denominador en todos ellos: cualquiera los apea de «su Porsche».

Rafa Cid



ELIGE EL MEJOR COCHE DEL SIGLO Y GANA UN SEAT IBIZA

Para celebrar la publicación del número 100 de MOTOR16 vamos a elegir el coche que merece el título de «El mejor coche del siglo» y, de paso, sortear un Seat Ibiza, personalizado por el diseñador Francisco Podadera.



Francisco Podadera

Las escasas críticas que podría hacerle al diseño del Ibiza las he convertido en modificaciones. Evidentemente, el resultado es el coche que a mí me gustaría ver en la tienda del concesionario. Como contraposición a una línea armoniosa y agresiva, con un voladizo posterior reducido que le da un aspecto dinámico y potente, nos encontramos con una parrilla desfasada, así como las masas negras de los paragolpes que rompen la fluidez de líneas del coche. Las modificaciones de estos puntos y pequeños detalles, como el montante lateral del mismo color que la carrocería y la eliminación de la banda longitudinal inferior de color negro, realzan unas formas originales muy conseguidas.

Participar es fácil

- Recorte el cupón de esta página, y en la línea correspondiente escriba el nombre del modelo de coche que, en su opinión, es «El mejor coche del siglo».
- Remítala, junto con su nombre y señas completas (incluido teléfono) a MOTOR16 (para «El mejor coche del siglo»).

Hermanos García Noblejas, 41, 28037-Madrid.
 ● El sorteo se celebrará ante notario el día 14 de octubre de 1985.
 ● El cupón para participar en la elección y sorteo se publicará en los números 100 a 102 de MOTOR16. La fecha tope de recepción de cupones será el día 11 de octubre de 1985.

Quedan excluidos de la participación en el sorteo todos los empleados y familiares de las publicaciones del Grupo 16 y de Lerner Printing.

«El mejor coche del siglo»

En mi opinión, el automóvil que merece el título de «El mejor coche del siglo» es:

Nombre:

Domicilio:

Teléfono:



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.

Mercado

Coches muy especiales para los lectores de MOTOR 16

Una tienda con muy poco tiempo de vida, De Pascual Automóviles, ha sido nuestro hallazgo. Se encuentra en Madrid, en la calle Doctor Ulla, 18 (teléfono, 256 63 02).

OFERTAS DE LA SEMANA

Modelos exclusivos

Dos Alpines A-310 V-6, uno con el kit evolución (3.000.000 pesetas). El otro, de serie (2.400.000 pesetas). Estos precios son finales, incluyendo la matriculación a



nombre del comprador. Su valor aumenta, ya que este modelo nunca fue importado por Renault en España. Tampoco tenemos conocimiento de que halla alguno más a la venta. Destaca también un Lotus Europa S (1.300.000 pcsetas), impecable. Forman parte de su exposición un veterano Alfa Romeo Sprint B y un Austin Helay.

Algo nuevo

Alfa Romeo Spider 2000, dos capotas de cuero, llantas; procedente de la quiebra Heiderich; el precio es muy especial: por debajo de los tres millones de pesetas.



El prestigio del GTI

Dos Volkswagen Golf GTI 1800, ambos con gran cantidad de extras, entre los que destacan llantas BBS, autoblocante, relación cerrada, suspensión especial, equipo de música, muy pocos kilómetros. Uno de ellos se vende al precio de 1.300.000 pesetas.

Comprar y vender

BERNAUTO

OFERTA ESPECIAL DE NEUMATICOS EN

BERNAUTO

NEUMATICOS, EQUILIBRADOS, PARALELOS, AMORTIGUACION, FRENOS, ESCAPES, BATERIAS

PROMOCION EN SEPTIEMBRE Y OCTUBRE

GOOD-YEAR! El primer fabricante mundial de neumáticos.

FULDA! La prestigiosa marca Alemana equipa de origen a BMW, MERCEDES, OPEL, etc.

USTED PAGA 4 cubiertas y LA QUINTA ES TOTALMENTE GRATIS.

Garantizamos que solamente vendemos cubiertas nuevas y de primera calidad.

Le ofrecemos **TOTALMENTE GRATIS**

Con la compra de una cubierta: **MONTAJE GRATIS.**

Por 2 cubiertas: **MONTAJE Y EQUILIBRADO GRATIS.**

Por 4 cubiertas: **MONTAJE, EQUILIBRADO Y ALINEADO DE LA DIRECCION GRATUITO.**

Disponemos de la más amplia gama en nuestro stock de cubiertas en todas las medidas nacionales y de importación: Michelin, Pirelli, Dunlop, Uniroyal, Semperit, etcétera. Incluso en las más modernas series 70, 65 y 60.

SOMOS ESPECIALISTAS EN NEUMATICOS PARA COCHES DE IMPORTACION

ACEPTAMOS LA ASOCIACION ENTRE AMIGOS (*)

(Ejemplo: 4 amigos compran las cuatro ruedas de sus coches, al quinto le regalamos sus ruedas.)

C/ Ubeda, s/n. (junto ctra. Playa). Tel. 730 48 52.

C/ Velázquez, 88 (parking Velázquez-J. Bravo, tercer sótano). Tel. 730 48 52.

Ctra. de Majadahonda, s/n. (Neumáticos Boadilla, S. A.), km. 0,50 Boadilla del Monte. Tel. 633 17 50.

BERNAUTO El Auto Servicio

Tenemos para usted el Nuevo Opel Corsa 5 puertas.



¡Venga a Conocerlo!

Encontrará modelos de la gama Corsa desde 574.200 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)



AUTOMOVILES

CANALCAR

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

EMPRESA RECOMENDADA

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

EXPOSICION Y VENTA

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

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

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

UN PLACER EN VERANO E INVIERNO

- Es el acondicionador de aire natural que le permitirá viajar en contacto con la naturaleza.
- Incluso en invierno permite abrirlo y, conectando la calefacción del automóvil, manteniendo buena temperatura y aire limpio.
- Cierre hermético y cristal con filtro solar.
- Instalación en el día. Cristal desmontable.

Instalador oficial. Techo de cristal y convertible «CORVAYR»



TECHOS SOLARES

84 x 44 cm.	32.000 pesetas.
80 x 42 cm.	28.000 pesetas.
78 x 41 cm.	25.000 pesetas.

ACTUALIDAD



IMPORTACION DE COCHES USADOS

LIBERTAD VIGILADA

El último trimestre de este año va a ser definitivo para el sector español de automoción. El primero de enero de 1986, y con él la CEE, están próximos y urge tomar posiciones al tiempo que se aclaran los nuevos modos que nos vamos a encontrar ya inmersos en el «club de los doce». Recogemos a continuación tres temas relacionados con nuestra adhesión a la Comunidad: la libre importación de vehículos usados; la doble imposición ITE-IVA sobre los vehículos nuevos en los primeros meses del año, y un balance de situación de la industria del motor realizado en exclusiva para MOTOR16 por el ministro de Industria y Energía, Joan Majó.

Recuerdan cuando en las últimas y maratónicas reuniones de los negociadores hispano-comunitarios se decía constantemente que sólo quedaban por concretar los «flecós»? Pues bien, uno de esos dichosos «flecós» era la situación en que iba a quedar para España la importación de vehículos de ocasión procedentes de la Comunidad. El acuerdo fue simple: a partir del primero de enero de 1986 la adquisición de un coche usado fuera de nuestras fronteras será libre y no condicionada ni a cupos ni a contingentes. Claro que, eso sí, quedará sujeta al descreste arancelario previsto durante siete años para cualquier producto industrial, y a alguna que otra

«barrera invisible», práctica habitual entre los países de la Comunidad para defender su mercado interior. Porque tal y como va a ocurrir con los coches nuevos (ver MOTOR16

núm. 77), la «libertad» para el mercado del vehículo de ocasión no va a ser ninguna bicoca. De hecho, el Mercado Común es algo más que una zona de libre cambio pero algo menos que un verdadero mercado común. La unión aduanera se puede considerar perfecta si se dan dos condiciones simultáneas. Por un lado, la supresión de las trabas a los intercambios comerciales entre los países miembros, y por otro, la aplicación de un arancel aduanero común frente a las importaciones procedentes de terceros países.

Mientras en este segundo caso esa barrera externa existe, en el primero la realidad es muy distinta. La razón única es principalmente las trabas administrativas y burocráticas que vie-

N i siquiera en coches usados existe la libertad de comercio en la CEE

ENERO 86: IMPUESTOS DE AYER Y DE HOY

EN los primeros meses del próximo año ITE e IVA van a convivir produciendo un efecto de doble imposición en el mercado del automóvil, que puede suponer un alza de punto y medio o dos puntos en su precio. Esta doble imposición, cuya cuantía es prácticamente imposible de cuantificar, se va a dar por meras razones recaudatorias y presupuestarias de la Administración, según señalan fuentes del sector a esta revista.

Con la entrada en vigor del Impuesto sobre el Valor Añadido desaparece automáticamente el Impuesto de Tráfico de Empresas, que afecta en cascada a todo el proceso de fabricación y venta de un automóvil. En teoría, a partir del 1 de enero, una vez comenzado a girar el IVA, deberían devolverse los ITE pagados en todo el proceso. Sin embargo, la ley que regula el IVA señala que sólo se devolverá un 6 por 100 de los ITE y además sólo de los que afectan a bienes corporales sin incluir otros bienes, como puede ser la prestación de servicios (diseño, etcétera).

Este régimen transitorio, que no afecta sólo a los automóviles sino a todos aquellos productos que pasan por diversas fases de fabricación, provocará un ligero alza de los precios que, aunque difícil de cuantificar, puede oscilar entre 1,5 y un 2 por 100 de cara al consumidor, de acuerdo con los mismos medios.

El IVA de las motos

A las denuncias por parte del sector de automoción hacia el alto tipo en que se va a situar el IVA —33 por 100— se han unido ahora la de los fabricantes e importadores de motocicletas, que han solicitado al Gobierno que las cargas sean similares a las establecidas en la Comunidad Económica Europea.

El argumento de los fabricantes e im-

LOS precios de los coches se verán afectados por la doble imposición



«barreras invisibles» desalentarán al más animoso quedando el mercado español al nivel en que se muestra ahora el europeo. O sea, que en usados comunitarios, de gangas tampoco nada.

Raúl R. Sáez

Otra cosa será el trámite, más bien largo y enrevesado, de esa autorización.

En resumen, mientras existan aranceles será costoso importar un usado. Y más adelante, una vez igualados los precios comunitarios y españoles, las

las trabas administrativas a que hacíamos mención más arriba.

Aunque se desconocen cómo serán, se apunta hacia una autorización, en teoría simple, en aduana como medio de mantener un control estadístico de las importaciones.

da, con un control estricto en cuanto a inspección técnica.

Italia sería el país comunitario más libre, aunque también se solicita una garantía o certificado del fabricante del vehículo.

En el Reino Unido, en fin, por razones obvias —se conduce por la izquierda— el coche de ocasión continental no tiene nada de éxito.

En España había cundido la esperanza —sinceramente por desconocimiento— de acceder fácilmente a un vehículo usado foráneo, más barato que en el mercado interior, en cuanto se diera el pistoletazo de salida al proceso de integración. Las ventas —según el sector— se habían retraído en los últimos meses y comenzaba a cundir la preocupación. Preocupación que por otra parte era trasladada a la Administración quien ahora está estudiando, en medio del más absoluto sigilo, la adopción de medidas que desalienten al consumidor medio.

De hecho, a partir del próximo año cualquiera puede comprar un vehículo usado en un país de la CEE siempre que abone el correspondiente IVA y el arancel. Con los datos facilitados por el sector se ha elaborado un cuadro (adjunto) en el que se aprecian las diferencias de precios que se encontrarán en el mercado a partir del próximo 1 de enero. Se han elegido además vehículos del segmento alto ya que, en opinión de esos expertos, el mercado español de ocasión dispone de abundante oferta de los segmentos más pequeños.

Con el horizonte de 1992, una vez eliminadas las barreras arancelarias el consumidor español encontrará aún

El Impuesto de Transmisiones Patrimoniales seguirá en vigor y más alto

nen dadas por la obligación de que los productos industriales respeten especificaciones técnicas diferentes en cada país. Y estas políticas afectan de manera muy directa a los automóviles.

Según datos facilitados por el sector de vehículos de ocasión a esta revista, la importación de usados entre los miembros de la CEE es mínima. En Francia, por ejemplo, se realizaron en el pasado año más de cuatro millones y medio de transferencias de vehículos, de las cuales sólo 7.981 correspondieron a importados. En Alemania Federal, donde el mercado de segunda mano es tres veces superior al de vehículos nuevos, la importación no llega ni al 5 por 100 del total de las operaciones. Si en los casos francés y alemán se argumenta que sus ciudadanos se muestran satisfechos con los productos de la tierra, en otros países las prácticas gubernamentales se dirigen hacia la imposición de barreras protectoras. Tal es el caso de Bélgica, donde son muy exigentes con los certificados de homologación, o de Irlanda,

Usados extranjeros: pocas gangas

Modelo	Año	Valor en francos suizos	Val. aduana y gastos (pesetas)	Arancel y gastos aduana	Base liquidable	IVA	Coste total importado	Coste mercado interior (GANVAM)
Mercedes 280 SE	1982	24.800	1.711.200 100.000	796.928 25.000	2.633.128	872.232	3.515.360	3.850.000
Mercedes 300 D	1981	19.200	1.324.800 100.000	626.912 25.000	2.076.712	685.314	2.762.026	2.200.000
BMW 323 i	1980	9.600	662.400 100.000	335.896 25.000	1.123.296	370.687	1.493.983	1.460.000
Porsche 944	1983	25.600	1.766.400 100.000	821.216 25.000	2.712.616	895.163	3.607.779	3.675.000
Sierra Ghm 2.3 i	1983	14.800	1.021.200 100.000	493.328 25.000	1.639.528	549.294	2.213.822	1.365.000

— Precios estimados en enero de 1986.

— La valoración de estos modelos se hace en base a los datos de Eurotax, de Suiza.

— El cambio del franco suizo, a 69 pesetas en fecha 12-7-85.

— La estimación de portes y otros gastos hasta el domicilio del comprador, para fijar el valor en aduana, se estima en 100.000 pesetas.

— La aduana actual es del 36,70 por 100. A partir de marzo de 1986 será del 34 por 100.

— El ajuste de valor —un 8 por 100— en aduana se mantiene, desapareciendo el Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores.

— Los gastos de despacho son de aproximadamente 25.000 pesetas.

Sin IVA entre particulares

LA entrada en vigor del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) no va a afectar en absoluto a las transacciones de automóviles usados entre particulares, operaciones que se van a ver exentas de este tipo impositivo. Sin embargo, la Administración está estudiando la posibilidad de mantener el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales, que había sido eliminado para las transacciones a realizar durante el año actual, e incluso incrementar el tipo desde el 2 por 100 en que ahora se encuentra fijado.

Según fuentes del sector, se intenta así no distorsionar el reparto actual del mercado de vehículo de ocasión, donde la tercera parte de las ventas las realizan las propias marcas, quedando el resto en manos de los especialistas o en trans-

ferencias que se hacen directamente entre particulares. Una de las razones que se manejan son las garantías y las revisiones que ofrecen los vendedores oficiales frente a las del particular.

De momento, y según comenta a MOTOR16 el subdirector general de Impuestos Indirectos, Luis Fernando Alemany, se ha establecido para los compra-venta el que se acogan al régimen especial de bienes usados, que contempla una reducción sustancial de la cantidad que hay que girar por IVA. Una de las posibilidades a que pueden acogerse es que cuando adquieran el vehículo a un particular, la operación no estará gravada con IVA, y cuando llegue la venta, sólo deben girar el 33 por 100 sobre el 30 por 100 del precio de reventa.

MICHELIN

Serie M



los neumáticos fuera de serie

MX

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

MXL

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

MXV

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

MICHELIN



Joan Majó escribe para Motor 16

CONTINUIDAD Y EXPANSION

EL sector fabricante de vehículos automóviles, en su consideración más amplia, constituye hoy día en España un elemento fundamental de sus estructuras industriales, económicas y sociales, y todo ello en mayor medida, relativamente, que en cualquier otro de los grandes países productores de automóviles, cuya mayor diversificación industrial disminuye, evidentemente, su peso relativo. Entre sus cifras más significativas se puede citar al del empleo directo (empresas fabricantes de vehículos y componentes) cercano a los treientos cincuenta mil puestos de trabajo, ampliable en más de cien mil si se incluyen los del sector proveedor de materias primas y de su manufactura, y, todo ello, independientemente del subsector servicios, que aunque prioritariamente vinculado al parque de vehículos, participa en parte en el sistema productivo.

Asimismo, deben ser citadas las cifras de facturación del sector, que en 1984 supera el billón de pesetas en vehículos fabricados, a lo que hay que añadir la de fabricación de componentes no incorporados y accesorios, estimable en más de ciento cincuenta mil millones de pesetas. Y por último, en cuanto a exportaciones, es bien sabido que en 1984 se ha superado el 60 por 100 de las unidades producidas.

Sin embargo, por importantes que parezcan dichas cifras, tanto en su valor real absoluto como en el relativo para nuestra economía, su función realmente decisiva procede del nivel tecnológico de la actividad y de la compleja estructura productiva que la caracteriza, dinamizando la práctica totalidad del sistema económico e industrial español, tanto en sus procesos de inversión como de introducción y difusión de avances tecnológicos y de métodos de gestión y organización productiva y distributiva. Todo ello explica y justifica suficientemente el interés prioritario que la Administración viene otorgando a este sector, intensificado en una de sus circunstancias históricas más decisivas: la inminente incorporación de España a la Comunidad Económica

Europea, que ya hoy día constituye el principal destino de nuestra producción de automóviles de turismo.

Cualquier reflexión que se proponga en la actualidad sobre las consecuencias de la incorporación debe partir de un examen previo de la situación y significación del sector del



automóvil en el mundo, en cuya nueva dimensión deberá ser planteado su enfoque futuro en nuestro país. La industria del automóvil de turismo es, en la actualidad, un sector de los llamados maduros, una de cuyas principales características reside en que los incrementos de costes productivos no son ya prácticamente trasladables a los precios de venta.

Ello ha traído como consecuencia el que se iniciara una revolución tecnológica en los procesos productivos, encabezada en su día por los constructores japoneses, que teniendo como objetivo la máxima productividad y competitividad de las empresas, ha producido un cambio radical en la estructura y configuración del sector en el ámbito mundial y en especial en los fabricantes americanos y europeos.

De este modo, las importantes, y excedentes, capacidades productivas existentes sólo pueden ser mantenidas en un contexto de organización plenamente multinacionalizada, que en España alcanza ya a gran parte del sector, y que se espera que a medio plazo pueda ser prácticamente total al finalizar las actuaciones y procesos abiertos en la actualidad para tal fin.

Dentro de este contexto multinacional, la industria española cuenta con importantes bazas para su continuidad y expansión futura, que consisten

básicamente en unos costes de fabricación de vehículos, de componentes, y de equipos y servicios industriales favorables para la producción en serie de modelos de gamas medias y bajas, en los que España se ha constituido ya en constructor especializado. Otra baza de interés creciente es la tecnología, a pesar de que los desarrollos propios en materia de vehículos de turismo son poco significativos hasta ahora, pero el largo e importante proceso autóctono en el vehículo industrial ha generado unas estructuras técnicas, que apoyadas por la capacidad y nivel de nuestras industrias de componentes y de suministros y servicios industriales ofrece buenas posibilidades para el desarrollo de tecnología del automóvil en nuestro territorio. Con tales posibilidades se cerraría un proceso histórico que se inició, como en muchos otros países y situaciones, por una sustitución de importaciones, y podrá ser culminado con otro de consolidación de exportaciones, lo que puede considerarse excepcional.

Sin embargo, nuestras bazas favorables en la incorporación de España en la Comunidad no son suficientes para garantizar sin mayores dificultades el futuro de nuestra industria actual. Es conocida la existencia de graves problemas estructurales, en buena parte de las empresas del sector, cuya magnitud intrínseca los amplifica significativamente frente a las de otras actividades.

Por todo ello, el Gobierno ha encaminado su atención al sector, de modo especial en los últimos meses, examinando su situación y disponiendo la creación de los medios que permitan actuar en la consolidación del mismo. En este sentido, el Ministerio de Industria y Energía, a través de un diálogo permanente con el sector, está desarrollando las acciones necesarias para que la industria del automóvil en España mantenga y aun mejore en el futuro su importancia como elemento clave de nuestra economía y factor dinamizante de nuestra sociedad.

Joan Majó. Ministro de Industria y Energía

portadores es que en la Europa comunitaria las motocicletas de cilindrada igual o inferior a 380 centímetros cúbicos están gravadas con el tipo medio normal, que viene a ser de un 12 por 100, aplicándose por encima de este cubaje el tipo más alto del 33 por 100. Este sería en su opinión el esquema que

SIN multinacionalización no se puede mantener la actual capacidad productiva

debería funcionar en nuestro país a partir de enero próximo.

Actualmente las motos de hasta 49 c.c. están exentas de cargas fiscales y en los productos de fabricación nacional quedan exentas las primeras 69.000 pesetas del coste, aplicándose sobre el resto un tipo del 24 por 100.

IAA'85:

*Das Auto
99 Jahre
jung*



ACTUALIDAD

SALON DE FRANCFORT

ATRACCION TOTAL

Si alguien hubiera buscado un slogan para este Salón de Francfort, no se hubiera equivocado eligiendo «el poder de la tracción». El 4 x 4 se impone día a día y ya son mayoría los fabricantes que de una u otra manera incorporan la tracción total. Esto y la masiva utilización del catalizador fueron las notas dominantes del Salón.

En su terreno, los fabricantes alemanes han dado la medida de su fuerza. El Salón de Francfort ha sido una demostración palpable de su avanzada

tecnología, que se traduce en un indiscutible liderazgo del mercado europeo.

Sin embargo, la horma de su zapato la tienen en los constructores japoneses. La amenaza nipona cada vez preocupa más a las multinacionales occidentales. En Estados Unidos, su creciente implantación es observada con respeto, y en lo referente a Europa, la cuestión estriba en que el producto nipón ya no tiene nada que envidiar a los coches alemanes ni en diseño ni en fiabilidad. Con la gran ventaja, además, de que sus precios son más competi-

vos. En el Salón de Francfort, tras la lógica supremacía alemana, que *juga en casa*, las creaciones con mayor componente de atractivo para los visitantes han sido las de Nissan, Mazda, Toyota, etcétera.

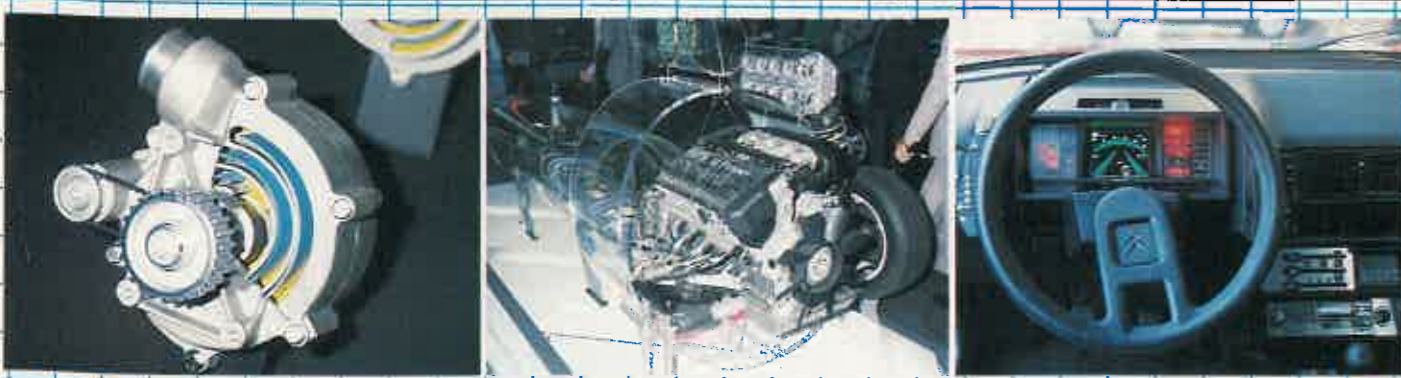
Las grandes estrellas del Salón han sido las siguientes: por parte de Volkswagen, sus pequeños Polo y Golf. El primero con su motor, que inaugura un nuevo concepto en sobrealimentación. El segundo, con el claro objetivo de democratizar la tracción total y con un sistema de discos múltiples de acopla-



El Salón de Francfort ha sido una demostración palpable de la pujanza de la industria automovilística alemana, número uno de Europa en producción y tecnología. En el centro del stand Porsche, el futuro descapotable de la marca, el 944 Cabriolet.



Las entrañas del Porsche 959, al descubierto. Abajo, a la izquierda, el compresor VW GT 40. La espiral azul, al describir un movimiento excéntrico, comprime el aire. En el centro, el motor del BMW M-1, y a la derecha, el salpicadero del BX Digit.



FAMILIARES, A 200 KM/H.

El carrocerero italiano Pininfarina expuso, en Francfort, una versión *station wagon* del Lancia Thema i.e. Turbo, que, desafortunadamente, no es más que una propuesta. Sin embargo, los amantes de los familiares de brillantes prestaciones podrían tener en este modelo su coche ideal, en vista de que la versión turbo supera los 215 kilómetros por hora. De ahí a que llegue a producirse hay un trecho. Sin embargo, Pininfarina

no ha querido dejar pasar la oportunidad de demostrar que los coches familiares pueden ser también igualmente bellos, a lo que debemos añadir, en este caso particular, que la presentación interior era de un refinado buen gusto, algo bastante usual en los coches de este carrocerero.



miento viscoso para repartición de la potencia, que impide que ésta se pierda al girar una rueda loca por falta de adherencia y hace así el efecto de un diferencial central.

Audi, finalmente, no presentaba la tan esperada culata de cuatro válvulas por cilindro para su gama alta, que debe ofrecer la misma potencia que las versiones turbo, sin necesidad de recurrir a ningún sistema de sobrealimentación. Como prólogo, los cuadros de mandos de la gama 200 llegan hasta los 260 kilómetros por hora. Había, por parte de la marca, un interés especial en resaltar los tratamientos anticorrosión (carrocería galvanizada integralmente) a que son sometidos los modelos 100 y 200, únicos en su género en Europa.

Opel, por su parte, cargaba su ofensiva en la gama Kadett, la más vendida en Alemania, mientras que sus modelos grandes, Rekord y Senator, conservaban las características ya conocidas. Por cierto, que James McDonald, vicepresidente de General Motors, habla ya del nuevo Senator para 1987, y asegura que será un modelo a vender también en los Estados Unidos. Con él tendrá un producto más moderno y en mejores condiciones de luchar con la com-

TRAS los alemanes, los modelos más atractivos han sido los japoneses

petencia. De los nuevos Kadett, ya presentados en nuestros números 96 y 98, el Cabrio Bertone de momento no está previsto exportarlo a España. Si lo está, por el contrario, el Kadett Combo, que como vehículo comercial ligero tiene amplias posibilidades. Pero lo más espectacular, sin discusión alguna, era el Kadett 4 x 4, con el que se hará el Campeonato del Mundo de Rallyes. En lo referente al motor, parece que se van concretando algunas precisiones. Tony Fall, responsable deportivo de Opel, aún está a la espera de la clarificación de los reglamentos, pero desmintió la posibilidad de un motor con cinco válvulas por cilindro y adelantaba como más probable la utilización de un cuatro cilindros dos litros, dieciséis válvulas y turboalimentado. El coche del Salón llevaba el motor del Manta 400 con turbo y ya se han realizado algunas pruebas dinámicas. El reparto de la potencia a las cuatro ruedas puede hacerse, bien automática bien mecánicamente, con un mando al alcance del piloto.

Mercedes presentó un amplio número de novedades. Además de la renovada serie S, comentada la pasada semana, y la nueva serie T de rancheras, se



A gama Kadett concentraba todas las novedades de Opel: el cuatro puertas, el 4 x 4 de rallye, el comercial Combo y el descapotable carrozado por Bertone.



Motor más potente, con 270 caballos, para el Ferrari Mondial, que estrena frontal con toma de aire más grande y grupos ópticos también mayores.

PORSCHE AL AIRE

La sorpresa de Porsche fue el 944 Cabriolet, un coche que entrará en producción en un futuro próximo y se da como probable para la gama 86; es decir, para dentro de un año. Lo cierto es que todos los proyectos presentados por Porsche en el Salón de Francfort han sido producidos en serie posteriormente. Por esta misma fase pasaron en su día el 911 Cabrio y la tracción integral. Pensamos que el 944 Cabriolet no será una excepción.



VANGUARDIA SEAT

DIGNO del mayor elogio es el esfuerzo que está haciendo Seat para labrarse un camino en el mercado exterior más duro de todos: el alemán. Juan Antonio Díaz Álvarez y su equipo quieren vender este año un total de 9.000 unidades. Incluso miran ya decididamente hacia 1986, y a partir del primero de enero ofrecerán sus modelos con catalizador —desarrollado por Porsche—, para estar conformes a las normas de emisión de humos. El producto Seat ha gozado de una aceptación más que notable en este salón, en el que el

Seat Málaga estaba entre las novedades más comentadas de la prensa internacional. Por otra parte, Seat ha encargado a AMG, el especialista alemán de las preparaciones, un kit de personalización del Ibiza, que no tardará en llegar a todos los mercados, incluido el español, habiéndose estimado en 5.000 las unidades que serían producidas. Frontal, para choques con faros supletorios integrados, aletines, estribos, spoiler y neumáticos de 205/60 son sus principales características. La mecánica permanecerá inalterada.



ARTESANIA pura en la elaboración de las versiones de superlujo sobre base Mercedes. El sáncadero de la fotografía es obra del belga Carat Duchateau.

hacia público el sistema de tracción total a las cuatro ruedas, que se ha inaugurado precisamente en los nuevos break con la denominación 4 Matic. Lo de Matic tiene su explicación en que la tracción no es permanente a las cuatro ruedas, sino que normalmente es a las traseras y, sólo cuando las condiciones de adherencia lo requieran, un ordenador decide que la tracción sea total. Dicho ordenador decide también el bloqueo de los diferenciales. Vistas esta solución y la del Volkswagen Golf Syncro, puede hablarse sin complejos de una nueva generación de modelos 4 x 4 de gran difusión, en los que el coche lo hace prácticamente todo: desde pasar de dos a cuatro ruedas motrices hasta bloquear los diferenciales, sin que el conductor tenga que hacerlo expresamente.

En el stand Mercedes todo estaba previsto, salvo la sorpresa del nuevo 190 2.6. Los responsables de la marca se lo tenían callado y hasta el Salón no dijeron nada. Se trata de un 190 con el nuevo motor de seis cilindros, utilizado en la serie W-124 en el 260 E. Con una potencia de 166 caballos, es la respuesta de la estrella a los recién presentados BMW 325 i. Hace 218 kilómetros por hora, cubre el kilómetro con salida

LA tracción integral va a ser moneda corriente a partir de ahora

parada en 29,3 segundos y acelera de 0 a 100 km/h. en 8,2 segundos.

Para BMW eran precisamente los renovados serie 3 su caballo de batalla. 324 diesel, 325 i, 4 x 4 y Cabrio, además del esperado M-3, recibieron la aprobación masiva de los asistentes. Sin embargo, los más ansiosos lamentan que el M-3 no se vaya a vender hasta primeros de año, lo que hace prever su comercialización en España para bien entrado 1986. El coche es tentador y los responsables de BMW están satisfechos de su concienzudo trabajo sobre esta máquina capaz de alcanzar los 238 kilómetros por hora. BMW ha decidido también reforzar el otro extremo de la gama con una variante de la serie 7 llamada Executive, en la que los más exigentes encuentran todo lo necesario en cuanto a equipo interior. Envidiamente tapizado en piel, esta serie 7 dispone de una computadora más completa aún que la ofrecida hasta ahora, teléfono y reglaje eléctrico de los asientos posteriores —individualmente—, entre otras particularidades.

Sin embargo, el stand más admirado ha sido indiscutiblemente el de Porsche, y en él, esa joya de la mecánica

bautizada 959 y que nuestros lectores han tenido la oportunidad de descubrir al detalle en el pasado número. Cincuenta unidades están destinadas a la competición en la especialidad de los rallies. Las otras modificaciones en la gama son también conocidas.

Un *concept car*, del que sin duda se sacarán soluciones para la producción en serie, es el Ford Eltec, que unas páginas más adelante mostramos en detalle. Al mismo tiempo, Ford daba una buena muestra de su capacidad tecnológica con su variante 4 x 4 del Scorpio, cuya tracción a las cuatro ruedas es permanente como en el Sierra. La versión RS del mismo tiene una presentación más deportiva, con faldones y estribos no muy coherentes, sobre todo estos últimos, con las afinadas formas del Scorpio. El que sí seduce al primer golpe de vista es el Sierra RS Cosworth, del que se anuncia ya la producción de 5.000 unidades.

Fuera de los fabricantes alemanes, las demás marcas europeas pocas novedades tenían, destacando la ausencia del Peugeot 309. En el stand de esta firma, un 205 eléctrico, en el que se ha mejorado el rendimiento para alcanzar los 100 kilómetros por hora, con una autonomía de 140 kilómetros a 70 km/h., y un nuevo modelo experimental, el Vera Profil, que si no es completamente nuevo, si esconde un trabajo profundo a nivel mecánico, pues su motor diesel de inyección directa consume tan sólo 2,7 litros cada cien kilómetros a una velocidad de 90 kilómetros por hora y 6,8 a 170.

En Citroën, estaba el nuevo CX, que en España aún tardará en llegar. Antes vendrá el BX Digit, un BX 19 GT con un cuadro de mandos digital, en el que la velocidad se expresa analógicamente y a través de unas barras verticales iluminadas. Dispone también de un excelente equipo de sonido Pioneer y de un sistema de apertura de puertas a distancia por rayos infrarrojos. La producción del Digit será de 4.000 unidades.

La novedad de Renault era una variante del Espace, llamada Telecom. Tiene vídeo, cuatro asientos convencionales —y no giratorios como en los otros Espace—, que se regulan eléctricamente por secciones (lumbar, reposacabezas, laterales...). El tapizado es muy lujoso.

De Suecia, nuevas variantes de la serie 340 de Volvo, con el motor Renault 1700 y detalles renovadores en los 240 (frontal, asientos, tapacubos...), mientras que Saab anuncia diez caballos más (155 en total) para sus 900 Turbo a base de incorporar un *intercooler*.

De Italia, pocas cosas nuevas llegaban si exceptuamos los Ferrari. Fiat, Lancia y Alfa Romeo exponían mode-



SEGUN los técnicos de Nissan, un reparto de la potencia de 33-67 por 100 delante y detrás asegura el mejor comportamiento de su deportivo 4 x 4.



LA base de los Mercedes W-124 ha servido al alemán Zender para crear su *Visión II*, un coche que desprende fuerza desde cualquier ángulo.



EL Mercedes W-124 también ha servido a Styling Garage para presentar una novedad: un descapotable de dos puertas, bautizado con el nombre de Biarritz.

IAA'85:
Dacia
99 Jahre
ping

LIDERAZGO ALEMAN

REPULSA total a la posible limitación de velocidad y triunfalismo a nivel de producción, han sido las notas dominantes en la política alemana del sector automovilístico durante el Salón de Francfort.

Aunque las previsiones de producción para este año son de 3.683.000 unidades, el doctor Schoenbeck, presidente de la Asociación de Fabricantes Alemanes, no ha dudado en lanzar las campañas al vuelo y especular con la posibilidad de que se supere la barrera mágica de los cuatro millones. Se llegue o no a esa cifra, la industria alemana sigue siendo la más fuerte de Europa. En 1984 produjo 3.790.164 unidades, con clara ventaja sobre Francia (2.713.000), Italia (1.439.000) y España (1.177.000).

El número 1 es Volkswagen, con 1.180.000 unidades (524.000 matriculaciones y 23 por 100 del mercado). A continuación están Opel, con 770.000 unidades (389.000 matriculaciones y 16,3 por 100 del mercado); y Ford, con 539.000 unidades (293.000 matriculaciones y 12,3 por 100 del mercado).

los conocidos, mientras que la marca del *cavallino rampante* ha introducido mejoras en los Mondial y 308, que ahora se denomina 328. La cilindrada ha subido a 3.185 centímetros cúbicos y la potencia a 270 caballos, de manera que la velocidad máxima se sitúa en 250 kilómetros por hora. Las mejoras exteriores afectan al frontal y al faldón posterior.

La ofensiva japonesa era igualmente fuerte en Honda, Mazda, Nissan, Daihatsu, Mitsubishi y Toyota. La primera exponía su nueva línea Accord, ya vista en MOTOR16. Mazda presentaba por vez primera el nuevo 323 en versiones dos y tres volúmenes, un coche de gran producción, típico del segmento C, que con ésta va ya por su tercera generación. Este mismo fabricante exponía un prototipo futurista, el MX 03, a motor rotativo. Dispone de tres rotores y va turboalimentado con lo que desarrolla 320 caballos de potencia. Mazda no cesa en su empeño de seguir desarrollando el motor rotativo y para ello lo adorna con tracción a las cuatro ruedas, ruedas posteriores directrices, equipamiento electrónico a tope, un puesto de mando tipo *coche fantástico* y una carrocería con un coeficiente de penetración (Cx) de 0,25.

Daihatsu, el especialista en coches pequeños, lanzaba un nuevo Cuore, cu-

ya versión de cuatro puertas, el 44, dejó asombrado con su capacidad interior al propio Vittorio Ghidella, director general de Fiat Auto, marca que siempre se ha caracterizado por ofrecer unas carrocerías de gran amplitud.

La tracción integral, como se ve, también tiene en Japón acérrimos defensores. Nissan desvelaba un nuevo deportivo de motor central (V-6, veinticuatro válvulas y 230 caballos) y tracción a las cuatro ruedas, así como un

CARROCEROS y preparadores, los otros reyes de Francfort

Prairie también de tracción total. El Mid 4 lleva cuatro frenos de discos ventilados con sistema antibloqueo y un sistema de control direccional de las suspensiones del eje trasero, llamado Hicas, cuya finalidad es aumentar progresivamente la adherencia transversal, según la aceleración lateral y la velocidad de paso por las curvas.

El último bloque de este Salón de Francfort lo constituyen los cada vez



El puesto de conducción del Mazda MX 02 es de lo más avanzado. Abajo, a la derecha, una muestra de las posibilidades de utilización de los Mercedes serie T.

más numerosos y especializados carroceros y preparadores. Hartge, por ejemplo, ofrece el BMW serie 3 de producción limitada más potente jamás visto. Lleva el motor del M-1 subido a 330 caballos y es un exclusivo del importador de BMW en Paraguay.

Los Mercedes *customizados* son ya legión.

Había ya variantes descapotables y de dos puertas de la serie W-124 (Styling Garages), una inacabable limusina de 6,90 metros de largo y 2,8 toneladas de peso con un diván de rincón en su interior (Schulz Tuning). Un turbocompresor Garrett montado por Brabus en el 190 2.3 16 válvulas con el que se alcanzan 245 caballos y 248 km/h.

Entre las carrocerías especiales, proliferan las réplicas del legendario AC Cobra de los años sesenta, una de ellas con motor y suspensiones del Mercedes 500 SE. El Zender Vision II impresiona con sus agresivas formas, y el Halley de Paolo Martin se sitúa como un inteligente estudio de turismo compacto.

Alberto Mallo y Alfonso Nieto
(Enviados especiales)

AA'85:
Don Auto
99 Jahre
jung

PEUGEOT 205 DIESEL
NO TE SONARA A NINGUN DIESEL



De todo lo que has oído sobre motores Diesel, puedes ir haciendo borrón y cuenta nueva.

El Peugeot 205 Diesel es punto y aparte. Un nuevo estilo de Diesel adaptado a los tiempos modernos.

Agil y potente: 60 cv. y 155 Km/h.

Con un increíble confort de marcha gracias a un motor silencioso, suspensión independiente a las cuatro ruedas y un interior impecable y acogedor.

Verás qué poco te cuesta descubrir su sorprendente autonomía: Más de 1.200 Km. sin repostar.

El Peugeot 205 Diesel es capaz de codearse con los coches de gasolina y apurar al máximo cada gota de gas-oil. 3,9 litros a los 100 Km.

Es una combinación realmente excitante: La juventud, la rapidez y el atractivo diseño de un 205.

La tecnología, la experiencia, la robustez mecánica y el prestigio de un Diesel Peugeot.

Pruébalo. Verás como no te suena a ningún Diesel.

GAMA PEUGEOT 205 DIESEL	
XLD (3 puertas), GLD (5 puertas), SRD (5 puertas)	
Características Técnicas	• Cilindrada: 1.769 cm ³
	• Potencia: 60 cv. (Norma Din)
	• N° de velocidades: 5
	• Velocidad máxima: 155 Km/h.
	• Consumo a 90 Km/h.: 3,9 litros/100 Km.
	• Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 15,1 seg.

PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA



MG EX-E

UN SUEÑO PARA DESPERTAR

AUSTIN Rover ha comenzado a despertar. El Metro y, sobre todo, el Maestro y el Montego son claros síntomas de que el fabricante británico está saliendo del letargo en que se sumió durante los duros momentos de la crisis de 1974. Pero en los últimos momentos de ese letargo ha soñado. Y ha soñado cosas tan agradables como este coupé EX-E, al que ha puesto el emblema de MG. Un emblema glorioso al

que se había querido enterrar, pero que se está recuperando.

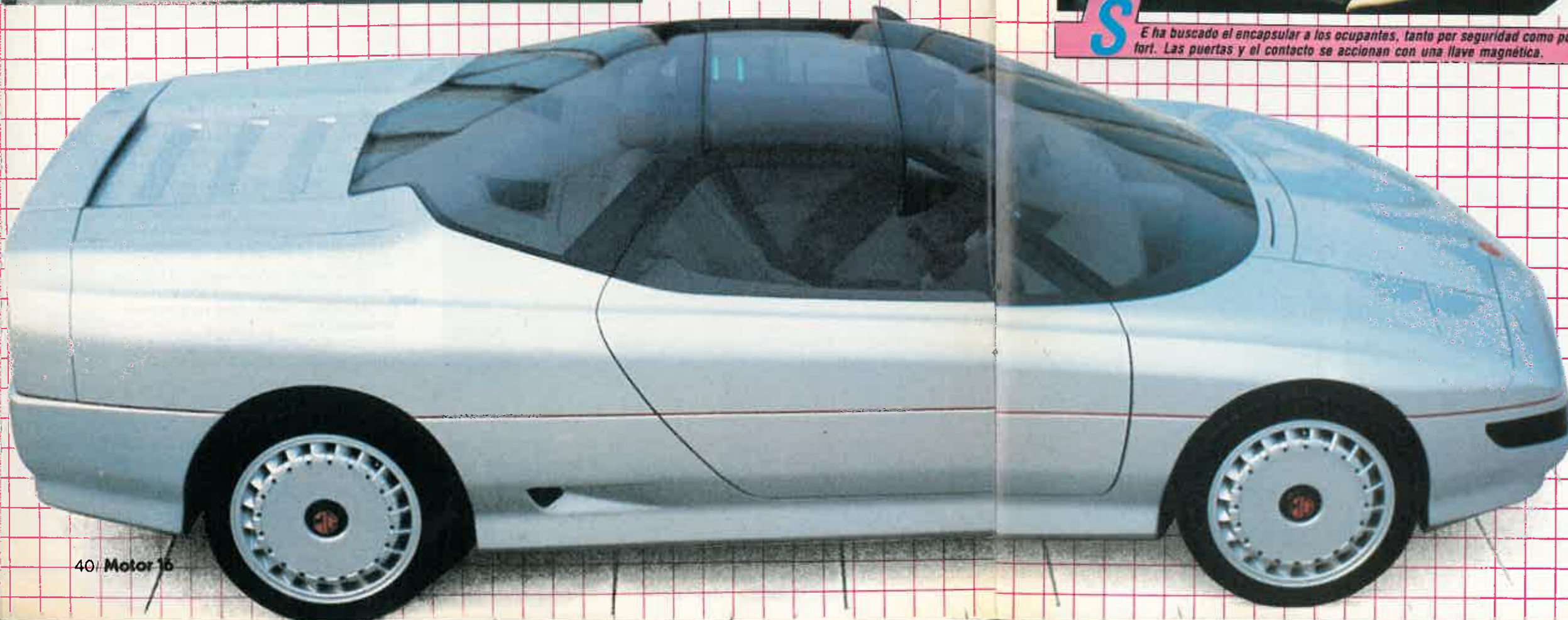
Lo mejor de todo es que este sueño es muy real y podría convertirse en un nuevo modelo de la marca. Porque todo es absolutamente realizable.

Se trata de un coupé de dos plazas con motor central longitudinal y tracción a las cuatro ruedas. Se puede decir que toma la arquitectura del Ford RS 200. Su estructura la componen tres módulos: uno, central, que forma el

habitáculo, y otros dos, delantero y trasero, que reciben las partes mecánicas, formados por piezas de aleación de aluminio de alta resistencia y recubiertos por una carrocería de plástico. Su diseño se debe a Stan Manton, director técnico de la marca.

Esta carrocería en plástico es un dibujo, como los interiores, del equipo que dirige el director de diseño, Roy Axe. Tiene un excelente coeficiente aerodinámico (0,24 concretamente) que le permite alcanzar elevadas velocidades máximas y responde a todos los requerimientos de un coche para la competición.

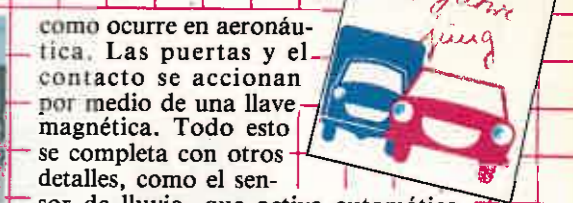
Para los interiores se ha tratado de encapsular al conductor y el pasajero, tanto por medida de seguridad como por confort. Posteriormente se han dispuesto todos los mandos de forma que sean bien visibles y queden al alcance de la mano de los ocupantes. La instrumentación ofrece una total información de la mecánica, seleccionando las prioritarias según las circunstancias,



E L coupé MG EX-E tiene un bajísimo coeficiente aerodinámico, de sólo 0,24. Con la potencia del motor reducida a 250 CV alcanza 275 km/h.



S E ha buscado el encapsular a los ocupantes, tanto por seguridad como por confort. Las puertas y el contacto se accionan con una llave magnética.



como ocurre en aeronáutica. Las puertas y el contacto se accionan por medio de una llave magnética. Todo esto se completa con otros detalles, como el sensor de lluvia, que activa automáticamente los limpiaparabrisas.

Todos estos sistemas están mandados por un ordenador central, preparado para poder atender un sistema de ayuda para la navegación, a través de un monitor de televisión en el salpicadero, y una conexión telefónica.

En lo que se refiere a la mecánica, el motor es el V-6 de 3 litros del MG Metro 4x4 de rallyes, que en su versión para la competición desarrolla 410 caballos. En una versión más tranquila,



L A instrumentación suministra una información total.

la potencia se reducirá a 250 caballos, pese a lo cual la velocidad máxima será de 275 kilómetros por hora y la aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora se hace en menos de cinco segundos. Como decíamos, la tracción es constante a las cuatro ruedas, con diferenciales de acoplamiento viscoso, que es el sistema más comúnmente adoptado por los fabricantes. La suspensión, de ruedas independientes, tiene un dispositivo que permite variar la dureza de los amortiguadores, así como la altura del coche.

El coche presentado en el Salón de Francfort debe ser la prefiguración de un nuevo MG deportivo que podría suceder al Metro en los rallyes, además de atender la demanda que, sin duda, se crearía entre los fans de la marca. Esperemos que dentro de algún tiempo, lo que hoy estamos contemplando como un sueño pueda llegar a ser una realidad.

Sería una agradable sorpresa ver circular por las carreteras, o incluso en competición, este modelo con las míticas siglas de MG.

AL ALCANCE DE LA MANO



IAA'85:
Dona Auto
99 Jahre
jung

cir, patina— con respecto a la otra.

La suspensión también está bajo control electrónico. Normalmente el reglaje de los amortiguadores es blando, en busca del confort, pero si la velocidad aumenta y las cargas en curva o por efecto de frenazos aumentan, los amortiguadores se endurecen automáticamente. Igualmente se controla el que la altura sea constante cualquiera que fuese el nivel de carga.

Las características especiales del ELTEC las completan su cableado especial—el Scorpio ya lo recibe en parte— que reduce a sólo dos hilos los hasta ahora habituales manojos de cables, y por la adopción de neumáticos CBS, hasta ahora fabricados sólo por Continental y Uniroyal, que evitan los peligros de un pinchazo, puesto que se puede seguir rodando sobre la llanta sin que ésta se deforme.

De todas formas, una alarma y la reacción de la suspensión electrónicamente mandada para corregir el desnivel del coche, ayudan a que el incidente carezca del más mínimo peligro.

Demostrando que el ELTEC es algo más que un escarapate de los trabajos de Ford en electrónica aplicada al automóvil, ahí están el buen estudio de los interiores y su línea aerodinámica. No olvidemos que los Probe III y Probe IV fueron prototipos de los actuales Sierra y Scorpio. ¿Por qué no podría ser el ELTEC la base para el lanzamiento de un nuevo modelo?

electrónica, que hace que la bomba de admisión se aleje o se acerque en función del régimen. A bajo régimen, si se dispone de unos colectores largos, se consigue una buena elasticidad del motor; a régimen elevado, con un colector corto, se obtiene una buena potencia máxima. La culata tiene tres válvulas. A la de admisión y escape normales se añade una tercera, mandada electrónicamente que entra en funcionamiento cuando es necesario ayudar al llenado de la cámara de combustión a alto régimen.

Por supuesto, el encendido y la inyección están también regulados por la electrónica. Captadores suministran información sobre el proceso de combustión a fin de que pueda ser siempre el óptimo.

Toda esta información la recibe el microprocesador EEC IV que ya llevan los Scorpio, que se encarga también de regular la transmisión automática del tipo continuo, a fin de conseguir que el motor siempre gire a un régimen en el que exista una buena relación entre la potencia necesaria, el consumo y las

emisiones de gases. La influencia de la electrónica llega incluso al sistema de refrigeración del motor, a fin de asegurar el enfriamiento adecuado a cada zona del motor.

La electrónica se hace también presente en el sistema de antibloqueo ABS que llevan los frenos, y el sistema antiderrapaje—esto sí es nuevo en Ford—, que evita que en aceleración las ruedas motrices puedan derrapar. Un sensor en cada rueda disminuye la fuerza en la transmisión cuando la velocidad de una de ellas aumenta en exceso—es de-

EL haber desarrollado carrocerías tan vanguardistas como la del Scorpio no les ha frenado sus ansias de investigación. Fruto de los trabajos que los técnicos de la marca están desarrollando en todas las direcciones es el ELTEC, un prototipo de una berlina de cuatro metros que en 1989 ó 1990 podría reemplazar al Ford Escort que ligeramente modificado con respecto al actual va a aparecer en 1986.

El nombre de ELTEC viene de electrónica y tecnología. Con este prototipo, Ford ha intentado desvelar las múltiples posibilidades que tiene la electrónica aplicada al automóvil.



NUEVO motor de mezcla pobre que asegura bajo consumo.

EL techo practicable del ELTEC se cierra automáticamente en cuanto empiezan a caer unas gotas de agua.

La electrónica ha llegado al automóvil. La prueba es el ELTEC.



El ELTEC es una berlina de dos volúmenes y medio que todo el mundo ha definido como un Mini-Scorpio, con motor delantero trasversal y tracción también a las ruedas delanteras. Este motor es completamente nuevo. Tiene una cilindrada de 1,3 litros y está alimentado por una mezcla pobre en gasolina, que reduce el consumo en un 40 por 100. Esto se consigue gracias a la



EL interior está cuajado de gadgets electrónicos.



Audi. Arte de vanguardia.



Este Audi encierra toda una filosofía basada en el hallazgo de la perfección. Como todos los Audi.

Los ingenieros que han participado en su creación, únicamente se permitieron una concesión: la de la belleza.

Por ello, en un Audi resulta difícil decidir dónde termina la tecnología y dónde comienza la obra de arte.

El motor de un Audi es el resultado de años de investigación, en los que se ha aplicado la más

avanzada mecánica alemana. La legendaria mecánica Audi.

El consumo de un Audi, inferior a lo que cabría esperar en un coche de su categoría, es una gran prueba de lo conseguido: que un coche de lujo no sea necesariamente un coche derrochador.

Audi cuenta con los mayores avances del mundo en el campo de la aerodinámica. Sus carrocerías no han sido sólo diseñadas para oponerse al viento, sino para obtener de él toda la ventaja posible.

Esta revolucionaria filosofía aporta consecuencias espectaculares. Dado que no ha sido necesaria la utilización de materiales ligeros para lograr mayor velocidad punta, su seguridad no ha disminuido en absoluto.

La carrocería de los Audi continúa siendo de acero, con zonas deformables de total efectividad.

Contemple ahora el Audi de esta foto.

Es un Audi 200. Uno de los coches de serie más aerodinámicos del mundo. Y posiblemente también

el más bello y sofisticado.

Con un microcomputador que controla sus principales funciones técnicas. Con el sistema antibloqueo de ruedas (ABS) y con un consumo hasta ahora increíble en las berlinas de su clase (6,5 l. a 90 km/h.).

¿No le parece un gran ejemplo de arte de vanguardia?



Por delante del tiempo.

GAMA AUDI: AUDI 80 GTE - AUDI 90 - AUDI 100 (Básico, CD Gasolina, CD Turbo Diesel) - AUDI 200 (Básico, Turbo, Turbo Automático) - AUDI COUPE GT - AUDI QUATTRO.



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.



E

La Toyota Celica GT-Four es un prototipo con tracción total basado en el nuevo coupé, el Celica GT, un modelo equipado con un motor maravilloso.

TOYOTA

PARA ASUSTAR A LOS EUROPEOS

Los técnicos de Toyota no saben ya qué hacer para impresionar no sólo a sus colegas europeos, a quienes se les ponen los pelos de punta en cuanto oyen noticias provenientes de aquel país, sino también a los usuarios, que se quedan boquiabiertos con el despliegue hecho por el primer constructor nipón.

En Francfort, Toyota ha puesto las cosas en su sitio al lanzar el nuevo Celica 2.0 GT, un coupé equipado con un

motor de dos litros de cilindrada, doble árbol de levas en cabeza y 16 válvulas que da 150 caballos de potencia; esta pequeña joya mecánica impulsa al Celica por encima de los 210 kilómetros por hora, al tiempo que le permite acelerar de cero a cien en menos de nueve segundos, en 8,7 segundos exactamente, una cifra impresionante.

Este nuevo coupé Celica no sólo es un coche muy aerodinámico, con una carrocería que tiene un Cx igual a 0,33, sino que, además, es muy amplio en su interior, que está previsto para cinco personas.

La vena deportiva del Celica GT se ha reforzado con suspensiones independientes a las cuatro ruedas, con cuatro frenos de disco y con un sistema especial que impide tanto las clavadas de morro en las deceleraciones violentas como el efecto de levantamiento cuando se arranca a presión. Este modelo se acaba de presentar en Japón y llegará a Europa a primeros de año.

Un prototipo de ese mismo Celica, pero con cuatro ruedas motrices, el Celica GT-Four, indicaba en Francfort que en Toyota están pendientes de la moda que ahora mismo hace furor entre todos los constructores: la tracción total de este coupé, así equipado, podría ser, en caso de llegar a la serie, un modelo temible en los escalones más sencillos de la competición.

Por su parte, el Schwan Cabrio, el otro modelo estrella en Francfort, representa la otra vía seguida ahora mismo por la mayor parte de los fabrican-

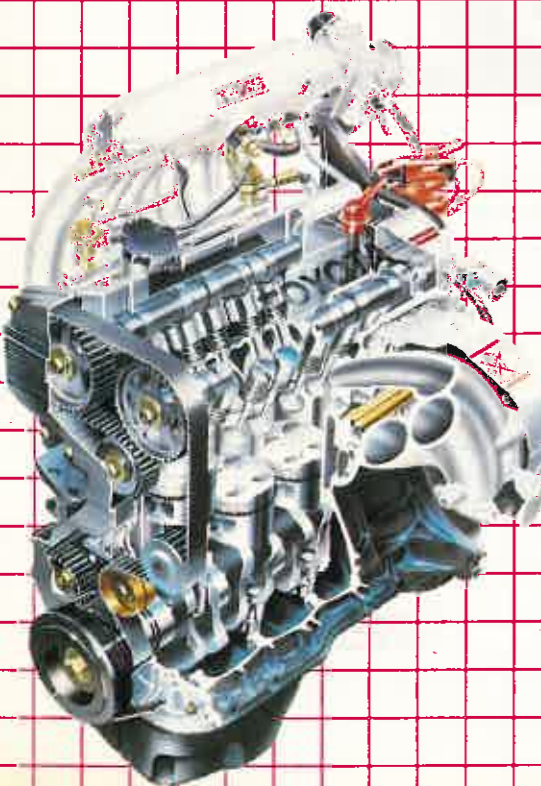


E

El Schwan Cabrio lleva un arco de seguridad camuflado.

tes, la vía de los coches convertibles. El Schwan Cabrio se ha construido a partir de un Celica 2.0 GT y se singulariza por un detalle fundamental: su arco de seguridad es abatible. Gracias a tal argucia se puede rodar con el techo abierto y con arco de seguridad, como los Porsche 911 Targa, o con el arco de cuatro centímetros de anchura totalmente abatido y con la capota también camuflada, sin perder por ello nada del volumen utilizable del maletero.

El coste de esta transformación del coupé en descapotable se prevé que no sea superior a las seiscientas mil pesetas.



BIMOTA DB-1

CAPRICHIO ITALIANO

La DB-1 es el resultado de la nueva política de producción emprendida por Bimota en estos últimos tiempos. Por primera vez, la casa de Rimini ha ensamblado en sus chasis un motor italiano, exactamente un Ducati 750, y esto no es por chauvinismo a la italiana, sino por la necesidad de centrar la producción en pocos modelos equipados con motores que perduren bastante tiempo en el mercado.

El proyecto DB-1 empezó en diciembre del pasado año, y en mayo del actual ya la DB-1 dejaba oír el rugido de su motor y rodaba en el circuito de Misano para los primeros ensayos. El proyecto está firmado por el ingeniero Federico Martini, que en un principio pensó en una moto de competición en-

focada hacia las carreras de resistencia, y fue presentado el primer prototipo en el circuito de Monza con ocasión de la primera carrera del Campeonato Mundial de Resistencia.

La elección del motor Ducati ha sido por razones de peso en relación a la potencia que de él se puede obtener, pero básicamente han sido por sus dimensiones reducidas y, sobre todo, por la seguridad de poder disponer de un motor cuya presencia en el mercado no cambiará en poco años.

Los costos del proyecto han llegado aproximadamente a cien millones de pesetas, y la producción para 1985 será de cien unidades, vendidas de antemano, y quinientas para el próximo año. Sorprendentemente, el país más interesado en la DB-1 ha sido Japón, que ha

comprado en firme 150 ejemplares de la versión de calle, además de algunas otras para la competición. Al ver estas cifras se puede comprobar que la DB-1 es el modelo más vendido de toda la gama Bimota, y también el más barato. En Italia, su precio es de 14.490.000 liras, aproximadamente 1.300.000 pesetas al cambio, o sea, un 30 por 100 más barata que el modelo SB-4.

MECANICA COMPORTAMIENTO



Cuando se comentó por primera vez que Bimota iba a patentar un modelo basado en un motor Ducati, a casi nadie pareció una buena idea; sin embargo, es suficiente dar un par de vueltas



Precio en la calle:
Sin fijar en España

Importador: Moto-Acción.
C/López de Hoyos, 78,
Madrid.
Garantía: Un año.
Entrega: Bajo pedido.
Talleres oficiales: Motor:
Servicios Ducati. Parte
ciclistica: Moto-Acción.
Fecha de presentación: Sep-
tiembre de 1985.

VIRTUDES

- Estabilidad superlativa.
- Acabado excelente.
- Línea estética, moderna y acertada.
- Muy buenas prestaciones.

DEFECTOS

- Motor ruidoso.
- Vibraciones en los regímenes elevados.
- Acelerador duro de accionar.

El conjunto depósito-sillin esconde un impecable chasis de acero cromo-molibdenu, que sólo pesa 6,1 kilos, sin el bastidor.

a un circuito con la DB-1 para darse cuenta que aquello era una impresión errónea. Al contrario de otros modelos equipados con motores japoneses, esta Bimota es muy estrecha y sumamente baja; desde luego que después de arrancar, la sensación al oír una Bimota con sonido bicilíndrico, con sus correspondientes reacciones bruscas lejos del silbido de un motor japonés, desconcierta bastante, aunque esto no repercute en nada sobre el rendimiento de la moto.

Como en todos los modelos de la casa italiana la parte ciclistica es lo más atractivo de la moto, y en la DB-1, cuyo chasis es de estructura multitubular entrearmada, llama la atención sus reducidas dimensiones y la perfección de su fabricación. El chasis, hecho con tubos redondos de acero cromo-molibdenu (CrMo⁴), pesa 6,1 kilogramos sin el basculante. Para la fabricación de este último se ha empleado chapa de 2,5 milímetros de grosor y siempre de (CrMo⁴), que asegura la rigidez necesaria. Está de más resaltar el nivel de acabado de

las soldaduras, de los anclajes al motor y de la tornillería, en general.

El motor no presenta ninguna novedad, es el clásico bicilíndrico Ducati con los cilindros dispuestos en V a 90 grados en posición longitudinal, con un diámetro por carrera de 88 x 61,5 milímetros tiene 748 centímetros cúbicos de cilindrada total, desarrolla 70 CV. a 8.000 revoluciones por minuto y, lo más interesante, son los 160 ki-

Por primera vez Bimota monta un motor italiano. La elección de Ducati ha sido por razones de relación peso-potencia.



los que pesa con aceite en el cárter.

La suspensión posterior se compone de un solo amortiguador central hidroneumático que permite 150 milímetros de exclusión al eje de la rueda y se puede regular en 14 posiciones el sistema hidráulico, con la facilidad de poder manipular el mando en marcha.

En cuanto a la suspensión delantera el mecanismo es complejo y con resultados sorprendentemente positivos. La horquilla es el fruto de una estrecha colaboración entre Bimota y Marzocchi, que durante meses han estudiado la forma de conseguir lo que ellos llaman la horquilla perfecta. Las tijas de sujeción son de avional, aleación de origen aeronáutico con características de resistencia y ligereza excepcional. Al contrario de todas las horquillas presentes en el mercado, ésta reparte en cada barra una función diferente. En la de la izquierda ubica el sistema antihundimiento, no conectado al freno, y sólo actúa en el sentido compresión. Únicamente se endurece cuando la horquilla cede con rapidez, y la regula-

ción del sistema es interior, con lo cual precisa ser desmontada para variar la respuesta. En la barra derecha se encuentra el otro mecanismo relacionado con el sistema hidráulico de la horquilla, y es regulable desde afuera sobre cuatro posiciones.

La arquitectura general de la DB-1 es estrictamente deportiva, y una vez sentados en ella obliga a adoptar una postura idéntica a la de una moto de competición; sin embargo, las piernas no están demasiado encogidas y los dos medio-manillares tampoco obligan a una postura forzada debido a sus múltiples regulaciones, con lo cual el piloto puede conducir de forma deportiva sin que esto sea un suplicio.

Al trazar las primeras curvas se aprecian claramente los 160 kilos que la DB-1 pesa en seco, y con el depósito lleno de los 22 litros de combustible que caben, no alcanza siquiera los 180 kilos. Esto, unido a un reparto de pesos, donde el 52 por 100 está en la parte anterior y el 48 por 100 en la posterior, la DB-1 traza con una precisión y dulzura francamente sorprendentes. Sobre decir con qué facilidad se puede corregir en curvas la trayectoria marcada, o inclinar hasta límites que sólo permiten las motos de competición. Si en una curva enlazada con otra se entra algo más rápido que lo debido, se puede corregir ligeramente con el freno estando inclinados, sin que el sistema antihundimiento actúe y, por tanto, la moto sigue su trayectoria sin empezar a abrirse hacia el exterior. Debido al peso tan reducido el motor ofrece una buena aceleración, con 6,2 mkg. a 6.500 revoluciones por minutos permi-

te recuperar con brío a la salida de la curvas y con facilidad la rueda delantera tiende a levantarse.

En general las vibraciones son las características de un motor bicilíndrico y sólo al máximo régimen de rotación llega a ser molesto, cosa no muy importante al tratarse de una moto deportiva, pura, como ésta. En cualquier trazado donde se alternan curvas cerradas con subidas y bajadas, la DB-1 se adapta con tanta facilidad que se llega a tener la sensación de conocer el recorrido a la perfección; incluso cuando se cometen errores a la entrada de curvas de ángulo variable, la DB-1 lo perdona casi todo y permite corregir sin manobras endiabladas o sustos de infarto.

En autopista, terreno poco apropiado para ella, rueda sin ondulaciones y en pocos metros alcanza los 210 kilómetros por hora, velocidad que supera con dificultad debido a los cortos desarrollos que la equipan.

Llegado el momento de frenar, los dos discos flotantes montados en la rueda delantera son, sin duda, excesivos, y la maneta del freno ha de ser presionada con cautela; a pesar de esto, en las frenadas más apuradas es fácil levantar la rueda posterior, pero la moto no varía su trayectoria. Sin embargo, esto es debido a que la DB-1 está construida igual que el modelo de competición, capaz de desarrollar 100 caballos de potencia, unos veinticinco más que la normal, y en caso de querer convertir la de calle en versión «carrera», solamente hay que preparar el motor.

ACABADO-EQUIPAMIENTO

★★★★

Son pocas las motos deportivas tan bien equipadas como la DB-1, que además de tener todos los accesorios de serie, puede ser mejorada en mu-



FICHA TECNICA



BIMOTA DB 1

MOTOR Dos cilindros en V a 90 grados en posición longitudinal. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Diámetro por carrera: 88 x 61,5 mm. Cilindrada total: 748 c.c. Potencia máxima: 70 CV a 8.000 rpm. Par máximo: 6,2 mkg. Relación de compresión: 9,3 a 1. Dos válvulas por cada cilindro. Arbol de levas en cabeza.

TRANSMISION Primaria, por piñones elíctricos. Secundaria, por cadena. Embrague: de discos múltiples en baño de aceite. Cambio con cinco velocidades.

BASTIDOR Estructura entrearmada en tubos de acero. Basculante en chapa de acero. Horquilla delantera hidroneumática regulable con sistema antihundimiento. Suspensión posterior monoamortiguador regulable. Lianta delantera y trasera de 16.

ALIMENTACION Encendido electrónico. Dos carburadores Dell'Orto con bomba de aceleración.

DIMENSIONES Distancia entre ejes: 1380 mm. Lanzamiento de la horquilla: 25 grados. Peso en seco: 160 kg. Capacidad del depósito: 22 l.

PRESTACIONES



COMO LAS DE COMPETICION

VELOCIDAD MAXIMA

Kilómetros/hora 210

ACELERACION

De 0 a 400 metros (seg.) 11

CONSUMO



CONTENIDO PARA UNA MOTO DEPORTIVA

CARRETERA

En uso deportivo (litros) 7,5



El proyecto DB-1 ha tenido como responsable al ingeniero Federico Martini, que posa junto a su obra. La producción de este año ya está vendida.



La prolongación de la horquilla son los depósitos de los líquidos de freno y embrague.



La posición de los mandos del pie obligan a una postura de conducción deportiva.



El estilo del carenado y depósito está muy próximo a las motos de competición pura.



La arquitectura del motor Ducati ha permitido crear una moto muy estrecha.

La nueva Bimota permite realizar tumbadas que sólo son posibles con las motos de competición. Incluso se puede corregir la trayectoria en una curva.



chos aspectos con un «kit» que Bimota proporciona, y consiste en un escape dos en uno, un equipo de embrague en seco hecho en magnesio, carburadores de mayor tamaño, cambio de relación cerrada y piñones de la distribución.

A consecuencia de los estudios aerodinámicos realizados, el motor está tapado por la parte inferior del carenado hecho en fibra de vidrio muy ligera, que además de canalizar perfectamente el aire hacia el motor, amortigua la sonoridad mecánica y consigue dar a la DB-1 una línea estética agresiva, original y envolvente a la vez.

Otra importante modificación hecha por Bimota es la instalación de un radiador para el aceite del motor que no sólo refrigera el lubricante destinado a las dos culatas como en el modelo Ducati F-1, sino todo el aceite del sistema de lubricación.

En una Bimota tan especial como ésta, no podía faltar un cuadro de mandos original; por esto, la casa de Rimini ha encargado a Veglia la fabricación del cuenta-revoluciones, el velocímetro y el barómetro para la presión del aceite, según un diseño propio. También el tapón de la gasolina es de tipo aeronáutico, pero especialmente construido por Bimota en aluminio y con cerradura. Es original ver cómo los depósitos del líquido destinado al embrague hidráulico y a los frenos están colocados sobre las barras de la horquilla, y parecen formar parte de ellos.

En general se puede calificar de superlativo el acabado de todos los componentes mecánicos, así como la parte estética, que se complementan y dan a la moto el sello inconfundible de todas las Bimotas.

VALOR-PRECIO



Todas las Bimotas han sido criticadas por su precio elevado. En el caso de la DB-1 esto se ha reducido en un 30 por 100 sin que la calidad del producto se vea afectada.

Al estar equipada con un motor Ducati tiene sin duda un especial atractivo nostálgico, que a su vez es actual y competitivo. Es suficiente ver el primero y segundo puestos conseguidos por la DB-1 en el circuito de Misano, en la primera carrera de F-1 en la que se enfrentaba a las Ducati oficiales; todo esto aderezado con una línea estética, un nivel de acabado sin iguales y unas prestaciones similares a las de una moto de competición, explican el éxito comercial obtenido por esta maravilla artesanal.

Aunque su precio no ha sido fijado todavía en España, seguramente estará en una línea razonable.

Texto y fotos: Gigi Corbetta

Comprar y vender



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



MARVILSA
RADIOCOMUNICACIONES
EMISORAS
BUSCAPERSONAS

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

VENTA E INSTALACIONES PARA TODA ESPAÑA
TIENDA
Y TALLERES PROPIOS

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



PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER

TEASA
Talleres
Emilio Arenas, S. A.
GENERAL PARDIÑAS, 3 Dpdo. Tels. 275 18 38 - 275 12 17

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO
PIONEER
SONIDO EN ALTA FIDELIDAD PARA SU AUTOMOVIL
INSTALACION AUTO-RADIO Y ALARMAS
MECANICA Y ELECTRICIDAD

Hemos trasladado nuestro taller de Núñez de Balboa, 36, a General Pardiñas, 3 Dpdo. «Allí le atenderemos en todo lo que su automóvil y equipo car-stereo necesite»

PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER PIONEER

ANUNCIESE EN MOTOR 16
¡512.000
lectores le
están buscando!

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
Dénos su confianza.
Paseo de las Delicias, 65 y 100 bis.
Tel. (91) 468.46 08. 28045 MADRID

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

FUJITSU TEN
ALPINE
KindvoX
ALTAVOCES

SPARKOMATIC
KENWOOD
BLAUPUNKT
JBL JBL Lansing

VENTA - INSTALACIONES - REPARACIONES - ALARMAS - TELEFONOS

VENDO Volvo 244 GL, año 83, 30.000 kms., aire, cassette, etcétera. Tel. (974) 60 24 73, tardes.
SUZUKI Santana descubierto, rojo, llamar noches. Tel. (983) 35 05 47.
OPORTUNIDAD. Vendo Jaguar XJ6 4.2L automático, aire acondicionado, en perfecto estado. Tel. (94) 685 17 31.
VENDO Maserati Merak B-AM, un millón quinientas mil. Tel. (94) 685 17 31.
SE corregir 3 tiempos. José Luis Sol Vázquez. R. Caudillo, 27, Onda (Castellón).
SIMCA 1200 Special M-Y. Tel. 403 64 90. Barato.
VENDO kits carburación Iresa. Tel. (923) 46 28 64.
COMPRO contado coches importación tipo BMW, Porsche, Mercedes. Incluso accidentados o averiados. Señor Jaime. Tels. (93) 223 41 92, 223 40 98, 810 24 05, 210 65 89.
FORD Taunus 2.0 GL M-EH, 40.000 kms. 800.000 pesetas. Tels. 215 35 42, 651 18 99. Madrid.
BMW vendo. Zimarrón, nueve meses. Tel. (91) 716 84 92.

R-5 COPA TURBO

Semiestreno

ALFA ROMEO ALFETTA
Impecable

DIPLOMATIC Seat 131
M-FD
Impecable

OCASION PRECIO INTERESANTE FACILIDADES

Tels. 255 86 21
255 86 22
MADRID

PEUGEOT 205, MEJOR COCHE DEL AÑO



VEALO EN SU SERVICIO OFICIAL

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

COCHES DE OCASION
132 DIESEL M-BD 450.000
RENAULT 5 M-P 260.000
SEAT 127 M-AB 120.000

SERVICIO DE GUARDIA LAS 24 HORAS DEL DIA

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.



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

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

auto/ **ilaza, s.o.**

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

OFERTAS ESPECIALES DE ESTA SEMANA

- Volkswagen Golf Diesel, impecable
- Seat Ronda, último modelo system Porsche, 1000, con 70 000 pesetas de entrada y 19 000 al mes puede ser muy bueno
- Opel Corsa Luxe, casi estrenar
- Peugeot 205, varios modelos
- Renault 5, varios modelos, diesel 8 000 pesetas mes
- Seat 132, automático, aire
- Ford Orion, último modelo
- Ford Escort Laser 1300, seminuevo
- Ford Fiesta, modelo 8, grandes facilidades.
- Ford Granada 2.3, gran ocasión
- Chrysler 180 Diesel, seminuevo, año 81
- Citroën BX 16 TRS, año 84

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»

DASAUTO, S. A.
Concesionario Oficial

Su OPEL en DASAUTO
Avda. Ciudad de Barcelona, 208
Tel. 252 53 00
MADRID

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

Volantes deportivos - Spoilers - Bocinas
Faros - Radiocassettes - Fundas y tapizados - Techos solares, etc.
MONTAJES EN EL ACTO
Y NO LO DUDE... LO QUE NO TENGA ANDREU, NO LO BUSQUE
FERROCARRIL, 4 MADRID 227 62 32



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

AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL)
SPARKOMATIC
PIONEER

ALPINE PIONEER
SPARKOMATIC

JBL JBL Lansing **KENWOOD**

CONSULTE NUESTROS PRECIOS
MONTAJES Y EQUIPOS
SONIDO 24 HORAS
SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

TECHO **CORVAYR** (TOTALMENTE PRACTICABLE)
APARCAMIENTO PROPIO

NEUMATICOS

MICHELIN PIRELLI

(MONTAJES Y EQUILIBRADO GRATUITOS PRESENTANDO ANUNCIO)

FINANCIACION HASTA 36 MESES

LOS VERDADEROS ESPECIALISTAS EN TECHOS SOLARES



C/ ERCILLA, 48
Tels. 474 98 18
474 40 69
MADRID 28005.

HOMOLOGADOS EN TODA EUROPA

Britax

TODOS LOS MODELOS LUNAS PARA EL AUTOMOVIL ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS



radio automovil

HIFI - CAR - STEREO

DISTRIBUIDOR

ALPINE FUJITSU TEN **SONY**
SPARKOMATIC **Regia**

OFERTA Hasta el 31 de noviembre, con la compra de cualquier modelo radio-cassette, regalemos la instalación.

ASISTENCIA TECNICA, INSTALACIONES GARANTIZADAS POR 5 AÑOS, REPARACIONES EN 48 HORAS (SALVO IMPREVISTOS). EL MAYOR SURTIDO DE REPUESTOS ORIGINALES

C/ CONDE DE ARANDA, 14 (SEMIESQUINA CLAUDIO COELLO, 10)

Tel. 431 83 15 - MADRID

SERVICIO OFICIAL ESPECIALISTA AUTO-HIFI

BLAUPUNKT

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

SERVICIO OFICIAL CAR-HIFI
KENWOOD

MINUSVALIDOS

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

AUTOESCUELA

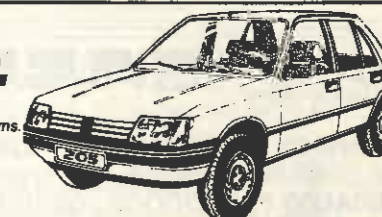
Sanz

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

PEUGEOT 205 CONTIGO AL FIN DEL MUNDO.

FINANCIACION ESPECIAL

De 55 a 105 CV.
Desde 4.9 l. a los 100 Kms.
Hasta 190 Km/h.
Elevadas Electricas.
Inyección Electrónica.
Garantía 1 año.



MOTORLANDIA, S.A.

EXPOSICIONES: Paseo de la Castellana, 268. Teléfono 733 96 98. Plaza República Dominicana, 6. Teléfono 457 65 65. **SERVICIO Y RECAMBIOS:** Avenida de Manoteras, 4-2, esquina a carretera de Burgos, km. 5. Teléfonos: 202 81 40 - 202 81 41.

su concesionario **PEUGEOT TALBOT**

TALLERES TEAM

LO MEJOR EN AUTOMOVILES IMPORTACION Y CLASICOS DEPORTIVOS

MARQUESA DE TORRECILLA, S/N (SEMIESQUINA ARTURO SORIA, 7)
Tels. 407 62 19 - 407 63 24 MADRID-27

ARGUELLES BLASCO DE GARAY, 37
CONCESIONARIO OFICIAL
Tels. 244 11 91 - 449 72 86 MADRID

SIENTA EL CONFORT Y DISFRUTE EL PLACER DE CONDUCIR UN CITROËN

En septiembre musicalizamos su Citroën GRATIS

VENDO CITROËN modelo 4, año 1929, SE-11541, con frenos de varillas, y OPEL año 1940, CA-5001-EB, en buen estado de mecánica.
AUTOS RIVAS
San Rafael, 31
Tels. 21 35 91, 22 48 99
CADIZ

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

Blasco de Garay, 63 (Madrid 28015)

MOVILAUDIO S.A.

Tel. 244 23 56

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

JBL

FUJITSU TEN
KENWOOD

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

SPARKOMATIC

Sansui

PIONEER

EL METRO, A VUELTAS

He leído el artículo sobre la prueba de 15.000 kilómetros de nuestro modelo Austin Metro 1.3 aparecido en el ejemplar número 93 de su revista, y como responsable del departamento de Post Venta de Austin Rover España, S. A., desearía hacerle las siguientes consideraciones sobre el mismo:

En primer lugar, encuentro una falta de información sobre el vehículo. Asimismo, observo importantes contradicciones y auténticos errores, todo lo cual, reunido y expresado en sus páginas, se ha traducido en un serio perjuicio para nuestra compañía.

A continuación reproduzco algunas de las afirmaciones contenidas en el citado trabajo, seguidas de mis comentarios al respecto que espero le permitan conocer más a fondo el tema.

«Equipo motor muy poco puesto al día.»

Aún conservando su estructura clásica de distribución por árbol de levas lateral (compartida, por cierto, por modelos tan recientes como el Renault 9 o el Peugeot 205, de fabricación nacional), el motor 1.3 del Metro incluye numerosas innovaciones como son:

- Encendido electrónico sin contactos.
- Carburador con dispositivo de ajuste automático de

la mezcla en función de la temperatura.

● Sistema automático de calefacción del aire de la admisión.

«Los discos de freno sufrieron bastante.»

No es correcto, pues ambos discos se encuentran en buen estado y el coche está a su disposición para verlo. Se silencia que se trata de *discos ventilados*, ventaja que ningún otro modelo de su categoría incluye.

«Suspensión Hydrolastic.»

Quizá los autores del artículo ignoran que esta suspensión nunca fue montada en el Austin Metro, sino en los antiguos Minis y Austin. Para el Metro se desarrolló un sistema de suspensión en-

teramente nuevo denominado *Hydragas*.

«Quemaba aceite.» «Excesivo consumo de aceite.»

Si, como se reconoce, el consumo de aceite era de tan sólo 200 c.c. por mil kilómetros, cifra enteramente normal, no creemos que sea justo destacar que quemaba aceite.

«Acabado de dudosa calidad.» «Acabado bastante malo.» «Fallos de acabado.» «Terminación por debajo de los mínimos exigibles.»

No parece justo que se hagan todas estas afirmaciones cuando por otra parte, en la página 17, se reconoce el buen estado de asientos, cerraduras, moquetas y carrocería en general, elementos importantes en lo que se denomina «acabado».

«Una tercera marcha realmente difícil de encontrar.»

En la verificación del coche realizada, posteriormente, se ha observado que la causa del problema —particular en esta unidad— era la deformación de la placa de guía del selector por haber forzado la palanca del cambio al tratar de introducir la marcha atrás sin levantar el pomo.

Respecto al estado de la bomba de aceite, debo informarle, y puedo demostrárselo si lo desea, que no tenemos, en absoluto, incidencia de este tipo de problemas, ni tampoco de averías de cigüeñal por este motivo. Por otra parte, la bomba, aún rayada, es capaz de suministrar una presión de aceite suficiente para la lubricación del motor sin problemas, por lo que es muy aventurado afirmar, como se hace en el artículo, que en tan sólo 5.000 kilómetros más podría producirse una grave avería de motor por esta causa.

En nombre de Austin Rover le agradecería la publicación de esta carta tanto para la tranquilidad de los numerosos propietarios satisfechos del Austin Metro, como para información de todas aquellas personas que estén pensando adquirir este modelo.

Agradeciéndole de antemano su atención, aprove-

cho la oportunidad para saludarle muy atentamente.

José María Alsina Feu
Austin Rover España

N. de la R.—Una lamentable errata de imprenta, al reproducir el cuadro de prestaciones del Fiat Uno en vez del Mini Metro, ha sido el causante de la mayoría de las contradicciones que observa en su comentario, así como los diferentes criterios sobre el consumo de aceite, debidos a la participación de varios probadores en una prueba de tal duración. En cuanto a los otros apartados aceptamos y respetamos sus puntos de vista, que no difieren grandemente de los expresados por la redacción de MOTOR16 en el mencionado trabajo.

MUCHAS PREGUNTAS

TENGO la intención de comprarme un Renault Super-5 GTL, del cual me gustaría saber las siguientes cuestiones:

1. ¿Cuántos kilómetros hacen falta para el rodaje y a qué régimen y velocidad máxima se puede ir durante el mismo?

2. ¿Cuáles son las ruedas óptimas en cuanto a medida y dibujo, teniendo en cuenta el clima de mi región?

Aparte de esto, quisiera que me aclaraseis unas cuantas dudas que tengo:

1. ¿Por qué algunos motores logran su velocidad máxima por encima del régimen máximo?

2. ¿En qué consiste el diferencial autoblocante? y, ¿qué significa cuando está tarado al 25 por 100?

3. ¿Por qué al poner una llanta de mayor diámetro del normal aumentan los desarrollos?

4. ¿Qué es una caja de cambio de cinco velocidades de relación cerrada?

Xavier Bargaés Casanovas
Mataró (Barcelona)

Respuesta.—Sobre el rodaje se ha escrito mucho y la verdad es que hoy día, con los materiales y los avances de la metalurgia, basta con tener unas lógicas precauciones en los primeros 1.000 kilómetros; transcurridos éstos, tras la revisión obligatoria, basta con ir paulatinamente subiendo de régimen el motor, alrededor de 1.000 rpm. (desde 3.500) cada 1.000 kms. Más o menos, a los 3.000 kms. podemos considerar el rodaje concluido. Lo que sí conviene es efectuar desplazamientos por carreteras, mejor que por ciudad a bajos regímenes, pero, claro está, esto no siempre es posible. En todo caso, no se preocupe demasiado, porque hemos visto muchos coches magníficamente rodados en 2.000 km., e incluso menos.

En cuanto a las ruedas mejores, la verdad es que las 155/70 SR 13 de su futuro GTL son las más apropiadas, y la Michelin MXL es excelente.

No es que se alcance la velocidad máxima por encima del régimen máximo, sino por encima del régimen de potencia máxima. Suele ocurrir en los coches de desarrollos cortos (o en 4.ª velocidad, en los de desarrollo largo). En varias ocasiones hemos explicado qué significa un diferencial autoblocante, que en resumen limita el giro del diferencial pa-



Agenda

Del 17 al 23 de septiembre

Televisión

● El domingo día 22, dentro del espacio «Estudio estudio», que comienza a las 12,30 horas por la Primera Cadena, se conectará con el circuito del Jarama para retransmitir las pruebas del Campeonato de Europa de Motociclismo. Los entrenamientos de esta prueba también serán retransmitidos el sábado día 21 en el programa «Segunda Cadena», que se emite a partir de las 16 horas por la Se-
● En el mismo programa de las mañanas del domingo se emitirá un reportaje sobre el Rallye Príncipe de As-

Automovilismo

● Para los días 20, 21 y 22 de septiembre el Real Automóvil Club de Asturias ha organizado el XXII Rallye Internacional Príncipe de Asturias, prueba puntuable para el Campeonato de Europa de Rallyes.
● El día 22 tendrá lugar en Jerez de la Frontera el V Rallye de Jerez, que organiza el Auto Club de esa localidad. En el mismo día se celebra el Rallye San Mateo, organizado por la Escudería Llanta de Valladolid.

Motociclismo

● El domingo 22 de septiembre es la fecha elegida para numerosas pruebas motociclistas en toda España. Entre ellas destacan las pruebas puntuables del Campeonato de España de Moto-Cross en la categoría de 125 c.c., organizadas por el Moto Club Castellón; el Campeonato de España de Trial para cilindradas superiores a 70 c.c., organizado por el Moto Club Morón, de Sevilla, y el Campeonato de España de Rallyes para motocicletas de cilindrada comprendida entre 75 y 125 c.c. y scooter superiores a 125 c.c., organizadas por el Moto Club Lleida.

ra evitar que la rueda interior en los virajes gire libremente. Si está tarado al 25 por ciento quiere decir que esta rueda, que en un coche convencional giraría libremente, transmite un 25 por 100 del par que en ese momento transmite el motor a la rueda de tracción.

Si tenemos en cuenta que los neumáticos tienen todos una misma relación entre ancho de la banda y altura del flanco (82 por ciento, 70 por ciento o 60 por ciento, según su «perfil» sea estándar, 70 ó 60), si aumentamos el diámetro de la llanta, aumentará, lógicamente, su desarrollo, salvo que reduzcamos el perfil. Una caja de cambio de relación cerrada quiere decir que el salto entre cada una de las marchas es mucho menor que en una caja de cambio convencional. Si una caja normal tiene sus cinco marchas situadas entre los 8 y los 35 km/h. a 1.000 rpm., una de relación cerrada suele tenerlas entre 10 y 25 km/h., al margen de los grupos finales, que suelen ser también muy cortos para su mejor aprovechamiento en conducción rápida por terrenos muy sinuosos.

EL NUEVO SEAT

ULTIMAMENTE se ha hablado mucho de un futuro Seat Ibiza SXi. Quisiera saber cuándo saldrá al mercado y qué características tiene el mencionado modelo.

José Salas
Tarragona

Respuesta.—El Ibiza SXi es un proyecto ya muy ultimado de Seat cuya fabricación estaba prevista para los primeros meses del año próximo, pero que los acuerdos entre la firma española y Volkswagen han retrasado hasta que éstos se concreten. Se trata de una versión deportiva del Ibiza, con motor de inyección, con una potencia próxima a los 110 caballos.



Motor 16/57



CRITICA DE TIENDAS

BUEN ESPECIALISTA

EN pocas ocasiones dedicamos este espacio a establecimientos especializados en una sola actividad. Este artículo lo dedicamos a uno de esos buenos profesionales: Talleres Apolo, situado en pleno barrio de Salamanca, c/ Lagasca, 35, muy cerca de Goya. Teléfono: 275 75 30.

Su especialidad son las direcciones. Disponen de alineadores electrónicos de cuatro pantallas, siendo una de las máquinas más avanzadas del mercado. Junto a esta sofisticada

maquinaria encontramos un torno en el que fabrican piezas que ya no existen. También tienen prensa hidráulica. Los precios de las alineaciones, tanto en coches nacionales como de importación, oscilan entre las 1.000 y las 2.500 pesetas. También realizan todo tipo de reparaciones en los frenos, con maquinaria adecuada para ello, desde una rectificadora de

discos y tambores, pasando por una remachadora de zapatas, comprobadores Girling del estado del líquido de frenos, etcétera. Para completar sus trabajos disponen de buena herramienta y gran cantidad de utillaje. Para rizar el rizo, junto a la máquina de direcciones está colocada una doble columna de mercurio, con compresor, para igualar las presiones de las ruedas. En su stock tienen distintos tipos de pastillas, que cubren toda la gama nacional y gran cantidad de importación.

Puntuaciones: Taller, 7; mecánicos, 8; maquinaria, 9; stock, 7.

TRABAJE CON BUENA CORREA



Trabaje a gusto. Con ilusión. Con buenos elementos. Con una buena correa de ventilador: FIRESTONE. Está homologada por los principales fabricantes de vehículos. Que no falten en su establecimiento las correas de ventilador FIRESTONE. Hay que trabajar con buena correa.

CORREAS DE VENTILADOR



Fabricadas por

Firestone
HISPANIA S.A.



BAJO LA LUPA

«Los mejores argumentos del Supercinco son su terminación esmerada y su buen nivel de confort»



CATORCE PRUEBAS DE 15.000 KMS.

LA FIABILIDAD A EXAMEN

A lo largo de dos años hemos pasado «bajo nuestra lupa» a 14 coches de gran difusión. En el último mes el equipo de probadores de fiabilidad ha realizado un gran esfuerzo para incluir en este resumen la prueba del Renault 5 GTS, sin el cual el resumen quedaría incompleto. Entre las catorce pruebas se encuentran los coches nacionales e importados más populares, sea por precio, sea por difusión.

IL A suavidad de funcionamiento, junto con el acabado y la comodidad, son los puntos más relevantes encontrados a favor del R-5 GTS durante los 15.000 kilómetros que hemos hecho al volante de este automóvil. Algo que no es muy normal en un coche nuevo es que quemé aceite, y el R-5 que hoy nos ocupa tenía ya este problema. Al finalizar la prueba y proceder al desmontaje y análisis habitual descubrimos que el fallo se debía a una cosa tan simple como es la de no llevar retenes —o un sistema de eficacia similar— en las válvulas. De todas formas, no ha sido una anom-

lía que pueda llegar a causar inconvenientes mayores que el de tener que vigilar el aceite. Los amortiguadores delanteros, que acusaron el esfuerzo y aparecieron un poco cedidos, y un desgaste de los neumáticos delanteros elevado, que hace estimar su vida media en unos cuarenta mil kilómetros escasos, fueron otras de las pegas que surgieron en el maratón realizado.

Una vez terminado el ensayo y comentadas las incidencias, tanto con nuestros mecánicos como con el equipo que ha colaborado en esta ocasión con nosotros en hacer los distintos recorridos, hemos llegado a una conclu-

sión clara: el Supercinco tiene validez para poder presentar cara a otros vehículos de la nueva generación.

La versión del R-5 que observamos «Bajo la lupa» es la segunda más alta de la gama, por detrás del GT Turbo. Su motor, de 1.397 centímetros cúbicos y 72 caballos de potencia, está bastante anticuado en su concepción, pero lo cierto es que sigue dando buenos resultados.

ANÁLISIS

Para comprobar el rendimiento del motor después de los 15.000 kilómetros, montamos el coche en el banco de

- YIRTUDES**
- Acabado bueno.
 - Confort.
 - Comportamiento.
- DEFECTOS**
- Balanceo de la carrocería.
 - Cerraduras incómodas.
 - Motor ruidoso.

El Supercinco ha realizado los 15.000 en un tiempo récord. Para ello el equipo de pruebas recorrió toda la geografía española.



rodillos. El motor fue mejorando en potencia según iban pasando los kilómetros, hasta que cuando llevaba unos doce mil quedó estabilizado, por estar ya bien rodado. La potencia que se obtuvo en el banco fue de 68,5 caballos, que se aproxima bastante a los 72 anunciados por la fábrica. Con la ayuda de un analizador notamos que el nivel de monóxido de carbono era un poco alto, pero sin pasar del 4 por 100 que se toma por lo general como máximo.

Nuestros mecánicos no han tenido ningún problema en desmontar pieza a pieza todo el coche. Se trata de una mecánica convencional y, a pesar de la novedad del modelo, mantiene muchos puntos en común con otros modelos de la

marca que llevan más tiempo en el mercado. Un examen minucioso del motor puso en evidencia algo que habíamos notado a lo largo de la prueba: un consumo de aceite un poco por encima de lo normal. Este se producía por las vál-

vulas. En estos motores no hay retenes en las guías de las válvulas, por lo que cuando el motor toma un poco de holgura el aceite escurre por la válvula y es aspirado por el motor para quemarse en su interior. El nivel de aceite bajaba a un ritmo de medio litro cada 1.000 kilómetros, que, aunque no es excesivo, queda por encima de lo que cabe esperar en un coche con tan sólo 15.000 kilómetros.

Con respecto al motor, Angel Robledo dijo que al ser el mismo que montaban los antiguos R-5 y tantos otros modelos de la marca, no supone ningún problema su reparación en ningún punto de España. No apareció ningún tipo de pérdidas ni de refrigeran-

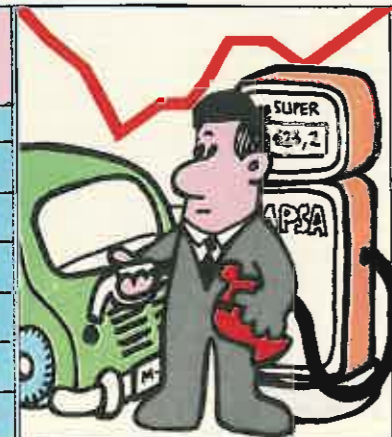


Incidencias

5.000 kms.	Cambio de aceite
7.130 kms.	Desobliga de intermitente fundida
7.800 kms.	Añadir aceite
9.000 kms.	Se suelta el salvacárter
11.300 kms.	Añadir aceite

Balance final de los consumos

Consumo	Ciudad	Carretera	Autopista	Total
Kilómetros recorridos	3.479	9.079	2.574	15.132
Porcentaje sobre total	23	60	17	100
Litros consumidos	344,3	635,5	200,5	1.180,3
Consumo en 100 kms.	9,9	7,0	7,8	7,8
Coste en pesetas	32.020	59.101	18.647	109.768
Coste km recorrido	9,2	6,5	7,2	7,2



Costo por kilómetro

En pesetas, teniendo en cuenta los gastos de combustible, aceite, neumáticos y reparaciones, con un consumo igual al de la prueba realizada:

7,8 l/100 kms.

Ptas./km.

Para 10.000 kms. al año	9,5
Para 15.000 kms. al año	9,3
Para 20.000 kms. al año	9,3
Para 30.000 kms. al año	9,2
Para 50.000 kms. al año	9,1



FICHA TECNICA



R-5 GTS

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.397 c.c. (76 x 77 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 96 octanos. Capacidad del depósito: 43 litros. Potencia máxima: 72 CV a 5.750 rpm. Par máximo: 10,8 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,9 km/h.; 2.ª, 13,3 km/h.; 3.ª, 18,6 km/h.; 4.ª, 25,4 km/h.; 5.ª, 32,5 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,8. Diámetro de giro: 9,8 metros.

FRENOS Sistema: Disco delante, tambor detrás, servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 4,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165/65 SR 13.

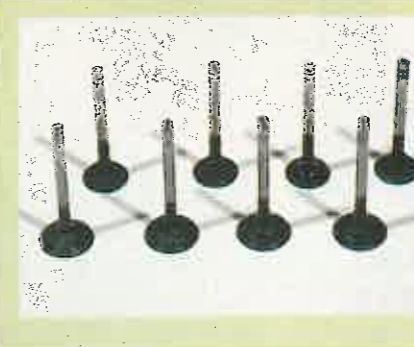
PESO En orden de marcha: 730 kg.

te ni de lubricante. Hay que destacar que en este motor se han sustituido las juntas del cárter y la cadena de la distribución por una pasta para sellar. En definitiva, el apartado de motor mostraba un aspecto excelente. La caja de cambio y las transmisiones también se mantenían en orden. El desgaste del embrague fue ligeramente superior al normal, y su duración se puede estimar en unos cincuenta mil kilómetros.

La dirección mantenía las cotas originales, y tan sólo había variado ligeramente la convergencia. Esta variación fue considerada sin importancia y no afectó a los neumáticos, que sufrieron un desgaste homogéneo. Tras la prueba, la duración de los neumáticos delanteros se estimaba en unos cuarenta mil kilómetros, y los traseros, en 80.000. Lo que más molestó a nuestros probadores a lo largo de la prueba fue un ruido que produce el volante al rozar contra la carcasa que envuelve la columna de la dirección.

Discos y tambores se desgastaron normalmente. En los tambores el desgaste fue inapreciable, mientras que en los discos fue de tan sólo tres décimas. Las pastillas de los frenos delanteros tenían material suficiente para durar otros 15.000 kilómetros. El líquido de frenos era de calidad mejorable, ya que tan sólo dio 160 grados centígrados de punto de ebullición, por lo que se queda justo en el mínimo aceptable.

Muelles, amortiguadores y silen-blocks pasaron la prueba sin proble-



POR AHÍ SE VA EL ACEITE

El consumo de aceite se producía a través de las guías de las válvulas; la ausencia de algún tipo de retén permite que el motor aspire el aceite que escurre por las mismas.

mas. Tan sólo los amortiguadores delanteros habían cedido un poco, pero se mantenían en buen estado, aunque en los últimos kilómetros resultaban algo blandos.

En lo que se refiere al acabado, no hay nada que destacar, puesto que todos los interiores se han mantenido bien y se puede decir que el Supercinco ha heredado el buen hacer, en cuanto a terminación, que caracteriza a Renault.

Hay un detalle que no nos ha gustado: el salvacárter, que es de plástico y resulta totalmente inútil,

OPINIONES DEL EQUIPO DE PRUEBAS

Con el Supercinco nuestros probadores se han tenido que esforzar a fondo, ya que ha sido la prueba de fiabilidad más rápida de cuantas hemos hecho. Las jornadas de viaje han sido más largas de lo normal, y cada uno de ellos ha hecho gran cantidad de kilómetros en un tiempo récord para poder concluir la prueba a tiempo de incluirla en este resumen.

Los primeros kilómetros de la prueba fueron a cargo de Enrique Blanco, que recordó sus tiempos de informador del deporte de la bicicleta recorriendo los

más famosos puertos de montaña por los que discurría la Vuelta Ciclista a España. En estas condiciones, dice Enrique: «Este nuevo Renault marcha muy desahogadamente por los puertos de montaña. Sube bien, y en los descensos su adherencia me ha dado seguridad.



Enrique Blanco cruzó desde el Mediterráneo hasta el Cantábrico por todo el nordeste español.

La suspensión es buena y absorbe bastante bien los baches de este tipo de carreteras.» En cuanto a los interiores, le gustó el acabado general: «Como pegos, pocas, el reloj digital se ve mal con

El banco de rodillos supone ayuda inestimable para conocer a ciencia cierta el estado del motor.





La dirección estaba bien, aunque la convergencia había aumentado un poco. Los neumáticos delanteros se gastaron bastante.

la luz del día y la cerradura del portón trasero es difícil de accionar.»

Nuestra compañera María Jesús Benoit, a la que agradan los turismos pequeños, manejables y ágiles, quedó satisfecha de su viaje por tierras andaluzas con el R-5: «Es un coche cómodo, ya que después de setecientos kilómetros interrumpidos no se siente ningún tipo de fatiga.» La dirección y los frenos le gustaron, y criticó lo excesivamente blando de la suspensión delantera. A María Jesús le gusta conducir los coches deportivamente, y sobre este aspecto destacó: «El motor responde

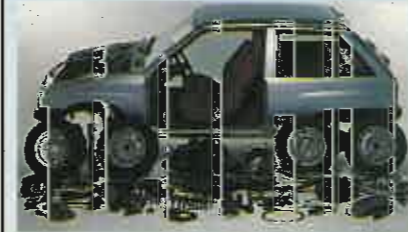
bien, pero para sacarle su mejor partido hay que apurar las marchas y jugar con el cambio, que es bastante preciso.»

Una vez más contamos con la inestimable colaboración de José Luis de la Viña. Estos fueron algunos de sus peculiares comentarios:

«Cuando entras un poco deprisa en una curva lenta, rápidamente se pone de manifiesto lo blando del sistema de suspensión, lo que se traduce en un apreciable balanceo. El habitáculo es amplio y cómodo, con unos mandos de diseño clásico y manejo eficaz. En lo

OPEL CORSA 1.0 S

Este fue el primero de los catorce coches que pasó por nuestro banco de pruebas. El motor pequeño de los Corsa es de diseño clásico con el árbol de levas situado lateralmente. Fue considerada como notable la sencillez de construcción y la buena accesibilidad mecánica. Tras el análisis a fondo realizado en nuestro taller, se comprobó que el Corsa había superado los 15.000 kilómetros sin sufrir ningún deterioro importante. La única pieza que dio problemas a lo largo de toda la prueba fue la timonería del cambio de marchas, que fue haciendo imprecisa la selección de las mismas antes de romperse. Aunque la reparación es rápida y sencilla, no deja de ser un



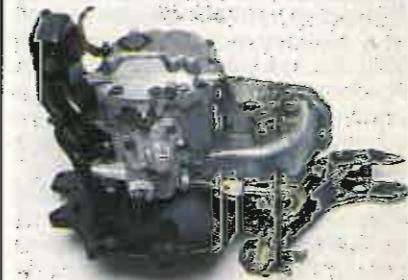
engorro, ya que el manejo del cambio se hace muy antipático. Los discos también sufrieron un desgaste por encima de lo normal.

En el interior no hubo problemas destacables. En general, el Opel dio muestras de un acabado más que aceptable, pero que habría que mejorar en algunos aspectos de su presentación.

CONCLUSION

El Corsa es un pequeño utilitario de carácter muy urbano, con una amplitud considerable y una mecánica fiable y económica.

La timonería del cambio dio problemas. Algunas piezas del mecanismo resultaron débiles y cedieron.



- Buen estado general.
- Timonería del cambio endeble.
- Sincronizador de la 2.ª gastado.

FORD FIESTA 1.1

Tras el lavado de cara al que fue sometido a este modelo en 1984, hicimos una prueba de 15.000 kms. donde salieron a la luz los puntos débiles. En primer lugar, un carburador que se desajusta, con lo cual los consumos se disparaban y la proporción de monóxido de carbono superaba la máxima tolerada. Este tipo de carburador requiere un minucioso reglaje y todo vuelve a la normalidad. El estado del resto del conjunto motor y transmisión era bueno y no se apreciaron defectos. Por contra, el fallo más importante



fue la debilidad que mostró el tren delantero. Los tirantes de la suspensión se deformaron y como consecuencia de ello la geometría de la dirección varió. Esto produjo vibraciones que llegaron a hacer pensar a alguno de los probadores que se trataba de una avería de importancia.

CONCLUSION

El Ford Fiesta es un coche con un acabado irreprochable, pero que adolece de ciertos fallos localizados principalmente en el tren delantero.

- Carburador desajustado.
- Timonería del cambio con holguras.
- Tirantes de la suspensión cedidos.

Los tirantes de la suspensión cedieron y la geometría del tren delantero se alteró. Los neumáticos pagaron las consecuencias.



RENAULT 9 GTD

Dada la robustez de los motores de gasóleo, 15.000 kilómetros podrían parecer poco demostrativos para enjuiciar una mecánica de este tipo, pero lo que pretendimos en su momento fue encontrar los posibles defectos de juventud de esta mecánica. Su fiabilidad, sobriedad de consumos y agilidad, quedaron evidenciados en nuestra prueba. Los fallos más relevantes de este motor diesel fueron un consumo de aceite superior a lo normal y el envejecimiento de los inyectores, que trajo como consecuencia un fuerte crecimiento de las emanaciones de humo negro. Nuestros mecánicos elogiaron la accesibilidad mecánica y su buen estado al final del recorrido, con una bomba de inyección en perfectas condiciones. Sin embargo, el peso y las vibraciones del motor



Los inyectores no pulverizaban el gasoil. Esto hacía que el consumo se disparase y el coche fumase en exceso.

aflojaron varios tornillos del subchasis, y quizá influyeron también de forma decisiva en la variación que sufrieron las cotas de dirección.

La terminación del coche mereció todo tipo de alabanzas por parte de los probadores. Los frenos, por el contrario, los encontraron más bien justos.

CONCLUSION

El R-9 GTD es fácil de conducir y económico de mantenimiento. El espacio interior es amplio y el maletero de primera línea. Frenos escasos, consumo de aceite alto y ruido mecánico son sus puntos negativos.

- Inyectores estropeados.
- Consumo de aceite.
- Tornillería floja.

ADIOS A LAS JUNTAS

Aunque el motor es el mismo de siempre, se han introducido algunas modificaciones, como por ejemplo la sustitución de las juntas de la tapa del cárter y de la cadena de la distribución por una pasta sellante. Con este tipo de pasta la unión se hace perfectamente estanca, pero su preparación es un poco más complicada, puesto que las superficies de contacto se han de limpiar a conciencia para que el sellado sea perfecto. Si la operación se hace bien, esta junta nunca debe dar problemas.

referente al confort, el fallo fundamental es el elevado nivel de ruidos de la máquina. También el respaldo de los asientos delanteros, de aspecto galáctico, llega a resultar incómodo para un volumen corporal como el mío.»

Después de sopesar los resultados del análisis y las opiniones del equipo de pruebas, llegamos a la conclusión de que los mejores argumentos del Supercinco son su terminación esmerada y su buen nivel de confort. En contra tiene una mecánica cuyo diseño tiene muchos años a sus espaldas; a pesar de esto, su rendimiento está dentro de unos límites razonables, aunque el paso de los años se hace sentir, sobre todo en el ruido del funcionamiento.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA
(km/h.) 162,4

ACELERACION (seg.)
400 m. salida parada 18,1
1.000 m. salida parada 33,5
De 0 a 100 km/h. 11,5

RECUPERACION (seg.)
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 18,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 21,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 36,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 39,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª 10,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª 15,1

CITROEN BX 14 RE

La primera impresión de nuestros mecánicos sobre este coche fue de que se trataba de una mecánica algo más complicada de lo normal. Esto es, principalmente, por el sistema de suspensión hidroneumática, que para su reparación requiere un utillaje y unos conocimientos algo superiores a lo normal. De toda la mecánica del BX, los únicos apartados que sufrieron un desgaste superior al normal fueron el embrague y los discos de los frenos. El desgaste del embrague se atribuyó a un incorrecto dimensionamiento de este elemento, por lo que el diafragma estaba a punto de ceder. Los discos delanteros se desgastaron mucho y, sobre todo, tenían rayaduras profundas que daban a estos elementos una vida de tan sólo 60.000 kilómetros. En lo que a carrocería e interiores se refiere, sólo aparecieron pequeños inconvenientes de segundo orden, como un carrete de cinturón que se atascaba, pero en cambio este coche tiene una protección anticorrosión especialmente cuidada y efectiva.



La vida estimada de los discos de freno delanteros era de 60.000 kilómetros. Este desgaste no es normal, por ser piezas que deben durar casi toda la vida del coche.

CONCLUSION

El BX 14 tiene un buen nivel de confort. El acabado, tanto mecánico como de interiores, es de plena confianza.

- Embrague poco dimensionado.
- Discos gastados.
- Buen estado del motor.





PEUGEOT 205 GR

En febrero de 1984, a la vez que se presentaba, realizamos 15.000 kilómetros con el último de los Peugeot. El coche pasó el test sin problemas mayores que unas pastillas de frenos gastadas y unas bujías que dieron la lata durante la prueba. El motor que monta el 205 español es el mismo que en su día montaron los Simca 1200 y que también montan los Talbot Horizon. Este grupo motoriz es de una robustez reconocida y en nuestra prueba se confirmó este punto. A lo largo de toda la prueba los conductores detectaron que el motor fallaba; esto se debía, principalmente, a que el carburador estaba sucio y las bujías sufrieron más de lo normal. Cuando volvimos a montar el coche, este fallo quedó subsanado. En cuanto a los frenos, el desgaste excesivo se produjo por usar unas pastillas de una calidad poco adecuada.

El punto que se llevó todas las críticas de los que condujeron el 205 fue el acabado, a pesar de su buen aspecto.

CONCLUSION

El 205 tiene una buena habitabilidad, unas prestaciones de primer orden y, sobre todo, una estabilidad a prueba de bomba. Los responsables de la marca deberían cuidar tan sólo el acabado, que resulta mediocre.

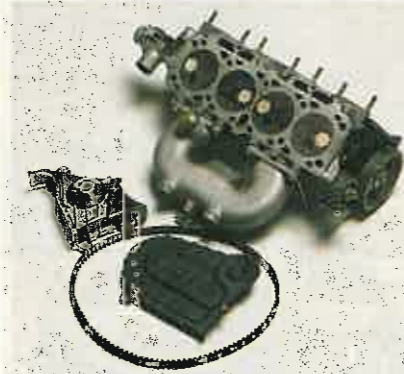
- Carburador desajustado
- Bujías quemadas
- Fallos de acabado

El embrague del 205 sufrió con la conducción deportiva de algunos probadores, pero su desgaste, a pesar de ser un poco superior a lo normal, estaba dentro de un orden.



SEAT RONDA 1.5 GLX

El Ronda fue el primer modelo Seat que recibió el motor diseñado por Porsche, que más tarde se montaría en el Ibiza. Pese a su generosa potencia, consumos razonables y agradable conducción, se evidencia-



En algunos puntos la mecánica del Ronda tiene fallos.

ron algunos problemas de diseño y acabado del vehículo que deberían subsanarse. El motor, cambio de marchas, embrague y diferencial es-



taban en perfectas condiciones. La anomalía más importante detectada fue en la bomba de frenos, que había salido defectuosa y nunca funcionó correctamente. Las pastillas de frenos también acusaron el esfuerzo y se encontraban deterioradas. Lo mismo ocurrió con los neumáticos delanteros, a pesar de que las cotas de suspensión y dirección no se vieron alteradas.

CONCLUSION

El rendimiento general del Ronda, equipado con el motor System Porsche, es bueno, pero hay defectos de construcción que nos han desilusionado y, sobre todo, fallos en la terminación que habría que corregir con urgencia.

- Bomba de frenos defectuosa
- Pastillas de frenos de mala calidad
- Defectos de diseño



Las pastillas de freno del Ibiza estaban al límite. A pesar de lo duro de la prueba, 15.000 kilómetros son pocos para unas pastillas de calidad convencional.

SEAT IBIZA 1.2

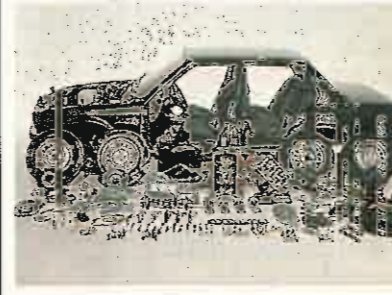
A lo largo de la prueba, el Ibiza se mostró, en todo momento, como un coche fiable y fácil de conducir. Los problemas aparecieron en un espárrago de fijación de colectores, que se pasó de rosca e hizo necesaria una reparación de emergencia; en algunas pérdidas de aceite a través de las juntas de salida del diferencial, que se debieron a la ineficacia de los retenes que van escondidos bajo las protecciones de goma; en los frenos, por culpa de la mala calidad de las pastillas y del líquido del circuito, escasamente resistentes al calor; así como en la geometría de la suspensión delantera, que al desreglarse produjo un desgaste anormal en la goma de los neumáticos.

El motor del Ibiza se mostró muy alegre; la caja de cambio hizo gala de precisión y de bastante suavidad, mientras que la dirección nos pareció siempre algo pesada.

CONCLUSION

El Ibiza es un coche amplio, ágil, no muy gastón, seguro y fácil de conducir. El ruido de los asientos, que se debilitó mucho; el acabado, sólo pasable, o la posición del acelerador son fallos que deberían resolverse.

- Pastillas de frenos muy gastadas
- Pérdidas de aceite
- Líquido de frenos malo



BMW 316

El BMW 316 fue el primer coche de importación que pasó por la sección «Bajo la lupa», y el resultado fue estupendo. La inversión inicial es cuantiosa, pero el usuario recibe a cambio un coche bien diseñado, en cuya construcción se han utilizado los mejores materiales. Después de quince mil kilómetros, la carrocería y el interior estaban como nuevos y sólo se encontraron desgastes en los capítulos de frenos y embrague; el problema podría solucionarse con un cambio de pastillas y forros, elementos que no convencieron demasiado después de superar el primer tercio de la prueba. El motor se mostró excelente y muchos de sus componentes aparecían todavía en pleno rodaje, a excepción de las bujías, cuyos electrodos estaban algo separados. La caja de cambios estaba bien, pero el embrague quedó muy castigado. Las ruedas traseras perdieron un 40 por 100 de su espesor útil.

CONCLUSION

El BMW 316 es un coche caro que ofrece buenas prestaciones, consumos razonables y un manejo suave. La mecánica responde y sólo en embrague parece algo más débil de lo deseable.

- Embrague gastado.
- Bujías deterioradas.
- Buen estado general.

Un desgaste de embrague por encima de lo normal fue el único fallo apreciable en la mecánica del BMW.



VOLKSWAGEN POLO 40

Después de los 15.000 kilómetros que hicimos con el Volkswagen Polo quedamos gratamente sorprendidos por su dureza, fiabilidad y calidad de materiales empleados en un coche tan popular. Todas las personas que condujeron el vehículo elogiaron sin pudor sus excelencias ruterías, poniéndole como única pega su excaso alumbrado.

La accesibilidad mecánica es excelente, lo que facilita mucho cualquier operación bajo el capó. El motor se encontraba en perfecto estado y la puesta a punto en buenas condiciones, a pesar del desgaste casi total de las bujías. La parte que más sufrió a lo largo de la prueba fue la de los frenos. Además, la ausencia de servo hacía que el tacto no resultara agradable y obligaba a hacer grandes esfuerzos sobre el pedal para detener el coche.



CONCLUSION

Una robustez a toda prueba, un comportamiento excelente y la gran suavidad de funcionamiento de todos sus órganos es lo más resaltante



Los frenos del Polo sufrieron las consecuencias de una mala elección de pastillas, su desgaste fue superior a lo esperado.

del Volkswagen Polo español. Las pegas han sido pocas, pero habría que conseguir, sobre todo, mejorar la apariencia austera de su interior.

- Discos rayados.
- Materiales de excelente calidad.
- Buena accesibilidad.



Los amortiguadores delanteros del Fiat Uno cedieron en los últimos kilómetros. Su excesiva blandura fue criticada por los conductores.

FIAT UNO 70 S

Entre los importados pequeños, el Uno es de los que más penetración tiene en el mercado nacional, por eso fue sometido a nuestro test de fiabilidad de 15.000 kilómetros. El resultado fue el esperado, puesto que el rendimiento del motor fue excelente a lo largo de toda la prueba.

Los amortiguadores delanteros no cumplían con su deber todo lo bien que debían y en los últimos kilómetros el coche mostraba cierta tendencia a cabecear.

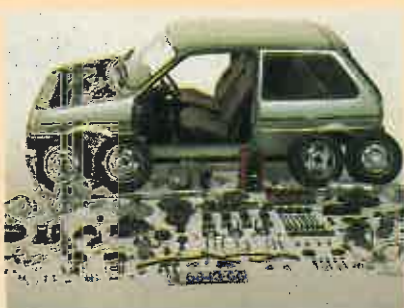
El acabado es sólo regular. El panel de control daba informaciones erróneas, e incluso al averiarse dejó el coche sin luces. Los ruidos debidos a vibraciones y elementos sueltos aparecían en cuanto se rodaba por carretera un poco ondulada.

CONCLUSION

El Fiat Uno es un coche moderno con una habitabilidad excepcional y un motor muy brillante. Por contra, toda una serie de pequeños fallos de acabado penalizan las posibilidades del coche.

- Amortiguadores delanteros cedidos.
- Acabado deficiente.
- Mecánica en excelente estado.





AUSTIN METRO 1.3 HLE

El Mini Metro es uno de los pocos modelos de importación de categoría pequeña que puede competir por precio en el mercado nacional. Pese a que respecto al veterano Mini se han introducido innumerables mejoras, es en su envidiable habitabilidad y no en su mecánica en donde el Metro tiene su mejor argumento de ventas.

Pérdidas de agua por la bomba de refrigeración, tren delantero desalineado y bomba de engrase rayada



La bomba de aceite estaba muy rayada, como consecuencia de las virtudes de metal desprendidas por la piñonería del cambio.

han sido los defectos más importantes surgidos durante la prueba, al margen de otros detalles de acabado y terminación.

Como datos a favor, unos consumos muy ajustados y una cierta exclusividad en el diseño de la carrocería, que, como es tradicional en los coches británicos, ofrecía un estado irreprochable en cuanto a calidad y aspecto general de pintura, tapicerías y asientos.

CONCLUSION

Cuidando un poco la terminación, el Metro podría competir en buenas condiciones con el resto de sus rivales europeos.

- Bomba de aceite deteriorada.
- Fallos de acabado.
- Pérdida de agua por la bomba.



El acabado interior del Málaga es tan sólo regular. Los parasoles se caían desde los primeros momentos y acabaron en el suelo.

SEAT MALAGA DIESEL

El motor, de diseño clásico y de rendimientos honestos, superó sin problemas el examen al que se le sometió. Las únicas anomalías que se apercibieron fueron una pérdida de aceite por la varilla del mando de la caja de cambio y algunos tornillos flojos como consecuencia de las vibraciones del motor. Lo que no aguantó tan bien fue la dirección. Esta había sufrido y las cotas se hallaban alteradas. Como consecuencia, los neumáticos delanteros se gastaron más de la cuenta y desigualmente. En cambio, en el interior sí que se registraron fallos, ya que el acabado del coche es bastante decepcionante. Los parasoles se caían, los paneles de recubrimiento interior vibraban y la manta de insonorización del capó se despegó. Todo esto da muestra de un acabado descuidado que no está a la altura del resto del coche.

CONCLUSION

El Málaga es un coche sencillo, con un motor económico y que permite desarrollar unas medias aceptables por carretera a pesar de su condición de diesel. Tiene una buena habitabilidad y, sobre todo, un maletero impresionante, pero todo esto se ve traicionado por un acabado mediocre que debe ser mejorado.

- Acabado mediocre.
- Cotas de dirección alteradas.
- Bomba inyectora en perfecto estado.



CITROËN VISA 11 RE

Lo primero que nos llamó la atención en el Visa es el excelente nivel de calidad del motor. La variación de rendimiento del motor entre el principio y el final de la prueba fue mínima, lo que indica que las tolerancias de fabricación están muy ajustadas y el rodaje se realiza en muy pocos kilómetros. En la mecánica tan sólo se apreció una pérdida de grasa por los extremos de las transmisiones. El motor es muy moderno, pero exige ser manipulado con cuidado, ya que al tratarse de un material ligero, un simple apretón en una bujía, puede arruinar una culata.

En los interiores se produjeron algunas pegadas de segundo orden, tal y como que el retrovisor se despegase o, la más importante, que el asiento cediese y quedase hundido.



El Visa tiene un excelente rendimiento, pero necesita de unas manos expertas a la hora de una reparación.

CONCLUSION

El Visa es un cochecito económico con unas prestaciones honestas y un buen comportamiento. Todo esto unido a una mecánica moderna y fiable hacen del Visa un coche a tener en cuenta.

Jaime Hernández y Víctor Piccione

- Asiento del conductor cedido.
- Buen estado general.
- Pérdida de aceite por las transmisiones.

SERVICIOS DEL BANCO POPULAR. CUENTE VD. CON ELLOS.

Autocheques 4B:

Para llenar el depósito del coche sin llevar dinero en efectivo.

Tarjeta 4B y Telebancos:

Para disponer de dinero en efectivo y realizar otras operaciones a cualquier hora del día y de la noche en más de 650 Telebancos.*

Cheques 4B:

Para realizar sus compras en miles de establecimientos.

Cheques de viaje y Eurocheques:

Para viajar cómodamente.

Tarjeta Visa:

Para poder comprar por todo el mundo con sólo su firma.*

Estos y otros muchos son los servicios que el Banco Popular pone a su disposición. Servicios que tenemos en cuenta para hacérselo todo mucho más fácil y cómodo.

BANCO POPULAR ESPAÑOL

American Express:

Para pagar sin límite de gastos preestablecidos.*

Master Card:

Para sus compras y servicios sin dinero.*

Mondial Assistance:

Para viajar protegido por todo el mundo.

Cuentas a la vista y a plazo:

Para custodiar y rentabilizar sus ahorros.

Cajas de alquiler:

Para sus pertenencias de valor.

Crédito popular:

Para conseguir créditos personales de manera rápida y con amortizaciones asequibles.

Domiciliación:

Para que el banco se encargue de cobrar sus ingresos y pagar sus gastos.

* Sujeta a la legislación de cambios para las compras en el exterior.

Ayrton Senna ha vuelto a aliarse con la lluvia para dominar una carrera. El agua le ha permitido compensar la diferencia de potencia



Nigel Mansell consiguió un valioso segundo puesto por delante de Prost. Este atacó hasta el final, como lo demuestra el que consiguiera la vuelta más rápida a sólo cinco vueltas del final.

GRAN PREMIO DE BELGICA SENNA, CAPITAN NEMO

En Portugal, bajo una lluvia torrencial, Ayrton Senna da Silva consiguió su primera victoria. En Bélgica, los aguaceros intermitentes le permitieron hacerse con un nuevo triunfo.



EN contra de todo pronóstico, en el Gran Premio de Bélgica, disputado el pasado domingo en el circuito de Spa, la revancha de Michele Alboreto sobre Alain Prost se ha visto frustrada por el abandono del italiano en la tercera vuelta, y Ayrton Senna ha sido el dominador absoluto en esta carrera. Desde los primeros entrenamientos del viernes, Alain Prost había conseguido registrar los mejores tiempos, y na-

die dudaba de una posible victoria para el piloto de McLaren. El interés del equipo para aventajarse sobre Ferrari era tanto que el propio John Barnard estaba en los boxes pendiente de los más mínimos detalles de puesta a punto para que nada fallara el día de la carrera, y Alain Prost pudiese rodar con el coche al máximo de sus posibilidades. En la mañana del viernes, Niki Lauda, después de dar unas pocas vueltas

al circuito, se salió de la pista, terminando contra el guardarrail. El accidente fue muy raro, tanto es así que Lauda esperó en boxes la llegada del coche para comentar junto a John Barnard cuáles podían haber sido los fallos mecánicos. La versión oficial fue: «Agarrotamiento del acelerador.» Sin embargo, al ver cómo sucedió el accidente y el especial interés del director técnico de McLaren al analizar la suspensión delantera izquierda suscitó ru-

mores de un posible fallo en la suspensión. Lauda contrajo luxación en la muñeca derecha y después de ver las radiografías abandonó el circuito rumbo a Viena. En los boxes de Ferrari, máximo rival de McLaren en esta ocasión, reinaba un clima de nerviosismo y confusión. Al coche de Michele Alboreto se habían aportado nada menos que catorce innovaciones, tanto en la parte aerodinámica como en la mecánica. A



Rosberg hubiera podido terminar tercero sin una segunda parada a cambiar neumáticos. Antes de ella había conseguido poner punto final al acoso de Prost.



Nelson Piquet se recuperó hasta el quinto puesto, adelantando en las últimas vueltas a Boutsen y Warwick. Este último terminó sexto.

JARRO DE AGUA FRIA

La niebla cubría por completo el circuito, especialmente los boxes del equipo rojo. Nadie quería tomarlo como una premonición, porque la Fórmula 1 estaba necesitando que el duelo continuase. Ni tan siquiera la desaparición de una de las figuras, Niki Lauda, había importado demasiado. Un movimiento un tanto raro el del austriaco, que parecía querer devolverle la pelota a Ron Dennis por su «apartheid» de las últimas carreras. Este no pensaba dejar las cosas así y salir con tan sólo un piloto. Tenía un as escondido en la manga por si Niki decidía rebelarse, pero le salió mal la jugada. John Watson tuvo que ver el Gran Premio desde el box porque los hombres de Ferrari no dieron el visto bueno para que tomase la salida. No era para menos, se «estaban» jugando un Campeonato antes de que el semáforo se encendiese. La niebla esta vez sí que deliberadamente comenzó a entrar en el box de los coches rojos. Atrapó el de Michele, el aspirante, dejando exhausto todo el sistema eléctrico. El problema estaba en la humedad, pero el muleto se encontraba a punto para ocupar el puesto de su hermano mayor. Michele, con su cara de hombre del campo, era incapaz de articular una sola frase; «no hay comentarios».



Mientras en Ferrari no daban con la fórmula mágica para que Alboreto pudiese entrar con los mejores, su «pequeño» contrincante dominaba de cabo a rabo los entrenamientos. Se le estaba agrandando la cara de tanto sonreír. Incluso llegó a pensar que tal vez era mejor que Lauda no estuviese por si le daba esa manía de querer ganarle. Entre el dominio abrumador de Prost, la espantada de Lauda y que

los Ferrari no se movían, casi todo el mundo se había olvidado de otros dos equipos que se habían dedicado el fin de semana completo a trabajar: Williams y Lotus. Para ellos las cosas no habían empezado bien el viernes.

Los coches negros acusaban un sobreviraje que hacía bajarse a Senna con la tez pálida, de enfermo. Esa enfermedad tan conocida y que se llama miedo. Bajar el Radillon con el pie en la tabla y notar que en el cambio de rasante el coche comienza a perder adherencia no es una sensación agradable para nadie, y menos con la sombra de Bellof incrustada allí. Pero el genio Ducaroge sólo repetía una cosa: «Que no se rompan los motores en carrera.» El sabía que obligando a parar a Senna cada dos vueltas y modificando los reglajes constantemente daría con la solución, porque sus coches están bien diseñados.

Las tornas estaban cambiando lo mismo que el tiempo. El Sol comenzó a cubrirse como si quisiera hacerle una faena a alguien.

La «casa japonesa» seguía evolucionando sus motores, que en teoría estaban en el escenario ideal para ellos. Sólo les faltaba que el chasis respondiese. Todo lo contrario que sus vecinos de Lotus. La situación de Rosberg no era cómoda en la parrilla. El warm-up era su última oportunidad de mejorar el rendimiento de los chasis para la carrera, y he aquí que la sorpresa saltó. Agua cayendo a raudales para remediar los problemas de los Williams y las apuestas que miraban con más cariño ahora a ese chico brasileño llamado Senna. Los paraguas se abrían y cerraban al mismo ritmo que el agua decidía caer o no.

Eduardo de Aysa

pesar de esto, los resultados seguían siendo tan malos o peores que los conseguidos en Monza; la falta de adherencia, la tendencia a sobrevirar y la inestabilidad en recta llegaron a desesperar a Michele Alboreto. Solamente el último día consiguió el cuarto mejor tiempo, resultado de una conducción temeraria.

Ayrton Senna se vio privado del mejor coche por haberse incendiado en la línea de boxes durante el proceso de calentamiento.

Llegada la hora de dar la salida, la pista estaba mojada a consecuencia de la abundante lluvia caída en la mañana; aunque el cielo estaba despejado y el Sol hacía su presencia a ratos, todos los coches esperaban en la parrilla de salida el banderazo equipados con neumáticos para mojado. En estas circunstancias, Ayrton Senna, alineado en primera fila junto con Alain Prost, que ocupaba la pole-position, era el favorito por sus dotes de pilotaje sobre mojado. Desde la primera vuelta el brasileño se puso en cabeza marcando un ritmo acelerado, distanciándose cada vez más de sus seguidores, que eran Alain Prost, Michele Alboreto, Nigel Mansell, Stefan Johansson y Keke Rosberg.

Al ver la cercanía entre Alain Prost y Michele Alboreto, todo parecía propicio para una carrera reñida y emocionante; sin embargo, el Ferrari empezó a bajar el rendimiento a causa de un fallo en la alimentación, cosa ya ocurrida en el warm-up de la mañana, y en la tercera vuelta Michele Alboreto entraba en boxes, abandonando la carrera. Con esto desvanecía prácticamente la posibilidad de poder seguir luchando contra Alain Prost para el título mundial.

Fue Keke Rosberg el primero en parar a cambiar los neumáticos de mojado por los lisos, y casi a la vez lo hacía Nelson Piquet, que había salido casi en las últimas posiciones. Senna, cada vez más lejos, seguía su carrera en solitario sin cambiar neumáticos y aventajándose cada vez más; a sus espaldas, Nigel Mansell se había colocado segundo, adelantando a Alain Prost, que, sin ver en sus retrovisores la imagen ame-

Spa, en breve

● El ministro francés del Deporte y la Juventud, señor Alain Calmat, ha pedido al equipo Renault que no participe en el Gran Premio de Kyalami. La Regie ha acatado la orden, descartando rotundamente su participación al Gran Premio de Sudáfrica a la espera de que otros equipos franceses tomen la misma decisión.

● Michele Alboreto ha comparado en los entrenamientos el coche usado en el mes de mayo, cuando se suspendió el Gran Premio, con otro totalmente nuevo, que encierra todas las experiencias almacenadas a lo largo de la temporada. Este último se puede considerar totalmente diferente, incluso al modelo usado en Monza. Demasiadas modificaciones para poderlas poner a punto tan rápidamente —dijo el piloto—; sin embargo, en las curvas el coche sigue sobrevirando y el motor no desarrolla la potencia prevista.

● Teddy Mayer, director de FORCE, ha comunicado que la ausencia del equipo Beatrice Lola en el Gran Premio de Spa es debida a las muchas modificaciones que se están haciendo en el coche, y que en esta semana recibirán las primeras unidades de motores Cosworth Ford V6 Turbo, que ensayarán a puerta cerrada en el circuito de Brands Hatch.

● La escudería Ram-Hart ha pedido, y conseguido, de la FISA poder alinear un solo coche con Philippe Alliot como piloto, quedando excluido Kenny Acheson. El coche es el mismo usado en Monza, pero el motor es igual a los que equipan los Toleman. Además se ha empezado a usar un nuevo tipo de gasolina aconsejada por Brian Hart.

● Después de la decisión tomada por Niki Lauda de no correr el Gran Premio de Bélgica por tener lesionada su mano derecha, Ron Dennis, manager del equipo McLaren, ha consultado a

John Watson si estaba dispuesto a sustituir a Lauda. Después de aceptar y llegar al circuito, a Watson le fue negado el permiso para correr por no estar permitida la sustitución de piloto durante un Gran Premio. McLaren pidió a todos los equipos que firmaran una petición en favor; todos lo hicieron menos Ferrari. Al consultar a Ron Dennis sobre lo ocurrido, dijo que él, en una situación similar, hubiese hecho lo mismo.

● Jean María Balestre, presidente de la FISA, ha comunicado en una rueda de prensa mantenida en el circuito, que por unánime decisión de la FISA se celebrará el Gran Premio de Sudáfrica en Kyalami. No hacerlo —dijo— sería transgredir el artículo número dos de la reglamentación vigente, aunque varios equipos y pilotos no acudan a Kyalami no es razón para que ambas federaciones lo anulen. También ha subrayado que el deporte automovilístico está al margen de la política, religión y las razas; y en cuanto a la seguridad de los pilotos en el país africano, el Gobierno lo garantiza en todos los sentidos. Solamente se tomará una decisión contraria a ésta si la situación política se llegara a empeorar(?).

● Estreno en Fórmula 1 del piloto alemán Christian Danner al volante del Zakspeed. Para su adaptación al coche, Danner ha rodado durante 120 vueltas en el circuito de Nurburgring, y otras tantas en el de Zolder. Si Jonathan Palmer se hubiera recuperado para el Gran Premio de Europa, el equipo alemán alinearía dos coches.

● Se da como seguro que Elio de Angelis y Riccardo Patrese serán los pilotos de Brabham el año que viene. El puesto de De Angelis en Lotus parece destinado a Derek Warwick.

● Hungría está a punto de conseguir la organización de un Gran Premio durante 1986. Será el primer país del Este que lo consiga.

PARRILLA DE SALIDA

12 Ayrton Senna Lotus-Renault 1-55-403	2 Alain Prost McLaren-TAG 1-55-306
27 Michele Alboreto Ferrari 1-56-021	7 Nelson Piquet Brabham-BMW 1-55-648
18 Thierry Boutsen Arrows-BMW 1-56-697	28 Stefan Johansson Ferrari 1-56-585
17 Gerard Berger Arrows-BMW 1-56-770	5 Nigel Mansell Williams-Honda 1-56-727
6 Keke Rosberg Williams-Honda 1-57-465	11 Elio de Angelis Lotus-Renault 1-57-322
8 Marc Surer Brabham-BMW 1-57-729	19 Teo Fabi Toleman Hart 1-57-588
16 Derek Warwick Renault 1-58-407	15 Patrick Tambay Renault 1-58-105
20 Piercarlo Ghizzani Toleman Hart 1-58-706	22 Riccardo Patrese Alfa Romeo 1-58-414
25 Philippe Streiff Ligier-Renault 1-59-245	26 Jacques Laffite Ligier-Renault 1-58-933
9 Philippe Alliot Ram-Hart 1-59-626	23 Eddie Cheever Alfa Romeo 1-59-370
30 Christian Danner West-Zakspeed 2-05-059	3 Martin Brundle Tyrrell-Renault 2-00-950
29 Pierluigi Martini Minardi-MM 2-06-007	24 Hubert Rothengatter Osella-Alfa Romeo 2-05-776

CLASIFICACION

1, Ayrton Senna (Lotus-Renault 97 T), en 1 h. 34 m. 19 s. 893/1000; 2, Nigel Mansell (Williams-Honda), a 28 s. 422/1000; 3, Alain Prost (McLaren-Porsche), a 55-109; 4, Keke Rosberg (Williams-Honda), a 1-15-290; 5, Nelson Piquet (Brabham-BMW), a 1 vuelta; 6, Derek Warwick (Renault); 7, Gerard Berger (Arrows-BMW); 8, Marc Surer (Brabham-BMW); 9, Philippe Streiff (Ligier-Renault); 10, Thierry Boutsen (Arrows-BMW), a 3 vueltas. Hasta 13 clasificados.

ASI VA EL MUNDIAL

1, Prost (69 puntos); 2, Alboreto (53); 3, Senna (32); 4, De Angelis (31); 5, Johansson (21); 6, Piquet (21); 7, Rosberg (21); 8, Lauda (14); 9, Mansell (13); 10, Tambay (11); 11, Laffite (10); 12, Boutsen (9); 13, Surer (5); 14, Warwick (5); 15, Bellof (4); 16, Arnoux (3); 17, De Cesaris (3).

CAMPEONTO MUNDIAL DE MARCAS.

1, McLaren (83 puntos); 2, Ferrari (77); 3, Lotus (63); 4, Williams (34); 5, Brabham (26); 6, Renault (16); 7, Ligier (13); 8, Arrows; 9, Tyrrell (4).

nazadora del coche rojo de Michele Alboreto, optaba por una carrera conservadora basada en sumar puntos para su liderazgo en la clasificación mundial.

Todas las esperanzas de la escudería Ferrari estaban puestas en Stefan Johansson, que rodaba en cuarta posición seguido por Thierry Boutsen y Elio de Angelis. Al cumplirse la octava vuelta Stefan Johansson hizo un trompo al entrar en la segunda curva de Le Combes, quedándose con el coche en equilibrio sobre el bordillo y obligando a Eddie Cheever a salirse de la pista para no chocar con él. El coche se quedó averiado y Thierry Boutsen pasó a ocupar la cuarta posición, a veinte segundos de Ayrton Senna y seguido por Elio de Angelis.

Mientras tanto, Keke Rosberg había emprendido una vertiginosa recuperación, dando alcance a Alain Prost y adelantándole en la duodécima vuelta. Thierry Boutsen, que se había parado a sustituir los neumáticos, rodaba en quinta posición a media vuelta de Ayrton Senna, que seguía en solitario.

Fue una sorpresa el comportamiento de los dos Arrows, que se adaptaban al circuito de forma sorprendente, permitiendo a los pilotos una de las mejores actuaciones en lo que va de temporada.

Al llegar a la mitad de la carrera, empezó a llover sobre casi todo el circui-



El «gran casino» en Ferrari. Sus técnicos no parecen aclararse y Alboreto puede ya despedirse del título.

to, cuando los pilotos ya rodaban con neumáticos para seco. En estas circunstancias Ayrton Senna empezó a aumentar su ventaja hasta llegar a los doce segundos entre él y Nigel Mansell, que le seguía. También Alain Prost se aprovechó de la situación para intentar el acoso a Keke Rosberg e inducirle en algún error, pero no hubo suerte, y el finlandés aguantó con destreza la embestida.

En un par de ocasiones Ayrton Senna, demasiado animado por la marcha tan brillante que llevaba, estuvo a punto de salirse de la pista en las curvas Combes,

llegando a rozar seriamente con los bajos de su Lotus contra el bordillo.

Ayrton Senna, con su Lotus, cruzó la meta victorioso sin que nadie haya podido prestarle resistencia en ningún momento; le seguía a veintinueve segundos de diferencia Nigel Mansell, y a casi un minuto, Alain Prost, que en las últimas vueltas había conseguido adelantar a Keke Rosberg. Nelson Piquet hizo un papel similar al de Monza, saliendo muy mal y remontando hasta la quinta posición y llegando a una vuelta del primero.

A falta de tres grandes premios, parece estar clara la posibilidad de Alain Prost para conseguir el título mundial, su McLaren es de los coches más fiables y competitivos, y se adapta a todos los circuitos mejor que ningún otro. Se puede decir justamente lo contrario sobre Ferrari, que empezó la temporada con más probabilidades que nadie para ser campeón del mundo, disponiendo de un motor que hasta el Gran Premio de Alemania era el más potente y fiable, permitiendo a Michele Alboreto ser el líder de la clasificación durante mucho tiempo. En este momento parece que la confusión reina en el equipo italiano, y la desmoralización de Michele Alboreto es la prueba evidente.

Gigi Corbetta
Enviado especial



José María Casanovas

Y Derbi escapó de desembarcos japoneses...

CUANDO Seat está próxima a quedar en manos de Volkswagen, cuando Pegaso está a punto de caer en las garras de una multinacional y cuando a nivel de automoción ya no queda ninguna empresa genuinamente española, hay que quitarse el sombrero ante Derbi porque es la excepción que confirma la regla.

La firma de Mollet ha superado huracanes y terremotos, crisis y desembarcos japoneses. A pesar de todo, mantiene el tipo y levanta la moral ante el último envite, la penúltima reválida, el gran test, la entrada en la Comunidad Económica Europea.

Hace diez o quince años la nave de Andreu Rabassa compartía el pan y la sal con Montesa, Bultaco, Ossa y Ducati, por citar las más significativas. Hoy sus compañeros de viaje se quedaron en la cuneta. Unos, muertos y enterrados. Otros, malviviendo tras huelgas y regulaciones de empleo. La época dorada de nuestra industria de las dos ruedas pasó, en especial el

«boom» de las motos de montaña, en cuya especialidad fuimos líderes mundiales.

¿Por qué Derbi se ha convertido en el único superviviente de la saga? Habría que hacer un poco de historia. Derbi nació en la década de los cuarenta y comenzó haciendo chasis para Montesa y Guzzi hasta que un día decidieron ponerle motor a su propio bastidor. La visión comercial de la familia Rabassa les otorgó un papel preferente en la motorización del campo español. Sus pequeñas motos de 49 c.c., que gastaban poco y duraban mucho, marcaron una época. Concretamente el modelo Antorcha fue todo un «hit» en los años sesenta y su producción no cubría la demanda. Pero no se durmieron en los laureles ni se anclaron en el pasado.



Sólo así, poniéndose al día y satisfaciendo las demandas de un mercado que evoluciona a velocidad de vértigo,

Derbi ha podido mantener una plantilla de quinientos trabajadores con perspectivas de futuro. Por si fuera poco, en el extranjero han aireado el nombre de España con singular éxito y, en este campo, también fueron pioneros cuando en 1967 —hace la friolera de dieciocho años— ganaron un subcampeonato del mundo con un casi desconocido llamado Nieto. Lo que Derbi ha significado

para el motorismo deportivo español lo dicen claramente los cinco títulos mundiales —tres de 50 c.c. y dos de 125— conquistados. Esta temporada se quedaron en puertas del de 80 c.c., pero no duden que volverán el próximo año y hasta es probable que fabriquen una 125 c.c.

TROFEO RACE

JARAMA A HIERRO Y FUEGO



CUANDO todavía se tenían recientes los sucesos de Alcañiz, el Jarama ha sido escenario de una carrera que, por la irresponsabilidad de alguno de sus protagonistas, se ha podido convertir en tragedia. Nos referimos a la carrera del Campeonato de Producción que cerraba el programa de carreras del Trofeo RACE. La carrera comenzó con Romero en su Golf GTI por delante, seguido de un apretado pelotón compuesto por Arias, Ruiz Thiery, Sales, Sasiambarrena y Soucek. Este último perdió el control del coche en la rampa Pegaso, y fue a parar contra las balas de paja, que al rato comenzaron a arder. Mientras los vehículos de servicio acudían a sofocar el incendio, Arias y Romero se enzarzaban en un duelo en el cual valía todo. Así, llegaron a las eses de Le Mans, donde también había otro coche ardiendo, y, haciendo caso omiso de las banderas amarillas y blancas que señalaban la presencia de vehículos y personal en la pis-

ta, se adelantaron el uno a otro hasta que Arias sacó a Romero fuera de la pista.

Al final, Romero, con problemas en su coche, se tuvo que conformar con el cuarto puesto, mientras que Arias ganaba la carrera.

Casi toda la carrera de la Copa Renault fue dominada por Moreno, que parecía que no iba a tener problemas para ganar. Cuando tan sólo quedaban tres vueltas, Osset se le ponía por delante, y Rodríguez se entregaba a una lucha con él. En la última vuelta, Moreno y Rodríguez se tocaban en Bugatti y salían de la pista, perdiendo todas las posibilidades de ganar. Hay que destacar la excelente carrera de Miranda, que remontó desde el noveno puesto hasta la segunda posición.

En la Copa Renault Iniciación, Maguregui cruzó primero la meta, después de luchar toda la carrera con González Bueno. En la Fórmula Fiesta, Bastos se impuso sin problemas a Saldaña en las

A TODO GAS

● Tras la manga de entrenamientos de Producción en el Jarama, se levantó la polémica al descubrirse que Romero había entrenado con 15 Kg. menos de lastre por un error de los comisarios.

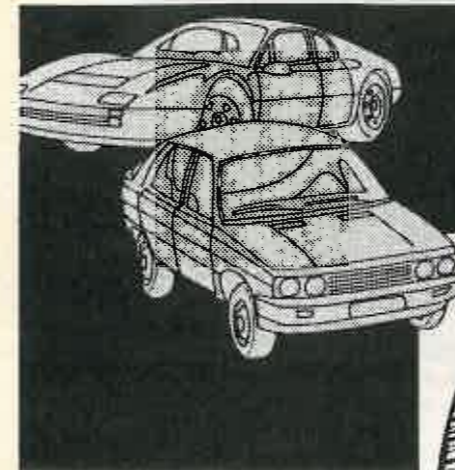
● Visto el comportamiento de algunos pilotos en la carrera de Producción, los comisarios deportivos multaron con 30.000 pesetas a Romero y a Arias y apercibieron a la totalidad de los participantes en dicha carrera.

● El equipo Nissan-Motor Ibérica participará al completo en el Rallye de los Faraones. Todos llevarán vehículos diesel, salvo Mariano Lacasa, que dispondrá de un seis cilindros de gasolina.

dos mangas, mientras que en la Fórmula Nacional Poli cruzaba la meta por delante de Cutillas, que había dominado gran parte de la carrera. En el Campeonato Fura fue nuevamente Escavias el que dominó de principio a fin.

Clasificaciones

Fórmula Fiesta: 1.º, Bastos; 2.º, Saldaña; 3.º, Gastañaga; 4.º, Gutiérrez... Copa Renault Iniciación: 1.º, Maguregui; 2.º, González Bueno; 3.º, Marques; 4.º, Domecq; 5.º, Puras... Fórmula Nacional: 1.º, Poli (Martini MK 30); 2.º, Cutillas (Martini MK 30); 3.º, Huarte (Martini MK 37); 4.º, Linares (Selex ST7)... Campeonato Fura: 1.º, Escavias; 2.º, López de la Cámara; 3.º, Jodar; 4.º, Villaceros... Copa Renault: 1.º, Osset; 2.º, Miranda; 3.º, García Civera; 4.º, Bernal... Campeonato de Producción: 1.º, Arias (VW Golf GTI); 2.º, Sales (VW Golf GTI); 3.º, Ruiz Thiery (VW Golf GTI); 4.º, Romero (VW Golf GTI). Ganador clase hasta 1300: Jonama (Opel Corsa 1.3).



¡Se ha demostrado!

En Neumáticos para Automóviles...

- POR SEGURIDAD - POR KILOMETRAJE - POR GAMA - POR MAS AGARRE

¡FIRESTONE llega más lejos!

S-211

HS-1

S-660

En huellas Normal Ancha y Superancha.

Firestone





BALLESTA



¿Tiene usted algo que declarar?

Tarjetas Postales

A Pontevedra suelo llegar, viniendo de Cangas del Morrazo, por la bella carretera de la costa, a fin de deleitarme con la infinita dulzura azul y verde de la ensenada de Bueu, antes de atravesar Marín.

La primera impresión, al llegar a la entrada de la enorme ría que muere en la capital de la provincia, no es nada agradable.

Hasta Marín llega, si hay Norte, el tufo repulsivo, el pestilencial hedor a col podrida que sale de la fábrica de celulosa, siempre humeante y siempre rodeada de pilas de troncos de eucaliptus, ese árbol fascista que han plantado por todas partes en Galicia, después de cometer el crimen de arrancar robles y castaños.

La peste es intolerable cuando pasas por delante de la fábrica. Y encima la pasta de papel española es la más cara del mundo. Es de esperar que el ingreso en la CEE acabe con eso. En la ría de Pontevedra, lo que vendemos a los extranjeros es belleza, marisco y sol. No pasta de papel.

Salvado este obstáculo, este muro de caica industrial, ya llegamos a Pontevedra, tan recogida en sí misma, tan en clanes y en sus familias, tan ella misma y tan señora y burguesa.

Tiene Pontevedra un aire más europeo, a pesar de ser la única ciudad gallega con festejos taurinos, durante la feria de la Pe-



Desde Pontevedra

regrina. Resiste a la voracidad de Vigo y lleva, con modesto orgullo, pero con severa seguridad, el título de capital de la provincia. No hay en Pontevedra «movida» ni «moda». Sin embargo, se nota que hay pasta. Es una ciudad de notarios, de médicos famosos, de propietarios, de apellidos y de pazos grandiosos en los alrededores. Al fuego fatuo coruñés, a la juega perenne de Lugo, a la pugnacidad política de Orense y al achulado cachondeo vigués, así como a la gravedad eclesial y burocrática de Santiago, opone Pontevedra una tranquila discreción, una palabra acompañada y un aire reflexivo, un poco gris, es cierto, serio y competente, como lo son los dueños y dependientes de sus colmados y tiendas de comestibles, de barni-

Xavier Domingo

zadas maderas y buen olor a galleta y a chocolatina.

La tenaz tendencia depredadora del gallego, gran destructor de parajes de incomparable belleza natural, ha hecho menos estragos en el caso de Pontevedra que en otras ciudades de la autonomía. Tal vez el pontevedrés emigra menos y, por lo tanto, regresan menos «americanos» o «suizos» para construir cajones de cemento con el inevitable bar Caracas en la planta baja.

Durante las fiestas de la Peregrina, y en particular en su vieja plaza de toros, la única que queda en Galicia, el pontevedrés sabe divertirse y suple su falta de «cátedra» taurina pasándolo la mar de bien y agradeciendo su labor a los toreros que la hacen con alegría.

Este año también iré a ver una corrida a Pontevedra. Una de las tres que dan. Y escribo esto ocho días antes del festejo. He elegido el del día de la despedida de Antofiete y en el Savoy, que es el bar taurino de Pontevedra y el sitio en donde venden las localidades, hay simpática expectativa por ver y jalear al veterano maestro.

Luego podremos ir a cenar al Doña Antonia, el nuevo de la plaza de la Estrella, en un primer piso, que da melón a la menta, merluza al romero, zamburiñas al horno con zanahoria y otras novedades bien agradables. Sirve un buen albariño.

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

**Nº 1 en la prueba
más dura de Europa**
**SUZUKI-SANTANA en la
III edición de la Baja Montesblancos**



- 1.º Vehículo de fabricación nacional.
- 1.º Equipo de pilotos españoles.
- 1.º Vehículo de cilindrada inferior a 1.000 c.c.

El Suzuki-Santana, en su primera participación deportiva, pilotado por el ex-campeón de España de Rallyes Jorge Babler y el periodista Miguel Guerrero, se ha configurado como el n.º 1 del todo terreno español. En la Baja Montesblancos, considerada la prueba más dura de Europa y la segunda más importante del mundo, después del París-Dakar, Suzuki-Santana ha batido todas las marcas. Compitiendo con los mejores vehículos del mundo, con potencias desde 140 a 300 CV., los 45 CV. de Suzuki-Santana se han impuesto sin discusión. 7.º lugar en la clasificación general y 1.º entre todos los participantes españoles.

El Suzuki-Santana ganador en la Baja

Montesblancos, es un vehículo de serie, dotado únicamente de las modificaciones de cara a la seguridad, obligatorias en este tipo de pruebas.

Un coche de grandes horizontes. Así es el Suzuki-Santana. Y lo ha demostrado ganando en la Baja Montesblancos, como lo demuestra también todos los días en todos los caminos de España.

SUZUKI
SANTANA
Grandes horizontes

14 PRUEBAS DE 15.000 KMS.

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

21 de septiembre 1985

Núm. 100 • 175 ptas.

ESPECIAL-
NUMERO
100

SALON DE FRANCFORT

**LO ULTIMO
EN COCHES**



SORTEAMOS UN IBIZA

**NUEVO
SUPERCINCO 5 PUERTAS**

