

COMPARATIVA: R-5 GTL FRENTE A VW POLO CL

SEMANAL

# Motor 16

GRUPO

12 de octubre 1985

Núm. 103 • 175 ptas.

# AHORA EL 405



FOTOS ESPIA DEL NUEVO  
**PEUGEOT**

F-1:  
AL FIN  
PROST



NUEVO

**FIAT CROMA,  
EN DICIEMBRE**

**LANCIA S4:  
A 12 MILLONES**



# El desafío de los nuevos PEGASO

## TECNO

### La tecnología europea que no paga aranceles.

Los nuevos Pegaso Tecno incorporan lo último de la tecnología europea:

- Motor Intercooling. 340 cv. La máxima potencia dentro de su categoría. Y con un consumo mínimo.
- Nueva cabina sobredimensionada.
- Diseño aerodinámico y espacioso. La comodidad con todo detalle.
- Ballestas parabólicas. La mejor suspensión. Aumenta el confort del conductor, la duración y la fiabilidad. Disminuye el peso del vehículo.
- Cajas de cambio ZF. 16 velocidades. Toda la precisión de la tecnología alemana, fabricada por Pegaso.
- Nuevo proceso de fabricación de cabinas. Sistema de cataforesis. Protección total de la cabina contra la corrosión, por un periodo mínimo de 6 años.
- Red de Servicio Pegaso. Más puntos a su favor. Más de 280 en España y 100 en el extranjero.



Gente que sabe lo que hace.

#### DATOS COMPARATIVOS DE POTENCIA Y DIMENSIONES DE CABINA TRACTORA PEGASO 1234 T Y COMPETENCIA

CARACTERÍSTICAS	PEGASO 1234T	MERCEDES 1933S	IVECO 190.33 TURBO STAR	VOLVO F12	VOVO F12	DAF FT3305DKX	MAN 1932IFT	MAN 1936IFT	SCANIA R112 MAC	RENAULT DR 320T
<b>MOTOR</b>	<b>INTER-COOLING</b>	TURBO	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING
<b>ALIMENTACION</b>	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING
<b>CILINDRADA</b>	11.946 cm <sup>3</sup>	14.620 cm <sup>3</sup>	13.798 cm <sup>3</sup>	12.000 cm <sup>3</sup>	12.000 cm <sup>3</sup>	11.600 cm <sup>3</sup>	11.413 cm <sup>3</sup>	11.967 cm <sup>3</sup>	11.000 cm <sup>3</sup>	11.946 cm <sup>3</sup>
<b>POTENCIA (DIN 70020 - ISO 1585)</b>	347,5 CV (DIN) 340 CV (ISO)	330 CV (DIN)	330 CV (DIN)	329 CV (ISO)	385 CV (ISO)	330 CV (DIN)	320 CV (DIN)	360 CV (DIN)	333 CV (DIN)	320 CV (DIN)
<b>PAR MOTOR (DIN 70020 - ISO 1585)</b>	140 mkg (DIN) 137 mkg (ISO)	143 mkg (DIN)	173 mkg (DIN)	133 mkg (ISO)	163 mkg (ISO)	132,5 mkg (DIN)	137 mkg (DIN)	153 mkg (DIN)	142 mkg (DIN)	138 mkg (DIN)
<b>CABINA</b>										
<b>LONGITUD TOTAL</b>	2.166	2.140	2.140	2.045	2.045	2.050	2.070	2.070	2.200	2.069
<b>ALTURA INTERIOR (MEDIDA SOBRE ZONA CONDUCTOR)</b>	1.350	1.640	1.680	1.580	1.580	1.500	1.600	1.600	1.490	1.510



#### 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 Benoit, 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); Michel Meilleray (París); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jurgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografías: Alex Puyol, Ramón Rodríguez.  
Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaría 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); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pedro Calsina 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 myr e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

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

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.



ESTA SEMANA

INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL.  
SE REGULAN LAS AYUDAS OFICIALES. PAG. 16

#### SUMARIO

- 4 PUNTO DE MIRA
- 6 LO ULTIMO Nuevo Peugeot 405
- 10 Cromo, el Fiat más grande
- 12 Lancia Delta S4
- 19 ACTUALIDAD Sonimag-85
- 21 MERCADO Ofertas de la semana
- 22 Precios de coches nuevos
- 24 Precios de coches usados
- 25 Precios motos



28 FRENTE A FRENTE R-5 GTL contra VW Polo CL



36 A FONDO Lancia Thema IE Turbo /Turbo DS

43 COMPRAR Y VENDER

47 CUENTENOS SU CASO

50 AGENDA

52 DEPORTE Rallye de San Remo

58 Sels Dias de Enduro

60 F-1, Gran Premio de Europa

66 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS

## Sí, coche nuevo

QUIEN ha sido el gafe que le ha echado la vista encima a los vendedores de coches de este mes de septiembre? No hay derecho a que en el noveno mes del año se hayan vendido 2.644 vehículos menos que en la misma etapa del año anterior. Este desfase desmoraliza a cualquiera, sobre todo teniendo en cuenta que, por estas mismas fechas, en 1984 ya habíamos vendido 2.768 automóviles más. En el periodo enero-septiembre los españoles hemos comprado, exactamente, 341.862 coches de fabricación nacional.

La verdad es que se lo estamos poniendo crudo a nuestros sufridos fabricantes que, si de una vez por todas no consiguen romper la atonía del mercado, no conseguirán atravesar el túnel de la crisis. Menos mal que la Administración, con un ministro de Industria al que sí parece preocuparle el tema, ha decidido tomar cartas en el asunto. Joan Majó está dispuesto a echar una mano, a gastarse sus buenos duros, para que este sector no lance todavía la toalla. Sin embargo, no son suficientes los buenos deseos de gobernantes y fabricantes. La palabra final la tienen los usuarios, muchos de ellos al volante de viejos y peligrosos cacharros, que han de decidirse de una vez por todas a invertir en seguridad.

No sería malo, quizá, que los fabricantes hicieran una campaña institucional sobre la conveniencia de tener un coche en condiciones, de explicarle a los conductores españoles las ventajas vitales de un nuevo automóvil. José Luis Martín Palacín, director general de Tráfico, lo dijo al filo del verano: con una adecuada renovación del parque podríamos salvar casi quinientas vidas al año. ¿Es que no vale la pena intentarlo? Esta claro que sí, pero es necesario que Administración y fabricantes trabajen conjuntamente este tema. Los primeros, dando facilidades: pago aplazado del Impuesto de Lujo y algún que otro recorte sustancioso en el IVA. Los segundos, como ya indicábamos, promocionando genéricamente el automóvil nuevo.

Vamos, de momento, a seguir dejando abierta la puerta de la esperanza, pero que nadie se duerma porque el futuro, si no le ponemos remedio, es realmente incierto.

Félix Lázaro

## Bocinazos

¿Por qué Renault sigue utilizando dos llaves distintas (arranque y puertas) para la mayoría de sus modelos más populares?

¿Cuándo aprenderán los conductores que no basta con accionar los intermitentes para realizar cualquier maniobra?

¿Se pondrán de acuerdo algún día los sindicatos de taxistas y los fabricantes de automóviles para hacer un vehículo específico para esta actividad?

¿Cuántas denuncias se han cursado en este año, o el pasado, por circular con neumáticos sin el mínimo dibujo obligatorio?

¿Por qué razón en las estaciones de servicio jamás se controlan los cheques de gasolina robados?

¿Por qué algunas marcas aún siguen engañando con precios franco-fábrica en su publicidad?

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

3.000 hubo muchos famosos y autoridades. En primera fila, junto al presidente del Grupo 16, Juan Tomás de Salas, presenciaron la actuación de los artistas el presidente de la Comunidad de Madrid, Joaquín Leguina, y los ministros de Obras Públicas y Transportes, Javier Sainz de Cosculluela y Abel Caballero.



### MERCEDES

#### CANASTA DE DIAZ MIGUEL

EL seleccionador nacional de baloncesto, Antonio Díaz Miguel, acaba de estrenar un nuevo Mercedes 380 SEC, que sustituye a su coche anterior, de la misma marca, que quedó inservible tras el accidente sufrido este verano por el jugador del Real Madrid, Fernando Martín. Díaz Miguel ha sido siempre usuario de Mercedes y su fidelidad a la marca alemana se ha visto acrecentada, al comprobar que, a pesar de la aparatosisidad del accidente, su amigo no sufrió lesión alguna.

### DUCATO

#### TURISMO A LO GRANDE

LA furgoneta Fiat Ducato está teniendo un éxito comercial importante, el año pasado se vendieron, en todo el territorio español, casi mil cien unidades y, en 1985, se espera superar tal cifra. Los técnicos de la marca italiana están traba-



jando a fondo sobre este vehículo y van a lanzar una remodelación durante los próximos doce meses, una remodelación que afectará sobre todo al frontal; también se está estudiando una versión Turbo, equipada con el motor Sofim, ya visto en los Seat 131, Fiat Argenta y Lancia Thema; la Ducato Turbo podría llegar a los cien caballos de potencia. La versión Panorama ofrece nueve plazas, que tienen la comodidad exigible a cualquier turismo.



### CITROËN

#### CAMBIOS EN LA CUMBRE

JEAN Pierre Pisano, que durante los últimos 13 años ha sido director general y consejero delegado de Citroën Hispania, se jubilará el próximo 1 de enero, fecha en que será sustituido por Claude Satinet, hasta ahora adjunto a la dirección general de Citroën Francia. Además de este cambio, la empresa reforzará su estructura con el nombramiento de dos directores generales adjuntos: Luis Zapatero, director de fabricaciones en España, que se ocupará del

área industrial, y François Guesde, actual director de la filial de la marca en Inglaterra, que llevará el área comercial.

### MUDANZA

#### SEAT DEJA MADRID

SEGUN fuentes de UGT, Seat está decidida a trasladar su sede central a Barcelona, decisión que comunicará en los próximos días a sus empleados. Los criterios en que la empresa basa su decisión son la necesidad de centralizar todos los servicios a pie de fábrica y el ahorro que supondrá la supresión de los desplazamientos actuales entre ambas ciudades. Los trabajadores, por su parte, están en contra del traslado.

### SEGURIDAD

#### FRICCIÓN CONTROLADA

ESPAÑA ha comprado cinco Saab Friction Tester, coches especiales para medir la fricción en las pistas de aterrizaje, que se unirán a los dos vehículos de este tipo ya existentes en nuestro país. Estos coches, contruidos especialmente para este fin, están equipados de una quinta rueda, que mide la fricción de la pista y la transmite al piloto del avión en el momento que se dispone a aterrizar, ayudándole así a realizar la maniobra con mayor seguridad.

### BUS STOP

#### MEJOR TRANSPORTE PARA ZARAGOZA

EL transporte urbano de Zaragoza contará con una de las flotas más modernas de España y podrá presumir de ser la más europea de las ciudades por sus au-



## LAS CARRETERAS DE FELIPE

EL presidente Felipe González ha tenido una participación directísima en el incremento de los presupuestos destinados al Plan General de Carreteras. Las largas tijeras del ministro Solchaga no han servi-

do, en esta ocasión, para recortar este capítulo, de suma importancia para millones de españoles. Javier Cosculluela, titular de Obras Públicas y Urbanismo, está decidido a gastarse bien y pronto los dineros,

para que los automovilistas, principales destinatarios del incremento, circulen mejor y más seguros. De momento ya ha dado la orden «manos a la obra» y muy pronto se pasará de la promesa a la realidad.

tobuses. La pasada semana, la empresa concesionaria del transporte urbano, Tuzsa, puso en funcionamiento 45 nuevos vehículos, que fueron inaugurados, con los honores de rigor, por las autoridades locales. La nueva adquisición consta de 23 Mercedes y 22 Renault, carrozados todos ellos por Hispano Carrocera. Al mismo tiempo se dieron de baja 47 autobuses, con lo que el parque, compuesto de 223 vehículos, tendrá una edad media de 6,5 años.



## Verde y Rojo

● General Motors ha sido una de las primeras compañías en establecer un generoso programa de ayudas para los damnificados del terremoto que asoló el país mexicano, con una contribución de 100.000 dólares, a los que sumará la otra cifra similar que recaudarán los trabajadores de sus fábricas en el país hermano.

● La agencia Arce & Potti ha creado uno de los slogans más atractivos que hemos visto últimamente, referidos a un automóvil. Cuando se trata de vender un Jaguar, está claro que hay que recurrir a los mejores creativos. Para ellos el tema está claro: «Acaricie la idea de poseer un Jaguar.»

● Las calles de Valladolid son el escenario de la actuación de un pírrmano automovilístico, que en una noche ha logrado prender fuego a cinco turismos. Lo de rejuvenecer el parque no debería llevarse a estos extremos.

● El profesor Grande Cobián acaba de manifestar en una cadena de radio que una de las causas de su excelente estado de salud (del que nos alegramos sinceramente) es, además de no fumar, nunca conducir a más de 100 kilómetros por hora. Apañados vamos cuando se confunde la prudencia con la lentitud.

● Una empresa española, Pegaso, ha afrontado el reto de participar oficialmente en el próximo Rallye París Dakar, con Del Val y Cañellas como pilotos. Lo más importante es que ni Lola Flores ni Carmen Sevilla van a imitar a Carolina de Mónaco.



### DIARIO 16

#### FIESTA 3000

EL pasado día 1 de octubre, Diario 16 celebró la edición de su número 3.000 con una gran fiesta en la

plaza de toros de las Ventas, que, como en sus mejores tardes, registró un lleno hasta la bandera, y en esta ocasión, el ruedo también. Entre las 25.000 personas que asistieron a la fiesta del

## NUEVO 405 PARA 1987

# ZARPAZO PEUGEOT

**P**EUGEOT está trabajando a marchas forzadas en un familiar de tipo medio, el Peugeot 405, un coche de aspecto clásico y longitud total próxima a los 4,30 metros, que verá la luz en los primeros meses de 1987.

El 405 plantará cara al Renault 19, la otra gran novedad francesa en esta categoría de coches, una nove-

dad que saldrá al mercado en los primeros compases del año próximo.

El Peugeot 405 que desvelamos en estas páginas dará continuidad a la línea de novedades que ahora mismo expone la marca francesa en su catálogo, una línea iniciada con el 205, que va a continuar con el ya inminente 309 y que tendrá su culminación en el 405, un modelo destinado a llenar el espacio

existente entre los familiares compactos, los que tienen carrocería de cinco puertas con una longitud total próxima a los cuatro metros, y aquellos modelos de prestigio, más caros y con aires de grandeza, que sobrepasan con soltura los 4,60 metros de largo.

El próximo familiar medio de Peugeot, el 405, proyecto escondido todavía bajo las siglas D-60, va a ser

un coche de formas muy aerodinámicas, pero sin excesos que llamen demasiado la atención; tanto la parte anterior como la parte posterior será discretas pero el estilo del frontal tendrá muchos puntos en común con el exhibido por el popular 205; la silueta del conjunto demostrará bastantes similitudes con el Ford Scorpio aunque, eso sí, a una escala mucho más reducida.

La llegada del 405 va a suponer la desaparición del Peugeot 305, un modelo poco conocido en nuestro país, y, por extensión, la del Talbot Solara, dos coches fabricados por el grupo PSA y que representan prácticamente el mismo concepto de familiar, pero interpretados a la luz de un estilo bastante veterano. El 405 tendrá una longitud total del orden de los 4,32 metros, seis centímetros más que el actual



El Peugeot 405 saldrá al mercado en la primavera del 87. Este coche familiar de tipo medio y con carrocería de 4,32 metros de longitud debe ser uno de los modelos relevantes en su categoría.

305, y su amplitud interior aumentará de forma considerable, ya que los diseñadores que ahora mismo trabajan en los centros de estilo de la marca francesa tienen el secreto de la espacio-

sidad, un secreto cuyos resultados están patentes en los últimos productos.

Al principio de su carrera el 405 se fabricará en Francia, pero ya se está estudiando la posibilidad de montar-

lo en nuestro país. Cuando el coche salga a la calle, probablemente, dentro de un año y medio ni Peugeot ni Talbot tendrán un coche competitivo en esa categoría del mercado, por lo que el

Peugeot 405 será bienvenido.

El 405 será un modelo nuevo por completo, que tendrá pocos puntos en común con el 305; sí lucirá, sin embargo, bastantes semejanzas con el BX, sobre to-



### 305, un desconocido muy fuerte

El 305 vio la luz en noviembre de 1977, seis meses antes que su eterno rival, el Renault 18. El 305 ha sido siempre un coche discreto, de estilo familiar, en el que se ha primado la tranquilidad y la economía por encima de las prestaciones. Hace un par de años recibió una serie de retoques estéticos destinados a mejorar la forma del conjunto, retoques inspirados por el prototipo Vera, un modelo que durante mucho tiempo fue el potro de experiencias en el campo del ahorro. El 305 ha sacado a relucir su vena deportiva en los últimos tiempos, al presentar la versión GTX, equipada con un motor de ciento cinco caballos de potencia mecánica, que también se verá en el 405.



## Lo último

do en el capítulo de suspensión. El Peugeot utilizará un chasis similar al del Citroën y sus suspensiones serán también parecidas, aunque de tipo clásico, con muelles y amortiguadores, en sustitución de esas esferas que son el alma del sistema hidroneumático.

El Peugeot 405 recibirá también las mecánicas que ya se están montando en los Citroën BX, los motores de la familia XU, tanto en sus versiones de gasolina como de gasóleo, pero desarrolla-

toda facilidad. Los 405 Diesel también saldrán al mercado en dos versiones con diferentes niveles de prestaciones; habrá una sencilla y de carácter utilitario impulsada por el motor de 1,9 litros y 65 caballos de potencia; con esta mecánica se rozarán los ciento cincuenta kilómetros de velocidad máxima y los consumos medios serán del orden de los siete litros y medio de gasóleo al combinar ciudad, carretera y autopista. Para los amantes de las prestacio-



dos para dar más potencia. Por este motivo el futuro coche del constructor francés será un rival de cuidado tanto en el capítulo de consumo como en el de prestaciones.

El cuatro cilindros de gasolina más pequeño para el futuro 405 será el de 1,9 litros de cubaje con ciento cinco caballos de potencia, un motor ya montado en el BX 19 GT; con esta mecánica el Peugeot rondará los ciento noventa kilómetros por hora de velocidad máxima; al lado de esta versión alimentada por carburadores habrá una versión deportiva con el mismo motor, pero alimentado por inyección electrónica, que dará ciento veinticinco caballos de potencia; gracias a este empuje, el 405 podrá superar la barrera de los doscientos kilómetros por hora con

nes más económicas habrá una sorpresa, un turbo-diesel también de 1,9 litros de cubaje, pero con una potencia del orden de los noventa caballos; con un motor así el Peugeot 405 tendrá en su punto de mira la cifra de los ciento ochenta kilómetros por hora.

Las siglas D-60, el nombre en clave del futuro 405, encubren todavía un proyecto que MOTOR16 ha desvelado con año y medio de antelación al lanzamiento; la primavera del 87 es la fecha elegida para iniciar el tratamiento con el nuevo Renault 19. La rivalidad entre ambos modelos relanzará el interés de una categoría de coches que ahora mismo está relegada en nuestro país a un segundo plano ante la irresistible ascensión de los familiares compactos, tipo Renault 11, 9 y Ford Escort.

El Peugeot 405 puede ser un coche español en menos de dos años. Su lanzamiento daría la puntilla a los Peugeot 305 y a los Talbot Solara, dos coches del grupo PSA y técnica similar que caerían ante el empuje del 405. El 405 luchará con el R-19 por la supremacía en el campo de las berlinas medias de tipo clásico.

N U E V O V O L V O 7 4 0



MANTENGA LAS DISTANCIAS

Conduciendo, como en otras situaciones de la vida, es conveniente mantener las distancias. Aunque sólo sea por seguridad.

Y para conseguirlo, nada como un Volvo 740. Un coche que se acerca a la idea que Vd. tiene de ir por el mundo. Y que le distancia del resto.

**VOLVO**  
SEGURO A TODO RIESGO

Nueva serie Volvo 740: en Diesel, 740 GLE Turbo-Diesel,

6 cilindros y 109 HP. 740 GL Diesel, 6 cilindros y 82 HP. En gasolina, 740 GLE Inyección CI, 4 cilindros y 131 HP. 740 GL, 4 cilindros, 2.316 c.c. y 114 HP. Alto equipamiento de serie en todos los modelos. Versión 740 GL Gasolina: Precio F.F. 2.660.490 pts.

**NUEVO**

Lo **ULTIMO**

# SUSTITUTO DEL ARGENTA CROMA, EL FIAT MAS GRANDE

**F**IAT va a coronar su oferta de turismos con el modelo Croma, un coche conocido hasta ahora por un nombre en clave bastante extraño, Fiat Tipo 4. El Croma sustituirá desde el próximo mes de diciembre en Italia al ya veterano Argenta, un coche que se derivaba directamente de aquellos 132 que hace años formaron los cortejos oficiales. Por el momento no se conocen los precios en Italia de esta nueva gama alta de Fiat, pero los diferentes indicios hablan de unas tarifas superiores a los dos millones de pesetas.

El Croma es un coche

grande, de más de cuatro metros y medio de longitud, que tiene muchos puntos en común con el Lancia Thema o con el Saab 9000, y el motivo es sencillo: todos estos modelos, lo mismo que el futuro Alfa alta gama, el Alfa 164, han nacido de un proyecto llevado a cabo de forma conjunta por Alfa, Fiat, Lancia y Saab, cuatro

marcas que se unieron para abaratar los costos de investigación que iba a suponer la creación del futuro Croma. El futuro Croma será un coche que podrá presumir de un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire bastante bajo; el tan traído y llevado CX será de 0,32, un buen valor que se ha conseguido con el redondeamiento de sus aristas.

La gama Fiat Croma jubilará definitivamente a los Argenta, y para ello contará con una variedad de modelos mucho mayor; el próximo Fiat de alta gama ofrecerá seis motores diferentes, cuatro de gasolina y dos de gasóleo, que pondrán ante el comprador un abanico de posibilidades que debe extenderse desde los



El Fiat Croma saldrá en Italia en diciembre.

ochenta y cinco hasta los ciento cincuenta y cinco caballos de potencia.

Los cuatro motores de gasolina tendrán todos la misma estructura, ya que siempre serán de cuatro cilin-

dro, pero habrá diferencias tanto en el sistema de alimentación como en el número de árboles de levas. El primer escalón de la oferta Croma llevará el motor de 1.6 litros de cubaje con carburador y un único árbol de levas que dará ochenta y cinco caballos de potencia; algo más arriba se ofrecerá un dos litros con doble ár-

bol de levas equipado con un carburador electrónico de bajo consumo capaz de dar noventa caballos. La oferta se cerrará por lo alto con dos motores de dos litros, uno provisto de inyección electrónica Weber, con ciento veinte caballos; a su lado se alineará la mecánica más espectacular: cuatro cilindros con doble árbol de levas en cabeza, inyección de carburante, turbocompresor e intercambiador de calor, todo un combinado que pondrá 155 caballos de potencia, bajo el pie dere-

cho del conductor, suficientes para superar los doscientos diez kilómetros por hora; esta mecánica no contará, sin embargo, con los refinamientos vistos en el Lancia Thema 2.0 ie Turbo: ni árboles antivibración ni sistema de sobrepotencia *overboost*.

La oferta Croma Diesel contará con dos motores siempre de dos litros y medio de cubaje, las mismas mecánicas Sofim que llevan ahora los Argenta y que en sus últimos tiempos llevaron los Seat 131.

El Diesel atmosférico dará algo más de setenta y cinco caballos de potencia, mientras que el Turbo rondará los cien caballos, suficientes para superar sin problemas los ochenta kilómetros por hora de velocidad máxima.

El Fiat Croma llegará a nuestro país a primeros del 86, y sus precios serán competitivos. Los Croma estarán entre los dos millones y los dos millones y medio de pesetas, lo que supondrá un incremento inferior al 10 por 100 con respecto al precio de los actuales Argenta.

Foto: Giancarlo Perini



## LOS TRES HERMANOS DEL CROMA

**LANCIA  
THEMA.**—El Lancia Thema es el primer modelo de esta línea de familiares grandes y de buenas prestaciones que está viendo la luz. Como el resto de sus hermanos, ha sido diseñado por Giugiaro.



**SAAB 9000.**—El 9000 ha supuesto un cambio radical en la filosofía del constructor sueco. El coche fue el primero en comercializarse por todo el continente y ya se está preparando una versión con carrocería de tipo clásico.



**ALFA ROMEO  
164.**—El último coche del cuarteto será el gran Alfa, conocido por el momento bajo la denominación 164. El coche italiano recibirá el motor de seis cilindros en V con dos litros y medio de cubaje.



# LANCIA DELTA S4 EL MONSTRUO ITALIANO

**F**INALMENTE, Lancia ha decidido llevar a término la construcción de los doscientos ejemplares necesarios para la homologación del Delta S4 en grupo B para la competición. Presentado el prototipo el pasado mes de diciembre, la fabricación de esta pequeña serie de una versión civilizada destinada a una utilización

quedando, además, los moldes incautados por la autoridad judicial. Posteriormente surgieron algunas dudas sobre si iba a ser necesario o no construir estos doscientos ejemplares ante la aparición de una nueva reglamentación. Pero Lancia tenía ya comprados y a punto todos los materiales para construir los coches y

serán las que salgan a la venta a un precio que rondará los noventa millones de libras, que supondrían en España unos doce millones y medio de precio final, por lo menos hasta el próximo 1 de enero. Con respecto a los otros cincuenta ejemplares, se los reservará la propia Lancia para poder atender las demandas de sus clientes deportivos.

Como el Peugeot 205 Turbo 16, el Lancia Delta

llamarlo coupé—, con una apariencia extraña a causa de sus tomas laterales de aire, con motor central y tracción a las cuatro ruedas. A diferencia del Peugeot, que lleva el motor transversal, el Lancia lo lleva longitudinal. En cuanto al cambio, lo lleva hacia la parte delantera —de forma que la palanca actúa directamente sobre la caja—, formando un conjunto con el motor, lo que le diferencia del Ford, que lleva el conjunto cambio-diferencial sobre el eje delantero, separado del motor.

Este motor es el dos litros de cuatro cilindros ya utilizado por el Rally Abarth. Lleva una culata de cuatro válvulas por cilindro. Lo que tiene de especial es el sistema de sobrealimentación. Después de haber probado con éxito en rallies el compresor volumétrico —el Volumex— y el turbocompresor en circuitos, Lancia ha decidido conjugar ambos sistemas de sobrealimentación en este coche ahora que

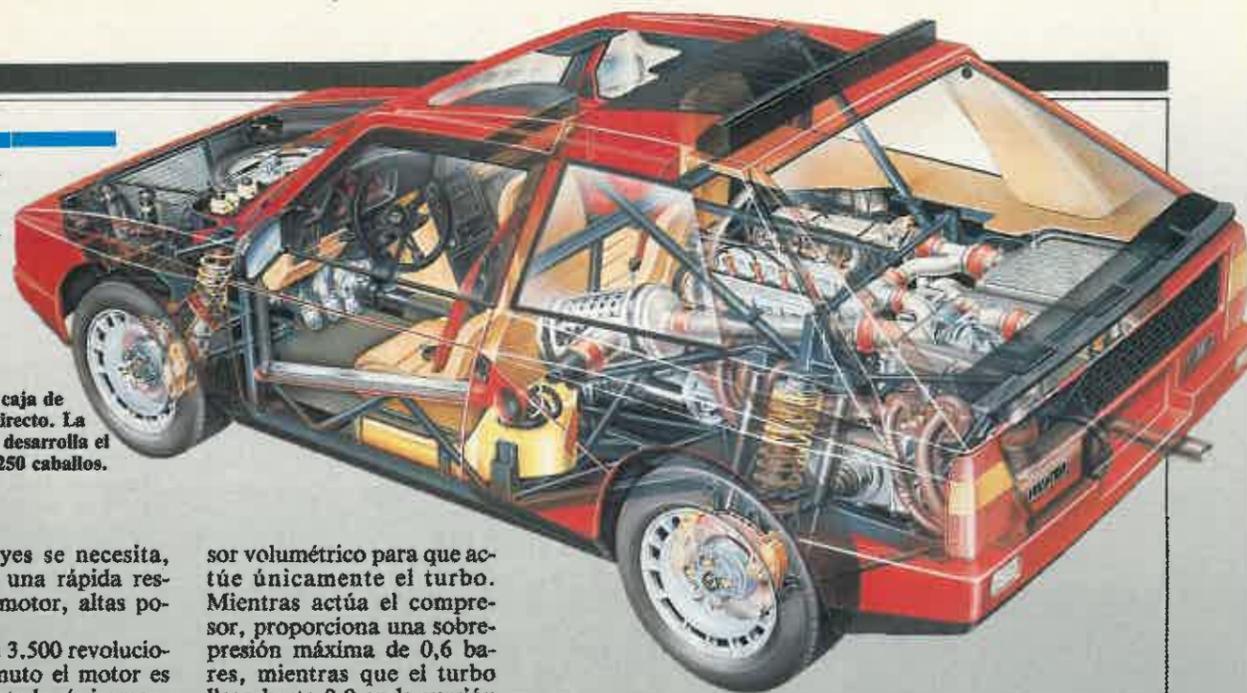
S4 mantiene la apariencia de un coche de gran serie, pero cuya arquitectura es completamente diversa. Es una berlina de dos puertas y dos plazas —no nos atrevemos a

normal (?) se ha visto retrasada varios meses a causa de diversos problemas. Por un lado, uno de los suministradores de componentes de carrocería suspendió pagos,

ha decidido seguir adelante. Además, los responsables de la comercialización aseguran no tener el más mínimo problema para vender ciento cincuenta unidades, que

Superados los problemas de suministro de componentes, el Lancia Delta S4 verá la luz en su versión de calle al «módico» precio de diez millones y medio de pesetas. En la foto pueden apreciarse los neumáticos experimentales que equipa de diseño

La disposición longitudinal del motor, con el cambio hacia la parte delantera, permite que el accionamiento de la caja de cambio sea directo. La potencia que desarrolla el motor es de 250 caballos.



en los rallies se necesita, además de una rápida respuesta del motor, altas potencias.

Hasta las 3.500 revoluciones por minuto el motor es sobrealimentado únicamente por el compresor volumétrico; a ese régimen comienza a entrar en acción el turbo, que hasta las 4.500 vueltas actúa conjuntamente con el volumétrico, y a partir de ese momento se abre definitivamente una válvula que permite al aire cortocircuitar totalmente el compre-

sor volumétrico para que actúe únicamente el turbo. Mientras actúa el compresor, proporciona una sobrepresión máxima de 0,6 bares, mientras que el turbo llega hasta 0,9 en la versión de calle, en la que la potencia máxima es de 250 caballos a 6.750 revoluciones por minuto.

En lo que se refiere a la transmisión a las cuatro ruedas, el Lancia dispone de un diferencial central del tipo viscoso y uno posterior normal. En el coche de calle

—el *stradale*, como le llaman en Italia— no hay diferencial autoblocante delantero para no hacer demasiado pesada la conducción. El reparto de potencia es del 30 por 100 para el eje delantero y del 70 por 100 para el trasero. Se ha equipado al

coche de un sistema de asistencia de la dirección completamente nuevo, a depresión, que funciona de forma semejante a los servofrenos actuales. En lo que se refiere a frenos, son cuatro discos, y las suspensiones son semejantes a las del Rally



Abarth, con largos recorridos de 25 centímetros, que deben permitirle rodar en tierra sin problemas y un máximo de confort.

Para terminar hay que hacer mención del tipo de neumático que se ha escogido para este coche. Es el llamado tipo P.Zero, en el que la mitad de la banda de rodadura tiene un dibujo de esculpido profundo, tipo P.700, y la otra mitad, la ex-

terior, es lisa, tipo «slick». Dado que las cuatro ruedas tienen una leve caída negativa, en línea recta y en condiciones normales es la parte con dibujo la que pisa; sólo cuando se rueda muy rápido, al apoyar en curva, entra en acción la parte lisa, proporcionando un mayor agarre. En caso de lluvia, dado que el esfuerzo a que se ve sometido el neumático, aunque se vaya deprisa, es

menor, aseguran que esa parte lisa no llega a pisar. De todas formas, este es un neumático experimental, diseñado para coches de tracción total.

**EN TRAJE DE DEPORTE**

El coche de carreras, que debería quedar homologado entre los días 20 y 23 de este mes de octubre, debutará en el Rallye del Algarve (si no se resuelven a tiempo los

contratiempos surgidos a última hora para salir antes, en el Rallye de Cataluña) y, finalmente, la última prueba del Campeonato del Mundo de este año, el Rallye del RAC británico, en donde se encontrará con otros debutantes con tracción a las cuatro ruedas, como el Ford RS 200 y el MG Metro 4x4.

Con respecto al coche *stradale*, las diferencias son varias. En el exterior lleva una toma de aire sobre el techo que suministra aire a unos radiadores de aceite, y por delante, el morro se ha redondeado por razones aerodinámicas.

Debajo de la carrocería, el bastidor ha sido realizado en fibra de carbono y kevlar, lo que le da más rigidez y una considerable reducción de peso.

Los frenos tienen el mismo diámetro, pero son de mayor espesor. La dirección es asistida, pero por un sistema hidráulico en vez de a depresión. En la transmisión lleva un diferencial autoblocante viscoso en el eje delantero y tiene la posibilidad de variar el reparto de potencia entre el eje delantero y trasero de 25/75, para tierra, o 30/70, para asfalto, a 34/66, para hielo y nieve. En el *stradale* el reparto es siempre 30/70. En lo que se refiere al motor, tanto el compresor volumétrico como el turbo son más grandes y la potencia se sitúa entre los 400 y los 440 caballos.

**Maquillaje para el Delta HF**

**A** PROVECHANDO el lanzamiento del Delta S4 se han dado unos retoques al Delta HF, la versión más evolucionada de la gama normal. Unos retoques mínimos destinados a mejorar la presentación.

En el exterior, además de unos perfiles adhesivos que seguramente tendrán una pequeña duración, se aprecian las nuevas llantas

calzadas con neumáticos Pirelli P6 en vez de los Michelin TRX precedentes, y nuevos retrovisores exteriores estudiados aerodinámicamente para evitar ruidos. En el interior hay un volante deportivo de tres radios.

Estos retoques son sólo un aperitivo mientras llega la versión cuatro ruedas motrices. El Delta HF será el primero de los modelos Lancia en tener tracción a las cuatro ruedas, pero en poco tiempo le seguirán el Prisma, el Y10 y el Thema, que en su versión Ferrari podrá obtenerse sea con dos sea con cuatro ruedas motrices. En lo que se refiere a qué tipo de transmisión se ha escogido, cuando menos para el Delta, el Prisma y el Y10, será del tipo conectable.



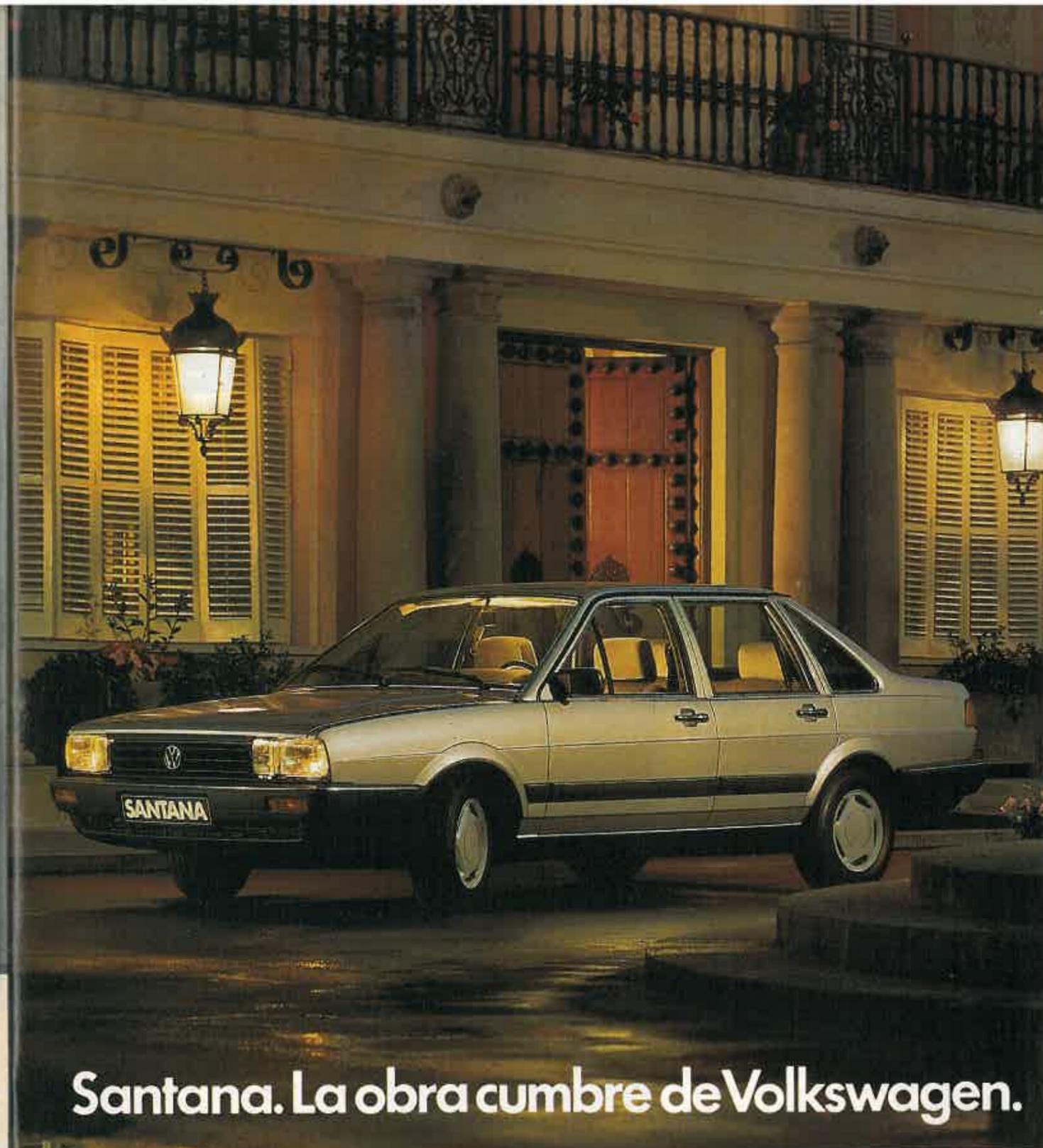
**GILERA RV-200**

**EL PESO PLUMA CON GARRA, QUE VIENE DE EUROPA**

**MOTOR CITY**

**Concesionario en Madrid**

C/ López de Hoyos, 82. Tel. 261 83 40  
C/ Bravo Murillo, 61. Tel. 253 30 94



**Santana. La obra cumbre de Volkswagen.**

En el Santana el lujo es sólo un plus. Existe un detalle mucho más importante: es un Volkswagen.

Su capó encierra años de investigación tecnológica.

El motor del Santana le permite alcanzar la máxima potencia, con un consumo increíblemente bajo.

En su diseño se ha atendido a

razones puramente funcionales. El Santana es capaz de cortar el viento a casi 200 Km/h.

Su reducido círculo de giro le otorga una maniobrabilidad única, en un vehículo de 4,5 metros.

En cuanto a seguridad, una vez más demuestra estar en la cumbre. Desde el punto de vista activo como pasivo, el

Santana está muy por encima, incluso, de lo que usted esperaría.

Venga a probar el Volkswagen Santana. Se convencerá de que también el lujo es práctico. Pregunte por la financiación FISEAT.



FABRICADO POR SEAT

Ni reconversión ni reindustrialización, fomento y promoción son las palabras que se prefieren manejar desde el Gobierno a la hora de hablar de los planes que el Ministerio de Industria tiene para con el sector del automóvil. Una nueva filosofía que se basa en el «yo le ayudaré mañana si usted se ayuda a sí mismo hoy». Las ayudas oficiales a fondo perdido se han acabado.

# PLAN MAJÓ PARA SALVARSE



En marcha un nuevo plan de promoción industrial Joan Majó ha traído aires renovados al Ministerio

**L**a llegada de Joan Majó al Ministerio de Industria ha dado un giro sustancial a la postura que la Administración mantenía desde hace bastantes años con la industria foránea interesada en instalarse en nuestro país. Y esa postura se recoge gráficamente en una frase que recorre los pasillos del Ministerio: «No nos vamos a pillar los dedos como ocurrió con General Electric o Westinghouse.» O lo que es lo mismo, se han acabado las alegrías en forma de ayudas a fondo perdido en lo que a la actividad industrial se refiere. Trasládese esta filosofía a la industria del motor y se tendrá la respuesta a la fiebre negociadora entre fabricantes y Ministerio que se ha desatado en las últimas semanas.

Poco antes del verano se constituía una comisión interministerial, formada por representantes de Industria, Economía, Transportes y Trabajo para estudiar las ayudas financieras que el Estado va a facilitar a las empresas fabricantes de vehículos. E inicialmente se establecían dos baremos: ayudar en todo lo posible a aquellas empresas cuyo balance de resultados es positivo de cara a proyectos de inversión realistas para el futuro, y examinar con lupa las peticiones de aquellas empresas que sólo pretenden tapar los agujeros de sus pérdidas.

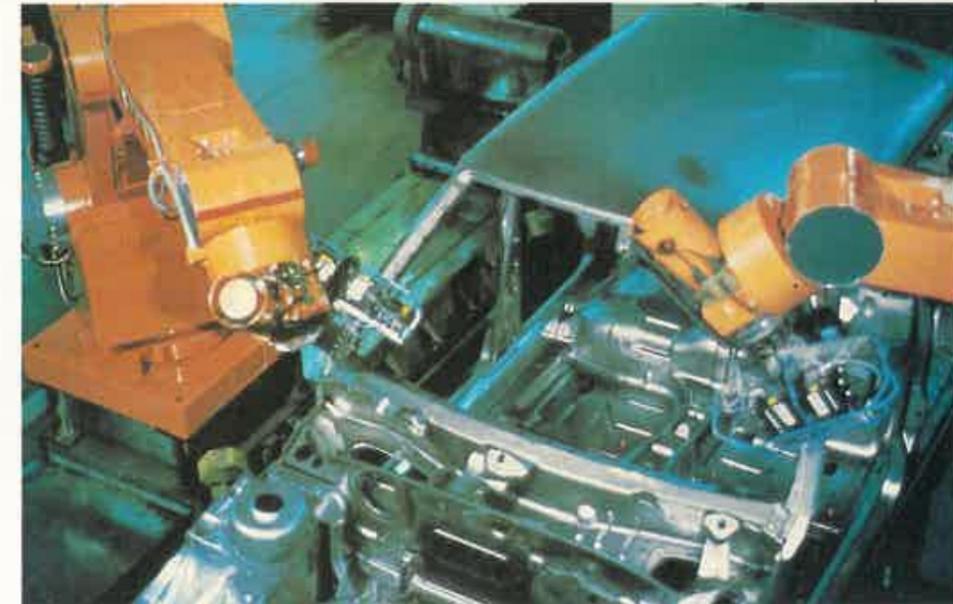
Fuentes solventes del Ministerio de Industria afirmaban a MOTOR16 que



«ya no cabe hablar de una reconversión del sector en su concepto tradicional, como ha ocurrido con la siderurgia o el naval. Sería un plan de fomento o de promoción que incite a las marcas a modernizar sus plantas para que mantengan la competitividad de aquí al año 2000». Cuatro son los requisitos que exige el Ministerio de Industria para que las firmas del sector se puedan acoger a las ayudas financieras previstas: en primer lugar, que presenten planes concretos y realistas de inversión y producción; en segundo lugar, que ese plan vaya acompañado de un acuerdo en firme con los sindicatos y no sólo a corto plazo; en tercer lugar, el compromiso de fabricar un modelo competitivo, y, por último, que se mantengan los actuales niveles de exportación.

A cambio, el Ministerio de Industria ofrece ayudas a las empresas que rubriquen acuerdos con él, con la fórmula de subvencionar el diferencial de los tipos de interés, ya que se intenta que la financiación necesaria la conceda la Banca privada. Después, la Administración subvencionaría la diferencia entre el tipo de interés que aplique esa Banca y el que se pacte entre las dos partes.

De acuerdo con las mismas fuentes de Industria consultadas por esta revista, «la objetividad y el realismo deben primar en los planes que se presenten a este Ministerio. Además, hay que actuar sobre esos informes periódicos que por cortesía nos remiten las marcas, informes que en muchos casos no tienen nada de fiable. En las conversaciones que para este plan de promoción se han



Habrán condiciones más duras para acceder a las ayudas de la Administración Se exigen planes concretos, paz sociolaboral y mantener la exportación

abierto estamos dispuestos a negociar incluso con las casas matrices a fin de que éstas se comprometan a la conclusión en firme de cada plan».

Lo que aún está en el aire es el monto total de las operaciones que se van a rubricar de acuerdo con este nuevo modelo abierto por Industria. «Es totalmente falsa —afirmaba el mismo portavoz— la información aparecida hace unas fechas en un diario madrileño, que cifraba los proyectos de inversión en torno a ciento ochenta mil millones

de pesetas. Aquí se desconoce esa cifra.» En medios del sector de fabricantes se aseguraba que a ese monto se había llegado mediante la simple suma, «a ojo de buen cubero», de los proyectos que en las últimas semanas están dando a conocer las propias marcas, pero que se alejan de lo real. En este sentido, esa suma corresponde a los 21.000 millones de pesetas anunciado por Peugeot-Taibot para los próximos cuatro años en caso de salir adelante su plan de viabilidad; los 50.000 millones



**Sube el gasóleo.**— La implantación del Impuesto sobre el Valor Añadido no supone la desaparición de gravámenes específicos en determinados bienes y productos. Este es el caso de los hidrocarburos, que junto al IVA se van a ver afectados por la ley de Impuestos Especiales, cuyo proyecto fue aprobado la pasada semana en el Congreso. Las consecuencias económicas de este nuevo esquema impositivo para los hidrocarburos supondrá que las gasolinas tendrán algo menos de carga fiscal —lo que no significa que vaya a bajar su precio—, mientras que aumentará considerablemente la de los gasóleos de automoción. En enero, pues, nuevos precios para el combustible que consu-

men los motores Diesel, lo que viene a confirmar la idea de la Administración de acercar paulatinamente los precios de gasolinas y gasóleos.



**Avis, en venta.**—Del alquiler, a la venta. Un juego de palabras. El hecho concreto es que el grupo norteamericano Beatrice ha anunciado su intención de vender Avis, una de las principales firmas de alquiler de coches en todo el mundo. Esta venta se contempla dentro de un programa a largo plazo del grupo para concentrar su actividad en la producción de alimentos.

**Acuerdo Citroën-Seat-GKN.**—El sector de componentes sigue multinacionalizándose. Ahora se ha firmado un acuerdo entre las empresas Seat y Citroën Hispania con GKN, por el cual este grupo industrial inglés suministrará componentes a las dos firmas españolas. Al mismo tiempo, las dos marcas ceden a GKN sus acciones en Indugasa, empresa radicada en Vigo que fue constituida por Seat y Citroën en 1973 y que arroja una cifra anual de negocios de nueve mil millones de pesetas anuales.

ESTA SEMANA



González y Hahn, negociaciones en la «cumbre». El presidente del Gobierno acelerará el acuerdo.



VW pondrá 420.000 millones en la mesa. Antes, Seat reducirá empleo y pérdidas.

## FELIPE GONZALEZ PREPARA LA BODA SEAT-VOLKSWAGEN

El ya próximo acuerdo Seat-Volkswagen ha recibido las bendiciones al máximo nivel oficial. En su reciente visita a Bonn, el presidente del Gobierno, Felipe González, se entrevistaba, casi a hurtadillas y en medio de la más estricta «confidencialidad», con el presidente de la firma germana, Carl Hahn. El escenario, un hotel frente a la Cancillería alemana; la hora, 8,00 a. m.; la duración, treinta minutos.

El presidente de Volkswagen, Carl Hahn, había solicitado con el máximo interés la entrevista, porque la conclusión del acuerdo tropieza con un obstáculo: las tremendas pérdidas acumuladas por Seat.

Los resultados de la reunión, de cara a la opinión pública, han sido, como es habitual en el trasunto Seat-VW, el mutismo y la opacidad más absoluta. Sin embargo, sí se puede asegurar que el 1 de enero de 1986, en el mismo momento en que pisemos el umbral de la Europa comunitaria, VW habrá tomado la mayoría del capital de Seat. Y que desde ese momento hasta 1990 —un plazo más que ra-

zonable para la Administración española— el Gobierno asumirá mediante la fórmula que sea esas dichas pérdidas.

El resultado se verá más adelante, en el momento de la presentación oficial, a bombo y platillo, del acuerdo final, aunque ya se da por hecho el compromiso español, y más cuando en la minientrevista González-Hahn este último puso sobre la mesa —en sentido figurado, claro— los 420.000 millones de pesetas que la firma germana está dispuesta a invertir en los próximos diez años para dejar Seat de punta en blanco.

Las negociaciones siguen ahora a marchas forzadas y se está centrando en la reducción de plantilla de Seat, establecida *a priori* en 4.500 empleos. En la R.F.A. no quieren que la producción integral de modelos VW en España suponga una reducción de puestos de trabajo en la propia Alemania. Y es que no hay que olvidar que, en el comité de vigilancia de esa marca, cinco de sus 10 miembros pertenecen al IG Metall, el potente sindicato alemán del metal.

que en algún momento se ha dicho va a invertir Fasa-Renault en los próximos años; unos 15.000 millones corresponderían a General Motors España; 11.000 millones de Citroën Hispania a tres años vista, y, finalmente, los 80.000 millones que la multinacional Ford Motor Corporation quiere invertir en Europa y que en algunos círculos se ha llegado a asegurar que vendrían en su totalidad a la valenciana planta de Almusafes. Sumando se obtienen 177.000 millones de pesetas, cifra que ni por asomo aparece en las cuentas del Ministerio de Industria que, con todas las precauciones habidas y por haber y

AS inversiones en la industria de automoción rondarán los cien mil millones de pesetas en los próximos años

considerando que el tema está muy verde, apunta una cifra en torno a los cien millones de pesetas.

Dentro de las firmas implicadas en el plan, el mutismo es casi absoluto. Para un portavoz de Ford España, «las inversiones que se van a realizar a corto plazo son las habituales para el mantenimiento y puesta a punto de la factoría y no hay nada más. Tampoco hay negociaciones directas con el Ministerio sobre este tema y los contactos se circunscriben a los habituales del sector».

En Peugeot-Talbot, que ha conseguido prorrogar hasta diciembre el actual plan de viabilidad, los responsables de la marca prefieren no hacer comentarios «ante el momento tan especial que estamos viviendo». Citroën, por su parte, lleva varios meses negociando con la Administración, que le ha pedido un plan serio de actuaciones y la ausencia de problemas socio-laborales. La inversión prevista por la compañía para los tres próximos años es de 11.000 millones de pesetas, y ha solicitado fundamentalmente créditos preferenciales y subvenciones con el fin de robotizar la fábrica y lanzar nuevos modelos. En breve, van a comenzar las negociaciones con la sección sindical, intentándose prescindir de 1.200 trabajadores en un plazo de tres años mediante bajas incentivadas y jubilaciones anticipadas.

En General Motors España y en Fasa-Renault y a consultas de esta revista, el mutismo era absoluto y se achacaba a la ausencia de responsables de las compañías, la falta de comentarios sobre el tema.

Raúl R. Sáez

## SONIMAG-85



La competición también estuvo presente en el salón con el Porsche 956 de Richard Lloyd



Los equipos de Fujitsu-Ten en la barqueta Lola de Brucart



La moto de Juan Garriga, con su patrocinador Mitsubishi

## EL WATIOMOVIL

UN festival de imagen y sonido ha sido la vigésima tercera edición de Sonimag, de Barcelona, ciertamente celebrado en el recinto ferial de la capital catalana. Este mundo espectacular adquiere cada año una dimensión más fastuosa, que crece al ritmo de la tecnología en que se apoya, que ha servido especialmente para miniaturizar los equipos de sonido e imagen. En este caso, lo pequeño, además de ser hermoso, es más práctico y ofrece la maravillosa oportunidad de poder gozar de los mejores medios audiovisuales en el automóvil. El video, los ordenadores personales



y la televisión vía satélite fueron las estrellas del salón, pero después era el automóvil, o mejor dicho, los equipos para automóviles, el que más público atraía. No en vano es en el coche donde pasamos muchas horas acompañados del radio-cassete.

El Salón del Automóvil, celebrado en mayo, había constituido el escaparate obligatorio de las marcas del sector y tal vez ello explique algunas ausencias, en ciertos casos importantes ya que alguna marca de primer orden en equipos para coche no hizo acto de presencia. Con ello las novedades en este campo no eran multitudinarias, aunque



lógicamente algunos fabricantes o sus importadores si que hicieron un considerable esfuerzo.

Entre éstos cabe destacar, por ejemplo, a Pioneer, que presentaba un analizador de espectros y ecualizador, el EQ-505, pensado para la línea, en la que se incluye el Compact-Disc, que fundamentalmente sirve para variar la calidad del sonido según la rumorosidad ambiental. También como novedad presentaban un ecualizador amplificador para las líneas Regular y Component de 4x20 vatios, el BP-780, los altavoces en aluminio especiales para Compact-Disc, de tres vías, conocidos por las siglas TS-V 16, capaces de «soportar» 150 vatios. Por fin, también como novedad de la marca, estaba el «cassette-deck» con ecualizador y analizador de espectros KPX-777, en el que el aparato indica de forma gráfica el sentido de giro de la cinta. Otra marca con fuerte presencia fue Fujitsu-Ten, que presentaba por vez primera entre sus fabricados el Compact-Disc, el SD-1110, que se incorpora a la gama 581 de la marca, en que se genera el sonido con un total de 190 vatios de potencia, y, naturalmente, se incorporan los últimos refinamientos en sonido para coche, mandados por computador. Para continuar con otro fabricante que presentase equipos con Compact-Disc, cabe citar Alpine, con su modelo 5900, aunque, como otras novedades, presentase los equipos 7273 L y 7245 L y los altavoces 6164, sistema Twin Driven consistente en dos bobinas por altavoz. La otra marca con modelos Compact-Disc es Sony, pero ésta tenía completamente desangelado este equipo, no pre-

sentando el resto de la gama de autorradios, haciendo hincapié en el apartado de la imagen.

Otras marcas, como Aiwa, Roadstar, Panasonic, Sansui, Kenwood, Panasonic, etcétera, también presentaban interesantes modelos, entre los que incluían especímenes de vanguardia hasta el más modesto autorradio.

Igualmente, como ya sucediese el pasado año, la electrónica aplicada al mundo de las cuatro ruedas no estaba representada. Ni antenas, ni computadores de viaje, ni televisión para automóvil. Y es que ya lo decíamos, Sonimag es la fiesta del sonido y la imagen, pero para el hogar, no para el automóvil.

Texto y fotos: J. L. Aznar



Una instalación con material Alpine realizada por Audio-Centro. El material empleado asciende a tres cuartos de millón de pesetas

OFERTAS DE LA SEMANA



**BMW**

Se conoce ya el calendario de ventas de los futuros modelos de la serie 3. A finales de noviembre aparecerá el 324 Diesel; el 325i, ya en enero del 86. Un mes o mes y medio más tarde, el 4x4. La versión descapotable para la primavera y, finalmente, el M-3 en el otoño, justo en un año. Todo esto, naturalmente, si las homologaciones no sufren los típicos retrasos en el INTA.



**FIAT**

El Fiat Uno Turbo acaba de superar el proceso de homologación y ya se está preparando su venta, acontecimiento que será una realidad a primeros de noviembre. Fiat ha transportado cien unidades que se están distribuyendo entre los importadores. El precio del nuevo deportivo será muy competitivo y ata-

cará directamente al Renault 5 GT Turbo.



**VOLKSWAGEN**

A finales de año estará en el mercado español la gama 86 del Passat, cuya presentación a la Prensa se realizará en los primeros días de diciembre. Sin cambios en la mecánica, los nuevos modelos sólo han sufrido una ligera remodelación de línea, siendo ahora más redondeados no sólo en su frontal, sino también en su parte posterior, que incorpora una luneta de mayor superficie y también un deflector. Los grupos ópticos son mayores y situados en posición horizontal.

**VOLVO**

También en cuanto pase las pertinentes homologaciones en España estará en el mercado el nuevo compacto de tracción delantera que la marca sueca presentará a la prensa especializada a finales de este mes. La mayor novedad de este modelo intermedio de la gama es su tracción delantera.

**OTRAS OFERTAS**

● Si el coche que quiere comprar es un Golf GLD y además quiere que sea de segunda mano, ahora tiene su oportu-

unidad en Vagma (calle López de Hoyos, n.º 62; teléfono 411 67 44, Madrid). Los coches que ofrece son muy nuevos y los precios incluyen matriculación y todo tipo de gastos. Un M-DZ cuesta 850.000 pesetas, un M-CX, 800.000 pesetas, y un M-EX, 3 puertas, aire acondicionado y nuevecito, 1.000.000 de pesetas.

● La firma Expomotor de Barcelona (calle Entenza, n.º 63) tiene a la venta un Wolseley 18/85 al precio de 100.000 pesetas. El coche es para coleccionistas y está sin restaurar.

● Por 850.000 pesetas Erauto (paseo Rubio i Ors, n.º 90; teléfono 710 06 96, Sabadell) ofrece un Renault 18 GTS familiar con matrícula FK de Barcelona.

● En Barciñol, S. A., tienen a la venta un Opel Rekord 2.3 Diesel en perfecto estado, equipado con muchos extras y aire acondicionado. El vehículo está como nuevo y su precio es de 1.900.000 pesetas. Barciñol está en la calle Buenaventura Muñoz, 17, y Nápoles, 21, de Barcelona. Teléfono 309 72 35.

● Por un millón de pesetas se puede comprar un Triumph TR-6 rojo del año 1971, matrícula M-955406. El coche se encuentra en muy buen estado. Además lleva overdrive e inyección. (Teléfono 733 04 08 de Madrid, apartamento 607, noches.)



El nuevo Volvo tracción delantera se presenta este mes

**La cesta de la compra**



**Para quien quiere vender**  
(normal)

Siguen siendo las primeras semanas de otoño periodo estable para la venta de automóviles. Aunque conviene esperar un poco más.



**Para quien quiera comprar**  
(normal)

Comienzan ya las primeras ofertas de otoño y, aunque se puede esperar, es el momento de iniciar la ronda a las distintas concesiones.

# Mercado

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

## KTM

350-MKT	250	46	—	452.800
250-DS	250	44	—	482.600
250-MC	250	46	—	489.300

## LAMBRETTA

125	123	8	67	172.577
150	140	7,6	97	179.388
200	199	9,7	107	186.120

## LAVERDA

RGS 1000	991	68	218	1.166.000
----------	-----	----	-----	-----------

## MONTESA

Cota 242	223,3	—	—	272.330
Cota 340 Trial	345,6	—	—	270.290
Cota 350	345,6	—	—	283.340
Enduro 80 HT	74,8	—	92	220.540
Enduro 250 HT	246,3	—	119	321.440
Enduro 350 HT	348,8	—	130	342.230

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

## MORINI

Inpala 125	124	10	100	208.780
Inpala 175	174,7	13	100	220.050

## MOTO GUZZI

V 80 III	490	47	170	606.848
V 50 Monza	490	48	175	642.473
V 50 Custom	490	47	165	657.170
V 65	643,4	52	185	663.660
V 65-SP	643,4	52	180	770.305
V 65-Custom*	643,4	52	164	747.874
850-TS*	844	67	185	1.001.728
La Mans III	844	81	220	1.003.934
1000-SP-NT	948,8	71	200	988.665
1000-Convert	948,8	—	—	819.280
California II	948,8	—	—	1.076.846

## MZ

ETZ 250	240	21	130	250.000
---------	-----	----	-----	---------

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

## OSSA

250 TE	244,2	—	130	271.990
250 Copa	24,2	160	160	343.380
303 Trial	302,7	—	—	832.130
350 Tc-Ye	250,0	—	—	237.980

## PUCH

Celva M 82-TT-AD	75,3	12	85	222.300
Celva M 82-Cross	72,3	14	70	199.900
Celva M 82-TD	73,3	10	80	246.800

## RIEJU

Scudo	74	6,5	—	183.000
Marathon MR-80	75	14	—	254.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cites	80	20	—	307.000

## SUZUKI

GSX 550 ES	572	65	195	1.011.204
GSX 750 ES*	747	87	210	950.720

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

Katana GSX 1100*	1.074	103	231	1.150.724
------------------	-------	-----	-----	-----------

## VESPA

75 Junior	74,0	4,0	90	178.500
75 Eléct.	75,0	4,4	90	196.966
125 Eléct.	123,3	8,2	100	200.630
125 Eléct.	123,3	8,2	100	212.240
125 NC	123,3	8,2	100	186.488
180 Ite	145,6	8,2	100	211.320
200 DM	195,0	10,2	110	226.661
200 Ite	198,0	10,2	110	254.860

## YAMAHA

DT 80	—	—	—	217.960
SR 250	239	17,0	115	356.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.060
XS 400	399	45,5	175	586.200
XJ 600	589	72,0	200	839.500
XJ 650	653	75,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.316

## NOTICIAS DE EMPRESA



### FORD POTENCIA EL ARTE

EN la Sala de Exposiciones de la Facultad de Bellas Artes de Madrid ha tenido lugar la exposición de 102 obras de artistas noveles que han participado en el «Concurso de Pintura Ford 1985», una muestra realizada en colaboración entre dicha facultad y la compañía Ford, bajo el lema, «Fiestas de España». Un jurado encabezado por el presidente de Ford España, Jaime

Carvajal Urquijo, y por la decana de la citada facultad, Rosa Garcerán, e integrado por distintos profesores de Bellas Artes y altos directivos de Ford España, otorgó seis premios finales, dotados con 250.000 pesetas cada uno, a Gloria Mazo, M.<sup>a</sup> Isabel Fraguas, Angel Hurtado de Mendoza, Rosa M.<sup>a</sup> Rubio, Luis Manuel Fernández y Pablo Sarabia.

### PACO LASTRA, EN BMW

FRANCISCO Lastra, que lleva vinculado al mundo del automóvil y el mar-

keting desde hace más de diez años, ha pasado a hacerse cargo de la dirección de marketing de BMW Ibérica, departamento que engloba actividades relativas a la publicidad, promoción de ventas, planificación de



mercado y formación. Francisco Lastra trabajó anteriormente en Ford España y Volvo Concesionarios.

### CON BLAUPUNKT A BERLÍN

BLAUPUNKT ha sorteado recientemente, entre los establecimientos que obtuvieron los mejores resultados en la acción «Chan, chan, chan, chaaann...», diez viajes a Berlín para visitar la «Fun-kausstellung», la exposición de imagen y sonido más famosa del mundo. El sorteo se realizó ante el ilustre notario Jerónimo Rodríguez-Arias Sánchez, en las oficinas de GGK-Madrid, agencia creadora de esta campaña. Al acto asistieron, además, Friederich Engelke, jefe de ventas de Blau-



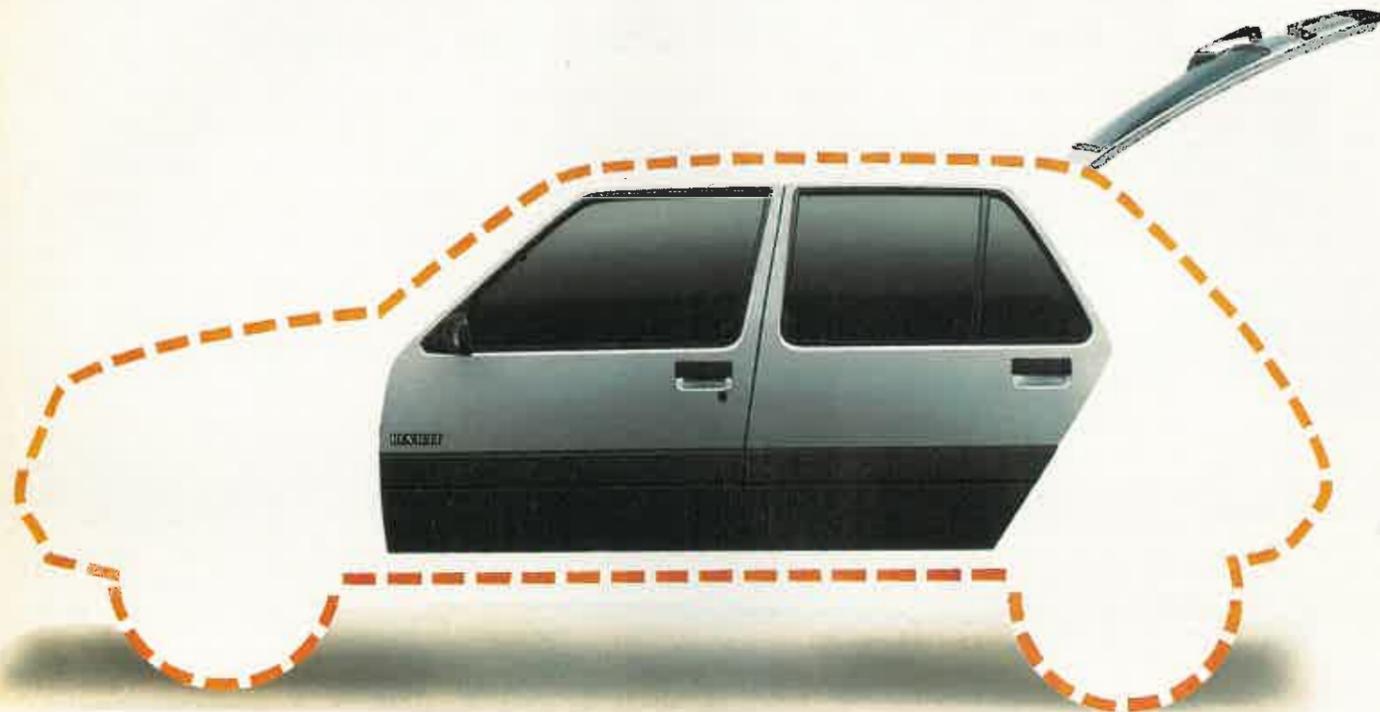
punkt; Karl L. Rothenberger, director de GGK-Madrid, y Emilio Geanini, ejecutivo de la Cuenta.

### MOTOR-PARK ABRE SUS PUERTAS

UN nuevo servicio Seat-Audi-Volkswagen acaba de abrir sus puertas en Barcelona. Se trata de Motor-Park, que cuenta con unas excelentes instalaciones. Paralelamente se ha constituido Moto-Park 92, asociación deportiva centrada en las dos y cuatro ruedas, que pretende sumarse a las acciones para apoyar la candidatura de Barcelona a las Olimpiadas de 1992.



# SUPER CINCO PUERTAS



¿Ya lo sabes, no?. Acabo de aparecer y soy un espíritu de lo más abierto. Porque soy... el Supercinco cinco puertas. Con todo el espíritu del cinco. Pero con más puertas que el cinco.

Mírame. Verás cómo me sientan las cinco puertas. Todos los elementos siguen integrados. No encontrarás ni ángulos, ni aristas...

Descúbreme. Ahora es todavía más fácil llegar a mi interior. Que es todo un nuevo concepto. Ven a verlo. Pruébame. Puedo llegar hasta los 1.397 cm<sup>3</sup>, los 72 CV de potencia. Y, en consumo, puedo bajar hasta los 4,8 litros. No sólo en los modelos de cinco puertas. Si te van más los de tres, yo sigo estando. En todas las versiones: TL, GTL y GTS.

Y si te atreves con los 200 Kms. por hora, aquí me tienes: soy un trallazo. ¿Por qué no te vienes a verme y a probarme? Nos vamos a divertir un rato. Porque soy el Supercinco cinco puertas.

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

**RENAULT SUPERCINCO**  
Con todo el espíritu del 5. Pero con más puertas que el 5

## FRENTE A FRENTE

### R-5 GTL CONTRA VW POLO CL

# PEQUEÑOS PERO MATONES

**E**N el mercado español existen dos tendencias claras: la de los coches de origen alemán con un estilo muy peculiar y los de origen francés, de carácter latino. El Polo CL y el Supercinco GTL son, cada uno, representantes de una de estas

dos tendencias. Ambos se encuentran en la misma categoría de los 1.200 centímetros cúbicos y los tres metros y medio de longitud. El Polo está en el mercado desde 1983 y el Supercinco tan sólo lleva unos meses circulando por las carreteras españolas.

Los argumentos de venta de cada uno son totalmente diferentes, ya que el Polo mantiene un aire sobrio con pocos refinamientos, muy típico alemán, mientras que el francés tiene una línea moderna y atractiva y en sus interiores encontramos muchos detalles que ale-

gran la estética general. Una vez en marcha también aparecen diferencias marcadas por el distinto carácter de cada coche.

Aunque en la actualidad las cifras de ventas del Renault son superiores a las del Volkswagen, lo cierto es que ambos se encuentran en directa competencia y, al ser sus precios muy similares, todo comprador interesado en un coche de su categoría tendrá que tenerlos en cuenta.

Durante más de 1.500 kilómetros hemos probado a fondo estos dos coches, simulando el tipo de conducción normal de un usuario joven, que es hacia quien van dirigidos estos coches, tanto por concepto como por precio.

#### INTERIORES: -VIVE LA FRANCE-

El aspecto interior de uno y de otro es totalmente distinto. La sobriedad que marca al Polo contrasta fuertemente con el moderno diseño del R-5 y sus pequeños detalles. Los diseñadores alemanes no se han molestado lo más mínimo en buscar nuevas formas o disposiciones de los mandos o los instrumentos. Utilizan la misma disposición que es común a toda la gama Volkswagen, con los mismos interruptores, las mismas manivelas, etcétera... Todo esto da un aspecto muy triste, aunque a la hora de la verdad, todo hay que decirlo, resulta sumamente funcional y robusto. En el R-5 nos encontramos con unas gamas de colores muy acertadas y que resultan muy agradables. El salpicadero, y en general todo el interior, está muy cuidado y resulta muy acogedor, aunque como contrapartida se ensucia



**«EL R-5 ES CASI TREINTA MIL  
PESETAS MAS BARATO, PERO EL  
POLO RESULTA MAS ECONOMICO  
POR USAR GASOLINA NORMAL.»**





**Renault 5 GTI**  
**Precio en la calle:**  
**915.657 ptas.**

Fecha presentación: Enero 1985.  
 Fabricante: FASA-Renault.  
 Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.  
 Número de talleres: 1.350.  
 Plazo de entrega: Una semana.

**VIRTUDES**

- Confort.
- Ventilación.
- Cambio suave y preciso.

**DEFECTOS**

- Balanceo de la carrocería.
- Motor ruidoso.
- Situación del cenicero

con más facilidad que los plásticos negros del Polo.

En lo que habitabilidad se refiere, nos encontramos con dos vehículos de características muy similares. Para los pasajeros, el R-5 es más espacioso en

FRENOS		
DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)		
	R-5	Polo
A 60 km/h.	13,4	12,1
A 100 km/h.	41,5	33,8
A 120 km/h.	58,3	53,0

PRESTACIONES		
VELOC. MAXIMA (km/h.)	R-5	Polo
148,3		155,5
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	19,8	19,6
1.000 m. salida parada	36,9	35,3
De 0 a 100 km/h.	14,9	13,9
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,1	21,5
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	23,6	*
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	39,6	38,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	43,2	*
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	15,9	15,0
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	20,7	*

\* La caja de cambio del Polo es de 4 velocidades.

**Volkswagen Polo CL**  
**Precio en la calle:**  
**944.514 ptas.**

Fecha presentación: Julio de 1983.  
 Fabricante: Seat, S. A.  
 Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.  
 Número de talleres: 1.000.  
 Plazo de entrega: Inmediato.

**VIRTUDES**

- Comportamiento.
- Consumo de gasolina normal.
- Prestaciones.

**DEFECTOS**

- Equipamiento escaso.
- Acceso a las plazas traseras.
- Iluminación.

La línea del Supercinco es más actual, a pesar de la similitud que tiene con el antiguo R-5. El Polo es más funcional, a costa de sacrificar su estética.

**FICHA TECNICA**

	RENAULT 5 GTI	VW POLO CL
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada	1.237 c.c.	1.275 c.c.
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de levas lat.	Arbol de levas en cab.
Alimentación	Carburador monocuerpo	Carburador monocuerpo
Compresión	9,25 a 1	9,5 a 1
Tipo de carburante	Gasolina 97 oct.	Gasolina 92 oct.
Capacidad del depósito	43 litros	36 litros
Potencia máxima	55 CV a 5.250 rpm.	55 CV a 5.400 rpm.
Par máximo	9,1 mkg. a 2.750 rpm.	9,8 mkg. a 3.300 rpm.
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 4 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	7,0	7,4
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	12,6	13,1
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	19,6	20,4
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	26,8	28,7
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	32,6	—
<b>DIRECCION</b>		
Tipo	De cremallera	De cremallera
Vueltas de volante entre topes	3,75	3,5
Dímetro de giro	10,25	10,1
<b>FRENOS</b>		
Sistema del./tras.	Disco/tambor, servo	Disco/tambor, servo
<b>SUSPENSIONES</b>		
Tipo del./tras.	Indep./indep.	Indep./indep.
<b>RUEDAS</b>		
Llanta	Chapa, 5 x 13	Chapa, 4,5 x 13
Neumáticos	155/70 SR 13	145 SR 13
Peso en orden de marcha	760 kg.	700 kg.

las plazas delanteras, mientras que su rival ofrece mayor anchura en las traseras. En cuanto al espacio para las piernas, las diferencias son pocas entre uno y otro, pero en el R-5 nos encontramos que al llevar los anclajes de los asientos delanteros con un solo carril hay más espacio debajo del asiento para acomodar los pies de los ocupantes de las plazas traseras. En el apartado de equipaje nos encontramos que el maletero del Polo es más amplio y aprovechable, tanto con los asientos en posición normal como con el asiento abatido. Particularmente en esta última posición la capacidad del Polo es extraordinaria, ya que la parte trasera, tipo furgoneta, permite meter en el maletero objetos de gran volumen.

El Renault ofrece por menos dinero un equipamiento bastante más completo. El cuadro incorpora un cuentarrevoluciones, que su rival no tiene, y resulta mucho más vistoso. En el Polo

**¡Se ha demostrado!**  
**En Neumáticos para Automóviles...**  
 POR SEGURIDAD - POR KILOMETRAJE - POR GAMA - POR MAS AGARRE  
**¡FIRESTONE llega más lejos!**



**Firestone**

En huellas Normal Ancha y Superancha.

## FRENTE A FRENTE

encontramos un fallo clamoroso, ya que no dispone de piloto antiniebla, accesorio de importancia vital en cuanto a seguridad.

La disposición de los mandos es clásica en los dos coches y su manejo no da problemas. No nos gustó la disposición de la palanca del limpiaparabrisas del Renault, ya que al volante es muy fácil accionarlo accidentalmente.

Los asientos son bastante buenos en ambos coches, algo más duros en el Polo, pero en los dos el respaldo es demasiado plano y en las curvas hay que aferrarse al volante para no salir disparado.

### CONSUMO



	R-5	Polo
	Litros/100 kms.	
<b>CIUDAD</b>		
A 25,3 km/h. de media ..	9,8	9,4
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h. de cruceo ..	6,0	6,7
En conducción rápida ....	10,5	11,5
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h. de cruceo ..	7,2	7,3
A fondo .....	9,9	9,6
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Consumo medio ponder.	8,4	8,4
Recorrido (kilómetros) ....	460	380

### EQUIPAMIENTO



	R-5	Polo
Cuentarrevoluciones .....	SI	NO
Cuentakilómetros parcial ..	SI	SI
Termómetro de agua .....	SI	SI
Manómetro presión de aceite .....	NO	NO
Reloj .....	SI	SI
Ordenador de viaje .....	NO	NO
Testigo reserva carburante ..	SI	NO
Testigo de freno de mano ..	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno .....	SI	SI
Parabrisas laminado .....	SI	SI
Faros antiniebla .....	SI	NO
Piloto antiniebla trasero ..	SI	NO
Aire acondicionado .....	NO	NO
Volante regulable .....	NO	NO
Asiento regulable en altura ..	NO	NO
Retrovisor regulable .....	SI	NO
Apoyacabezas delanteros ..	SI	SI
Elevalunas eléct. (del/tras.)	NO/NO	NO/NO
Cerraduras centralizadas ..	NO	NO
Luz lectura mapas .....	SI	NO
Tapón carburante con llave ..	NO	SI
Llantas aleación .....	NO	NO
Preequipo de radio .....	SI	NO
Limpia-lavaluneta trasero ..	SI	SI
Asiento posterior divisible ..	NO	SI

OPCIONES: Renault 5 GTL: pintura metalizada, 17.000 ptas.; llantas de aleación, 25.000 ptas.

El acceso a las plazas traseras está solucionado de la misma forma en los dos modelos y sólo se abate el respaldo. En ningún caso el espacio que queda es demasiado amplio, pero en el R-5, gracias a una puerta más grande, se puede entrar y salir con algo más de soltura.

Tanto en el Polo como en el R-5 la aireación está bien solucionada y en cuanto se superan los 80 kilómetros por hora el caudal de aire fresco que entra es suficiente como para circular con las ventanillas cerradas, siempre y cuando la temperatura exterior no sea excesiva.

En definitiva, en cuanto a interiores, los dos cumplen, pero el Supercinco da

### SONORIDAD



	R-5	Polo
Al ralentí .....	42,2	51,7
A 60 km/h. ....	67,4	64,5
A 90 km/h. ....	70,0	68,5
A 120 km/h. ....	78,7	73,5
A 140 km/h. ....	80,6	76,4

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



El salpicadero del Supercinco recoge casi todos los mandos. El completo cuadro de instrumentos es de lectura fácil.

La sobriedad impera en el interior del Polo. En el cuadro de mandos destaca un enorme reloj.

una apariencia mucho más atractiva y un equipamiento más completo.

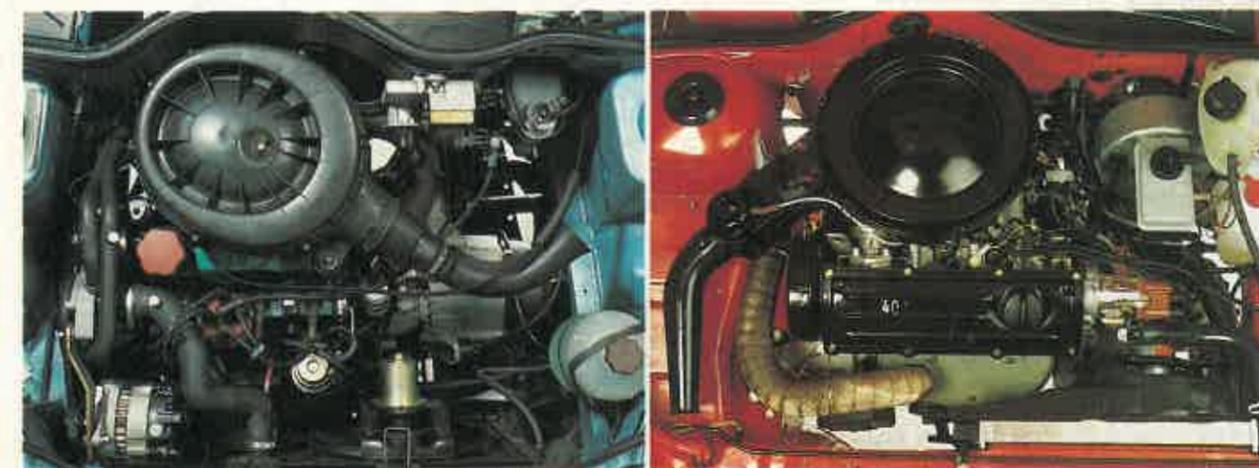
### AL VOLANTE: REVANCHA ALEMANA

La conducción de los dos coches es noble y sin problemas, pero incluso un conductor tranquilo notará unas claras diferencias. El R-5 es un coche en el que se ha buscado principalmente la comodidad de sus ocupantes. Por ello, la suspensión es bastante blanda y la carrocería se balancea bastante. En cambio, en el Polo la suspensión resulta mucho más brusca, pero no llega a ser molesta, salvo que se rueda por carreteras en muy mal estado. Cuando se intenta hacer algún pinito velocístico, esta diferencia se hace aún mayor, ya que los balanceos del R-5 aumentan y, a pesar de que no entrañan riesgo, resultan muy desagradables para los ocupantes. El comportamiento del Polo es más firme y, sobre todo, no se produce con tanta frecuencia la pérdida de tracción en la rueda del interior de la curva.



El Supercinco monta el veterano motor «Sierra». Su disposición es clásica, con un árbol de levas lateral.

El motor del Polo es de diseño bastante moderno. El rendimiento es excelente y además utiliza gasolina normal.



# SUPER BUJIA BOSCH Potencia.



Núcleo de cobre

Bosch ha desarrollado una bujía pensada para sacar todo el rendimiento del motor. Para conseguir la máxima potencia. Una bujía capaz de alcanzar en menos tiempo la temperatura óptima.

Una bujía con núcleo de cobre en el electrodo central, que contribuye a dar más fuerza y mayor poder de aceleración. Es la Super Bujía Bosch. Exíjela, es pura potencia.



**BOSCH**  
Así de seguro.

## FRENTE A FRENTE



El Supercinco GTL ofrece una línea moderna y atractiva con unos interiores acogedores y confortables. Funcionalidad, economía y comportamiento, son los principales argumentos del Volkswagen Polo CL ante el Renault

En marcha, el ruido del motor se hace sentir con bastante claridad en los dos, pero sobre todo en el Renault, cuando el régimen del motor se acerca a las 4.000 vueltas el ruido es excesivo. En cambio, en el Volkswagen es mucho más suave y tan sólo al ralentí se produce un pequeño claqueteo que proviene de la piñonería del cambio de marchas.

La dirección es más agradable en el Polo, ya que es bastante directa y no hay que hacer esfuerzos desmesurados sobre el volante. En cambio, en el R-5 resulta un poco pesada y requiere más fuerza, sobre todo a la hora de aparcar.

En el apartado mecánico hay también diferencia. El motor que monta el Volkswagen es de diseño moderno, con un árbol de levas situado en la culata y con empujadores hidráulicos. El carburador tiene un regulador electrónico y un sistema de calefacción de la mezcla de combustible y aire. Todo ello da como resultado uno de los motores más brillantes de la categoría. Por su parte, en Renault han recurrido al archiconocido y superfiel motor Sierra que han montado los Renault de pequeña cilindrada en las últimas décadas, con el árbol de levas situado lateralmente. La evolución continuada que ha sufrido este motor le permite ser todavía válido, sobre todo en lo que concierne a consumos, ya que éstos se mantienen en unas cifras excelentes. El motor del Polo está perfectamente adecuado a la

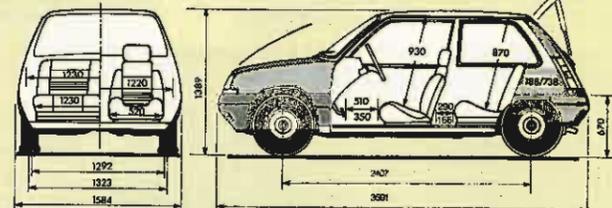
caja de cambio, de tal forma que no se echa en falta la quinta velocidad, aunque tal vez los consumos se pudiesen reducir si se incorporase una marcha más.

El R-5, por su parte, dispone de cinco marchas, cuyas relaciones son un buen compromiso entre la economía y la rapidez de reacciones del coche. Con estas relaciones es posible llevar el motor a un régimen de vueltas moderado y disponer de una reserva de potencia

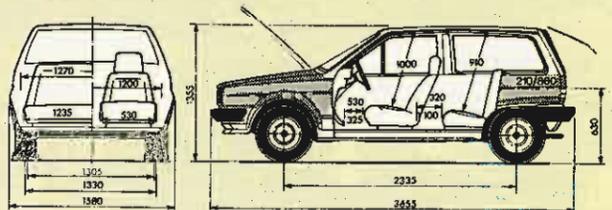
por si se presenta alguna situación apurada. El motor del Polo, en cambio, necesita girar por encima de las 3.500 vueltas para que el conductor disponga de una buena cantidad de potencia. El manejo del cambio es bueno en los dos coches, pero en particular el del R-5 es un alarde de precisión y suavidad.

A la hora de echar gasolina, los dos resultan muy parcos. El Polo consume gasolina normal y esto lo hace más económico. Con una caja de cambios de

### RENAULT 5 GTL



### VOLKSWAGEN POLO CL



## FRENTE A FRENTE



Los grupos ópticos posteriores están perfectamente acoplados a la línea del Supercinco.



El Polo no lleva piloto antiniebla. Esta ausencia se debe corregir.



En el R-5, opcionalmente, se pueden sustituir estas llantas por otras de aleación.



En las últimas versiones del Polo se han montado los tapacubos del Classic.



Los faros antiniebla, integrados en el paragolpes del R-5, son de serie.



La iluminación del VW es pobre, teniendo en cuenta su nivel de prestaciones

cinco velocidades en el Polo se harían maravillas.

Si bien en el apartado de consumos hay un empate casi total, en el aspecto de prestaciones la ventaja es para el alemán, que aventaja al R-5 en más de siete kilómetros en velocidad punta y acelera más deprisa, a pesar de que los desarrollos del Polo en las dos primeras marchas son más largos. La velocidad máxima sería aún mejor si se trabajase algo la aerodinámica.

Los frenos están a la altura de las prestaciones de estos dos coches, pero en el R-5 se nota una mayor potencia de frenado y, sobre todo, mejor tacto. En el Polo, el pedal está bastante duro y es difícil dosificar correctamente la frenada, por lo que en días de lluvia hay que ser muy cauteloso con el uso de los frenos.

Sentados al volante, nos volvemos a encontrar con la diferente mentalidad de los diseñadores. En el Polo la disposición de los mandos y pedales está pensada para gente bastante alta, por lo que para llegar bien a los pedales hay que acercarse demasiado al volante; en el Renault, en cambio, una persona algo más alta de lo normal tendrá que sentarse con las piernas encojidas para poder manejar el volante cómodamente. Para la talla media española se adapta mejor la disposición del R-5. En ambos, la palanca de cambio queda en buena posición y se alcanza a todos los mandos sin contorsionarse. Los fumadores deberían tener cuidado con el cenicero del R-5, pues cuando está abierto es fácil dejarse los nudillos al meter la tercera. La visibilidad es buena en todas las direcciones, ya que en ambos modelos la superficie acristalada es grande. Las luces son buenas en el R-5, pero resultan escasas en su contrincante. Con el Polo, en cuanto se sale de carreteras de primer orden, hay que levantar el pie, ya que la intensidad de luz es insuficiente.

## CONCLUSION: FUNCIONALIDAD CONTRA CONFORT

Para decidirse por uno o por otro coche hay que tener bien claro qué es lo que se desea. Si se busca un coche fácil de conducir con un buen nivel de confort sin preocuparnos mucho por el resto de las características, está claro que nuestro coche es el R-5 GTL. Mientras que si se tiene en mente un coche funcional, con gran capacidad para llevar equipajes y con unas prestaciones y comportamiento de primer orden dentro de su categoría, la decisión recaerá sobre el Polo CL.

En el resto de los aspectos, la igualdad es casi total, ya que ambos disfrutan de un buen acabado y un consumo prácticamente igual, aunque el Polo resulte más económico por usar gasolina normal. Por su parte, el R-5 es casi 30.000 pesetas más barato y, además, tiene un equipamiento más completo. Por esto, el Polo encaja más en un público más joven que busca cierta funcionalidad y, sobre todo, que exige un buen comportamiento rutero, mientras que el R-5 será mirado con más atención por un comprador más relajado al que la apariencia externa le importa más que otros aspectos puramente mecánicos.

Victor Piccione  
Fotos: Ramón Rodríguez

### BALANCE FINAL

	R-5	Polo
Velocidad máxima .....	2.º ***	1.º ****
Aceleraciones .....	2.º ***	1.º ****
Recuperaciones .....	2.º ***	1.º ****
Consumo .....	1.º ****	1.º ****
Transmisión .....	1.º ****	1.º ****
Caja de cambio .....	1.º ****	2.º ****
Frenos .....	1.º ***	2.º ***
Dirección .....	2.º ***	1.º ****
Comportamiento .....	2.º ***	1.º ****
Aptitudes urbanas .....	1.º ****	1.º ****
Autonomía .....	1.º ****	2.º ****
Habitabilidad .....	1.º ***	1.º ****
Maletero .....	2.º ***	1.º ****
Confort .....	1.º ****	2.º ****
Posición conductor .....	1.º ****	1.º ****
Sonoridad .....	2.º ***	1.º ****
Equipamiento .....	1.º ****	2.º ****
Calidad-precio .....	1.º ****	2.º ****

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



## A FONDO

# LANCIA THEMA SALSA TURBO

**H**ACE ahora exactamente un año que Lancia presentaba en Viena su modelo Thema, destinado a ser el más evolucionado de la gama. En este tiempo, el coche prácticamente no ha sido comercializado más que en Italia y sólo ahora comienza a venderse en otros países europeos, incluido España.

Las causas del retraso son dos: una, la tremenda acogida del coche en Italia. La otra, lo relativamente reducido

de su producción, ateniéndose a las instrucciones emanadas de los máximos dirigentes del grupo Fiat que deseaban, particularmente para este modelo, menos cantidad y más calidad. El ingeniero Ghidella y sus colaboradores parecen decididos a conseguir para Lancia la imagen de producto de calidad que había tenido en el pasado a fin de rivalizar con Audi, BMW, Saab o Volvo. En principio y hasta que a comienzos de la primavera que viene aparezca una

nueva versión equipada con el motor Ferrari —tendrá 195 caballos—, son cuatro los motores entre los que se puede escoger. La punta de lanza de los mismos son el motor del Thema Turbo i.e., que tiene su alternativa diesel en el turbodiesel. Ambos corresponden a las versiones analizadas en esta prueba y están a la cabeza de la oferta Thema en España, país para el que de momento se han desestimado algunas versiones como la equipada del motor V-6.



THEMA turbo ds.



## VIRTUDES DEFECTOS

Prestaciones	Colores apagados
Confort, presentación y acabado	Consumo sensible a la utilización (i.e.)
Consumo (Turbodiesel)	Ruido al ralenti (Turbodiesel)

### MECANICA



Ambos coches emplean motores ya existentes en el grupo Fiat. El motor de gasolina es el dos litros con doble árbol de levas que en Lancia han llevado los Beta en todas sus versiones de esta cilindrada. De todas formas ha sido convenientemente reforzado a fin de poder soportar los mayores esfuerzos a que le somete la mayor potencia que desarrolla con el turbocompresor. Gracias a éste y a la inyección electrónica, la potencia es de 165 CV. La alimentación es por un sistema de inyección electrónica apoyada por un turbocompresor. El turbocompresor tiene un dispositivo —lo denominan *overboost*— que permite, durante unos segundos (entre veinte y cuarenta, aproximadamente), el que la presión de soplado suba de 0,7 a 0,9, aumentando la potencia.

Este dispositivo se aprecia particularmente en caso de adelantamientos, en que ese suplemento de potencia permite salir de una situación apurada. La gente de Lancia ha conseguido un funcionamiento asombrosamente progresivo de este motor. La ausencia de un manómetro de presión del turbocompresor en el cuadro de instrumentos llega a hacer dudar a quien lo conduce por primera vez de si lleva un coche con motor turbo o no.

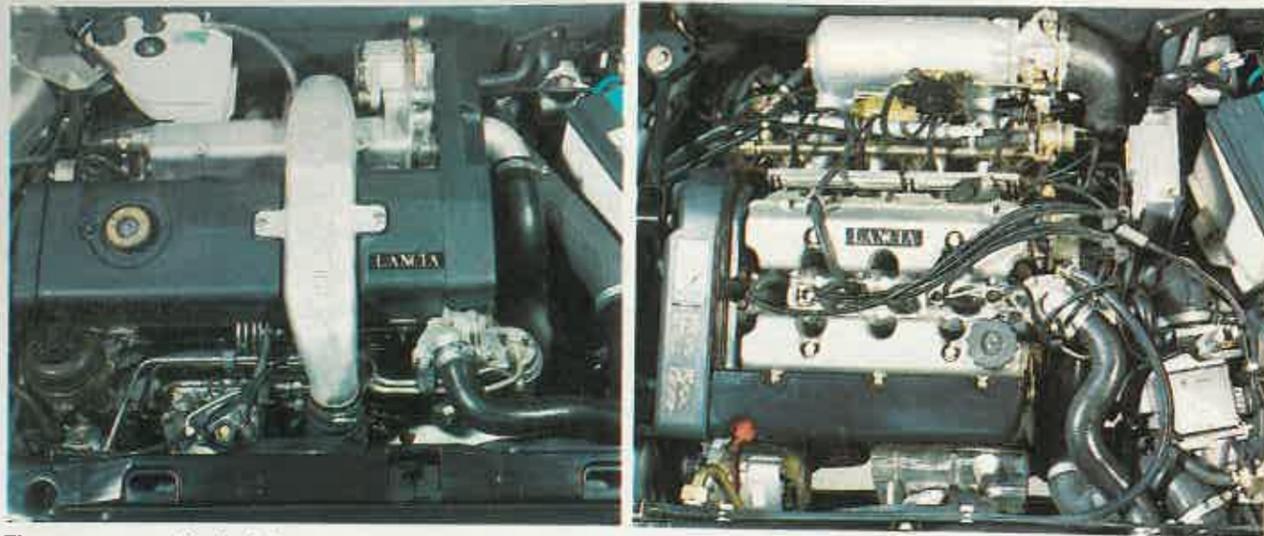
El funcionamiento es silencioso y ausente de vibraciones. El cambio está bien escalonado. Los desarrollos están bien escogidos: la cuarta y la quinta son largas pero sin exagerar, de forma que siempre se tiene una respuesta al pisar el acelerador. En cuanto al manejo del cambio, ha sido objeto de un cuidadoso estudio por parte de los responsables de la marca. Pese a que el motor va colocado transversalmente, lo que impo-

ne una complicada timonería, con varios codos, han conseguido dar a la palanca del cambio una excelente precisión y una gran suavidad.

En lo que se refiere al diesel, el motor es el cuatro cilindros Sofim de dos litros y medio de cilindrada, convenientemente revisado por los técnicos de Lancia y ligeramente modificado en su parte externa para poder colocarlo también transversalmente. La potencia conseguida es buena y gracias a la excelente aerodinámica del coche consiguió en su momento ser el diesel más rápido del mercado. En este momento, la aparición del Mercedes 300 D le ha hecho perder esa distinción. De todas formas, su velocidad máxima, cercana a los 190 kilómetros por hora, es excelente.

Como excelentes son sus consumos, siempre en relación a la velocidad a que se puede viajar con él.

THEMA i.e. turbo



El motor diesel es el Sofim de dos litros y medio. Ha sido convenientemente revisado y modificado en su parte externa.

El dos litros biárbol de gasolina da 165 caballos. Este motor sin turbocompresor ya se ha visto en los Lancia Beta.

**COMPORTAMIENTO**



La estabilidad del Lancia Thema no tiene problemas. Cuando se le fuerza al límite, deja entrever la tendencia típica de la tracción delantera a irse de morro a la entrada de las curvas. Pero esta tendencia no es exagerada y es fácil incluso para los menos expertos el controlarla, bien sea a base de volante,

bien a base de acelerador. A destacar la excelente capacidad motriz del Thema, que se hace bien patente sobre pavimentos mojados o deslizantes, y eso pese a que al coche, dotado de unas suspensiones muy confortables, balancea un poco en las curvas. Los frenos son impecables. De todas formas, si se puede pagar el sobreprecio es conveniente pedir la opción de ABS por la seguridad que proporciona. La dirección,

asistida, por supuesto, tiene una desmultiplicación justa; además, mantiene un mínimo de dureza para evitar sensaciones raras de flotación a alta velocidad. Desde el punto de vista del confort, la suspensión realiza un magnífico trabajo. Además los motores, sea el de gasolina, sea el diesel, no son ruidosos. Al último mencionado habría que mejorarle la insonorización al ralentí. La ventilación, muy eficaz. De todas

**EQUIPAMIENTO**



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

**OPCIONES:** Lancia Thema i.e.: Pintura metalizada, 41.114 ptas. Climatizador automático, 299.011 ptas.

**FICHA TÉCNICA**



	LANCIA THEMA IE TURBO	LANCIA THEMA TURBO DS
<b>MOTOR</b>		
Disposición .....	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros .....	4 en línea	4 en línea
Cilindrada .....	1995 (84x90)	2.445 (93x90)
Cigüeñal .....	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución .....	Doble árbol en cabeza accionado por polea iny. electrónica con turboc. Garret T-3	Arbol de levas en cabeza accionado por correa Bomba inyectora con turbocompresor
Alimentación .....	8 a 1	22 a 1
Compresión .....	Gasolina super	Gasóleo
Tipo de carburante .....	70 litros	70 litros
Capacidad del depósito .....	165 CV a 5.500 rpm.	100 CV a 4.100 rpm.
Potencia máxima .....	26 mkg. a 2.500 rpm.	22,1 mkg. a 2.300 rpm.
Par máximo .....	a 2.750 rpm.	
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción .....	Delantera	Delantera
Caja de cambio .....	Man., de 5 marchas	Man., de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª ..	9,8	9,1
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª ..	16,5	15,3
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª ..	24,3	24,7
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª ..	32,6	35
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª ..	39,8	44,8
<b>DIRECCION</b>		
Tipo .....	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Vueltas de volante entre topes ..	3,2	3,2
Diámetro de giro .....	10,6	10,6
<b>FRENOS</b>		
Sistema .....	Discos a las 4 ruedas; los del., ventilados; servo	Discos delante y detrás, con servo
<b>SUSPENSIONES</b>		
Tipo .....	Indep. 4 ruedas	Indep. 4 ruedas
<b>RUEDAS</b>		
Llantas .....	De aleación, 6x14	De chapa, 5x14
Neumáticos .....	195/60 VR 14	185/65 HR 14
Peso en orden de marcha .....	1.150	1.240

formas, es también recomendable el sistema de climatización programable opcional, semejante al de Mercedes o BMW.

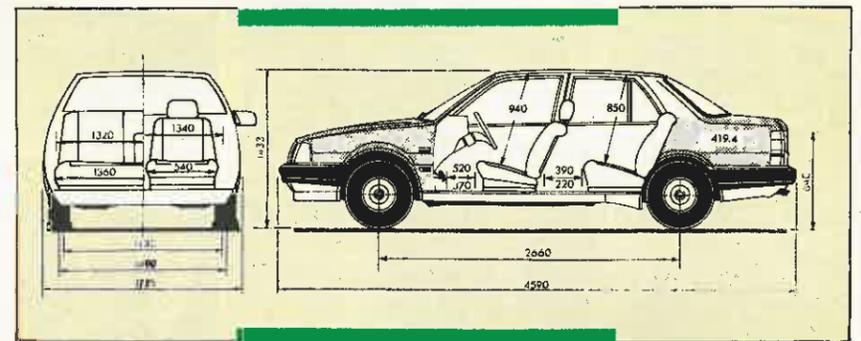
**CARROCERIA**



La carrocería es un diseño original de Giorgio Giugiaro. Como se sabe, el famoso diseñador italiano la dibujó a requerimiento de los cuatro fabricantes puestos de acuerdo para el proyecto *tipo quattro*: Fiat, Lancia, Saab y Alfa Romeo. Después de haber realizado los primeros estudios en común, Saab siguió otro camino diferente de las marcas del grupo Fiat, mientras que Alfa Romeo, acosada por los problemas de índice económico y laboral, se retrasaba.

Si Saab y Fiat acabaron de definir el proyecto inicial de Giugiaro con una quinta puerta posterior, la gente de Lancia escogió la solución más convencional de una auténtica berlina de cuatro puertas. Según parece, Alfa Romeo va a hacer lo mismo, pero ésa es ya otra historia.

El caso es que colocando un Lancia junto a un Saab, lateralmente sí existe un aire de familia, pero no de frente ni de atrás. La aerodinámica ha sido muy cuidada y, como con el Fiat Uno, se ha conseguido un bajo índice de penetra-



**PRESTACIONES**



	IE	DS
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b> (km/h.) .....	216,8	186,1
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m. salida parada .....	15,9	18,8
1.000 m. salida parada .....	28,8	33,2
De 0 a 100. km/h. ....	7,9	11,9
<b>RECUPERACION</b>		
400 m. desde 40 km./h. en 4.ª ..	17,6	21,0
400 m. desde 40 km./h. en 5.ª ..	19,8	23,4
1.000 m. desde 40 km./h. en 4.ª ..	32,2	37,1
1.000 m. desde 40 km./h. en 5.ª ..	36,0	42,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..	7,8	9,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..	10,1	15,2

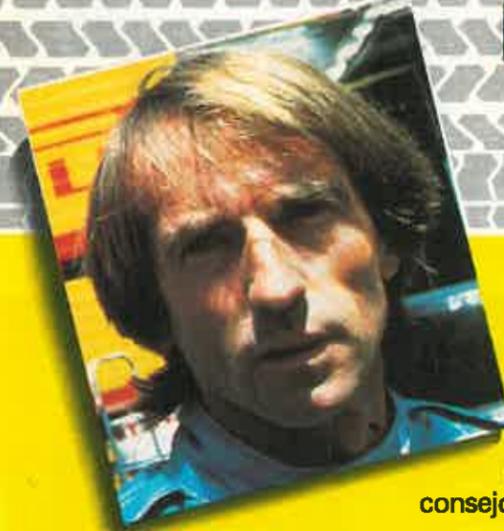
**CONSUMO**



	IE	DS
<b>CIUDAD</b>		
Litros/100 km.		
A 26,8 km./h. ....	13,8	9,2
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km./h. de cruceo		
En conducción rápida ..	6,9	5,7
	14,9	10,8
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km./h. de cruceo		
A fondo .....	9,1	7,1
	12,8	8,2
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Consumo medio pond. .		
Recorrido (kilómetros) .	11,2	7,9
	570	810

**PUEDES RODAR CON JACQUES LAFITTE EN EL JARAMA.**

**PIRELLI TE INVITA.**



Si montas tus cubiertas Pirelli P6 entre el 1 de Octubre y el 15 de Noviembre, tendrás la oportunidad de participar en el Curso de Conducción Deportiva que dirigirá el piloto de Fórmula 1 Jacques Laffitte en el circuito del Jarama. Además, en el momento de la compra de tus nuevos neumáticos Pirelli P6, recibirás "ya" un cassette de Jacques Laffitte con consejos prácticos para la Conducción Deportiva.

Monta ahora unos Pirelli P6.



**PIRELLI P6**  
LA HUELLA DEL DEPORTIVO





SOMORIDAD



	IE	DS
Ai ralenti (dB) .....	46,2	55,8
A 60 km/h. (dB) .....	63,6	62,1
A 90 km/h. (dB) .....	66,8	67,3
A 120 km/h. (dB) .....	70,2	70,6
A 140 km/h. (dB) .....	73,1	72,6
A tope (dB) .....	78,2	78,4

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

ción en el aire sin tener que llegar a formas demasiado exageradas.

En el interior, los asientos delanteros tienen una forma muy anatómica de forma que tanto el conductor como el pasajero se acomodan fácilmente en ellos. Dispone de diversos reglajes, que pueden ser eléctricos en el Turbo i.e., o manuales, en el Turbodiesel. El asiento trasero tiene un alto respaldo. El espacio para las piernas es suficiente para que puedan viajar confortablemente de dos a tres personas. Para terminar con el capítulo de los asientos hay que mencionar que se ofrecen tres tipos de

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO  
(en metros)

	IE	DS
A 60 km/h. ....	10,8	14,5
A 100 km/h. ....	27,0	38,2
A 120 km/h. ....	45,1	53,8

Lancia acabó de definir el proyecto inicial de Giugiaro, adoptando la solución más convencional de una auténtica berlina de cuatro puertas. La aerodinámica ha sido muy cuidada.



El acabado es bueno  
Las plazas traseras tienen iluminación



Los asientos delanteros pueden ser de reglaje eléctrico en el i.e.  
Para ambos modelos las tapicerías se ofrecen en tres tipos: tela, piel y «Alcántara»



Llantas de aleación en el i.e.  
Abajo, «check-panel» y aire acondicionado

tapicería: en tela, piel y Alcántara. Esta última es especialmente recomendable, es un tejido lavable, que tiene el aspecto del ante o la piel vuelta, transpira y no da calor.

En lo que se refiere al maletero, es suficientemente amplio en relación al tamaño del coche.

El acabado nos ha parecido bueno. Sólo en el salpicadero, que está bien realizado, hay demasiado plástico. No hay rastro de los malos detalles que durante algún tiempo fueron habituales en Lancia. Al parecer, el esfuerzo pedido por el ingeniero Ghidella ha sido atendido. Entre ambos coches, exteriormente las diferencias son mínimas. Además de los anagramas, los diferencian las llantas. Las del Turbo i.e. son de aleación, calzadas con neumáticos de perfil bajo. Las del Turbodiesel son de chapa con embellecedores que cubren todo el círculo de la llanta y montan neumáticos de un perfil mayor.

FRENTE A SUS RIVALES

En este segmento de automóviles hay muchísimos rivales para los nuevos Lancia. No obstante, hemos considerado como rivales más directos a los representantes de las marcas más exclusivas y que responden a los gustos de un público algo más elitista. El IE Turbo

se enfrenta contra el Audi 200 Turbo, el BMW 528 i, el Mercedes 300E y, cómo no, contra su compañero de proyecto, el Saab 9000 Turbo 16. La primera baza a favor del Lancia es el precio. Aunque todavía no se ha fijado oficialmente, se estima que va a rondar los cuatro millones de pesetas con impuestos. Dado el nivel de equipamiento y de acabado del coche, este precio lo sitúa en franca ventaja respecto a sus rivales. En cuanto a comportamiento, también es líder pero comparte esta posición privilegiada con el Saab, que también tiene un comportamiento ejemplar.

Por detrás el Mercedes, el BMW y el Audi, en este orden.

Los tres coches alemanes son máquinas de autopista, y entre ellos destaca el Audi, que con una velocidad punta de 226 kilómetros por hora es el más rápido de todos.

En cuanto a calidad hay pocas diferencias y sólo hay que destacar que los equipos básicos del Mercedes y el BMW son mínimos, y para alcanzar el nivel de equipamiento de los otros hay que invertir del orden de 800.000 pesetas en opciones.

En lo que respecta al Turbo Diesel, se tiene que enfrentar al Alfa Romeo 90 TD, BMW 525 TD y al Mercedes 300 D. Entre sus rivales se encuentran dos coches con motor turbo y uno aspirado: el Mercedes. Entre el más ba-

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



UNA SUPER BIKE  
DE 125 C.C.

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

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



### Turín-Madrid, en nueve horas y media

CON ocasión de esta prueba realizamos un recorrido excepcional, desde Turín a Madrid, parando solamente a repostar.

De la distancia total controlamos el consumo y la velocidad media de los dos automóviles en 1.438 kilómetros, que corresponden a la distancia entre una gasolinera de los alrededores de Turín y otra ya llegando a Madrid.

El resumen del viaje con ambos coches es el siguiente:

Distancia: 1.438 kilómetros (1.088 por autopista).

Consumo del turbodiesel: 156,7 litros (11.439 ptas.).

Consumo medio del turbodiesel: 10,9 l./100 km.

Consumo del IE Turbo: 220 litros (21.340 ptas.).

Consumo medio del IE Turbo: 15,3 l./100 km.

Velocidad media del viaje: 149 km/h.



rato y el más caro hay casi 1.800.000 pesetas, pero todos están dentro de una categoría, y por tamaño y prestaciones son coches que se pueden enfrentar perfectamente. Los dos alemanes están pensados para circular a gran velocidad por autopista, pero resultan algo más remolones en carretera. El Mercedes es en la actualidad el diesel más rápido del

mercado con más de 190 kilómetros por hora de velocidad punta. En lo que se refiere a equipamiento y acabado es válido lo dicho sobre las versiones de gasolina, aunque aquí hay que incorporar el supercompetitivo Alfa 90, que es el único que no llega a los tres millones de pesetas y cuyo equipamiento no desmerece en nada respecto de los

otros, aunque la calidad de acabado sea algo inferior. En cuanto a consumos no hay grandes diferencias, pero la palma se la lleva el Thema, bastante más económico que el resto de sus competidores.

Sergio Piccione  
Fotos: Alex Puyol y Ramón Rodríguez

#### LANCIA THEMA TURBO DS 3.500.000 ptas. (\*)

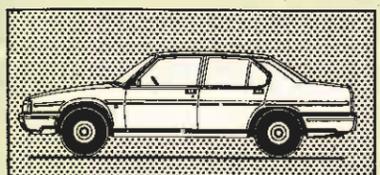
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.445 c. c. Potencia: 100 CV a 4.100 rpm. Peso: 1.240 kg. Velocidad máxima: 186,1 km/h. Consumo medio ponderado: 7,9 l./100 km. Capacidad del maletero: 420 litros.



(\*) Precio estimado, comercialización inminente.

#### ALFA ROMEO 90 TD 2.831.852 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.393 c. c. Potencia: 110 CV a 4.200 rpm. Peso: 1.250 kg. Velocidad máxima: 180 km/h. Consumo medio ponderado: 8,6 l./100 km. Capacidad del maletero: 420 litros.



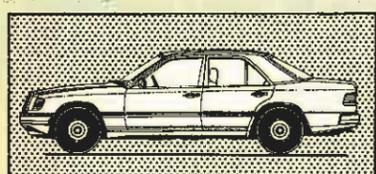
#### BMW 524 TD 3.704.502 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.443 c. c. Potencia: 115 CV a 4.900 rpm. Peso: 1.300 kg. Velocidad máxima: 185,5 km/h. Consumo medio ponderado: 8,5 l./100 km. Capacidad del maletero: 410 litros.



#### MERCEDES 300 D 4.571.154 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.996 c. c. Potencia: 109 CV a 4.600 rpm. Peso: 1.370 kg. Velocidad máxima: 192,2 km/h. Consumo medio ponderado: 8,6 l./100 km. Capacidad del maletero: 465 litros.



#### LANCIA THEMA IE TURBO 4.000.000 ptas. (\*)

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.995 c. c. Potencia: 165 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.150 kg. Velocidad máxima: 216,8 km/h. Consumo medio ponderado: 11,2 l./100 km. Capacidad del maletero: 420 litros.



(\*) Precio estimado, comercialización inminente.

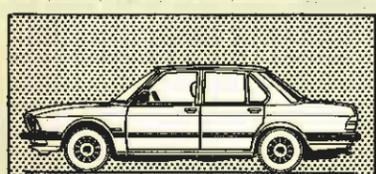
#### AUDI 200 TURBO 5.962.891 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.144 c. c. Potencia: 182 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.290 kg. Velocidad máxima: 226,2 km/h. Consumo medio ponderado: 12 l./100 km. Capacidad del maletero: 510 litros.



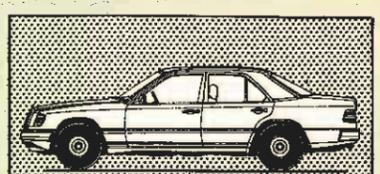
#### BMW 528i 4.222.333 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.788 c. c. Potencia: 184 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.320 kg. Velocidad máxima: 213,6 km/h. Consumo medio ponderado: 13,6 l./100 km. Capacidad del maletero: 410 litros.



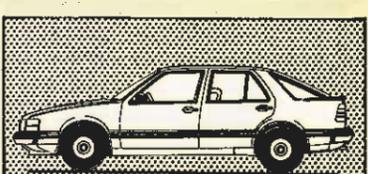
#### MERCEDES 300 E 4.988.281 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.962 c. c. Potencia: 190 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.340 kg. Velocidad máxima: 222 km/h. Consumo medio ponderado: 12,1 l./100 km. Capacidad del maletero: 465 litros.



#### SAAB 9000 TURBO 16 5.388.121 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.985 c. c. Potencia: 175 CV a 5.300 rpm. Peso: 1.300 kg. Velocidad máxima: 221 km/h. Consumo medio ponderado: 10,3 l./100 km. Capacidad del maletero: 350 litros.



## Comprar y vender



EL  
MAYOR  
STOCK DE OPEL  
DE TODA ESPAÑA



### Movilauto, S. A.

Más de 20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50.

Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68.

Disponible en sistema Leasing.

Financiación hasta 36 meses.



ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS  
POR LA MAÑANA



### REPUESTOS IMPERIO

(GASOLINERA) PLAZA LEGAZPI, 9.

Tel. 228 44 00 - 239 66 00

#### AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL)  
SPARKOMATIC  
PIONEER



JB L. Leasing KENWOOD

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

#### NEUMATICOS

MICHELIN  
PIRELLI

(MONTAJES Y EQUILIBRADO  
GRATUITOS  
PRESENTANDO ANUNCIO)

FINANCIACION  
HASTA 36 MESES

TECHO CORVAYR (TOTALMENTE PRACTICABLE)



LOS VERDADEROS ESPECIALISTAS  
EN TECHOS SOLARES  
HOMOLOGADOS EN TODA EUROPA

INSTALACION  
DE LUNAS PARA  
EL AUTOMOVIL

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

ABIERTO  
SABADOS Y DOMINGOS



Castellana Motor, S. A.



CASTELLANA, 278 -

Madrid 28046

TELS. 215 33 40 - 215 51 59



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

¡¡COMPRUEBELO!!  
¡¡LE ESPERAMOS!!

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

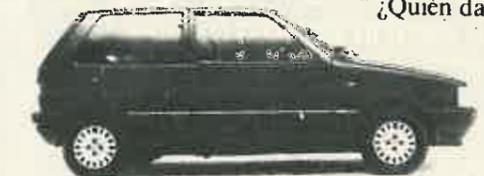
TAMBIEN ABIERTO  
SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte

### FIAT UNO COCHE DE EUROPA

¿Quién da más?



5 velocidades

Servofreno

Cuenta revoluciones

Parabrisas laminado

y reforzado

Alzacristales eléctrico

Cronómetro digital

Antemebra trasero

Lunas de color

Asiento posterior partido

Radio cassette instalado

Check-panel con control de incidencias

(incluso puertas mal cerradas)

T. Aerodinámicos

Motor 55 CV DIN 1.038.667\* Motor 70 CV DIN 1.078.535\*

\*Precio total matriculado con impuestos incluidos

Y además puede salir gratis

Véalos en: Vagma, s.a.

López de Hoyos, 62 - Tel. 411 67 44

Avda. de los Toreros, 14 - Tel. 245 72 02



ARGUELLES  
CONCESIONARIO OFICIAL

BLASCO DE  
GARAY, 37

Tels. 244 11 91 449 72 86

MADRID

SIENTA EL CONFORT Y DISFRUTE EL  
PLACER DE CONDUCIR UN CITROËN

En octubre musicalizamos  
su Citroën GRATIS

Ya tenemos ese Corsa que Vd.  
esperaba. Nuevos Opel Corsa  
4 y 5 puertas.

Ya los tenemos para Vd. Son los nuevos Corsa 4  
y 5 puertas, que aumentan la ya amplia gama de  
posibilidades que le ofrecen los Corsas. Venga a ver el que prefiere. Los tenemos todos. Para que  
disfrute siempre el que mejor se adapta a sus necesidades. Aquí lo tiene.  
Lo esperamos con las puertas abiertas.

Véalos en



Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/61. MADRID

Víctor de la Serna, 12. Tels. (91) 458 65 00/04



Comprar y vender

**BERNAUTO**

**OFERTA ESPECIAL DE NEUMATICOS EN**

**BERNAUTO**

NEUMATICOS, EQUILBRADOS, 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 EQUILBRADO GRATIS.**

Por 4 cubiertas: **MONTAJE, EQUILBRADO 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 Service

**VENDO** kits carburación Iresa. Tel. (923) 46 28 64.

**PARTICULAR**, 728 i, 1983, 67.000 kms., como nuevo, extras. 2.600.000 pesetas. Horario trabajo. Tel. (91) 256 64 00.

**MERCEDES** 300 TD Ranchera, año 1981. Pocos kilómetros. Impecable. Tel. (91) 256 80 00.

**COMPRO** contado coches de importación tipo BMW, Porsche, Mercedes, incluso accidentados y averiados. Sr. 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.

**VENDO** Volvo 244 GL. Año 83. 30.000 kms., aire, cassette, etcétera. Tel. (974) 60 24 73.

**SUZUKI** Santana descubierto rojo. Llamar noches. Tel. (983) 35 05 47.

**OPORTUNIDAD.** Vendo Jaguar XJ 6 4.2 L. Automático, aire acondicionado. Perfecto estado. Tel. (94) 685 17 31.

**VENDO** Maserati Merak B-AM, 1.500.000. Tel. (94) 685 17 31.

**SIMCA** 1.200 Especial. M-Y. Tel. 403 64 90, barato. Madrid.

**VENDO** Ford-Cuba año 32 y Opel año 30 descapotable. Tel. de 8 a 10, al (91) 715 26 20.

**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

**VENDO 132**  
1.800 c.c.  
5 Vel.

Tel. 733 94 26  
MADRID

**SUSCRIBASE A MOTOR 16**



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

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

**Cuéntenos su caso**

**PASION POR EL 11**

**Q**UISIERA hacerles algunas preguntas que espero puedan contestar en su revista. He visto en mi ciudad un coche con el anagrama Renault 17, ¿ha existido verdaderamente este coche, o existe en la actualidad? Soy un apasionado del todo terreno y me decepcionó no encontrar el Aro en la prueba comparativa que hicisteis esta primavera. ¿Habéis previsto una prueba de este modelo para el futuro? Por favor, quisiera conocer el concesionario de la marca Lada más próximo a Valladolid.

Fernando Alfageme  
Valladolid

**Respuesta.**—El Renault 17 y el Renault 15 (compartían prácticamente la misma carrocería), han sido hasta la aparición de los Fuego, los coupés deportivos de la marca francesa,



sumando con la berlineta Alpine, el grupo de coches deportivos de la marca. Dejó de hacerse hace seis años y aún es bastante frecuente ver alguno por las carreteras. No se llegó a fabricar en España, pero se vendieron

algunas unidades de importación. En cuanto a la prueba del Aro, no pudimos realizarla en su día por la cantidad de problemas que sistemáticamente nos ponía su importador REMARK. Desde entonces no hemos

vuelto a contactar con esta firma y esperamos tener una unidad disponible cuando se efectúe otra prueba de estas características.

Desconocemos si existe en Valladolid un concesionario Lada. Lo mejor es que se

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

**PORQUE LOS AMIGOS SE MERECEEN LO MEJOR.**

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



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

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

Envíeme:

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

Nombre .....  
Dirección ..... Tel. ....  
Localidad ..... C. P. ....  
Adjunto talón a nombre de INREVISIA por un total de Ptas. ....  
Como suscriptor n.º ..... de .....  
he aplicado un descuento del 10% (total 2.970 ptas/caja cava Club 16) (total 2.160 ptas/caja Rioja Sagasta 81, de Bodegas Olarra) (total 1.980 ptas/caja de Bodegas Olarra), al importe de mi pedido.  
Las cajas serán transportadas por Aitena, S. A.

# Cuéntenos su caso

ponga en contacto con el importador, Lada Ibérica, en Madrid, calle Julián Camarillo, 26. Tel. 204 67 47. Madrid.

## CARRETERAS INSEGURAS

QUIERO expresar mi más enérgica protesta contra las autoridades de tráfico y su política actual para evitar accidentes y salvar vidas en la carretera.

El día 14 de septiembre, a mi regreso de las vacaciones, fui testigo directo de un accidente (choque frontal) entre Tobarra y Pozo Cañada, carretera en perfecto estado. Una furgoneta de reparto de Prensa nacional chocó de frente contra un camión, resultando el conductor del camión herido. Desconozco la gravedad, el chófer de la furgoneta resultó con la pierna izquierda amputada y su estado parecía gravísimo. Hasta aquí



podría parecer un accidente más.

Pero según mis observaciones, y soy un profesional del volante, primero, la furgoneta se precipitó sobre el camión porque unos metros antes, en plena marcha, rompió algún órgano de dirección como pudimos apreciar por la marca en el asfalto, segundo, y más grave: las asistencias sanitarias tardaron de veinte a treinta minutos en hacer la evacuación del herido grave. Siendo una ambulancia de Cruz Roja del puesto de Tobarra, la Guardia Civil no había aparecido a los cuarenta y cinco minutos, habiendo un co-

che con radar a pocos kilómetros. Yo me pregunto, ¿para cuándo las ITV van a ser realmente obligatorias en los vehículos industriales? Y ¿para cuándo la DGT va a invertir de su presupuesto más dinero para ambulancias y puestos de socorro y menos equipos de radar y multas inútiles que lo único que hacen es indignar al conductor acosándolo como si fuera un delincuente?

Me parece muy bien el nuevo plan de autovías, pero seguiremos teniendo muchos accidentes en carreteras si el parque de vehículos sigue envejeciendo y no pa-

san una inspección técnica. Señores dirigentes, si quieren que nos equiparemos a Europa bajen las cargas fiscales al coche, que ya no es ningún lujo, y ya verán como con buenos y seguros coches baja el número de muertos en carretera.

Javier Cuena  
Coslada (Madrid)

## LA MUTUA PELAYO NOS TOMA EL PELO

TENGO mi vehículo asegurado en la Mutua Pelayo, de Madrid. Hace ya algunos días tuve un accidente, al saltarse un ceda el paso otro vehículo, curiosamente también mutualista de Pelayo.

Seguí todos los pasos exigidos por la compañía, pero la reparación de los daños sobre mi vehículo se demostraba considerablemente,

por lo que acudí a las oficinas de la compañía en busca de aclaraciones sobre el asunto. Allí se me comunicó que no pueden reparar los daños de mi coche porque el vehículo contrario estaba conducido por una persona distinta a la de su conductor habitual; concretamente, un cuñado del propietario y que en la mutua desconocían el DNI de este conductor. Yo les dije que ese era un problema que tenían que resolver ellos mismos. Ya, entre unas palabras más altas que otras, aparece un señor, quien, con buenas palabras al principio, pero muy incorrecto después, me dice que tengo que acercarme hasta la casa del conductor para pedir el número del DNI. Todo esto me parece inconcebible y ya he perdido tres mañanas en gestiones que no han servido para nada, ya que mi coche aún no ha sido reparado.

Pedro Abellán  
Madrid

## CRITICA DE TIENDAS

### Autos Montalt

MONTALT es una empresa muy conocida en Valencia, pues lleva muchos años dedicada al mundo del automóvil.

En la calle San Vicente, número 118, se encuentra su exposición con unas instalaciones modernas y espaciales. El local tiene una superficie de 980 metros cuadrados, de los cuales 300 están destinados a recambios y el resto a oficinas y exposición.

A las afueras de Valencia, en la carretera de Ma-

drid y a 2.500 metros del centro de la ciudad, se encuentra el pulmón de Autos Montalt, una gran instalación de 2.680 metros cuadrados abiertos al público. La exposición de automóviles Ford ocupa 312 m<sup>2</sup>, los talleres, casi 1.000 m<sup>2</sup>; el taller de chapa, 838 m<sup>2</sup>; la sección de recambios, casi 200 m<sup>2</sup>, y las oficinas, 500 m<sup>2</sup>.

Las instalaciones están perfectamente mecanizadas, con la utilización de videotex para la localiza-

ción de vehículos y la sección de recambios por ordenador.

También disponen de otros 2.500 m<sup>2</sup> de espacio no cubierto destinados a aparcamiento, exposición y almacén de vehículos.

Trabajan para esta empresa alrededor de doscientas personas: treinta y cuatro mecánicos y diecisiete vendedores, catalogados entre los mejores. Dentro de los talleres podemos destacar la cabina de pintura y el equipo de diagnóstico electrónico.

Montalt es un gran holding que, además, es concesionario de las firmas Pegaso, Vespa-Gilera y Neumáticos Michelin, entre otras.

Puntuaciones: Exposición, 7; talleres, 8; entregas, 8; recambios y recambios, 7; vendedores, 7; financiación, 6.



# TALBOT SOLARA ESCORIAL



## Las apariencias no engañan.

Si le impresiona el Talbot Solara Escorial, fíese de las apariencias.

No le van a defraudar, ni por un momento. Su atractiva y estilizada línea, es tan aerodinámica como parece.

Su interior amplio, acogedor y excelentemente equipado proporciona el confort de marcha que cabe esperar a simple vista.

Su motor de 1.592 cc. y 90 cv., es tan rápido y potente como Vd. piensa.

Y la versión Diesel, con un motor Peugeot de 1.905 cc. y 65 cv., supera las previsiones más optimistas.

Pruebe un Talbot Solara Escorial y compruebe que las apariencias no engañan.

Por lo menos, hasta que pregunte el precio.

También esta regla tenía que tener su excepción.

### VERSION DIESEL CON MOTOR PEUGEOT

#### CARACTERISTICAS TECNICAS

Diesel y gasolina.

- Dirección asistida • Suspensión independiente a las cuatro ruedas • 5 velocidades • Elevalunas eléctricos • Cerraduras de puertas centralizadas eléctricamente • Faros halógenos • Pre-equipado de radio.

Versión 1.9 Diesel.

- 65 cv. • 151 km/h. • 5 lts. a los 100 kms.
- Mecánica Peugeot • Reloj de cuarzo.

Versión 1.6 gasolina.

- 90 cv • Encendido electrónico • 167 km/h.
- 5,6 lts. a los 100 kms • Ordenador de viaje
- Cuentarrevoluciones electrónico.

Versión con cambio automático.



**TALBOT SOLARA ESCORIAL**



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

CEPSA Lubricantes recomendados **Esso**

## A POR EL 200

**D**ESEO felicitarle, con ocasión del redondo número 100 de MOTOR16, como responsable de una publicación en la que el tratamiento de los temas del sector es oportuno y valiente. Sigo MOTOR16 desde el número 1, naturalmente, y he ido percibiendo la evolución positiva, tanto en importancia de los contenidos como en su actualidad y, por supuesto, la variedad temática.

Enhorabuena a usted y a su equipo, y ahora, ¡a por el número 200!

M. González  
Madrid

## ANTINEBLAS

**P**OSEO un Seat Ritmo 75, sobre el que quiero que me asesoren en los siguientes puntos:

1.º Voy a sustituir las Michelin 145 por otros neumático de algo más de sección. ¿Qué medida y marca me recomiendan?

2.º Los colectores de escape debo cambiarlos pronto. ¿Puedo montarlos independientemente sin tocar la mecánica? ¿Dónde puedo encontrarlos?

3.º Acabo de montar unos faros antiniebla. Nadie me indica con claridad si debo encenderlos únicamente con niebla o por el contrario cuando lo desee, aunque eso sí, con luz de cruce.

José Antonio Sicilia  
Aguilar de la Frontera  
(Córdoba)

**Respuesta.**—Si desea montar neumáticos de mayor sección, tendrá que montar unos de medida 165/70. Estos los podrá montar sobre las mismas

## LA CABEZA DEL BAUTISTA

**L**AS Sagradas Escrituras nos relatan cómo y por qué fue cortada la cabeza a San Juan Bautista, y tales narraciones han servido y sirven en tantas ocasiones para utilizarlas como ejemplos de actuaciones contemporáneas, aunque las motivaciones sean bien distintas.

No hace mucho, las altas esferas de Citroën Hispania cortaban —en sentido bíblico— la cabeza de uno de los jefes de servicio de la factoría de Vigo. Quizá en otro caso pudiese pasar más inadvertido, pero el señor Alda —nombre del desafortunado— es conocido de muchos de los compañeros de la prensa especializada del motor por su asistencia como responsable técnico y del departamento de calidad de la fábrica viguesa a las presentaciones que la firma hace regularmente en España.

Alda ha sido despedido de la factoría después de veintiséis años de servicio, prácticamente desde que se fundó la fábrica de Vigo. ¿Motivos? Las fotografías obtenidas sobre el Peugeot 505 Restyling, que

pronto estará en el mercado y que publicaba hace unas semanas esta revista.

La dirección hace responsable al señor Alda de tal hecho y le acusa de haber colaborado en la obtención de dichas fotografías.

Que nosotros hayamos logrado las fotos no implica necesariamente que hayamos recibido la información *directamente* del responsable del servicio de pruebas, puesto que nos sobran oportunidades para estar al corriente de los movimientos de los coches. Además, los vehículos de pruebas, desde el momento en que salen a carretera, están expuestos al objetivo del primer viandante que pase por allí, tienen recorridos fijos y talonados, y no existían —en este caso concreto— instrucciones para rodar de noche, que habría hecho más difícil la labor fotográfica.

Las próximas fotos nos darán la razón, y ya que el señor Alda no está en el servicio, ¿quién será el próximo Bautista?

Rafael Cid

## Agenda

**Del 8 al 14 de octubre**

**Automovilismo**  
El sábado 12 y el domingo 13 de octubre tendrá lugar el **Rallye San Froilán**, que organiza la Escudería Miño de Lugo y es puntuable para el **Campeonato de España**. Este mismo fin de semana se celebrará también por tierras andaluzas el **Rallye Costa del Sol**, puntuable para la **Copa de España**.

**Motociclismo**  
Del 11 al 13 de octubre tendrán lugar los **Tres Días del Singles**, prueba internacional que organiza el Motoclub Singles del Berti, en Barcelona. Los días 12 y 13 en Talavera de la Reina —Toledo—, se celebra el **Trofeo Excelentísimo Ayuntamiento de Talavera**, carrera puntuable para el **Campeonato de España Juvenil 80 de Motocross**.

**Radiocontrol**  
El domingo 13 de octubre, en el Circuito de Paesa —Madrid—, tendrá lugar la carrera de resistencia **Cuatro Horas Sport Prototipos**.

llantas originales del coche. Sobre marcas es más difícil decidirse, puesto que todas las que están implantadas mayoritariamente en un mercado dan un excelente resultado. Las Michelin MXL por precio y calidad son una buena opción.

En cuanto a los colectores independientes no hay ningún problema en montarlos y se puede poner en contacto con IRESA para que le

indique el distribuidor más cercano a su domicilio. El teléfono de IRESA es (973) 20 16 62 ó 20 16 66.

En cuanto al uso de los faros antiniebla, el código es tajante: sólo se deben utilizar en condiciones de niebla, lluvia fuerte o nevada. Lo que no es necesario es llevar la luz de cruce encendida, basta con las luces de posición.



# PONGA A PUNTO SU SEGURIDAD

Revisión gratuita del 14 al 19 de Octubre

FRENOS	<input checked="" type="checkbox"/>
RUEDAS	<input checked="" type="checkbox"/>
DIRECCION	<input checked="" type="checkbox"/>
LUCES	<input checked="" type="checkbox"/>
SUSPENSION	<input checked="" type="checkbox"/>

Revise a fondo, estos puntos de su vehículo. Ayudará a reducir el número de accidentes en España y se ayudará a sí mismo. La Dirección General de Tráfico ha organizado una campaña de mantenimiento del vehículo, con centros de diagnóstico que le atenderán gratuitamente.

**Dirección Gral. de Tráfico**  
MINISTERIO DEL INTERIOR

**DEPORTE**

**RALLYE DE SAN REMO**

**LA REVANCHA DE ROHRL**



Tras un año dominado por Peugeot, Walter Rohrl se tomó la revancha con una victoria aplastante en San Remo. Abajo, el nuevo campeón del mundo, Timo Salonen, que fue segundo.



**P**ENULTIMA prueba del Mundial de Rallyes. El Rallye de San Remo ha constituido una especie de revancha para Audi, la marca campeona saliente que este año no había conseguido, hasta el momento, ni una victoria. Pese a que había inserto sólo un coche, para Walter Rohrl, ha dominado prácticamente de principio a fin, dando una idea de las posibilidades del equipo. Por otro lado, San Remo parece ha-

ber puesto fin a la era de los coches con dos ruedas motrices. A estos se les concedía unas ciertas posibilidades en asfalto. Pero en esta prueba ha quedado claro que ni siquiera en ese tipo de carreteras pueden estar delante de las cuatro ruedas motrices, a los que su transmisión total les permite poder aprovechar sin problemas su mayor potencia. La lucha por los primeros puestos se reducía a una quincena, entre los cuales destacaban, además del Audi de

Rohrl, los Peugeot de Salonen y Saby, los Lancia de ALEN, Toivonen, Biasion y Cerrato, y el Peugeot italiano de Del Zoppo. El recorrido se dividía en cuatro etapas. Dos de ellas, la primera y la última, en asfalto, y las otras dos sobre tierra. Los tramos de velocidad sobre asfalto representaban el 44 por 100 del total de kilómetros cronometrados, y los de tierra, el resto. Los Peugeot comenzaron muy fuer-



**CONSERVON TIMO** Un pinchazo le retrasó demasiado

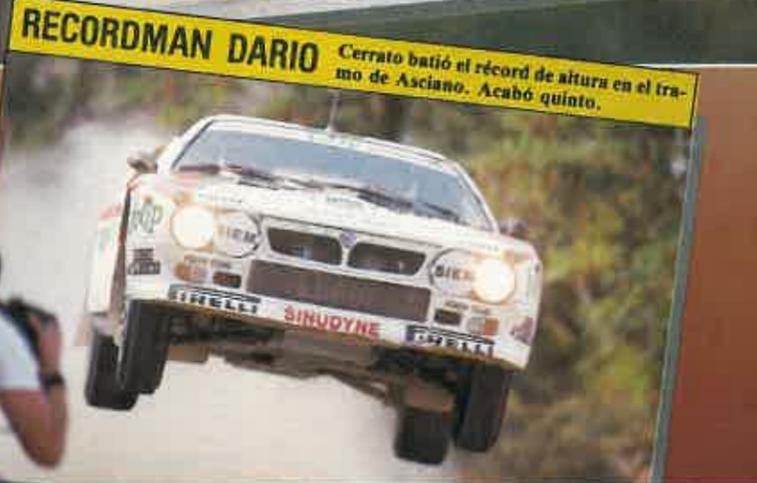
**SALTO DE ALTURA**



**EQUILIBRISTA HENRI** Toivonen fue el mejor de los Lancia y la estrella de la última etapa.



**AVIADOR ALEN** En los tramos de tierra voló bajo casi de continuo, pero al final se clasificó en cuarta posición.



**RECORDMAN DARIO** Cerrato batió el récord de altura en el tramo de Asciano. Acabó quinto.

te. Salonen marcó el mejor tiempo en el primer tramo, pero a continuación Saby ganó el siguiente, poniéndose en cabeza de la prueba hasta el final de esta primera etapa. Saby, que desde el Rallye Corte Inglés no había corrido, se mostró encantado por la eficacia del 205 Turbo 16 «Evolución II», sobre todo ahora que dispone de dirección asistida. Tras él terminaron Rohrl y su compañero Salonen. Pero las cosas cambiaron diametralmente en cuanto comenzó la tierra, Rohrl se impuso en el primero de los tramos, por delante de Salonen, mientras que Saby, cuyo motor comenzó a tener problemas de inyección y de regulación del turbo, perdió casi medio minuto y la primera posición. A partir de ese momento, Rohrl ya no dejó el primer puesto.

Sin embargo, Salonen se mantuvo en su estela hasta pasada la mitad de la prueba. Iba concediendo algunos segundos en cada tramo, pero se mantenía dentro de una distancia prudencial. Fue el tramo de Lusignano el que decidió definitivamente el rallye. Durante

atacar. La excepción fue Toivonen, que en los diez tramos que quedaban logró no sólo distanciar a Biasion —cuyo motor cada vez daba menos potencia—, sino pasar a Alen y hacerse con el tercer puesto. Rohrl, como demostrando su intención de defender su primer puesto a ultranza, marcó el mejor tiempo en el primero de estos últimos tramos. Le respondió Salonen en el segundo, pero, a continuación, al Peugeot de este último se le rompió el diferencial del eje trasero, perdiendo dos minutos más, que terminaron de arrebatarle las últimas posibilidades de triunfo. A partir de ese momento, ambos se pusieron a rodar tranquilos dejando que Toivonen ganara los tramos siguientes camino de ese tercer puesto por delante de Alen.

El quinto puesto sería al final para Cerrato, pese a un pinchazo en medio de un tramo, puesto que el motor de Biasion no daba su potencia. En cuanto a Saby, al final el motor de su coche terminó por romperse.

En el grupo A, turismos de serie, al final fue el austriaco Franz Wittmann quien se impuso. Hasta el segundo tramo de tierra había mandado Jochi Kleint, con el otro Volkswagen, pero se salió de la carretera.

**Sergio Piccione y Alex Fuyol,**  
(Enviados especiales)



Biasion completó el resultado de conjunto de Lancia. Arriba, los coches agrupados en Piza.

## OIDO EN PISA

● El rallye comenzó con el anuncio por parte de Lancia de que sus tres pilotos para 1986 serán Toivonen, Biasion y Alen. Esto quiere decir que Massimo Biasion ha rechazado la oferta que le había hecho Peugeot.

● Sin embargo, no está claro el caso de Alen. El finlandés tiene contrato con Lancia hasta finales de 1985, pero podría liberarse del mismo pagando el rescate. Peugeot le ha ofrecido una importante cantidad para irse con ellos. De todas formas, se rumorea que para liberarse de su contrato debería aceptar no correr ni con Audi ni con Peugeot.

● En Audi sólo se tiene la seguridad de mantener a Rohrl, que no quiere hacer más de seis rallyes. A Stig Blomqvist se le da como seguro en Ford, mientras que con Mikkola y Michele Mouton no se ha llegado a ningún acuerdo todavía.

● Pese a una patrulla motorizada de carabinieri, los espectadores han sido tan indisciplinados como otros años. Uno resultó alcanzado por Cerrato en el fatídico tramo de Lusignano, resultando gravemente herido. La indisciplina e insensatez de estos espectadores hacía correr riesgos innecesarios a los fotógrafos a fin de no verse tapados por ellos.

## CLASIFICACION FINAL

1, Rohrl-Geistdoerfer (Audi Quattro Sport); 2, Salonen-Harjanne (Peugeot 205 Turbo 16), a 6-29; 3, Toivonen-Pironen (Lancia Rally Abarth), a 7-52; 4, Alen-Kivimäki (Lancia Rally Abarth), a 8-33; 5, Cerrato-Cerri (Lancia Rally Abarth), a 15-25; 6, Biasion-Siviero (Lancia Rally Abarth), a 23-23; 7, Grissmann-Pattermann (Audi Quattro), a 47-32; 8, Del Zoppo-Tognana (Peugeot 205 Turbo 16), a 47-52; 9, Wittmann-Fetz (Volkswagen Golf GTI), a 1-05-06, 1º gr. A.; 10, Tchine-Gandolfo (Opel Manta 200), a 1-05-37.

# En Rioja, el tinto es oro.

Los Volkswagen dominaron el grupo A Wittmann fue, además, noveno en la general

el mismo, uno de los neumáticos de Salonen perdería la goma de su banda de rodadura y terminó por reventarse. Pese a la rápida intervención del helicóptero, el campeón del mundo perdió tres minutos y prácticamente toda posibilidad de batir a Rohrl. Salonen tuvo entonces que prestar atención a su compatriota Markku Alen, que sobre la tierra estaba realizando maravillas. Alen había tocado un muro de piedra en el primer tramo del rallye, tras lo cual se había decidido a ser prudente en el asfalto, terminando la primera etapa en séptima posición.

En lo que se refiere a Saby, trataba de dominar su coche, cuyas reacciones se habían hecho muy bruscas a causa del mal funcionamiento del turbo. Y Del Zoppo, con el 205 Turbo 16 de Peugeot Italia, trataba de mantenerse sin cometer errores. No lo conseguiría, pues en la penúltima prueba de tierra volcó, perdiendo además nueve minutos en el siguiente control.

A la última etapa se llegó con el resultado final casi decidido y prácticamente ningún piloto parecía decidido a



Carta de Oro. Rioja bien criado.



Ya puede pensar en capacidad a lo grande. En el Seat Málaga encontrará el mayor espacio interior de su categoría. Y un maletero de 453 dm<sup>3</sup> que le permitirá viajar sin dejar nada en tierra. Ahora exija el máximo de su motor System Porsche. Sus 85 c.v. responderán al segundo ante cualquier situación. Y consumiendo lo justo: 4,9 l. a 100 Km/h. Imagínese el Diesel.

Para su tranquilidad Karmann ha convertido en seguro lo que Giugiaro ha hecho bello.

Con una envoltura de acero indeformable que protege a lo grande sin restar espacio.

Es el nuevo Seat Málaga. Único en precio, grande en las facilidades para pagarlo que le ofrece Fiseat.

Hoy todo lo que usted espera cabe en un coche. Grande en diseño, prestaciones y seguridad. El nuevo Seat Málaga. Lo más grande de Seat.

**MALAGA**   
Lo más grande de Seat.



**TOD LO QUE USTED ESPERABA EN BELLEZA,  
POTENCIA Y CONFORT CABE EN EL SEAT MALAGA.**

**MALAGA GLX 1.5**

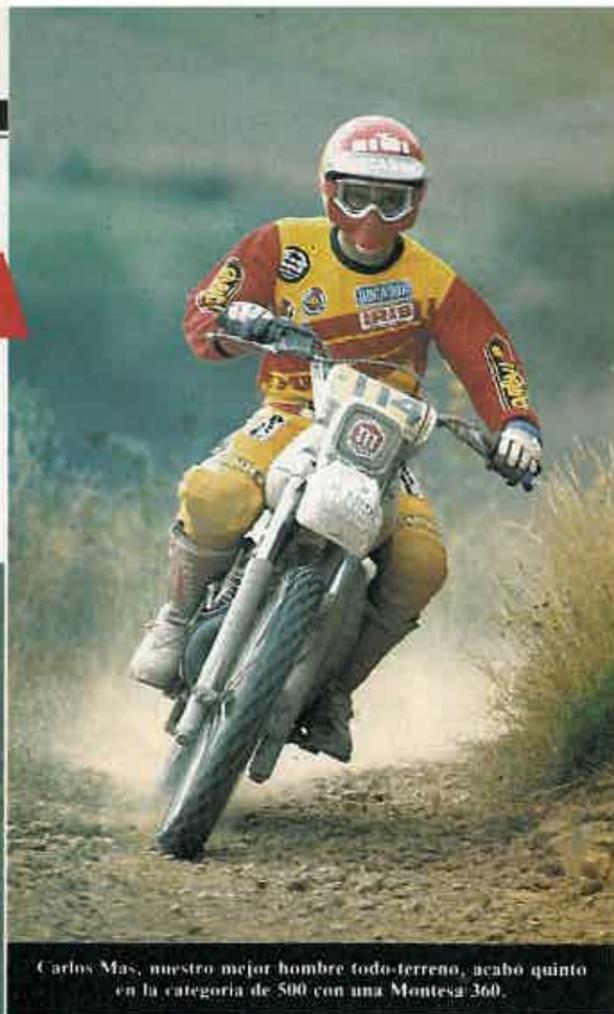
**MALAGA**

Desde 1.019.800 Ptas. (precio final, impuestos incluidos).

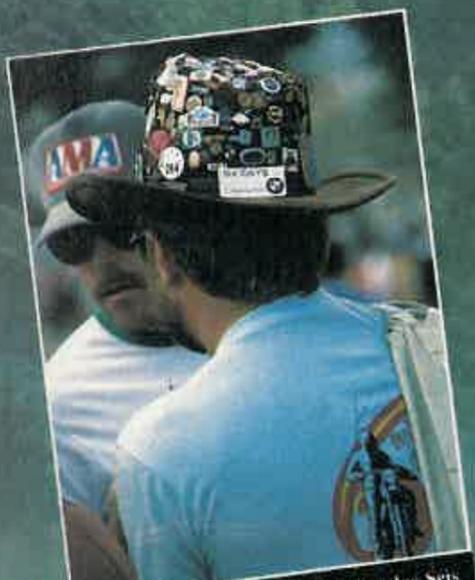


Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

# SEIS DIAS DE ENDURO OLIMPIADA DE LA MOTO



Carlos Mas, nuestro mejor hombre todo-terreno, acabó quinto en la categoría de 500 con una Montesa 360.



Participantes de todo el mundo en los Seis Días de Enduro de La Cerdana.

**E**l incomparable marco de La Cerdaña, en pleno Pirineo catalán, ha sido el escenario en el que durante toda la pasada semana han tenido lugar los Seis Días Internacionales de Enduro, prueba reina de la especialidad antes conocida por todo-terreno. Es una de las más completas disciplinas del motorismo, por no decir la que más, ya que el piloto debe afrontar distintas modalidades dentro de una misma especialidad, y ello en condiciones a menudo difíciles. La primera edición tuvo lugar en 1913 en Inglaterra, y desde siempre ésta ha sido una prueba en la que las individualidades se han sacrificado en pro del conjunto. Aunque se establecen clasificaciones por pilotos, la más importante es la que enfrenta a países entre sí en pos del preciado trofeo de la FIM. Otra clasificación importante es el Vaso de Plata, éste para pilotos sub-23.

La mecánica de la prueba es compleja, pero en síntesis podemos decir que se trata de un rallye, por accidentado y variado terreno de montaña, en que los pilotos deben respetar los horarios de paso por unos controles. Además, se disputan pruebas de aceleración, una cronometrada, una prueba de cross el último día en la que se sale por grupos, mientras que en el recorrido de cada jornada hay una cronometrada secreta. Hay que añadir que el único mecánico es el propio piloto, que debe valerse por sí mismo, teniendo incluso que cam-

biarse los neumáticos a mano. Cualquier ayuda o la sustitución de determinadas piezas implica la exclusión. Las motocicletas empleadas son prácticamente de cross, pero adaptadas al Código: luz, nivel, sonoro, etcétera..., y en su rueda trasera montan neumáticos ecológicos, que dañan menos el terreno que los empleados hasta ahora.

España ha sido el país más representado, con 50 de los 396 pilotos, mientras que el resto correspondía a más de 20 países, entre ellos austriacos, japoneses, norteamericanos, mexicanos, etcétera...

Los equipos que optan al trofeo están compuestos por seis pilotos, y así el de España lo componían Carlos Mas, seis veces campeón de España; Guillermo Moreno de Carlos; Pep Vila, campeón nacional de la mínima cilindrada; Jordi Girona, Fernando Gil y Francisco Rubio, seleccionados por Narciso Casas. Para el Vaso eran David Colom, Agustín Vall, Jordi Riera y Oscar Gallardo los encargados de representar-



Una imagen típica en las pruebas de Enduro: reparaciones de emergencia sobre la marcha.

nos. Al término de la prueba la actuación de todos ellos cabe calificarla de extraordinaria, por cuanto que en am-

bas clasificaciones han colocado a España en segundo lugar, algo que nunca antes había sucedido.

A la postre ha sido Suecia la selección que se ha alzado con el trofeo tras los italianos. El Vaso ha sido para los pilotos de la Alemania del Este. Si la prueba comenzó con el temor de ciertos sectores de gentes del lugar y bajo amenazas de ecologistas alarmistas, después de la Semana de La Cerdaña la moto ha ganado una batalla deportiva y ha dejado claro que los verdaderos motoristas no tienen nada que ver con la estereotipada imagen del gamberro motorizado que injustamente se les asocia con profusión.

J. L. Aznar  
(Enviado especial)

### CLASIFICACIONES

Trofeo: 1, Suecia, 1.792,28 puntos; 2, España, 2.788,85; 3, R.D.A., 2.900,60.  
Vaso: 1, R.D.A., 1.760,50; 2, España, 2.261,67; 3, Suecia, 2.396,66.  
80 c.c.: 1, Muraglia (Acossato); 2, Rubio (Rieju); 3, Figueras (Rieju).  
125 c.c.: 1, Pegurri (TM)...; 8, Girona (Alfer).  
250 c.c.: 1, Lalay (Honda)...; 6, Vall (KTM); 7, Gallardo (KTM).  
500 c.c.: 1, Poslendi (Jawa)...; 5, Mas (Montesa)...; 9, Moreno de Carlos (Maico).

HONDA

HONDA XL 600 LM

# Escoge el camino



Credi-Honda de Finamersa  
Te la llevas en 1 día y  
más 3 años de garantía

GAMA HONDA  
TRAIL 85  
XL 600 LM  
XL 200 PD  
XL 200 W  
CON ARRANQUE  
ELECTRICO

**PEQUEÑO CAMPEON**

Alain Prost nació hace treinta años en Saint-Chamond, un pueblecito cercano a Clermont-Ferrand. La familia Prost se dedicaba a la ebanistería y el pequeño Alain hizo sus primeras locuras al volante de una furgoneta Peugeot cargada de muebles. Después Alain convenció a su padre y logró ponerse al volante de un kart. Con su poca estatura, su nariz de boxeador, sus melenas largas y su extraño casco, un casco decorado con unos ojos estrábicos y una banda de cuadros blancos y negros, se convirtió en un tipo respetado en los pelotones. No tenía veinte años, y había ganado ya el título francés de kart y el europeo. En el 75 venció en el Volante Elf. En el 79 ganó el Campeonato Europeo de Fórmula 3



y venció en Mónaco con tanta facilidad que el viejo Ken Tyrrell dijo: «Habría que contratar a este chico antes de que su ficha fuera más cara.» Se adelantaron los ojeadores Marlboro y en el 80 Prost debutó en Fórmula 1 a los mandos de un McLaren. Del 81 al 83 Prost volvió a Renault y dio nueve victorias a la marca francesa y a punto estuvo de conquistar el Campeonato. En el 84 fichó por McLaren y se trasladó a vivir a Suiza con su mujer, Anne-Marie, una maestra de escuela, y su hijo, Nicolás, un pequeño de tres años. Alain Prost gana más de quinientos millones de pesetas al año por su contrato con Marlboro, pero se queja amargamente de los impuestos franceses.



Alain Prost ha pasado momentos de gran tensión. No podía apartar el temor de que, como en años anteriores, al final todo fallara.



# GRAN PREMIO DE EUROPA POR FIN, PROST



**A**LAIN Prost es por fin campeón del mundo de Fórmula 1. Desde 1981, el pequeño y brillante piloto francés había visto cómo el título se le escapaba siempre en el último momento; en alguna ocasión después de haber dominado de principio a fin el certamen. Este año todo ha sido diferente. Aunque ganó la primera carrera, después las co-

sas se le torcieron y solo al final ha podido batir a su rival Michele Alboreto y proclamarse campeón del mundo. El primer campeón del mundo francés de la historia del automóvil. A lo largo de los entrenamientos los equipos ingleses Lotus, Williams y Brabham habían dominado en todo momento mostrándose particularmente competitivos en un circuito tan téc-



Victoria de Nigel Mansell ante su público. El británico no tuvo demasiados problemas.

nico como éste de Brands Hatch, donde se alternan subidas rápidas, curvas lentas, y bajadas que desembocan en virajes muy rápidos. En un circuito de estas características es tan importante el comportamiento del chasis como la respuesta del motor que ha de ser brillante en todos los regímenes, y todo esto ha de ser aglutinado por una conducción metódica y precisa.

En la última tanda de entrenamientos cronometrados fue emocionante la lucha que se entabló entre Nelson Piquet y Ayrton Senna que hasta los últimos minutos habían rebajado alternativamente los tiempos de forma espectacular; sin embargo, Nelson Piquet no pudo con el ímpetu de su compatriota, y se tuvo que conformar con la segunda posición.

Nigel Mansel y Keke Rosberg habían logrado casi los mismos registros y se situaron en segunda fila con a sus espaldas Alain Prost y Philippe Streiff. Este último ha sido una sorpresa para todos cuando consiguió el quinto mejor tiempo en la parrilla de salida y marcó el sexto mejor tiempo el día anterior. Era lógico el ambiente de júbilo que reinaba en el equipo Ligier.

Sobre el equipo Ferrari, máximo rival de McLaren hasta el Gran Premio de Alemania, parece haberse cernido el desconcierto, la confusión y el desarrollo del coche que a principio de temporada era uno de los más punteros, ha

ido de mal en peor hasta llegar a límites insospechados. En Brands Hatch estaban presentes todas las cabezas pensantes del equipo técnico llegados desde Maranello para subsanar los males y aspirar por última vez al título mundial. Sin embargo, los coches italianos se situaron en la peor posición de salida en lo que va de año, y cabe recordar la frase del commendatore Enzo Ferrari: «Mis coches están enfermos, pero no encuentro un médico que los cure.»

En la parrilla de salida a la espera de la luz verde se respiraba un clima especialmente tenso, resultado de la rivalidad entre Ayrton Senna y Nelson Piquet por un lado, y Nigel Mansel con Keke Rosberg que a su vez querían llevar al triunfo los Williams. Sin embargo, después de dar la salida, cuando Ayrton Senna y Keke Rosberg rodaban en primera posición, fue el finlandés que al entrar en la subida Hailwood empujó brutalmente fuera de la pista a Ayrton Senna que con una magistral maniobra pudo hacerse con la situación y volvió a entrar en pista en la primera posición, pudiendo llegar al viraje Druids seguido por Rosberg, Nelson Piquet, Nigel Mansel y Elio de Angelis. Alain Prost se situaba en la novena posición, fiel a su planteamiento conservador en la carrera y a la espera de que las primeras posiciones se clarificaran. En las primeras seis vueltas todo

siguió igual a excepción de Keke Rosberg que optaba por una conducción agresiva y poco ética frente a sus compañeros. Efectivamente, en la séptima vuelta al intentar adelantar a Ayrton Senna en un lugar donde no había ninguna posibilidad, hizo un trompo obligando a Nelson Piquet a chocar contra él, quedando el brasileño fuera de combate.

Empujado por las ganas de triunfar en su tierra, Nigel Mansel empezó a marcar un ritmo muy acelerado y se situó en primera posición seguido por los dos Lotus de Ayrton Senna y Elio de Angelis. Más lejos, Stefan Johansson se colocaba cuarto con a sus espaldas Marc Surer sobre el único Brabham que quedaba en pista.

Antes de cumplirse la décima vuelta el motor del Ferrari de Michele Alboreto se averió, y todas las aspiraciones del piloto italiano para dar alcance a Alain Prost terminaban con el coche en los boxes envuelto en fuego y humo.

A la vista de esto Alain Prost, que rodaba en octava, posición a mucha distancia del primero, vio clara la posibilidad de alcanzar el título mundial, y paró en boxes a cambiar neumáticos, maniobra estratégica que iba a ser decisiva para su recuperación final hasta el cuarto puesto.

Mientras tanto, Nigel Mansel se había distanciado con doce segundos de Ayrton Senna que rodaba en segunda

posición en un grupo de tres coches con Marc Surer, Jacques Lafitte y muy lejos Elio de Angelis que no podía sostener el ritmo al resentirse de un golpe contraído en los entrenamientos libres del viernes.

A diez vueltas del final Marc Surer rodaba segundo marcando un ritmo sorprendente, y todo parecía estar de su parte para mantener esta posición. Sin embargo, el motor de su Brabham le traicionó, dejando así paso a Ayrton Senna que veía en sus retrovisores, muy a lo lejos, la amenazadora imagen de Keke Rosberg y el Williams que cada vez estaba más cerca. El finlandés ha-



Desolación en Ferrari. Tomaini y Postlewhite no se aclaran

bia recuperado casi doce posiciones y se situaba tercero adelantando a Alain Prost y Elio de Angelis, que ya rodaba a una vuelta de diferencia.

Al estar ya decidido el campeonato del mundo, los dos grandes premios restantes, Kyalami y Adelaida, ya carecen de interés; sin embargo, Alain Prost ha dicho: «Ahora que soy campeón del mundo podré divertirme en las próximas carreras y conducir de una forma despreocupada, esto también me servirá para demostrar la superioridad de McLaren.»

Texto y fotos: Gigi Corbetta

## BRANDS HATCH, EN BREVE

● El ingeniero John Gentry ha entrado a formar parte del equipo Brabham, junto a Gordon Murray. Se trata del tercer cambio de escudería en lo que va de temporada. John Gentry perteneció a Alfa Romeo y posteriormente prestó sus servicios en Renault.

● El veterano John Watson ha sustituido momentáneamente a Niki Lauda, que todavía se resiente de la lesión contraída en el accidente de Spa. El piloto inglés se ha mostrado entusiasta por la oportunidad que Ron Dennis, jefe del equipo McLaren, le ha brindado. Por otra parte, John Watson estaba encantado con el comportamiento del coche, que le ha permitido familiarizarse enseguida con él y situarse en la séptima posición final.

● El piloto italiano Ivan Capelli ha dejado la Fórmula 3.000 para entrar a formar parte del equipo Tyrrel de Fórmula 1. Con éste es el tercer piloto que llega desde la F-3.000 hasta la F-1. Su actuación en este gran premio ha sido la esperada: varios trompos y salidas de pista en los entrenamientos, y en la carrera ha ocurrido lo mismo. Seguramente el tiempo arreglará este problema de juventud.

● Al registrar Ayrton Senna el tiempo de 1-07-169 en los entrenamientos de clasificación se ha derrumbado el último récord en posesión de un coche con motor atmosférico, que hasta la fecha pertenecía a su rival Keke Rosberg, que lo estableció el pasado año sobre el Williams rodando en 1-09-540.

● Teddy Mayer, jefe del equipo Beatrice, ha hecho público en una rueda de Prensa mantenida en el circuito que Patrick Tambay será el segundo piloto del equipo, junto a Alan Jones.

● La escudería Toleman ha ofrecido al piloto Oscar Larrauri una opción para entrar a formar parte del equipo

en la próxima temporada. Si todo sigue su cauce, Larrauri debería empezar a ensayar con el nuevo coche en el mes de diciembre.

● La pasada semana le ha sido retirado el permiso de conducir durante tres meses al actual campeón del mundo, Alain Prost. La infracción ha consistido en exceso de velocidad por parte del piloto, que rodaba a 176 kilómetros por hora al volante de su Porsche en un tramo donde la velocidad estaba limitada a 80 kilómetros por hora. En fin, cosas que pasan.

● En el coche Zakspeed de Christian Danner se han montado dos pequeños alerones en la parte delantera, que van sujetos desde el alerón inferior hasta los deflectores verticales, tipo McLaren y Arrows, situados un poco más atrás de las ruedas delanteras y en la parte interior. Según ha explicado Eric Zakowski, este sistema canalizaría mejor el aire hacia los deflectores y mejoraría también la depresión.

● Ferrari ha presentado dos coches prácticamente diferentes a los empleados en el circuito de Spa, éstos son el resultado de los prolongados ensayos en la pista de Fiorano durante las últimas semanas. Las modificaciones más relevantes se refieren a la colocación de los intercambiadores de calor que en este caso están colocados paralelamente al chasis y su aleteado es diferente. La geometría de la suspensión trasera ha sido modificada una vez más así como la aerodinámica en la parte posterior. A pesar de esto, Michele Alboreto ha comentado: «Mi coche es muy nervioso de conducir. A la entrada en curvas rápidas sobrevira, y a la salida subvira.» Durante los entrenamientos los motores se han mostrado frágiles por causa de problemas en el sistema de alimentación que según parece causa sus averías.

## PARRILLA DE SALIDA

12 Ayrton Senna Lotus-Renault 1-07-169	7 Nelson Piquet Brabham-BMW 1-07-482
5 Nigel Mansell Williams-Honda 1-08-059	6 Keke Rosberg Williams-Honda 1-08-197
25 Philippe Streiff Ligier-Renault 1-09-080	2 Alain Prost McLaren-TAG 1-09-429
8 Marc Surer Brabham-BMW 1-09-762	16 Derek Warwick Renault 1-09-904
11 Elio de Angelis Lotus-Renault 1-10-014	26 Jacques Laffitte Ligier-Renault 1-10-081
22 Riccardo Patrese Alfa Romeo 1-10-251	18 Thierry Boutsen Arrows-BMW 1-10-323
28 Stefan Johansson Ferrari 1-10-517	20 Piercarlo Ghinzani Toleman-Hart 1-10-570
27 Michele Alboreto Ferrari 1-10-659	3 Martin Brundle Tyrrell-Renault 1-10-731
15 Patrick Tambay Renault 1-10-934	23 Eddie Cheever Alfa Romeo 1-11-500
17 Gerhard Berger Arrows-BMW 1-11-608	19 Teo Fabi Toleman-Hart 1-12-090
1 John Watson McLaren-TAG 1-12-496	31 Alan Jones Lola-Hart 1-13-084
9 Philippe Alliot Ram-Hart 1-13-537	4 Ivan Capelli Tyrrell-Renault 1-13-721
30 Christian Danner Zakspeed 1-15-054	29 Pierluigi Martini Minardi-MM 1-15-274

## CLASIFICACION

1, Nigel Mansell (Williams-Honda); 2, Ayrton Senna (Lotus-Renault), a 21-396; 3, Keke Rosberg (Williams-Honda), a 58-533; 4, Alain Prost (McLaren-TAG), a 1-06-121; 5, Elio de Angelis (Lotus-Renault), a 1 vuelta; 6, Thierry Boutsen (Arrows-BMW), a 2 v.; 7, John Watson (McLaren-TAG), a 2 v.; 8, Philippe Streiff (Ligier-Renault), a 2 v.; 9, Riccardo Patrese (Alfa Romeo), a 2 v.; 10, Gerhard Berger (Arrows-BMW), a 2 v.; 11, Eddie Cheever (Alfa Romeo), a 2 v.; 12, Patrick Tambay (Renault), a 3 vueltas.

## ASI VA EL MUNDIAL

### Pilotos

1, A. Prost (72 puntos), Campeón del Mundo; 2, M. Alboreto (53); 3, A. Senna (38); 4, E. de Angelis (33); 5, Keke Rosberg (25); 6, N. Mansell (22); 7, S. Johansson (21), y N. Piquet (21); 9, N. Lauda (14); 10, P. Tambay (11).

### Marcas

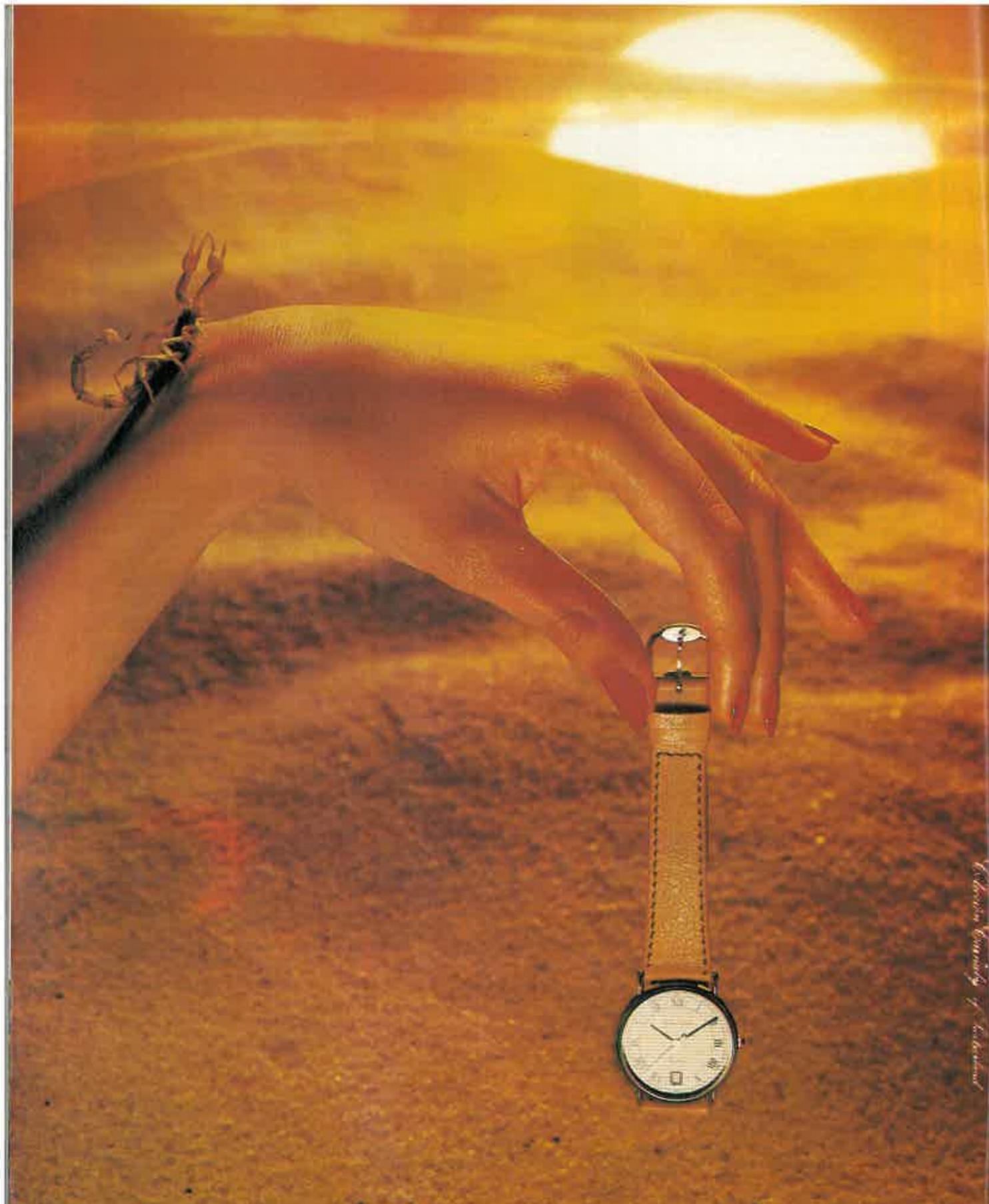
1, McLaren (86 puntos); 2, Ferrari (77); 3, Lotus (71); 4, Williams (49); 5, Brabham (26); 6, Renault (16); 7, Ligier (13); 8, Arrows (10); 9, Tyrrell (4).



Senna terminó en segunda posición, entre los dos Williams Honda. El piloto de Lotus fue sacado de la pista por Rosberg en las primeras vueltas.



Ajustado adelantamiento de Tambay a Cheever. El primero cambiará a Beatrice y el segundo a Toleman.



Sangre fría... latido de cuarzo... mitad peligro... mitad fascinación.

  
Maurice Lacroix



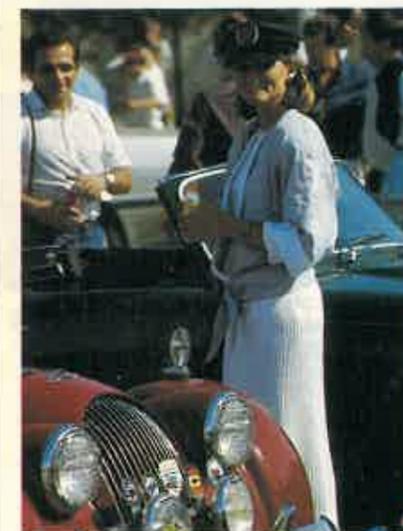
**Rallye RACE Soria  
BARRERAS,  
A UN PASO DEL TITULO**

Una victoria de Guillermo Barreras en el Rallye de Soria, del Campeonato de España de Tierra, ha servido al piloto vigués para situarse en una inmejorable posición cara a la consecución del título final.

José María Serviá abandonaba en el primer tramo con el grupo de su Seat roto, y Juan Carlos Oñoro tuvo problemas de temperatura (por una junta de culata dañada) en toda la prueba.

También padecieron lo suyo Pipo Couret, que abandonó en el penúltimo tramo, cuando marchaba tercero, y Ramón Pich, que rompió el cambio en el último tramo y descendió hasta el sexto puesto. Gracias a ello, la segunda posición fue a parar a manos de Isidro Oliveras, por muy poca diferencia respecto a Ignacio Sunsundegui y Juan Carlos Oñoro.

Destacable la actuación del indestructible BMW 524 Td de Joan Arnela, y entre los «jeeps», muy cerrada la lucha del pequeño Suzuki de «Rizos» Muñoz, frente a los Nissan de Prieto y Begoña Kaibel. Al final fue Prieto el que se llevó el gato al agua, con una versión antigua del Patrol.



**Clásicos deportivos  
ZARAGOZA  
FUE UNA FIESTA**

El valenciano Jesús Costa Cuquerella, con un Porsche 911 S del año 1967, fue el ganador de la III Concentración Nacional de Automóviles Clásicos Deportivos de Zaragoza, que se celebró el pasado fin de semana en la capital maña. Esta concentración, que fue un éxito de organización y participación, más de 70 coches, tuvo dos pruebas cronometradas, la primera, que ganó Emilio de Villota, con Porsche 911 S, en el kartódromo zaragozano, y la segunda, una subida cronometrada al Casino Montesblancos, en la que se impuso Tury Riveraigua, con un Morgan Plus 8 del año 68.

**PARA AMANTES DEL TODO-TERRENO**

El Ayuntamiento de Cuenca ha organizado para los días 26 y 27 de octubre una prueba de todo-terreno para coches y motos. El circuito, de 252 kilómetros, se recorrerá dos veces y el total de los premios en metálico es de 1.500.000 pesetas. La inscripción se cierra el próximo 15 de octubre y los precios son 40.000 pesetas por automóvil, 30.000 pesetas por motocicleta y 10.000 pesetas por piloto.

Sigue abierta la inscripción para todos los interesados en presentarse a las pruebas de selección del Camel

Trophy, que este año tendrá como escenario el continente australiano. Los interesados en participar en la selección tienen de plazo hasta el 4 de noviembre para ponerse en contacto con la organización, escribiendo al apartado 116 de Madrid o llamando a los teléfonos 413 68 75 ó 416 07 89 también de Madrid.

Los días 26 y 27 de octubre se disputarán las 100 Millas de los Monegros El Ciervo. Es una edición nacional de la Baja Montesblancos. Tendrá un recorrido aproximado de 160 kilómetros.

**A TODO GAS**



Todos los equipos españoles participantes en el Rallye Faraones han verificado sin novedad: los cinco Patrol y los dos Pegaso iniciarán a partir del día 10 la aventura del desierto, con más de 3.000 kilómetros de recorrido. Entre los inscritos en coches cabe señalar a Ickx con uno de los dos Porsche 959 oficiales, los equipos Mitsubishi Pajero, Range Rover, Lada Niva y Mercedes.

Continúa la racha de mala suerte para el piloto cántabro Jesús Puras. Pocos días antes del Rallye Príncipe de Asturias tuvo que ser ingresado por una afección de pulmón y fue operado con urgencia de un neumotórax. Aunque su estado ha mejorado notablemente, es casi seguro que no pueda tomar la salida del próximo rallye puntuable para el Campeonato de España, el San Froilán.

Muchos españoles en la final del Europeo de Turismos. Además de los habituales, Carlos Sainz, Jesús Díez de Villarroel, Pérez Sala y Villamil, etcétera, participarán tanto en la prueba de Estoril como en la del Jarama.

Por primera vez un español se ha inscrito en una carrera de camiones. Se trata de Alejandro Menéndez, que con ayuda de Firestone va a correr con un Dodge de 300 CV en el circuito de Monza el próximo fin de semana.

Hannu Mikkola, con un Audi Quattro, ha ganado el Rallye Hong-Kong/Pekin por delante de Lars Erik Thorph, con Toyota, y Erwin Weber, con Opel Manta 400. Tras esta victoria, Mikkola podría despedirse de Audi para hacer algunos rallyes del Mundial con un Mini Metro. En cuanto a Thorph, en Toyota van a ofrecerle un contrato.





## BALLESTA



## José María Casanovas

### En septiembre, sonó la alarma



**E**STAN desmoralizados. Le han visto las orejas al lobo y su cabeza se ha convertido en una calculadora. Unos piensan en reducir personal, otros en reestructurar la empresa al nivel del volumen de un país en crisis y sólo los más drásticos, los más pesimistas, amenazan con bajar la puerta y echar el cierre.

Estamos hablando de los vendedores de coches, de los concesionarios oficiales para ser más exactos. El pasado mes de septiembre se ha encendido la luz roja en Catalunya. Las ventas han caído en picado. De una forma brutal, terrible. Con decir sólo que septiembre ha sido peor que agosto, queda revelada la gravedad del problema.

La verdad es que 1985 está siendo mucho más duro de lo que se vislumbra. Algunos optimistas veían incluso en este año en curso al final del túnel, la lucecita de la esperanza. Nada de ello. Excepto un mes de julio que fue excepcionalmente bueno y que hizo concebir no pocas esperanzas, el otoño se presenta negro.

En Barcelona hay concesionarios punteros de marcas multinacionales —Ford para más señas— que el pasado septiembre han vendido menos del 50 por 100 que en el mismo periodo el año anterior. Y los que exhiben modelos extranjeros,

tampoco se salvan de la quema. Entre la crisis económica y la psicosis que ha creado la entrada el 1 de enero en la Comunidad, las ventas han sufrido un frenazo que motiva que algunos incluso tengan dificultades para pagar a final de mes. Con la supresión del impuesto de lujo y la entrada del IVA, muchos piensan erróneamente que los coches bajarán de precio y están a la expectativa. Craso error que merece una campaña de información.

Un solo dato para confirmar esta luz roja de alarma que se detecta con fuerza y temor. Las matriculaciones en la provincia de Barcelona cayeron en el primer semestre en un 19 por 100. Es decir, en 1984 se matricularon 50.686 automóviles y este año sólo 42.527.



Pero nos resistimos a creer que el panorama es exclusivamente sombrío. Por ejemplo, Fernando Serena, el que fuera patrocinador de las aventuras de Zanini con Ferrari, acaba de abrir una exposición de coches extranjeros en la avenida de Sarriá, que parece Hollywood. Desde mármol a go-gó a Ferraris exclusivos. Una tienda que es toda una tentación y que confirma algo tan antiguo como la vida. Los extremos se tocan. Los coches baratos se venden bien, los automóviles millonarios, también.

Un recordatorio para terminar. En el Rallye Faraones esperamos oír hablar fuerte de nuestros compatriotas. Con las pirámides y el Nilo como decorado de excepción, y a lo largo de 3.500 kilómetros, la escudería Nissan y los camiones Pegaso van a por todas.

No hay que soñar, el triunfo en su categoría —diesel los Patrol y camiones de más de diez toneladas la todavía empresa del INI— sería un resultado excepcional en un apueba donde el número uno lo lleva un tal Jackie Ickx a los mandos de un Porsche 959 con cuatro ruedas motrices y 450 CV bajo el capó, que es toda una joya. A este paso, sólo nos falta por ver un día un Porsche escalando una pirámide...

# Nuevo Fiesta



# Surf

**NUEVO EQUIPO DEPORTIVO.**

**MOTOR 1.3 CVH.**

Prepárate a vivir una experiencia, con el nuevo Fiesta Surf. El deportivo de tu generación.

El Fiesta Surf tiene un llamativo equipo exterior: alerón delantero, paragolpes y tapacubos especiales, raya roja en la moldura lateral, moldura negra en paso de ruedas, retrovisores exteriores del mismo color que la carrocería...

Pero lo más divertido del nuevo Surf es conducirlo.

Su poderoso motor de 1.3 CVH desarrolla 69 CV, que te llevan de 0 a 100 en 12,2 segundos y alcanzan los 163 Km/h. sin esfuerzo. Con su 5.ª marcha de serie y sus neumáticos de 165, el Surf es una gozada total.

Ven hoy mismo a probar tu deportivo a cualquiera de los 450 puntos de Venta y Servicio Ford. Será toda una experiencia.

1.003.508 Ptas.  
Precio F.F., impuestos y transporte.



Diseño y Calidad



Esta es la tarjeta con más prestigio en todo el mundo.  
Y la que menos va a utilizar.

Le presentamos la tarjeta VIP del Club Audi.

Una tarjeta que distingue a quienes la llevan. Aunque nunca lleguen a utilizarla.

La razón es bien sencilla. Esta tarjeta sólo sería útil en el supuesto de que su Audi llegase a tener alguna avería.

Y eso, difícilmente suele ocurrir. Pero, en tal caso, todo serían ventajas.

A cualquier hora, en cualquier lugar

de Europa. Vd. podría elegir entre un coche sustitutivo o el alojamiento de todos los ocupantes en un hotel de primera categoría. Si lo prefiere, le abonaríamos el importe del viaje en avión a su destino o de regreso a su lugar de residencia.

Además, su tarjeta le proporcionará el más completo servicio durante todo el año.

Un servicio que va desde la recepción del vehículo para efectuar una revisión, hasta una línea directa que le resolverá cualquier duda o consulta.

Y todo esto unido a otras muchas atenciones exclusivas para los poseedores de la tarjeta VIP del Club Audi.

Una prestigiosa tarjeta que seguro no va a necesitar.



A la vanguardia de la técnica

Red de Concesionarios Seat, Audi, Volkswagen.

COMPARATIVA: R-5 GTL FRENTE A VW POLO CL

# MOTOR 16

SEMANAL CHILENO

12 de octubre 1985

Núm. 103 • 175 ptas.

## AHORA EL 405

FOTOS ESPÍA DEL NUEVO PEUGEOT

F-1: AL FIN PROST



NUEVO



FIAT CROMA, EN DICIEMBRE

LANCIA S4: A 12 MILLONES

